

# JOURNAL OFFICIEL

## DE LA REPUBLIQUE DU CONGO

*paraissant le jeudi de chaque semaine à Brazzaville*

DESTINATIONS	ABONNEMENTS			NUMERO
	1 AN	6 MOIS	3 MOIS	
REPUBLIQUE DU CONGO .....	24.000	12.000	6.000	500 F CFA
	Voie aérienne exclusivement			
ETRANGER .....	38.400	19.200	9.600	800 F CFA

□ Annonces judiciaires et légales et avis divers : 460 frs la ligne (il ne sera pas compté moins de 5.000 frs par annonce ou avis).  
Les annonces devront parvenir au plus tard le jeudi précédant la date de parution du "JO".  
□ Propriété foncière et minière : 8.400 frs le texte. □ Déclaration d'association : 15.000 frs le texte.

DIRECTION : TEL./FAX : (+242) 281.52.42 - BOÎTE POSTALE 2.087 BRAZZAVILLE - Email : journal.officiel@sgg.cg  
Règlement : espèces, mandat postal, chèque visé et payable en République du Congo, libellé à l'ordre du **Journal officiel**  
et adressé à la direction du Journal officiel et de la documentation.

### S O M M A I R E

#### PARTIE OFFICIELLE

##### - LOIS -

- 10 oct. Loi n° 43-2014 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire..... 986
- 10 oct. Loi n° 44-2014 autorisant la ratification de l'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République de Turquie..... 994

##### - DECRETS -

##### A - TEXTES GENERAUX

##### MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES ET DE LA COOPERATION

- 10 oct. Décret n° 2014-485 portant ratification de l'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République de Turquie..... 1006

##### MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

- 10 oct. Décret n° 2014-486 portant création, attributions et organisation du comité national interministériel de pilotage de mise en œuvre de la convention portant création de l'université inter-Etats Congo/Cameroun..... 1006

##### B - TEXTES PARTICULIERS

##### MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MARINE MARCHANDE

- Nomination..... 1007

##### MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA DELEGATION GENERALE AUX GRANDS TRAVAUX

- Nomination..... 1008

#### PARTIE NON OFFICIELLE

##### - ANNONCES -

- Annonces légales..... 1009  
- Déclaration d'associations..... 1009

## **PARTIE OFFICIELLE**

### **- LOIS -**

**Loi n° 43-2014 du 10 octobre 2014** d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire

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

Le Président de la République promulgue  
la loi dont la teneur suit :

#### TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article premier : La présente loi d'orientation fixe le cadre légal de la politique d'aménagement du territoire, dans le respect des objectifs et principes de base du développement durable.

Article 2 : La politique d'aménagement et de développement du territoire traduit la volonté de l'Etat et des collectivités locales de doter le pays d'une organisation spatiale équilibrée et de réseaux d'infrastructures et d'équipements structurants. Elle articule l'ensemble des orientations, des stratégies et des actions sur le territoire.

Elle induit une synergie visant la consolidation des fondements de la croissance, le renforcement de la compétitivité du système productif, la protection et l'amélioration du cadre de vie.

Article 3 : La politique d'aménagement et de développement du territoire renferme des choix et des options sectoriels dont l'objectif est de transformer les départements en espaces concurrentiels intégrés aux marchés nationaux et internationaux.

Elle donne lieu à des programmes et plans d'aménagement à partir desquels les goulots d'étranglement formés par des espaces désarticulés et sous-équipés devraient être réduits.

Elle intègre les contraintes liées à la défense opérationnelle du territoire.

Elle poursuit l'idéal de solidarité et constitue le socle du modèle de développement qui prend en compte les exigences des générations présentes et à venir.

Article 4 : La politique d'aménagement et de développement du territoire est mise en œuvre par l'Etat, garant de l'intérêt général et détenteur de puissants leviers d'action, et par les collectivités locales avec la participation des acteurs privés et des partenaires au développement.

## TITRE II : DES PRINCIPES ET AXES FONDAMENTAUX DE LA POLITIQUE D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

### Chapitre 1 : Des principes

Article 5 : La politique d'aménagement et de développement du territoire repose sur les principes de coordination, de participation et de concertation.

Le principe de coordination permet au ministère en charge de l'aménagement du territoire d'assurer la mission d'intégration des politiques sectorielles et de garantir le lien entre les interventions nationales et les actions d'aménagement départementales, municipales et locales.

Le principe de participation prend en compte la représentativité des principaux acteurs dans la définition de la politique de mise en valeur des espaces départementaux, municipaux et locaux, notamment les élus locaux, la société civile et les organisations non gouvernementales de développement.

Le principe de concertation à l'échelle nationale, ministérielle et départementale vise à garantir l'harmonisation des opérations d'aménagement à différents niveaux.

### Chapitre 2 : Des axes fondamentaux

Article 6 : La politique d'aménagement et de développement du territoire met en évidence la stratégie de reconquête du territoire à travers les axes fondamentaux ci-après :

- l'unification du territoire ;
- le zonage du territoire ;
- l'armature urbaine et villageoise ;
- les services publics ;
- le développement local.

#### Section 1 : De l'unification du territoire

Article 7 : Les actions d'unification du territoire consistent à irriguer l'espace national en réseaux d'infrastructures de transports, de télécommunications, de communication audiovisuelle et d'électricité.

Le développement de ces réseaux permet de désenclaver toutes les parties du territoire et de répondre aux besoins d'intégration sous-régionale, régionale et continentale.

Article 8 : Le choix des équipements et des infrastructures à mettre en place ou à moderniser tient compte de la vocation du Congo, pays de transit.

La position charnière du Congo dans l'espace sous-régional et régional constitue un facteur favorable pour le développement d'un réseau multimodal

performant de transports comprenant le port maritime en eau profonde de Pointe- Noire, le chemin de fer Congo-océan, le port autonome de Brazzaville et les ports secondaires ainsi que les aéroports nationaux et internationaux.

Article 9 : Dans le développement des réseaux multimodaux de transports, les centres d'éclatement font l'objet de programmes spécifiques d'équipement, approuvés par les organes de concertation définis à l'article 103 de la présente loi.

Article 10 : Dans le domaine des télécommunications et de la communication audiovisuelle, les actions à mener s'orientent vers la couverture du territoire en stations terriennes et en fibre optique.

Article 11 : Le développement des infrastructures de production et des réseaux de transport d'électricité se fait de manière à assurer l'unification du territoire. Toutes les sources d'énergie disponibles telles que l'énergie hydroélectrique, l'énergie solaire et éolienne, la biomasse et le gaz naturel sont exploitées pour promouvoir l'industrie et les services et garantir la satisfaction des besoins des ménages.

## Section 2 : Du zonage du territoire

Article 12 : Le territoire national est découpé en zones d'aménagement, en bassins transfrontaliers de développement, en zones économiques spéciales et en zones industrielles en vue d'une meilleure utilisation des potentialités naturelles.

### Sous-section 1 : Des zones d'aménagement du territoire

Article 13 : La zone d'aménagement du territoire est l'entité minimale d'affectation des terres qui s'organise autour des secteurs économiques prioritaires. La zone d'aménagement du territoire présente des caractéristiques géophysiques particulières qui lui confèrent des vocations économiques spécifiques.

Elle dispose de structures d'éducation, de recherche et de promotion technologique, de services publics d'appui à la production, à la commercialisation et à la promotion culturelle, ainsi que de structures d'entreposage, de conservation et de transformation des produits.

Elle est desservie en voies de communication qui facilitent les approvisionnements et l'évacuation des produits vers les grands centres de consommation nationaux ou étrangers.

Article 14 : La zone d'aménagement du territoire fait l'objet d'une stratégie de développement économique et de plans d'aménagement.

Article 15 : Les zones d'aménagement du territoire sont indiquées dans le schéma national d'aménagement du territoire.

## Sous-section 2 : Des bassins transfrontaliers de développement

Article 16 : Les bassins transfrontaliers de développement sont des espaces situés de part et d'autre des frontières nationales. L'Etat y développe une coopération bilatérale ou multilatérale en vue d'induire des synergies entre villes et régions frontalières. Il crée, dans ces zones, les conditions optimales d'exploitation des ressources naturelles.

Article 17 : Le schéma national d'aménagement du territoire fixe le nombre de bassins transfrontaliers de développement.

Article 18 : Il est institué, pour chaque bassin transfrontalier de développement, une commission mixte qui se prononce sur tous les sujets relatifs à sa mise en valeur.

Article 19 : La mise en oeuvre des stratégies transfrontalières implique, de la part de l'Etat, un effort particulier de mise en valeur des zones excentrées et de raccordement de celles-ci aux pôles urbains intérieurs.

### Sous-section 3 : Des zones économiques spéciales

Article 20 : La zone économique spéciale est un espace géographique délimité en fonction de l'homogénéité de son écosystème.

La zone économique spéciale bénéficie des dispositions fiscal-douanières spécifiques. Elle a des infrastructures et des équipements appropriés destinés à attirer les investissements générateurs de croissance et d'emplois.

Article 21 : Il est élaboré, pour chaque zone économique spéciale, une stratégie de développement à moyen et long terme privilégiant les indicateurs économiques et sociaux.

De même, l'Etat élabore des mécanismes institutionnels et résout les problèmes fonciers dans le but de susciter une convergence de vues sur les sujets déterminants qui conditionnent la réussite des zones économiques spéciales.

Il est établi, pour chaque zone économique spéciale, par voie réglementaire, un schéma directeur et un plan d'aménagement orientés essentiellement vers les industries de transformation et d'emballage des produits destinés à l'exportation.

### Sous-section 4 : Des zones industrielles

Article 22 : L'Etat et les collectivités locales promeuvent, en périphérie des grandes agglomérations, des politiques spécifiques de création des zones industrielles.

## Section 3 : De l'armature urbaine et villageoise

Article 23 : L'Etat et les collectivités locales mettent en place une nouvelle armature urbaine et villageoise

en vue d'une redistribution harmonieuse du fait urbain et du fait villageois à travers le territoire afin de réduire les disparités entre les deux pôles majeurs, Brazzaville et Pointe-Noire, et le reste du pays.

Article 24 : Il est institué un programme de municipalisation accélérée et de revitalisation du tissu villageois.

Le programme de municipalisation accélérée et de revitalisation du tissu villageois est destiné à construire des réseaux de villes et de villages mieux structurés et équipés, en tant que pièces maîtresses de l'aménagement du territoire.

Article 25 : La municipalisation accélérée est un processus de transfiguration des villes en vue de leur rayonnement à l'échelle sous-régionale et continentale.

Elle s'articule avec les grands programmes nationaux d'infrastructures et d'intégration sous-régionale. Elle a pour objectif de créer les conditions nécessaires pour rendre les départements attractifs.

Article 26 : La revitalisation du tissu villageois est entreprise dans le but d'apporter le confort nécessaire aux ruraux en termes d'habitat et d'hygiène, d'équipements prioritaires en matière de santé, d'éducation et d'appui à la production. Chaque année, le ministère en charge de l'aménagement du territoire définit, pour les villages ayant un seuil de peuplement significatif, un programme de revitalisation.

Article 27 : Le schéma national d'aménagement du territoire définit les différents niveaux de la nouvelle armature urbaine, les localités à promouvoir ainsi que la grille d'équipements correspondante.

#### Section 4 : Des services publics prioritaires

Article 28 : L'Etat assure l'égal accès des citoyens aux services publics prioritaires, notamment de santé, d'éducation, de justice, de sécurité des personnes et des biens, de culture, d'énergie et d'eau. Il en détermine les modalités d'implantation et de fonctionnement optimal.

#### Section 5 : Du développement local

Article 29 : Chaque département se dote d'une stratégie d'organisation et définit ses propres conditions de développement.

La stratégie d'organisation est déclinée en actions locales pour la réalisation d'objectifs macro-économiques.

La collectivité locale développe, pour son territoire, une capacité d'apprentissage et d'action susceptible d'identifier, d'entreprendre et de gérer les projets de proximité.

Les conseils départementaux et/ou municipaux doivent produire un projet de développement local qui prend en compte les évolutions possibles face au futur. Ils apportent un appui décisif aux systèmes productifs locaux.

Article 30 : Les opérations d'aménagement, au niveau local, découlent d'une vision globale. Celle-ci permet aux acteurs locaux de s'accorder sur les options fondamentales de mise en valeur des localités, d'assurer une meilleure coordination administrative, de susciter une capacité locale à entreprendre des diagnostics pertinents afin de donner une réponse satisfaisante aux problèmes liés notamment à l'emploi.

La vision globale se matérialise à travers les schémas départementaux et/ou municipaux concrétisés par les plans respectifs de mise en oeuvre. Ceux-ci sont conçus dans l'optique de faire émerger les conditions de création d'une dynamique locale favorable à l'implantation des entreprises et à la promotion des départements et/ou des municipalités.

Chaque conseil départemental et/ou municipal peut faire appel à l'expertise privée ou publique, pour l'élaboration de son projet de développement local.

Article 31 : Les conseils départementaux et/ou municipaux peuvent coordonner leurs politiques et élaborer un schéma interdépartemental ou intercommunal en tenant compte des orientations du schéma national d'aménagement du territoire.

Article 32 : L'espace de coopération interdépartementale forme un bassin économique.

Les projets d'aménagement communs à deux collectivités locales ou plus sont étudiés par un comité technique composé des délégués de chacun des conseils départementaux ou municipaux concernés.

Les conclusions de ces études sont ensuite soumises à chacun des conseils départementaux ou municipaux concernés, pour délibération.

### TITRE III : DES ORIENTATIONS SPECIFIQUES D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Article 33 : L'Etat fixe, pour certaines parties du territoire, les orientations spécifiques concernant l'équilibre entre développement, équipement, protection et mise en valeur du territoire. Chaque partie du territoire donne lieu à la prise de textes réglementaires en fonction des particularités.

#### Chapitre 1 : Des parties du territoire

Article 34 : Sont concernés par les orientations spécifiques les forêts, le littoral, le couloir fluvial, les rivières, les lacs, les zones inondées, les zones des mines solides et liquides, les zones montagneuses, les aires protégées et les zones économiques spéciales.

Article 35 : L'Etat élabore, pour chaque partie du territoire visée à l'article 34 de la présente loi, un schéma directeur et des orientations spécifiques.

#### Chapitre 2 : De l'exploitation des ressources naturelles

Article 36 : Les opérations d'aménagement du territoire et l'exploitation des ressources naturelles tien-

ment compte de la préservation indispensable de l'environnement, de manière à répondre aux besoins des générations présentes et futures.

Article 37 : Des textes réglementaires déterminent les conditions d'exploitation des ressources naturelles. L'utilisation de ces ressources à des fins économiques se fait sur la base de plans particuliers d'aménagement établis en concertation avec tous les secteurs et acteurs concernés.

### Chapitre 3 : De l'affectation des terres

Article 38 : L'Etat met en oeuvre une politique d'affectation des terres qui garantit le développement concomitant des différents secteurs d'activités et respecte les différentes formes de propriétés foncières.

Article 39 : L'Etat et les collectivités locales développent dans les zones urbaines des espaces verts et assurent le maintien des ressources forestières périphériques.

### Chapitre 4 : Des réserves foncières

Article 40 : L'Etat et les collectivités locales constituent des réserves foncières pour l'implantation des ouvrages d'intérêt public et privé.

La constitution des réserves foncières est fixée conformément aux lois et règlements en vigueur.

## TITRE IV : DES DOCUMENTS DE LA POLITIQUE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Article 41 : Les choix stratégiques d'aménagement du territoire sont contenus dans les documents ci-après :

- le schéma national d'aménagement du territoire ;
- le code d'aménagement du territoire ;
- le code de l'urbanisme ;
- les schémas et plans départementaux d'aménagement du territoire ;
- les schémas sectoriels ;
- les schémas directeurs de villes et les plans d'urbanisme.

### Chapitre 1 : Du schéma national d'aménagement du territoire

Article 42 : Le schéma national d'aménagement du territoire est le cadre de référence de l'action territoriale de l'Etat, des collectivités locales, des entreprises et de l'ensemble des partenaires au développement. Il contient les prescriptions majeures destinées à garantir la cohérence des politiques sectorielles.

Ces prescriptions conduisent à l'organisation d'espaces urbains et ruraux plus attractifs, au relèvement du niveau de l'emploi, à l'exploitation durable des ressources du sol et du sous-sol et à la stimulation de l'investissement privé.

Article 43 : Le schéma national d'aménagement du territoire est élaboré selon un processus participatif,

sous la responsabilité technique du ministère en charge de l'aménagement du territoire.

Article 44 : Le schéma national d'aménagement du territoire fait l'objet d'une évaluation et d'un réexamen tous les cinq ans. Il donne lieu à des plans nationaux de mise en valeur du territoire.

Article 45 : Dans un délai de vingt ans, à compter de la date d'approbation du schéma national d'aménagement du territoire, les principales opérations d'unification du territoire sont terminées et susceptibles de permettre au Congo d'assurer au mieux sa vocation de pays de transit.

### Chapitre 2 : Du code d'aménagement du territoire

Article 46 : Le code d'aménagement du territoire fixe les règles pour l'occupation rationnelle de l'espace, la protection des zones de sauvegarde, l'accès au capital domanial, l'exercice de certaines activités économiques et l'exploitation des ressources naturelles.

Il harmonise les prescriptions contenues dans les lois et règlements en matière de politique spatiale, oriente l'élaboration des codes sectoriels, assure l'adaptation des dispositions réglementaires en vigueur et définit les orientations en matière d'affectation des terres.

### Chapitre 3 : Du code de l'urbanisme

Article 47 : Le code de l'urbanisme réunit l'ensemble des principes fondamentaux et des dispositions législatives et réglementaires qui s'imposent à tous les usagers du sol, notamment l'Etat, les collectivités publiques, les entreprises et les particuliers.

Le code de l'urbanisme détermine les zones d'éligibilité des projets selon leur nature d'activités et les zones de prohibition et donne les indications sur la localisation des ouvrages d'intérêt public.

Article 48 : Le code de l'urbanisme spécifie le type de logements à construire, les caractéristiques des voiries urbaines en tenant compte de la nature des sols et de la situation particulière des personnes à motricité réduite.

Le code de l'urbanisme fixe les règles en matière de lotissement et de rénovation des quartiers et délimite les zones réservées au maraichage en y apportant les aménagements appropriés.

### Chapitre 4 : Des schémas et plans départementaux d'aménagement du territoire

#### Section 1 : Du schéma départemental d'aménagement du territoire

Article 49 : Le schéma départemental d'aménagement du territoire définit les choix fondamentaux en matière de localisation des infrastructures, des équipements et des services d'intérêt départemental et/ou local.

Le schéma départemental d'aménagement du territoire s'inspire des orientations du schéma national d'aménagement du territoire et des documents de politique économique.

Article 50 : Le schéma départemental d'aménagement du territoire est élaboré et adopté par le conseil départemental et ou municipal, après avis de la commission départementale et/ou municipale d'aménagement du territoire prévue aux articles 109, 110 et 111 de la présente loi.

Le schéma départemental d'aménagement du territoire est assorti de plans de mise en œuvre. Il a une validité de vingt ans.

#### Section 2 : Du plan départemental d'aménagement du territoire

Article 51 : Le plan départemental d'aménagement du territoire arrête, tous les cinq ans, les projets à mettre en œuvre.

Article 52 : Les ressources destinées au financement des plans départementaux d'aménagement du territoire proviennent, d'une part, de fonds publics, au titre des contrats de plan et de divers transferts et, d'autre part, des fonds propres de la collectivité locale, au titre des impôts et taxes locaux, des emprunts bancaires et des dons.

#### Chapitre 5 : Des schémas sectoriels

Article 53 : Les schémas sectoriels précisent les orientations du schéma national d'aménagement du territoire. Ils fixent les choix fondamentaux relatifs au développement des services publics prioritaires, notamment en matière d'éducation, de recherche scientifique, de culture, de sport, de transport, de santé, de postes et télécommunications, d'énergie, d'eau, de tourisme, de construction, d'habitat social et d'aménagement urbain.

Les schémas sectoriels sont adoptés par voie réglementaire.

#### Section 1 : Du schéma de l'enseignement primaire et secondaire

Article 54 : Le schéma de l'enseignement primaire et secondaire comporte des indications pour une implantation équitable de la carte scolaire en vue de la maîtrise des savoirs fondamentaux. Il prévoit la dotation de ces établissements en structures pédagogiques modernes, en bibliothèques, en laboratoires de sciences et de langues, en installations sportives et en logements pour le personnel.

Chaque lycée d'enseignement public est doté d'un internat.

Article 55 : Le schéma de l'enseignement primaire et secondaire définit l'organisation de l'alphabétisation.

Article 56 : Le schéma de l'enseignement primaire et secondaire précise le champ d'action de l'Etat et des

collectivités locales en matière de développement et de gestion de la carte scolaire.

Article 57 : Le schéma de l'enseignement primaire et secondaire détermine les filières autorisées en matière de développement de l'enseignement privé et les conditions d'exercice de cette activité.

#### Section 2 : Du schéma de l'enseignement technique et professionnel

Article 58 : Le schéma de l'enseignement technique et professionnel organise la localisation équilibrée des structures de formation, en rapport avec les vocations économiques d'aujourd'hui et celles de demain. Il s'assure que l'implantation de ces structures est telle que celles-ci contribuent au relèvement de la production, à la promotion de la compétitivité des économies départementales et au renforcement des capacités technologiques du pays.

Il fixe les orientations pour l'ouverture des structures d'enseignement technique et professionnel tant dans le secteur public que privé.

Il définit les conditions d'une diversification optimale des filières de formation, en rapport avec l'évolution des besoins de la société.

Il régleme le partenariat entre les structures de formation et les entreprises en vue d'une meilleure articulation formation-emploi.

Article 59 : Le schéma de l'enseignement technique et professionnel précise l'échelle de responsabilité entre l'Etat, les collectivités locales et le secteur privé en matière de gestion et de création des établissements d'enseignement technique à divers niveaux.

#### Section 3 : Du schéma de l'enseignement supérieur

Article 60 : Le schéma de l'enseignement supérieur prévoit la construction des pôles universitaires appelés à assurer une formation complète, de qualité et de rayonnement international.

Le schéma de l'enseignement supérieur définit les directives pour l'épanouissement de l'économie, de la connaissance et des domaines éducatifs clés dans le but de faciliter la maîtrise des métiers d'avenir.

Le schéma de l'enseignement supérieur prescrit des orientations pour l'enseignement supérieur privé et détermine les modalités de signature des accords de partenariat entre les pôles universitaires et les centres de recherche publics ou privés.

Article 61 : Le schéma de l'enseignement supérieur fixe les orientations pour l'éclosion des capacités intellectuelles et académiques en harmonie avec les évolutions du marché du travail et les mutations scientifiques et technologiques des prochaines décennies.

Il spécifie les mécanismes pour le financement des pôles universitaires et la diffusion des acquis scientifiques au profit des entreprises.

#### Section 4 : Du schéma de la recherche scientifique

Article 62 : L'Etat promeut la recherche fondamentale, la recherche appliquée et le développement des pôles technologiques. Le schéma de la recherche scientifique donne des indications pour la formulation et la mise en oeuvre d'une stratégie du numérique visant à mobiliser le potentiel de la jeunesse, créateur de richesses et d'innovations.

Article 63 : Chaque zone d'aménagement du territoire bénéficie d'une station de stratégie de recherche. L'Etat détermine les conditions de création et de fonctionnement des pôles technologiques.

Article 64 : Le schéma de la recherche scientifique fixe les orientations pour le financement des centres de recherche.

#### Section 5 : Du schéma du sport

Article 65 : Le schéma du sport organise les activités sportives sur toute l'étendue du territoire national. Il promeut le sport d'élite, le sport populaire et le sport de maintien.

Article 66 : Le schéma du sport promeut les infrastructures sportives d'intérêt local, national et international et détermine les conditions de leur mise en service.

#### Section 6 : Du schéma de la culture

Article 67 : Le schéma de la culture prévoit l'implantation des infrastructures culturelles, notamment une bibliothèque nationale d'envergure pour répondre aux besoins des chercheurs dans tous les domaines incluant les centres de documentation, les espaces d'exposition et de théâtre, les salles de conférences et d'animation culturelle. Les villes sont dotées de maisons de la culture, de musées et de monuments.

Article 68 : Le schéma de la culture définit les orientations pour la sauvegarde des sites historiques et la protection des lieux de culte et des cimetières.

Article 69 : Le schéma de la culture détermine l'échelle de responsabilité entre l'Etat, les collectivités locales et le secteur privé en matière de création et de gestion des équipements culturels.

#### Section 7 : Du schéma des transports

Article 70 : Le schéma des transports organise les réseaux multimodaux pour assurer l'unification du territoire national et consolider la vocation du Congo en tant que pays de transit en vue de l'intégration sous-régionale.

Article 71 : Les réseaux constituant la chaîne des transports sont : les routes et les voies ferroviaires,

maritimes, fluviales et aériennes. Chaque mode de transport donne lieu à un schéma directeur et à des plans de mise en oeuvre.

#### Section 8 : Du schéma de développement sanitaire

Article 72 : Le schéma de développement sanitaire assure une répartition harmonieuse de l'offre sanitaire sur l'ensemble du territoire national.

Le schéma du développement sanitaire traduit la capacité du système de santé dans son ensemble à garantir l'accessibilité des citoyens aux services et soins essentiels de santé.

Article 73 : Le schéma de développement sanitaire définit la hiérarchie et la localisation des infrastructures sanitaires relevant de la médecine moderne et réglemente l'implantation des structures de la médecine traditionnelle.

Article 74 : Le schéma de développement sanitaire précise les responsabilités de l'Etat et des collectivités locales en matière de gestion des établissements sanitaires.

#### Section 9 : Du schéma de la poste

Article 75 : Le schéma de la poste précise la localisation des infrastructures postales de proximité devant réactiver la mobilisation de l'épargne des ménages, les transferts de fonds, l'envoi du courrier et des colis.

#### Section 10 : Du schéma des télécommunications et des technologies de l'information et de la communication

Article 76 : Le schéma des télécommunications et des technologies de l'information et de la communication détermine le cadre de régulation ainsi que les principes et les modalités d'exploitation des réseaux et d'extension de la téléphonie fixe et mobile.

Article 77 : Le développement des télécommunications fait l'objet de projets prioritaires d'unification du territoire et de rayonnement international du Congo.

#### Section 11 : Du schéma de l'énergie

Article 78 : Le schéma de l'énergie précise les conditions de production, de transport et distribution de l'électricité dans les villes, les villages et les zones de production industrielle et agropastorale.

Article 79 : Le schéma de l'énergie donne les indications sur les centres de transformation et de connexion nationaux, fixe les grands axes d'interconnexion des pôles d'énergie d'Afrique centrale et prescrit les orientations pour la vulgarisation et le développement des énergies renouvelables.

Article 80 : Le schéma de l'énergie détermine les mesures de sécurisation des équipements et des usagers ainsi que les modalités de maintenance des réseaux électriques.

Article 81 : Le schéma de l'énergie met en exergue les technologies alternatives pour l'alimentation des zones et localités éloignées du réseau principal

#### Section 12 : Du schéma de l'eau

Article 82 : Le schéma de l'eau précise les conditions d'accès durable à l'eau potable dans les villes, les zones périurbaines et les zones industrielles et agropastorales.

Il définit les modalités d'implantation des infrastructures de production, de traitement, de stockage et de distribution de l'eau ainsi que le fonctionnement optimal des services y afférents.

Article 83 : Le schéma de l'eau détermine les mesures de sécurisation des équipements ainsi que les modalités d'assainissement et de maintenance des réseaux publics de distribution d'eau.

#### Section 13 : Du schéma du tourisme et de l'environnement

Article 84 : Le schéma du tourisme et de l'environnement élabore les prescriptions relatives à la mise en valeur des atouts touristiques, notamment l'écotourisme dans les réserves et parcs nationaux, le tourisme de croisière sur les fleuves et leurs affluents, le tourisme d'expédition sur l'ensemble du territoire.

Article 85 : Le schéma du tourisme et de l'environnement fait obligation de procéder à des études d'impact sur l'environnement avant le lancement des grands travaux d'infrastructures et l'implantation d'unités industrielles, agricoles ou commerciales. Ces études visent à mesurer le degré de pollution ou de dégradation des écosystèmes.

Article 86 : Toute implantation d'activités d'envergure en matière économique ou d'infrastructure de base est assujettie à une autorisation administrative délivrée par le ministère en charge de l'environnement.

Un texte réglementaire précise les secteurs d'activités soumis à des études d'impact obligatoires.

#### Section 14 : Du schéma de la construction et de l'habitat

Article 87 : Le schéma de la construction et de l'habitat fixe les orientations pour définir une politique de l'habitat favorisant l'accès du plus grand nombre au logement social. Cette politique porte sur le rôle des principaux acteurs impliqués dans la création des parcs de logements sociaux décentes et les formes d'appui aux initiatives émanant des institutions spécialisées, des promoteurs immobiliers et des collectivités locales.

Article 88 : Le schéma de la construction et de l'habitat détermine l'échelle de responsabilité entre l'Etat, les collectivités locales et le secteur privé en matière de production de logements sociaux.

### Chapitre 6 : Des schémas directeurs de villes et des plans d'urbanisme

Article 89 : Les prévisions, les modalités d'occupation des sols et les règles d'urbanisme sont exprimées dans le code d'aménagement, le code de l'urbanisme et les schémas directeurs de villes et les plans d'urbanisme.

Article 90 : Les schémas directeurs de villes déterminent les choix essentiels pour la rénovation du cadre urbain et le cadre bâti par des interventions globales et cohérentes de restructuration en profondeur des quartiers en vue d'en changer le fonctionnement et d'en accroître l'attractivité.

Ces choix portent sur le mode d'utilisation des sols, le tracé des voies de circulation, le développement de l'offre de transports en commun pour l'accès aux secteurs d'activités et aux loisirs, la structure de l'habitat, la localisation des grands travaux pour donner à chaque ville son identité.

Article 91 : Les schémas directeurs et les plans d'urbanisme sont porteurs d'un véritable projet de ville moderne où sont intégrés tous les arrondissements dans une dynamique unitaire nécessitant des opérations de démolition-reconstruction de l'habitat, des infrastructures et équipements de proximité.

Article 92 : Les plans d'urbanisme comportent des programmes sectoriels de mise en oeuvre des schémas directeurs. Ils mettent en évidence les zones d'intervention de l'Etat et des collectivités locales où sont identifiées les opérations d'aménagement devant concourir à l'amélioration de la qualité de la vie.

Article 93 : Chaque chef-lieu de département et de district dispose, à l'horizon du schéma national d'aménagement du territoire, d'un schéma directeur et d'un plan d'urbanisme.

#### TITRE V : DES OUTILS FINANCIERS, INSTITUTIONNELS ET JURIDIQUES DE LA POLITIQUE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Article 94 : Il est institué des outils financiers et institutionnels spécifiques de la politique d'aménagement du territoire.

##### Chapitre 1 : Des outils financiers

Article 95 : Outre les crédits de financement des projets inscrits au budget d'investissement de l'Etat pour lesquels les ministères sectoriels et les grands corps d'Etat assurent la maîtrise d'ouvrage, l'Etat alloue des ressources annuelles destinées au financement des contrats de plan Etat-départements et des sociétés de développement départemental.

Il est créé une ligne budgétaire pour le financement des études et l'appui aux opérations spécifiques d'aménagement du territoire.



## Section 1 : Des contrats de plan Etat-départements

Article 96 : Il est créé un outil de financement de la politique d'aménagement du territoire dénommé contrats de plan Etat-départements.

Les modalités de mise en application des contrats de plan Etat-départements sont fixées par décret en Conseil des ministres.

Article 97 : Des crédits contractualisés concernent uniquement les dépenses d'investissement en rapport avec les secteurs identifiés.

Article 98 : Les contrats de plan Etat-départements font l'objet d'une signature officielle entre le Gouvernement représenté par les ministres chargés de l'aménagement du territoire, des finances et de la décentralisation et le bureau du conseil départemental ou municipal.

## Section 2 : Des sociétés de développement départemental

Article 99 : Une société de développement départemental est une institution financière spécialisée qui a pour vocation d'apporter des concours financiers, sous forme de prêts, aux projets productifs initiés par des privés nationaux ou étrangers, à condition que ceux-ci vivent dans la zone d'activité de la société de développement départemental concernée.

Article 100 : La société de développement départemental est appelée à consentir des prêts aux collectivités locales pour contribuer au financement d'équipements collectifs.

Elle contribue également au financement d'investissements réalisés par des entreprises commerciales en abaissant les prix de vente par une amélioration de la distribution facilitée par les outillages ou les techniques modernes.

Article 101 : Les sociétés de développement départemental sont créées conformément à la réglementation en vigueur.

## Section 3 : De la ligne budgétaire "études et appui aux opérations spécifiques d'aménagement du territoire"

Article 102 : La ligne budgétaire « études et appui aux opérations spécifiques d'aménagement du territoire » est destinée, d'une part, au financement des études d'urgence d'aménagement, pour les ministères sectoriels ou les collectivités locales ; études non inscrites au budget de l'Etat pour lesquelles un arbitrage est sollicité et, d'autre part, à la participation de l'Etat au capital des institutions de micro-finance villageoise.

## Chapitre 2 : Des outils institutionnels

Article 103 : Il est institué des organes de concertation sur la politique d'aménagement du territoire.

Il s'agit des organes suivants :

- le conseil national d'aménagement et de développement du territoire ;
- le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire ;
- les commissions départementales et/ou municipales d'aménagement du territoire.

## Section 1 : Du conseil national d'aménagement et de développement du territoire

Article 104 : Le conseil national d'aménagement et de développement du territoire fixe les orientations générales pour l'élaboration et la mise en oeuvre de la politique d'aménagement du territoire par l'Etat et les collectivités décentralisées.

Article 105 : Le conseil national d'aménagement et de développement du territoire se saisit ou est saisi des questions relatives à l'aménagement et au développement du territoire.

Article 106 : La composition, l'organisation et le fonctionnement du conseil national d'aménagement et de développement du territoire sont fixés par voie réglementaire.

## Section 2 : Du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire

Article 107 : Le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire coordonne l'élaboration et la mise en oeuvre des politiques sectorielles et locales d'aménagement du territoire.

Le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire harmonise les programmes, les opérations d'aménagement et d'équipement, et en assure les arbitrages nécessaires.

Article 108 : La composition, l'organisation et le fonctionnement du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire sont fixés par voie réglementaire.

## Section 3 : Des commissions départementales et /ou municipales d'aménagement du territoire

Article 109 : Il est institué, dans chaque département et dans chaque commune, une commission départementale et /ou municipale d'aménagement du territoire.

Article 110 : La commission départementale et/ou municipale d'aménagement du territoire veille à la cohérence des projets d'équipement et des actions territoriales de l'Etat et des collectivités locales ainsi qu'au respect des orientations du schéma national d'aménagement du territoire.

Elle donne un avis sur les schémas départementaux et/ou municipaux et sur toutes les questions d'aménagement du territoire qui lui sont soumises.

Article 111 : La composition, l'organisation et le fonctionnement de la commission départementale et/ou

municipale d'aménagement du territoire sont fixés par voie réglementaire.

#### TITRE VI : DISPOSITION FINALE

Article 112 : La présente loi, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, sera publiée au Journal officiel et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Brazzaville, le 10 octobre 2014

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO

Le ministre à la Présidence de la République chargé de l'aménagement du territoire et de la délégation générale aux grands travaux,

Jean-Jacques BOUYA

Le ministre de l'intérieur et de la décentralisation,

Raymond Zéphirin MBOULOU

Le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances, du plan, du portefeuille public et de l'intégration,

Gilbert ONDONGO

Le ministre des affaires foncières et du domaine public,

Pierre MABIALA

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

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

Le Président République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article premier : Est autorisée la ratification de l'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République de Turquie, signé le 15 novembre 2012 à Ankara, dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 2 : La présente loi sera publiée au Journal officiel et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Brazzaville, le 10 octobre 2014

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GLESSO

Le ministre des affaires étrangères et de la coopération,

Basile IKOUEBE

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

Rodolphe ADADA

#### **Accord relatif aux services aériens**

entre

Le Gouvernement de la République du Congo

et

Le Gouvernement de la République de Turquie

#### Sommaire

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

Annexe I - routes

Annexe II - code-share ou partage de codes

#### **Préambule**

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

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

Désireux de faciliter l'expansion des services aériens internationaux ;

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

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

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

Sont convenus de ce qui suit :

### Article 1 - Définitions

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

a. « Autorités aéronautiques »

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

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

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

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

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

f. « Capacité » :

- en rapport avec un aéronef, la charge utile de cet aéronef offerte sur une route spécifiée ou sur un tronçon de route ;
- en rapport avec un service aérien spécifié, la

capacité d'un aéronef exploité sur ce service, multipliée par les fréquences exploitées par cet aéronef sur une route spécifiée ou sur un tronçon de route pour une période donnée ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Article 2 - Octroi de droits**

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

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

b. faire des escales non commerciales dans ledit territoire ;

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

d. autres droits spécifiés dans le présent Accord.

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

## **Article 3 - Désignation et autorisation**

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

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

3. Les Autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante peuvent exiger d'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie Contractante, qu'elle démontre sa capacité de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements en vigueur

relatifs à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément à la Convention.

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

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

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

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

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

## **Article 4 - Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation**

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Article 5 - Changement d'avion**

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

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

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

### **Article 6 - Transport intermodal**

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

Les compagnies aériennes peuvent choisir d'exploiter leurs propres services de transport de surface, ou de les fournir, dans le cadre d'accords, à travers d'autres

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

### **Article 7 - Concurrence loyale**

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

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

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

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

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

### **Article 8 - Tarifs**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Au cas où l'Autorité aéronautique d'une des Parties Contractantes désapprouve un tarif proposé

ou appliqué par une compagnie aérienne désignée de l'autre Partie Contractante, cette Autorité aéronautique notifiera, aussitôt que possible, à l'autre Partie Contractante les raisons de sa désapprobation. Les Autorités aéronautiques chercheront à régler la question à travers des consultations.

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

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

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

## **Article 9 - Taxes, droits de douane et autres charges**

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

2. Les articles ci-après, seront également exemptés des mêmes droits de douane et taxes, par rapport à l'exception du transport correspondant au service assuré :

a. les provisions de bord, prises sur le territoire de chaque Partie Contractante, dans les limites fixées

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

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

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

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

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

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

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

#### **Article 10 - Transit direct**

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

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

#### **Article 11 - Redevances d'usage**

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

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

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

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

#### **Article 12- Personnel étranger et accès aux services locaux**

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

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

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

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

### **Article 13 - Conversion des devises et transfert des recettes**

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

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

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

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

4. Les compagnies aériennes désignées par chaque Partie Contractante auront le droit, à leur discrétion, de payer les frais locaux, y compris les achats de carburant sur le territoire de l'autre Partie Contractante,

en monnaie locale ou, à condition que cela soit conforme aux règlements locaux en la matière, en monnaies librement convertibles.

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

### **Article 14 - Reconnaissance mutuelle des certificats et des licences**

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

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

### **Article 15 - Sécurité de l'aviation**

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Article 16 - Sûreté de l'aviation**

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

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

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

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

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

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

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

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

actions nécessaires à l'établissement des conditions appropriées de sûreté.

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

#### **Article 17 - Sûreté des documents de voyage**

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

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

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

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

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

#### **Article 18 - Systèmes Informatisés de Réservation (SIR)**

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

#### **Article 19 - Interdiction de fumer**

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

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

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

### **Article 20 - Protection de l'environnement**

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

### **Article 21 - Applicabilité aux charters/vols non réguliers**

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

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

### **Article 22 - Location d'aéronefs**

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

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

### **Article 23 - Approbation des programmes de vols**

1. Les compagnies aériennes désignées par chaque Partie Contractante soumettront à l'approbation des

Autorités aéronautiques de l'autre partie, les programmes de vols qu'elles envisagent pour chaque période prévue (Eté et Hiver), au moins trente (30) jours avant l'exploitation des services agréés.

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

La même procédure sera appliquée en cas de modification.

### **Article 24 - Statistiques**

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

### **Article 25 - Application des lois et règlements nationaux**

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

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

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

**Article 26 - Consultations et modifications**

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

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

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

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

**Article 27 - Règlement des différends**

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

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

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

des relations diplomatiques avec chacune des Parties Contractantes, au moment de cette désignation.

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

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

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

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

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

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

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

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

**Article 28 - Enregistrement auprès de l'OACI**

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

**Article 29 - Accords et conventions multilatéraux**

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

**Article 30 - Titres**

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

**Article 31 - Durée et Dénonciation**

Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée.

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

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

**Article 32 - Entrée en vigueur**

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

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

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

**Pour le Gouvernement de la République du Congo:****Basile IKOUEBE**

Ministre des affaires étrangères et de la coopération

**Pour le Gouvernement de la République de Turquie:****Binali YILDIRIM**

Ministre des transports, des affaires maritimes et des communications

**ANNEXE I - TABLEAU DES ROUTES**

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

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

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

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

**Notes :**

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

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

**ANNEXE II  
PARTAGE DE CODE**

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

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

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

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

## - DECRETS -

### A - TEXTES GENERAUX

#### MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES ET DE LA COOPERATION

**Décret n° 2014-485 du 10 octobre 2014** portant ratification de l'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République de Turquie

Le Président de la République,

Vu la Constitution ;  
 Vu la loi n° 44-2014 du 10 octobre 2014 autorisant la ratification de l'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République de Turquie ;  
 Vu le décret n° 2012-1035 du 25 septembre 2012 portant nomination des membres du Gouvernement.

Décrète :

Article premier : Est ratifié l'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République de

Turquie, signé le 15 novembre 2012 à Ankara, dont le texte est annexé au présent décret.

Article 2 : Le présent décret sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 10 octobre 2014

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO

Le ministre des affaires étrangères  
et de la coopération,

Basile IKOUEBE

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

Rodolphe ADADA

#### MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

**Décret n° 2014-486 du 10 octobre 2014** portant création, attributions et organisation du comité national interministériel de pilotage de mise en œuvre de la convention portant création de l'université inter-Etats Congo/Cameroun

Le Président de la République,

Vu la Constitution ;  
 Vu la convention du 21 décembre 2012 portant création de l'université inter-Etats, signée à Yaoundé, entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République du Cameroun ;  
 Vu la loi n° 25-95 du 17 novembre 1995 modifiant la loi scolaire n° 008/90 du 6 septembre 1990 et portant réorganisation du système éducatif en République du Congo ;  
 Vu le décret n° 2003-326 du 19 décembre 2003 relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire ;  
 Vu le décret n° 2012-1035 du 25 septembre 2012 portant nomination des membres du Gouvernement.

Décrète :

Article premier : Il est créé, en application de l'article 11 de la convention portant création de l'université inter-Etats Congo/Cameroun susvisée, un comité national interministériel de pilotage de mise en œuvre de ladite convention.

Article 2 : Le comité national interministériel de pilotage est un organe technique de concertation sur la mise en œuvre de la convention portant création de l'université inter-Etats.

A ce titre, il est chargé, notamment, de :

- apporter l'expertise nécessaire et les ressources humaines compétentes en vue de l'organisation et du fonctionnement effectif du comité conjoint de pilotage prévu dans la convention ;

- contribuer à l'élaboration des termes de référence de la mise en place effective de l'université inter-Etats ;
- contribuer à l'élaboration des textes fixant l'organisation administrative et le fonctionnement académique de l'université inter-Etats ;
- mettre à disposition les terrains et tous les autres moyens nécessaires à la construction et au fonctionnement de l'université inter-Etats ;
- se déterminer sur les domaines de formation et les types d'établissements à abriter par l'un ou l'autre Etat partenaire ;
- étudier toutes questions relatives au projet.

Article 3 : Le comité national interministériel de pilotage est composé ainsi qu'il suit :

- président : le ministre de l'enseignement supérieur ;
- 1<sup>er</sup> vice-président : le ministre des affaires étrangères et de la coopération ;
- 2<sup>e</sup> vice-président : le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances, du plan, du portefeuille public et de l'intégration ;
- 3<sup>e</sup> vice-président : le ministre à la Présidence de la République chargé de l'aménagement du territoire et de la délégation générale aux grands travaux ;
- rapporteur : le directeur des études et de la planification du ministère de l'enseignement supérieur ;
- rapporteur-adjoint : le directeur de la coopération du ministère de l'enseignement supérieur ;

- membres :

- un représentant de la Présidence de la République;
- un représentant du ministère des affaires étrangères et de la coopération ;
- un représentant du ministère de l'économie, des finances, du plan, du portefeuille public et de l'intégration ;
- un représentant du ministère à la Présidence de la République chargé de l'aménagement du territoire et de la délégation générale aux grands travaux ;
- un représentant du ministère des affaires foncières et du domaine public ;
- un représentant du ministère de l'intérieur et de la décentralisation ;
- le directeur général de l'enseignement supérieur ;
- le directeur général des affaires sociales et des oeuvres universitaires ;
- le conseiller à l'enseignement supérieur du ministre de l'enseignement supérieur ;
- le conseiller administratif et juridique du ministre de l'enseignement supérieur ;
- deux représentants de l'université Marien Ngouabi.

Le comité national interministériel de pilotage peut faire appel, en cas de besoin, à toutes personnes en raison de leurs compétences.

Article 4 : Le comité national interministériel de pilotage est convoqué, en cas de besoin, par son président.

Article 5 : Les membres du comité conjoint inter-Etats, chargé du suivi de la mise en oeuvre de la con-

vention sont nommés par un arrêté interministériel des ministres de l'enseignement supérieur et des affaires étrangères et de la coopération parmi les membres du comité national interministériel de pilotage.

Article 6 : Les frais de fonctionnement du comité national interministériel de pilotage sont imputables au budget de l'Etat.

Article 7 : Le ministre de l'enseignement supérieur, le ministre des affaires étrangères et de la coopération, le ministre de l'économie, des finances, du plan, du portefeuille public et de l'intégration, le ministre à la Présidence de la République chargé de l'aménagement du territoire et de la délégation générale aux grands travaux sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Article 8 : Le présent décret, qui prend effet à compter de la date de signature, sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 10 octobre 2014

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO

Le ministre de l'enseignement supérieur,

Georges MOYEN

Le ministre des affaires étrangères et de la coopération,

Basile IKOUEBE

Le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances, du plan, du portefeuille public et de l'intégration,

Gilbert ONDONGO

Le ministre à la Présidence de la République chargé de l'aménagement du territoire et de la délégation générale aux grands travaux,

Jean-Jacques BOUYA

## **B - TEXTES PARTICULIERS**

### **MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MARINE MARCHANDE**

#### **NOMINATION**

**Décret n° 2014-474 du 8 octobre 2014.** M. **BHALAT (Séraphin)** est nommé président du conseil d'administration du port autonome de Pointe-Noire.

Le présent décret prend effet à compter de la date de prise de fonctions de M. **BHALAT (Séraphin)**.

**Décret n° 2014-475 du 8 octobre 2014.** M. **NGOTENE (Pascal)** est nommé directeur général du port autonome de Pointe-Noire.

M. **NGOTENE (Pascal)** percevra les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Le présent décret prend effet à compter de la date de prise de fonctions de M. **NGOTENE (Pascal)**

**Décret n° 2014-476 du 8 octobre 2014.** M. **BOUYA (Eugène Rufin)** est nommé directeur général du guichet unique des opérations transfrontalières.

M. **BOUYA (Eugène Rufin)** percevra les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Le présent décret prend effet à compter de la date de prise de fonctions de M. **BOUYA (Eugène Rufin)**.

**MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA DELEGATION GENERALE AUX GRANDS TRAVAUX**

NOMINATION

**Décret n° 2014-477 du 8 octobre 2014** M. **GOMA (Antoine)** est nommé directeur général de l'aménagement du territoire et de la prospective.

M. **GOMA (Antoine)** percevra les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Le présent décret prend effet à compter de la date de prise de fonctions de M. **GOMA (Antoine)**.

**Décret n° 2014-478 du 8 octobre 2014.** M. **MITORY (Fréjus Paulin)** est nommé directeur général du développement local.

M. **MITORY (Fréjus Paulin)** percevra les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Le présent décret prend effet à compter de la date de prise de fonctions de M. **MITORY (Fréjus Paulin)**.

**Décret n° 2014-479 du 8 octobre 2014.** M. **DJA (Firmin)** est nommé directeur des études et de la planification du ministère de l'aménagement du territoire et de la délégation générale aux grands travaux.

M. **DJA (Firmin)** percevra les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Le présent décret prend effet à compter de la date de prise de fonctions de M. **DJA (Firmin)**.

**Décret n° 2014-480 du 8 octobre 2014.** M. **EWENGUE (Landry Régis)** est nommé directeur du patrimoine et de la logistique du ministère de l'aménagement du territoire et de la délégation générale aux grands travaux.

M. **EWENGUE (Landry Régis)** percevra les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Le présent décret prend effet à compter de la date de prise de fonctions de M. **EWENGUE (Landry Régis)**.

**Décret n° 2014-481 du 8 octobre 2014.** M. **ILOKI (Parfait Romuald)** est nommé directeur de la communication et de la coopération du ministère de l'aménagement du territoire et de la délégation générale aux grands travaux.

M. **ILOKI (Parfait Romuald)** percevra les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Le présent décret prend effet à compter de la date de prise de fonctions de M. **ILOKI (Parfait Romuald)**.

**Décret n° 2014-482 du 8 octobre 2014.** M. **OTOKA (Oscar)** est nommé coordonnateur technique à la délégation générale aux grands travaux.

M. **OTOKA (Oscar)** percevra les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Le présent décret prend effet à compter de la date de prise de fonctions de M. **OTOKA (Oscar)**.

**Décret n° 2014-483 du 8 octobre 2014.** Mme **MIKOLO (Jacqueline Lydia)** est nommée coordonnatrice des marchés publics et de la réglementation à la délégation générale aux grands travaux.

Mme **MIKOLO (Jacqueline Lydia)** percevra les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Le présent décret prend effet à compter de la date de prise de fonctions de Mme **MIKOLO (Jacqueline Lydia)**.

**Décret n° 2014-484 du 8 octobre 2014.** Mme **DENGUET-ATTICKY (Bénédicte Myriam)** est nommée coordonnatrice de l'administration et des finances à la délégation générale aux grands travaux.

Mme **DENGUET-ATTICKY (Bénédicte Myriam)** percevra les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Le présent décret prend effet à compter de la date de prise de fonctions de Mme **DENGUET-ATTICKY (Bénédicte Myriam)**.



**PARTIE NON OFFICIELLE****- ANNONCES -****ANNONCES LEGALES**

C2A

Conseils Associés en Afrique Congo  
Cabinet de Conseil Juridique  
et Fiscal

Partenaire STC PARTNERS  
327, avenue Marien Ngouabi, Imm. SCI les  
Cocotiers, 1<sup>er</sup> étage, appt 102, B.P. : 4905  
Pointe-Noire, Tél. : 06 953 97 97

AEL MINING SERVICES CONGO

société à responsabilité limitée unipersonnelle  
au capital de 10 000 000 F CFA

Siège social : 327, avenue Marien Ngouabi, Imm.  
SCI les Cocotiers, 1<sup>er</sup> étage, appt 102  
Pointe-Noire

Aux termes des procès-verbaux en date du 28 mars  
2013 et du 8 mai 2013, l'associé unique non gérant  
de la société AEL Mining Services sarlu a pris les  
décisions suivantes :

**1- CHANGEMENT DES GERANTS**

L'associé unique non gérant de la société AEL Mining  
Services sarlu a décidé, en date du 28 mars 2013, de  
la nomination de Monsieur Alois KWENDA et  
Mademoiselle Farhana WAJA en qualité de Gérants  
en remplacement de Monsieur Julien Taylor,  
Monsieur Ibrahim Kantao et Mademoiselle Elizabeth  
Burns.

**2- NOMINATION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES**

L'associé unique non gérant de la société AEL MI-  
NING SERVICES SARLU a décidé en date du 8 mai  
2013, de la nomination du cabinet KPMG Congo sis,  
Immeuble SCI, Monte Cristo, 4<sup>e</sup> étage, angle avenue  
ORSIS et boulevard Denis Sassou-N'Guesso, B.P. :  
14366, Brazzaville, CONGO dont le représentant per-  
manent est Monsieur NKEN Robert Prosper, en quali-  
té de commissaire aux comptes.

**3- TRANSFERT DE SIEGE SOCIAL**

L'associé unique non gérant a décidé du transfert du  
siège social du 60, avenue Kouna MAKOSSO, centre-  
ville au 327, avenue Marien Ngouabi, Imm. SCI les  
Cocotiers, 1<sup>er</sup> étage, appt 102, Pointe-Noire, République  
du Congo.

**4- MODIFICATION ET ADOPTION DE NOUVEAUX STATUTS**

L'associé unique non gérant a décidé, en date du 8  
mai 2013, de la modification et de l'adoption de nou-  
veaux statuts.

Dépôts au greffe du tribunal de commerce de Pointe-  
Noire sous les numéros 14 DA 1099 et 14 DA 1098  
du 5 septembre 2014.

Pour avis,

C2A

Conseils Associés en Afrique Congo  
Cabinet de Conseil Juridique et Fiscal  
Partenaire STC PARTNERS  
Avenue Marien Ngouabi, Imm. SCI les Cocotiers,  
1<sup>er</sup> étage, appt 102, B.P. : 4905 Pointe-Noire  
Tél. : 06 953 97 97

PANALPINA TRANSPORTS MONDIAUX CONGO  
société à responsabilité limitée au capital  
de 70 000 000 F CFA

Siège social : avenue Zéphirin Lassy, Zone portuaire  
B.P. : 1125, Pointe-Noire  
RCC M : 08B 413 (Ancien : 01 B 347), Congo

**CHANGEMENT DE GERANT**

Aux termes des décisions des associés de la société  
Panalpina Transports Mondiaux Congo sarl réunis  
en Assemblée Générale Ordinaire le 17 juin 2014,  
Monsieur DE COCK Walter Adolf Léontine est nommé  
Gérant en remplacement de Monsieur Jérôme  
Martins OLIVEIRA.

Dépôt au greffe du tribunal de commerce de Pointe-  
Noire, sous le numéro 14 DA 1097 du 5 septembre  
2014.

Pour avis.

**DECLARATION D'ASSOCIATION**

Création

Département de Brazzaville

Année 2014

**Récépissé n° 118 du 24 mars 2014.** Décla-  
ration au ministère de l'intérieur et de la décentrali-  
sation de l'association dénommée : "**EGLISE CHRE-  
TIENNE UNION DU SAINT ESPRIT "MPEVE YA  
LONGO"**", en sigle "**ECUSE**". Association à caractère  
religieux. *Objet* : évangéliser la parole de Dieu par-  
tout dans le monde selon les Saintes Ecritures conte-  
nues dans la Bible ; développer l'éducation chrétien-  
ne et l'instruction religieuse ; promouvoir les œuvres  
sociales et philanthropiques telles que : la gestion  
des orphelinats, des dispensaires, des écoles et des  
vieillards. *Siège social* : avenue Movis, quartier  
Mont-Kamba, Loandjili, Pointe-Noire. *Date de la  
déclaration* : 10 mars 2014.

**Récépissé n° 327 du 25 juin 2014.** Décla-  
ration au ministère de l'intérieur et de la décentrali-  
sation de l'association dénommée : "**CRI DE L'AIGLE  
TABERNACLE**". Association à caractère religieux.  
*Objet* : diffuser dans le monde entier au moyen de la  
prédication, des brochures et des bandes magné-  
tiques, la parole contenue dans la Bible ; apporter  
une assistance financière, matérielle, morale et spiri-  
tuelle aux membres. *Siège social* : 40, rue Mayombe,

CQ 406 non loin de l'école Tchiniambi II, Nkouikou, Loandjili, Pointe-Noire. *Date de la déclaration* : 23 juin 2014.

Année 2013

**Récépissé n° 358 du 8 août 2013.** Déclaration au ministère de l'intérieur et de la décentralisation de l'association dénommée : "**ASSOCIATION DES JEUNES POUR LE DEVELOPPEMENT ET L'ENVIRONNEMENT**", en sigle "**A.J.D.E.**". Association à caractère socioéconomique. *Objet* : promouvoir l'épanouissement des membres et contribuer au développement des activités intellectuelles des jeunes ; aider et assister les jeunes à la création des activités lucratives afin de se prendre en charge ; œuvrer pour la formation de la jeunesse sans emploi aux petits métiers. *Siège social* : 52, rue Mboté, Moukondo, Mougali. *Date de la déclaration* : 25 juillet 2013.

Département de Pointe-Noire

Année 2014

**Récépissé n° 0072 du 1<sup>er</sup> octobre 2014.** Déclaration à la préfecture du département de Pointe-Noire de l'association dénommée : "**COMITES DE DEVELOPPEMENT DES VILLES ET VILLAGES**", en sigle "**CDV**". *Objet* : favoriser la solidarité entre ses membres ; promouvoir les initiatives de développement individuel et collectif au bénéfice de ses membres ; contribuer à l'amélioration des conditions de vie de ses membres ; stimuler l'émergence positive des membres dégourdis. *Siège social* : quartier Mongo-Kamba/Kimbanguiste, arrondissement n° 4, Loandjili, Pointe-Noire. *Date de la déclaration* : 13 avril 2014.

Année 2013

**Récépissé n° 0069 du 8 mai 2013.** Déclaration à la préfecture du département de Pointe-Noire de l'association dénommée : "**LA REVELATION DU SACERDOCE ROYAL**", en sigle "**LA RE.SA.R.**". *Objet* : assurer la célébration du culte évangélique ; enseigner le message et la pratique de la Bible et de l'évangile de Jésus Christ ; pourvoir en tout ou partie aux frais et besoin de ce culte et des œuvres chrétiennes qui s'y attachent. *Siège social* : 22, rue Jacques OPANGAULT, arrondissement n°4, Loandjili, Pointe-Noire. *Date de la déclaration* : 10 avril 2013.

**Récépissé n° 0075 du 8 août 2013.** Déclaration à la préfecture du département de Pointe-Noire de l'association dénommée : "**ASSOCIATION CHRIST ROI POUR LE BIEN ETRE**", en sigle "**A.C.R.P.E.**". *Objet* : protéger l'homme et son environnement ; améliorer les conditions de vie de l'homme ; œuvrer à la charité. *Siège social* : quartier Mpaka 120, arrondissement n° 3, Tié-Tié, Pointe-Noire. *Date de la déclaration* : 12 juillet 2012.

Département de la Bouenza

Année 2014

**Récépissé n° 041 du 11 septembre 2014.** Déclaration à la préfecture du département de la Bouenza de l'association dénommée : "**ASSOCIATION DES TERRIENS DE LA ZONE II MONT-BELO**". *Objet* : défendre les intérêts des terriens conformément aux lois et règlements de la république ; entreprendre les activités socio-économiques ; revaloriser les pratiques socioculturelles abandonnées ; réhabiliter les anciens sites touristiques et créer des nouveaux sites. *Siège social* : Mont-Bélo, district de Loudima. *Date de la déclaration* : 17 octobre 2013.



Imprimé dans les ateliers  
de l'imprimerie du Journal officiel  
B.P. : 2087 Brazzaville

—○—