

ACCORD SUR LE TRANSPORT AERIEN

ENTRE LE GOUVERNEMENT FEDERAL AUTRICHIEN

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE

Le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement de la République togolaise, ci-après dénommés "les Parties contractantes", étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte pour signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Désireux d'organiser, d'une manière sûre et ordonnée, des services aériens internationaux et de promouvoir dans toute la mesure du possible la coopération internationale en ce qui concerne ces services; et

Désireux d'établir un accord pour favoriser le développement des services aériens entre leurs territoires et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1 Définitions

Article 2 Octroi de droits

Article 3 Désignation et révocation

Article 4 Applicabilité des lois et règlements

Article 5 Exemption des droits de douane et autres droits

Article 6 Fiscalité

Article 7 Redevances d'usage

Article 8 Trafic en transit direct

Article 9 Reconnaissance des certificats et licences

Article 10 Tarification

Article 11 Représentation commerciale et opportunités

Article 12 Capacité et concurrence loyale

Article 13 Sécurité

Article 14 Sûreté

Article 15 Aspects sociaux

Article 16 Protection de l'environnement

Article 17 Mise à disposition de statistiques

Article 18 Consultations

Article 19 Modifications

Article 20 Règlement des différends

Article 21 Résiliation

Article 22 Enregistrement

Article 23 Entrée en vigueur

Annexe

ARTICLE 1

DEFINITIONS

Aux fins du présent accord :

- a) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas du ministère fédéral autrichien de l'action pour le climat, de l'environnement, de l'énergie, de la mobilité, de l'innovation et de la technologie et dans le cas de la République togolaise le ministère chargé de l'aviation civile, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer toutes fonctions actuellement exercées par lesdites autorités ou fonctions similaires ;
- b) L'expression « services convenus » désigne les services aériens internationaux réguliers sur l'ou les itinéraires spécifiés dans l'annexe au présent accord pour le transport de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou ensemble conformément aux droits de capacité convenus. ;
- c) Le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte pour signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de cette Convention et tout amendement des annexes ou de la Convention en vertu des articles 90 et 94 (a) de celui-ci, dans la mesure où ces annexes et modifications sont applicables aux deux Parties contractantes ;
- d) Le terme "Annexe" désigne l'Annexe au présent Accord telle qu'amendée. L'annexe fait partie intégrante de l'accord et toutes les références à l'accord incluent une référence à l'annexe, sauf disposition contraire ;
- e) Le terme "capacité", en ce qui concerne les services convenus, désigne la charge utile disponible de l'aéronef utilisé pour ces services, multipliée par la fréquence d'exploitation de cet aéronef au cours d'une période donnée sur un itinéraire ou une section d'itinéraire ;
- f) Les termes " service aérien ", " service aérien international ", " compagnie aérienne " et " escale à des fins autres que de trafic " ont le sens qui leur est attribué à l'article 96 de la Convention ;
- g) Le terme "compagnie aérienne désignée" signifie toute compagnie aérienne qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord ;
- h) L'expression "transport intermodal" désigne le transport public par aéronef et par un ou plusieurs moyens de transport de surface de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison, moyennant rémunération ou location ;
- i) Le terme "prix" désigne

- (i) les "tarifs aériens" à payer aux transporteurs aériens, à leurs agents ou à d'autres vendeurs de billets pour le transport de passagers et de bagages sur des services aériens, ainsi que toutes les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y inclus la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires ; et
- (ii) les "tarifs aériens" à payer pour le transport de courrier et de fret et les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires.

Cette définition couvre, le cas échéant, les transports de surface liés aux transports aériens internationaux, ainsi que les conditions auxquelles leur application est subordonnée ;

- j) Le terme "auto-assistance" désigne une situation dans laquelle l'utilisateur de l'aéroport fournit directement pour lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale et ne conclut aucun contrat de quelque nature que ce soit avec un tiers pour la fourniture de ces services ; aux fins de la présente définition, les utilisateurs de l'aéroport ne sont pas considérés comme des tiers entre eux lorsque :
 - a) l'un détient la majorité dans l'autre, ou
 - b) une seule entité détient une participation majoritaire dans chacune d'elles ;
- k) L'expression « itinéraire spécifié » désigne un itinéraire spécifié dans l'annexe au présent accord ;
- l) L'expression « subvention ou soutien de l'Etat » désigne l'octroi d'un soutien sur une base discriminatoire à une compagnie aérienne désignée, directement ou indirectement, par l'Etat ou par un organisme public ou privé désigné ou contrôlé par l'Etat. Sans limitation, qui peut inclure notamment la compensation des pertes opérationnelles, la fourniture de capital, de subventions non remboursables ou de prêts à des conditions privilégiées, l'octroi d'avantages financiers par le renoncement aux bénéfices ou le recouvrement des sommes dues, le renoncement à une rémunération normale des fonds publics utilisés, les exonérations fiscales, la compensation des charges financières imposées par les pouvoirs publics ou un accès discriminatoire aux installations aéroportuaires, aux carburants ou à d'autres installations raisonnables nécessaires au fonctionnement normal des services aériens ;
- m) Le terme "territoire" a la signification qui lui est attribuée à l'article 2 de la Convention ;
- n) Le terme "redevances d'usage" désigne une redevance imposée aux transporteurs aériens pour la mise à disposition d'infrastructures aéroportuaires, d'installations ou de services liés à l'environnement aéroportuaire, à la navigation

aérienne ou à la sécurité aérienne, y compris les services et installations connexes ;

- o)** Dans le présent accord, les références aux ressortissants de la République d'Autriche sont considérées comme des références aux ressortissants des Etats membres de l'Union européenne ;
- p)** Dans le présent accord, les références aux compagnies aériennes de la République d'Autriche visent les compagnies aériennes désignées par la République d'Autriche ;
- q)** Dans le présent accord, les références aux "traités UE" désignent le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;
- r)** Les références dans le présent accord à " l'Association européenne de libre-échange" désignent ses Etats membres, à savoir l'Islande, le Lichtenstein, la Norvège et la Suisse.
- s)** Les références dans le présent accord aux " Etats membres de l'UEMOA" désignent les Etats membres de l'Union économique et monétaire ouest-africaine.

ARTICLE 2

OCTROI DES DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent accord aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux réguliers sur les itinéraires spécifiés dans l'annexe du présent accord.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les compagnies aériennes désignées par chaque Partie contractante jouissent, dans le cadre de l'exploitation des services convenus sur les itinéraires spécifiés, des droits suivants :

- a)** le droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans atterrir (droits de "première liberté"), et
- b)** le droit de faire des escales sur son territoire à des fins autres que le transport aérien (droits de "seconde liberté").
- c)** le droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés dans l'annexe afin d'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages, du fret et du courrier, séparément ou en combinaison, à destination ou en provenance d'un ou de plusieurs points

situés sur le territoire de la première Partie contractante (droits de " troisième et quatrième libertés ").

3. L'octroi de droits de trafic en vertu du paragraphe 2 ci-dessus ne comprend pas l'octroi du droit de transporter des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier entre des points situés sur le territoire de la Partie contractante qui accorde les droits et des points situés sur le territoire d'un pays tiers ou vice versa (droits de "cinquième liberté"). Les droits de trafic de cinquième liberté ne sont accordés que sur la base de l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, conformément à l'annexe.

4. Aucune disposition du paragraphe 2 n'est censée conférer aux compagnies aériennes désignées par une Partie contractante le privilège de prendre à bord, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des bagages, du fret et le courrier, contre rémunération ou location, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante (" cabotage ").

ARTICLE 3

DESIGNATION ET REVOCATION

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs compagnies aériennes aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées et de retirer la désignation de toute compagnie aérienne ou de substituer une autre compagnie aérienne à celle précédemment désignée.

2. Cette désignation s'effectue par notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes par la voie diplomatique.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger de la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante qu'elle prouve qu'elle est qualifiée pour remplir les conditions prescrites par les lois et règlements appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par lesdites autorités en conformité avec les dispositions de la Convention.

4. Dès réception d'une telle désignation, l'autre Partie contractante accorde les autorisations et permissions appropriées dans un délai de procédure minimal, à condition que :

a) Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par la République d'Autriche :

- (i) qu'elle soit établie sur le territoire de la République d'Autriche en vertu des traités de l'UE et qu'elle dispose d'une licence d'exploitation valide conformément au droit de l'Union européenne ; et
- (ii) un contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne est exercé et maintenu par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et l'autorité aéronautique compétente est clairement identifiée dans la désignation ; et
- (iii) la compagnie aérienne est détenue directement ou par le biais d'une participation majoritaire et elle est effectivement contrôlée par des Etats membres de l'Union européenne ou des Etats de l'Association européenne de libre-échange et/ou par des ressortissants de ces Etats.

b) Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par la République togolaise :

- (i) la compagnie aérienne est établie sur le territoire du Togo et a reçu une licence d'exploitation valide conformément à la réglementation de l'UEMOA ; et
- (ii) le contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne est exercé et maintenu par l'Etat membre de l'UEMOA responsable de la délivrance de son certificat d'exploitation aérienne conformément aux annexes pertinentes (en particulier les annexes 1, 6 et 8) de la Convention et l'autorité aéronautique compétente est clairement identifiée dans la désignation ; et
- (iii) la compagnie aérienne est détenue directement ou par le biais d'une participation majoritaire et elle est effectivement contrôlée par des Etats membres de l'UEMOA et/ou des ressortissants d'Etats membres de l'UEMOA.

5. Chaque Partie contractante peut révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les agréments techniques d'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante lorsque :

a) Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par la République d'Autriche:

- (i) il n'est pas établi sur le territoire de la République d'Autriche en vertu des traités de l'UE ou ne dispose pas d'une licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union européenne ; ou
- (ii) le contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne n'est pas exercé ou maintenu par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou

- (iii) la compagnie aérienne n'est pas détenue, directement ou par le biais d'une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou par des ressortissants de ces Etats.

b) Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par la République Togolaise:

- (i) la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire togolais ou ne dispose pas d'une licence d'exploitation valide conformément à la réglementation de l'UEMOA, ou
- (ii) le contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne n'est pas exercé ou maintenu par l'Etat membre de l'UEMOA responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien conformément aux annexes concernées (notamment les annexes 1, 6 et 8) de la Convention, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
- (iii) la compagnie aérienne n'est pas détenue directement ou par le biais d'une participation majoritaire ou n'est pas effectivement contrôlée par des Etats membres de l'UEMOA et/ou par des ressortissants desdits Etats membres.

6. Lorsqu'une compagnie aérienne a été ainsi désignée et autorisée conformément au présent article, elle peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus, conformément aux dispositions du présent Accord.

7. A moins qu'une action immédiate ne soit indispensable pour prévenir une infraction aux lois et règlements susmentionnés ou que la concurrence loyale, la sûreté ou la sécurité n'exigent une action conformément aux dispositions de l'article 12 (Capacité et concurrence loyale), 13 (Sûreté) ou 14 (Sécurité), les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne sont exercés qu'après consultations entre les autorités aéronautiques conformément à l'article 18 (Consultations) du présent Accord.

ARTICLE 4

APPLICABILITE DES LOIS ET REGLEMENTS

- 1.** Les lois et règlements d'une Partie contractante s'appliquent à la navigation et à l'exploitation des aéronefs des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante lors de l'entrée, du survol, du séjour et du départ du territoire de la première Partie contractante.
- 2.** Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant l'entrée, le séjour et la sortie de son territoire des passagers, de l'équipage, du fret ou du courrier, tels que les formalités concernant l'entrée, la sortie, l'émigration, l'immigration, les douanes, la santé et la quarantaine, s'appliquent aux passagers, à l'équipage, au fret et au 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 autorise, sur son territoire, les compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante à prendre des mesures (par exemple, l'envoi de spécialistes des documents) pour s'assurer que seules sont transportées, des personnes qui remplissent les conditions nécessaires pour entrer sur le territoire de l'autre Partie contractante ou transiter par celui-ci et qui sont en possession des documents de voyage requis.
- 4.** Chaque Partie contractante est tenue de réintégrer sur son territoire, aux fins de contrôle, une personne qui était présente sur son territoire avant l'embarquement et qui a été déclarée non admissible et s'est donc vu refuser l'entrée à l'aéroport de destination. Lorsqu'une personne interdite de territoire n'est pas ou n'est plus en possession de ses documents de voyage ou si ses documents de voyage ont été détruits, une Partie contractante accepte en lieu et place un document attestant des circonstances de l'embarquement et de l'arrivée délivré par les autorités de l'autre Partie contractante.
- 5.** Chaque Partie contractante fournit à l'autre Partie contractante, à sa demande, des copies des lois et règlements pertinents visés au présent article.

ARTICLE 5

EXEMPTION DES DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS

1. Les aéronefs exploités pour des services internationaux par la (les) compagnie(s) aérienne(s) désignée(s) par chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement habituel, les réserves de carburant et de lubrifiants et les provisions de bord (y compris les aliments, les boissons et le tabac) à bord de ces aéronefs sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que cet équipement et ces provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'au moment de leur réexportation.

2. En outre, sont exonérés des mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances correspondant au service rendu :

- a)** les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités compétentes de ladite Partie contractante, et destinées à être utilisées à bord de l'aéronef effectuant un parcours déterminé sur le territoire de l'autre Partie contractante ;
- b)** les pièces détachées introduites sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs utilisés sur une route déterminée par la ou les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante ;
- c)** les carburants et lubrifiants destinés à l'approvisionnement des aéronefs exploités sur un itinéraire déterminé par la ou les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur la partie du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante où elles sont embarquées.

Les matériels visés aux points a), b) et c) du présent paragraphe peuvent faire l'objet d'une surveillance ou d'un contrôle douanier.

3. Les équipements aériens réguliers ainsi que les matériels et fournitures conservés à bord des aéronefs de l'une ou l'autre Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette Partie contractante. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés d'une autre manière conformément à la réglementation douanière.

ARTICLE 6

FISCALITE

1. Les bénéfices provenant de l'exploitation des aéronefs en trafic international ne sont imposables que sur le territoire de la Partie contractante où le bureau de la direction de la compagnie est effectivement situé.
2. Le capital constitué par les aéronefs exploités en trafic international et par les biens mobiliers affectés à l'exploitation de ces aéronefs n'est imposable que sur le territoire de la Partie contractante où le siège de la direction de la compagnie est effectivement situé.
3. Lorsqu'il existe entre les Parties contractantes une convention spéciale en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur le capital, les dispositions de cette convention prévalent.

ARTICLE 7

REDEVANCES D'USAGE

1. Chaque Partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes de tarification compétents aux transporteurs aériens de l'autre Partie pour l'utilisation de la navigation aérienne et du contrôle du trafic aérien, des infrastructures aéroportuaires, de la sécurité aérienne et des installations et services connexes soient justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'usagers. Ces redevances peuvent refléter, sans le dépasser le coût total, pour les autorités ou organismes de tarification compétents, de la fourniture des installations et services aéroportuaires et de sûreté aérienne appropriés dans cet aéroport ou au sein du système aéroportuaire. Ces redevances peuvent inclure un rendement raisonnable des actifs, après amortissement. Les installations et services pour lesquels des redevances d'usage sont perçues sont fournis sur une base efficace et économique. En tout état de cause, ces redevances sont imposées aux transporteurs aériens de l'autre Partie à des conditions qui ne sont pas moins favorables que les conditions les plus favorables offertes à tout autre transporteur aérien au moment où les redevances sont imposées.
2. Chaque Partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents en matière de redevances sur son territoire et les transporteurs aériens et/ou leurs organismes représentatifs qui utilisent les services et installations, et

encourage les autorités ou organismes compétents en matière de redevances et les transporteurs aériens ou leurs organismes représentatifs à échanger les informations qui peuvent être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque Partie veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances informent les usagers avec un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances d'usage, afin de permettre à ces autorités d'examiner les avis exprimés par les usagers avant que des modifications ne soient apportées.

3. Dans le cadre des procédures de règlement des différends prévues à l'article 20 (Règlement des différends) du présent accord, aucune des Parties n'est considérée comme ayant enfreint une disposition du présent article, sauf si :

- a)** si elle ne procède pas à un examen de l'accusation ou de la pratique faisant l'objet de la plainte de l'autre Partie dans un délai raisonnable ; ou
- b)** si, à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour remédier à toute charge ou pratique incompatible avec le présent article.

ARTICLE 8

TRAFIC EN TRANSIT DIRECT

Les passagers, les bagages et le fret, y compris le courrier, en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet, sont exonérés des droits de douane, redevances et autres taxes similaires.

ARTICLE 9

RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, les certificats d'aptitude et les licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements d'une Partie contractante, y compris, dans le cas de la République d'Autriche, les lois et règlements de l'Union européenne, et non expirés, sont reconnus comme valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, à condition toujours que ces certificats ou licences aient été délivrés ou validés, égaux ou supérieurs aux normes minimales établies en vertu de la Convention de Chicago.

2. Le paragraphe 1) s'applique également à une compagnie aérienne désignée par la République d'Autriche dont le contrôle réglementaire est exercé et maintenu par un autre Etat membre de l'Union européenne.

3. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître, pour les vols au-dessus de son propre territoire, les certificats d'aptitude et les licences délivrés ou validés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou par tout autre Etat.

ARTICLE 10

TARIFICATION

1. Chaque Partie contractante permet que les tarifs des services aériens réguliers soient établis par chaque compagnie aérienne sur la base de considérations commerciales sur le marché.

L'intervention des Parties se limite à :

- a)** la prévention de prix ou de pratiques déraisonnablement discriminatoires ;
- b)** la protection des consommateurs contre les prix excessivement élevés ou restrictifs résultant d'un abus de position dominante ou de pratiques concertées entre transporteurs aériens ; et
- c)** la protection des compagnies aériennes contre des prix artificiellement bas en raison de subventions ou d'aides publiques directes ou indirectes.

2. Les prix des services aériens internationaux réguliers entre les territoires des Parties contractantes ne sont pas soumis à l'obligation de dépôt. Nonobstant ce qui précède, les compagnies aériennes des Parties contractantes continuent à fournir un accès immédiat, sur demande, aux informations sur les prix historiques, existants et proposés aux autorités aéronautiques des Parties contractantes, d'une manière et dans un format acceptables par ces autorités aéronautiques.

ARTICLE 11

REPRESENTATION COMMERCIALE ET DEBOUCHES

1. Représentation des transporteurs aériens

Les compagnies aériennes désignées par chaque Partie contractante sont autorisées :

- a) à établir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux pour la promotion du transport aérien et la vente de billets d'aéronef ainsi que, conformément à la législation de cette autre Partie contractante, d'autres installations nécessaires à la prestation de service de transport aérien ;
- b) à faire venir et maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante - conformément à la législation de cette autre Partie contractante relative à l'entrée, au séjour et à l'emploi, le personnel de direction, de vente, technique, d'exploitation et les autres spécialistes requis à la prestation de services de transport aérien ;
- c) Ces besoins en personnel peuvent, au choix des compagnies aériennes désignées, être couverts par leur propre personnel de toute nationalité ou par le recours aux services de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à fournir de tels services sur le territoire de cette Partie contractante.
- d) Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur dans l'autre Partie contractante. Conformément à ces lois et règlements, chaque Partie contractante accorde, le cas échéant, dans les meilleurs délais, les permis de travail, les visas nationaux de travail, les permis de séjour ou autres documents similaires nécessaires aux représentants et aux agents visés au paragraphe 1 du présent article, si toutes les conditions sont remplies.
- e) Les autorités compétentes de chaque Partie contractante prendront toutes les mesures nécessaires pour que les représentants des compagnies aériennes désignés par l'autre Partie contractante puissent exercer leurs activités de manière ordonnée.

2. Vente, conversion et transfert de fonds et de recettes

- a) Tout opérateur aérien de chaque Partie peut vendre des services de transport aérien et des services connexes sur le territoire de l'autre Partie, directement et/ou, à la discrétion de l'opérateur aérien, par l'intermédiaire de ses agents commerciaux, d'autres intermédiaires désignés par l'opérateur aérien, d'un

autre opérateur aérien ou par l'internet. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ce transport et les services connexes, et toute personne est libre d'acheter ce transport et ces services, dans la devise de ce territoire ou dans des devises librement convertibles conformément à la législation monétaire locale.

- b) Chaque compagnie aérienne a le droit de convertir en devises librement convertibles et de transférer les recettes locales provenant du territoire de l'autre Partie vers son territoire d'origine ou vers le ou les pays de son choix, conformément à la législation applicable. La conversion et la remise sont autorisées rapidement, sans restriction ni imposition, au taux de change officiel applicable aux transactions et remises courantes à la date à laquelle le porteur présente la demande initiale de remise.
- c) Les compagnies aériennes de chaque Partie sont autorisées à régler en monnaie locale les dépenses locales, y compris les redevances aéroportuaires et l'achat de carburant, sur le territoire de l'autre Partie. Les compagnies aériennes de chaque Partie peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses sur le territoire de l'autre Partie en devises librement convertibles, conformément à la législation locale en matière de devises.

3. Assistance au sol

Chaque compagnie aérienne désignée a le droit de fournir ses propres services d'assistance en escale ("auto-assistance") sur le territoire de l'autre Partie contractante ou de sous-traiter ces services ("assistance aux tiers"), en totalité ou en partie, à son choix, à l'un des prestataires autorisés à fournir de tels services. Dans le cas où ou aussi longtemps que les lois et règlements applicables à l'assistance en escale sur le territoire d'une Partie contractante empêchent ou limitent soit la liberté de sous-traiter ces services, soit l'auto-assistance, chaque compagnie aérienne désignée est traitée sur une base non discriminatoire en ce qui concerne son accès à l'auto-assistance et aux services d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

4. Location

Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit de fournir les services convenus sur les routes spécifiées en utilisant des aéronefs (ou des aéronefs et leur équipage) loués à toute compagnie, y compris à d'autres compagnies aériennes, sous réserve que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes les autorisent à utiliser les aéronefs (ou les aéronefs et leur équipage) sur cette base.

5. Partage de code

Dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services au titre du présent accord, tout transporteur aérien d'une Partie peut conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de partage de codes, avec :

- a) un ou plusieurs transporteurs aériens des Parties ; et
- b) tout transporteur aérien d'un pays tiers ; et
- c) tout prestataire de services de transport de surface (terrestre ou maritime) ;

à condition que (i) tous les transporteurs concernés soient titulaires de l'autorisation appropriée et (ii) que les arrangements répondent aux exigences en matière de sûreté et de concurrence normalement appliquées à de tels arrangements. En ce qui concerne les titres de transports de passagers vendus en partage de code, l'acheteur est informé au point de vente, ou en tout état de cause avant l'embarquement, des prestataires de services de transport qui exploiteront chaque secteur du service.

6. Transport intermodal

Sous réserve des lois et règlements de chaque Partie contractante, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à effectuer, dans le cadre du transport aérien, tout transport Intermodal à destination ou en provenance de tout point du territoire des Parties contractantes ou de pays tiers. Les compagnies aériennes peuvent choisir d'effectuer leur propre transport intermodal ou de le fournir dans le cadre d'arrangements, y compris le partage de codes, avec d'autres modes de transport. Ces services intermodaux peuvent être offerts en tant que service direct et à un prix unique pour le transport aérien et le transport intermodal combinés, à condition que les passagers et les chargeurs soient informés des fournisseurs du transport concerné.

7. Entretien, maintenance ou réparation des aéronefs

Chaque compagnie aérienne désignée a le droit d'assurer elle-même l'entretien, la maintenance ou la réparation des aéronefs sur le territoire de l'autre Partie contractante ou de sous-traiter ces services, en tout ou en partie, à son choix, à l'un des fournisseurs autorisés à assurer de tels services et disposant d'une licence dans les aéroports concernés. L'entretien et la réparation des défauts peuvent également être effectués pour des compagnies aériennes dont a) l'une détient la majorité dans l'autre, ou b) un seul organisme détient la majorité dans chacune d'elles.

ARTICLE 12

CAPACITE ET CONCURRENCE LOYALE

1. Chaque Partie contractante donne aux compagnies aériennes désignées des deux Parties contractantes des possibilités équitables et égales de se faire concurrence pour la prestation du transport aérien international régi par le présent accord.

2. Chaque Partie contractante autorise chaque compagnie aérienne désignée à déterminer la fréquence et la capacité du transport aérien international qu'elle offre en fonction de considérations commerciales sur le marché. Conformément à ce droit, aucune des Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou le ou les types d'aéronefs exploités par les compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante, sauf si cela est nécessaire pour des raisons douanières, techniques, opérationnelles, de sécurité de la gestion du trafic aérien, de protection de l'environnement ou de la santé, ou sauf si le présent accord en dispose autrement.

3. Les compagnies aériennes désignées par une Partie contractante peuvent être tenues de soumettre leurs programmes de vols à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au moins trente (30) jours avant la date proposée pour leur introduction. La même procédure s'applique à toute modification de ces programmes.

Dans des cas particuliers, ce délai peut être réduit avec l'accord desdites autorités.

4. Aucune des Parties contractantes n'autorisera sa ou ses compagnies aériennes désignées, soit conjointement avec une ou plusieurs autres compagnies aériennes, soit séparément, à abuser de son pouvoir sur le marché d'une manière qui a pour effet, ou qui est susceptible d'avoir pour effet, d'affaiblir gravement un concurrent ou d'exclure un concurrent d'une ligne.

5. Aucune des Parties contractantes ne fournira ou n'autorisera de subvention ou d'aide de l'Etat à sa ou ses compagnies aériennes désignées d'une manière qui porterait atteinte à la possibilité équitable et égale des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante de se faire concurrence dans la prestation de services de transport aérien international.

6. Lorsqu'une Partie contractante accorde une subvention ou un soutien public à une compagnie aérienne désignée en ce qui concerne les services exploités en vertu du présent Accord, elle exige que cette compagnie aérienne identifie clairement et séparément la subvention ou le soutien dans ses comptes.

7. Si une Partie contractante a des craintes fondées que ses compagnies aériennes désignées fassent l'objet de discrimination ou de pratiques déloyales, ou qu'une

subvention ou un soutien envisagé ou fourni par l'autre Partie contractante porte atteinte ou porte préjudice à la possibilité équitable et juste des compagnies aériennes de la première Partie contractante de se faire concurrence dans la fourniture de transports aériens internationaux, les autorités aéronautiques de cette Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent débuter dans les trente (30) jours suivant la réception de la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes. L'absence d'accord satisfaisant dans les trente (30) jours suivant le début de ces consultations constitue un motif de suspension de l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 (Octroi des droits) du présent accord par la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante, ou de révocation de l'autorisation d'exploitation, ou d'imposition des conditions qu'elle peut juger nécessaires à l'exercice de ces droits.

ARTICLE 13

SECURITE

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations concernant les normes de sécurité dans tout domaine relatif aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation, adoptées par l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent avoir lieu dans les trente (30) jours suivant la demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne maintient pas et n'administre pas efficacement, dans l'un quelconque de ces domaines, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales établies à ce moment-là en application de la Convention, la première Partie contractante notifie à l'autre Partie contractante ces constatations et les mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie contractante prend les mesures correctives appropriées. Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans un délai de quinze (15) jours ou dans un délai plus long convenu, le paragraphe (5) de l'article 3 (Désignation et révocation) du présent accord s'applique.

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par les compagnies aériennes désignées d'une Partie contractante sur des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, pendant qu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'un examen par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante, à bord et autour de l'aéronef, pour vérifier à la fois la validité des documents de l'aéronef et de son équipage et l'état apparent de l'aéronef

et de son équipement (appelé dans le présent article " inspection au sol "), à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

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

- a)** de sérieuses inquiétudes quant au fait qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales établies à ce moment-là en vertu de la Convention, ou
- b)** de sérieuses préoccupations quant à l'absence de maintien et d'administration efficaces des normes de sécurité établies à ce moment-là en vertu de la Convention,

la Partie contractante qui effectue l'inspection est libre, aux fins de l'article 33 de la Convention, de conclure que les exigences en vertu desquelles le certificat ou les licences concernant cet aéronef ou l'équipage de cet aéronef ont été délivrés ou rendus valides, ou que les exigences en vertu desquelles cet aéronef est exploité, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales établies en application de la Convention.

5. Dans le cas où l'accès en vue d'une inspection au sol d'un aéronef exploité par ou au nom de la ou des compagnies aériennes d'une Partie contractante conformément au paragraphe (3) du présent article est refusé par un représentant de cette ou de ces compagnies aériennes, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que de graves préoccupations du type de celles visées au paragraphe (4) du présent article se posent et d'en tirer les conclusions visées dans ce même paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une compagnie aérienne ou des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante si la première Partie contractante conclut, que ce soit à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, d'une consultation ou autre, qu'une action immédiate est essentielle à la sécurité de l'exploitation de la compagnie aérienne.

7. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes (2) ou (6) ci-dessus doit être interrompues dès que le motif de cette mesure cesse d'exister.

8. Lorsque la République d'Autriche a désigné une compagnie aérienne dont le contrôle réglementaire est exercé et maintenu par un Etat membre de l'Union européenne, les droits de l'autre Partie contractante en vertu du présent article s'appliquent également en ce qui concerne l'adoption, l'exercice ou le maintien de normes de sécurité par cet autre Etat membre de l'Union européenne et en ce qui concerne l'autorisation d'exploitation de cette compagnie aérienne.

ARTICLE 14

SURETE

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont l'une envers l'autre de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent accord.

2. Les Parties contractantes agissent en particulier en conformité avec les dispositions de :

- a)** la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 ;
- b)** la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 ;
- c)** la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 ;
- d)** le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988 ;
- e)** La Convention sur le marquage des explosifs plastiques aux fins de détection, signée à Montréal le 1er mars 1991 ;

et tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation et liant les deux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs relations mutuelles, en conformité avec les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention de Chicago, dans la mesure où ces dispositions relatives à la sûreté sont applicables aux Parties contractantes ; elles exigent que les exploitants d'aéronefs de leur registre ou les exploitants d'aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur le territoire des Parties contractantes ou, dans le cas de la République d'Autriche, les exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu des traités de l'Union européenne et disposent de licences d'exploitation valides conformément au droit de l'Union européenne, ainsi que les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissent en conformité avec ces dispositions en matière de sûreté de l'aviation.

4. Les Parties contractantes se fournissent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et

les autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sûreté de l'aviation civile.

5. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer, pour le départ du territoire de l'autre Partie contractante ou pendant le séjour sur ce territoire, des dispositions en matière de sûreté de l'aviation conformément au droit en vigueur dans le pays, y compris, dans le cas de la République d'Autriche, au droit de l'Union européenne.

6. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger l'aéronef et pour contrôler les passagers, l'équipage, les bagages de cabine et pour effectuer les contrôles de sûreté appropriés sur les bagages, le fret, le courrier et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement.

7. Chaque Partie contractante examinera également avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant à prendre des mesures de sûreté spéciales raisonnables pour faire face à une menace particulière.

8. Lorsqu'un incident ou une menace d'incident de capture illicite d'aéronef civil ou d'autres actes illicites contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne se produit, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

9. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante s'est écartée des dispositions du présent article relatives à la sûreté de l'aviation, les autorités aéronautiques de cette Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent débiter dans les quinze (15) jours suivant la réception de la demande de l'une ou l'autre Partie contractante. L'absence d'accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif d'application du paragraphe 5 de l'article 3 du présent accord (désignation et révocation). Si une urgence grave l'exige, chaque Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration d'un délai d'un mois.

ARTICLE 15

ASPECTS SOCIAUX

- 1.** Les Parties reconnaissent l'importance d'examiner les effets du présent accord sur le travail, l'emploi et les conditions de travail. Les Parties conviennent de coopérer en matière de travail dans le cadre du présent accord, notamment en ce qui concerne les incidences sur l'emploi, les droits fondamentaux au travail, les conditions de travail, la protection sociale et le dialogue social.
- 2.** Les Parties promeuvent, à travers leurs lois, règlements et pratiques, des niveaux élevés de protection dans le domaine social et de l'emploi du secteur de l'aviation civile.
- 3.** Les Parties reconnaissent l'importance des avantages qui découlent de la combinaison des gains économiques significatifs résultant de marchés ouverts et concurrentiels et de normes de travail élevées pour les travailleurs. Les Parties mettent en œuvre le présent accord de manière à contribuer à des normes de travail élevées et à garantir que les droits et principes contenus dans leurs législations et réglementations respectives ne soient pas remis en cause mais effectivement appliqués.
- 4.** Les Parties réaffirment leur engagement, conformément aux obligations découlant de leur appartenance à l'Organisation internationale du travail (OIT) et à la déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et à son suivi, adoptée par la Conférence internationale du travail lors de sa 86e session en 1998, à respecter, promouvoir et mettre en œuvre et appliquer effectivement les droits et principes fondamentaux au travail.
- 5.** Chaque Partie déploie des efforts continus et soutenus pour ratifier, dans la mesure où elle ne l'a pas encore fait, les conventions fondamentales de l'OIT.

ARTICLE 16

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

- 1.** Les Parties contractantes soutiennent la nécessité de protéger l'environnement en promouvant le développement durable de l'aviation.
- 2.** Lorsque des mesures environnementales sont établies, les normes environnementales de l'aviation adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans les annexes de la Convention de Chicago sont suivies, sauf si des différences ont été constatées.
- 3.** Aucune disposition du présent accord ne doit être interprétée comme limitant le pouvoir des autorités compétentes d'une Partie contractante de prendre toutes les mesures appropriées pour prévenir ou traiter d'une autre manière les incidences du

transport aérien sur l'environnement, à condition que ces mesures soient pleinement compatibles avec leurs droits et obligations en vertu du droit international et qu'elles soient appliquées sans distinction de nationalité.

ARTICLE 17

FOURNITURE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, les statistiques qui peuvent être raisonnablement exigées à des fins d'information, sous réserve des lois et règlements de chaque Partie contractante.

ARTICLE 18

CONSULTATIONS

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante se consultent de temps à autre, afin d'assurer une coopération étroite sur toutes les questions liées à l'interprétation et à l'application du présent accord, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante.
2. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande de l'une des Parties contractantes.

ARTICLE 19

MODIFICATIONS

- 1.** Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une disposition du présent accord, elle peut à tout moment demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations (qui peuvent être préparées par des discussions entre les autorités aéronautiques) doivent commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent d'une prolongation de ce délai.
- 2.** Les modifications ainsi convenues sont approuvées par chaque Partie contractante et entrent en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le mois au cours duquel les deux Parties contractantes se sont notifiées, par un échange de notes diplomatiques, que les conditions requises pour son entrée en vigueur dans le cadre de leurs procédures légales respectives ont été respectées.
- 3.** Les modifications de l'annexe du présent accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes et entrent en vigueur lorsqu'elles sont confirmées par un échange de notes diplomatiques.

ARTICLE 20

REGLEMENT DES DIFFERENDS

- 1.** Si un différend survient entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociation.
- 2.** Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'un médiateur, ou le différend peut, à la demande de l'une des Parties contractantes, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois médiateurs, dont l'un sera désigné par chaque Partie contractante et le troisième sera nommé par les deux médiateurs ainsi désignés.
- 3.** Chacune des Parties contractantes désigne un médiateur dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une des Parties contractantes d'une notification de l'autre par la voie diplomatique demandant le règlement du différend par voie de médiation, et le troisième médiateur est désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours.

4. Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas de médiateur dans le délai imparti ou si le troisième médiateur n'est pas nommé dans le délai imparti, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être prié par l'une des Parties contractantes de nommer un ou plusieurs médiateurs, selon le cas. Dans ce cas, le troisième médiateur est un ressortissant d'un Etat tiers, il préside le tribunal et détermine le lieu où se déroulera la procédure de médiation. Si le président estime qu'il est ressortissant d'un Etat qui ne peut être considéré comme neutre par rapport au différend, le vice-président le plus ancien qui n'est pas récusé pour ce motif procède aux nominations. Le tribunal arbitral prend sa décision à la majorité des voix.

5. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise en vertu du paragraphe 2 du présent Article.

6. Si et tant que l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à toute décision rendue en vertu du paragraphe (2) du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer tout droit ou privilège qu'elle a accordé en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à une compagnie aérienne désignée en défaut.

7. Les dépenses du tribunal arbitral, y compris les honoraires et les frais des arbitres, sont partagées à parts égales entre les Parties contractantes. Toute dépense encourue par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans le cadre des procédures visées au paragraphe 4 du présent article est considérée comme faisant partie des charges du tribunal arbitral.

ARTICLE 21

RESILIATION

1. Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. Dans ce cas, l'accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification de résiliation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 22**ENREGISTREMENT**

Le présent Accord et ses amendements sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 23**ENTREE EN VIGUEUR**

Le présent accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit le mois au cours duquel les deux Parties contractantes ont achevé de se notifier par un échange de notes diplomatiques que les conditions requises pour son entrée en vigueur en vertu de leurs procédures légales respectives ont été réunies.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent accord.

Fait en double exemplaire à Lomé ce 14^e jour de mars 2024 en langues allemande, française et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation des dispositions du présent accord, le texte anglais prévaudra.

**POUR LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL
AUTRICHIEN**

**POUR LE GOUVERNEMENT DE LA
REPUBLIQUE TOGOLAISE**

Thomas Schlesinger

Affoh Atcha-Dedji

A N N E X E

Section I :

- A. La ou les compagnies aériennes désignées par la République d'Autriche sont habilitées à exploiter des services aériens programmés dans les deux sens sur les itinéraires spécifiés ci-après :

Points of Départ:	Points de transit:	Points de Destination:	Au delà des Points:
Points en Autriche	Tous points	Points au Togo	Tous points

- B. La ou les compagnies aériennes désignées par la République Togolaise sont habilitées à exploiter les services aériens programmés dans les deux sens sur les itinéraires précisés ci-après :

Points of Départ:	Points de transit:	Points de Destination:	Au delà des Points:
Points au Togo	Tous points	Points en Autriche	Tous points

Section II :

Tous les points intermédiaires et les points au-delà peuvent être desservis par la ou les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante sans exercice des droits de trafic de cinquième liberté.

L'exercice des droits de trafic de cinquième liberté peut faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Section III :

Les transporteurs aériens des deux Parties peuvent, sur l'un ou l'autre ou sur l'ensemble des vols et à leur gré :

- (a) effectuer des vols dans l'une ou l'autre direction ou dans les deux ;
- (b) combiner différents numéros de vol au sein d'un même aéronef exploité ;
- (c) desservir des points intermédiaires et au-delà, tels que spécifiés au paragraphe 1 de la présente annexe, et des points situés sur le territoire des Parties, dans n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre ;

- (d) omettre des escales en un ou plusieurs points ;
- (e) transférer le trafic de l'un de ses aéronefs à l'un de ses autres aéronefs en tout point ;
- (f) faire des escales en tout point, que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire de l'une ou l'autre Partie ;
- (g) transporter du personnel en transit à travers le territoire de l'autre Partie ; et
- (h) combiner le transport sur un même aéronef, quelle que soit l'origine de ce transport.