

Décret n° 2010 - 524 du 14 juillet 2010 portant approbation du cahier de charges type applicable à la concession des aéroports appartenant à l'Etat.

Le Président de la République,

Vu la Constitution ;

Vu la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale ;

Vu le Traité instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et son additif relatif au système institutionnel et juridique de la communauté ;

Vu le Règlement n° 010/00-CEMAC-066CM-04 du 21 juillet 2000 portant adoption du code de l'aviation civile de la CEMAC, notamment ses articles 145 et 167 ;

Vu le décret n° 62-101 du 16 avril 1962 relatif au régime juridique, administratif et financier des aéroports ouverts à la circulation aérienne publique ;

Vu le décret n° 78/288 du 14 avril 1978 portant attributions de l'agence nationale de l'aviation civile;

Vu le décret n° 99-95 du 2 juin 1999 portant attributions et organisation de l'inspection générale des transports ;

Vu le décret n° 2009-335 du 15 septembre 2009 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2009-389 du 13 octobre 2009 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

Vu le décret n° 2009-392 du 13 octobre 2009 relatif aux attributions du ministre des finances, du budget et du portefeuille public.

En Conseil des ministres.

Décète :

Article premier : Est approuvé le cahier de charges type de concession des aéroports civils appartenant à l'Etat annexé au présent décret.

Article 2 : Les dispositions du présent cahier de charges sont applicables à compter de la date d'entrée en vigueur du présent décret, à toute concession accordée ou renouvelée par l'Etat à compter de cette date, sur un aéroport civil lui appartenant et ouvert à la circulation aérienne publique, au sens de l'article 146 du code de l'aviation civile de la CEMAC.

Article 3 : Le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre chargé des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 14 juillet 2010

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO.

Le ministre d'Etat, coordonnateur du pôle des infrastructures de base, ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Isidore MVOUBA.

Le ministre des finances, du budget et du portefeuille public,

Gilbert ONDONGO.

CAHIER DES CHARGES TYPE APPLICABLE A LA CONCESSION DES AERODROMES APPARTENANT A L'ETAT

TITRE PRELIMINAIRE : DEFINITION DES EXPRESSIONS ET TERMES DU CAHIER DES CHARGES DE LA CONCESSION

Pour l'application et l'interprétation du présent cahier des charges de la concession, les expressions et termes ci-dessous sont employés avec les acceptations suivantes :

- **Aéroport(s)** : terme générique désignant la (les) plateformes (s) située (s) dans un Territoire et désignée comme entrée et sortie pour le trafic aérien et où s'accomplissent les formalités de douane, police, santé et autres, sur la(les)quelle(s) porte la concession, inclus ses (leurs) biens et les services qu'elle(s) propose(nt) à ses(leurs) usagers ;
- **Aire de mouvement** : partie d'un aéroport à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic ;
- **Aire de trafic** : aire définie, sur un aéroport terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien ;
- **Autorisation d'occupation temporaire (AOT)** : autorisation accordée à toute personne physique ou morale de droit privé donnant à celle-ci la possibilité d'occuper tout ou partie d'un ou plusieurs immeubles du domaine public, en vue d'y exercer une activité commerciale ou civile ;
- **Biens concédés** : ensemble des biens mobiliers et immobiliers, et notamment les aérogares et terrains de l' (des) aéroports(s), appartenant au concédant et que ce dernier met à la disposition du concessionnaire pour les besoins de la concession;
- **Cahier des charges de la concession ou cahier des charges** : le présent document, qui est annexé à la convention de concession, tel

- qu'il pourra être modifié ou complété par les parties après la date de signature ;
- **Concédant** : l'Etat de la République du Congo, représenté conjointement par le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre chargé de l'économie et des finances, et, si nécessaire, par des ministres et/ou personnes publiques de toute autre nature additionnel(le)s interférant dans la gestion de F(des) aéroport(s) ;
 - **Concessionnaire ou société concessionnaire** : société sélectionnée par le concédant pour être l'exploitant de l'(des) aéroport(s) ;
 - **Convention de concession ou convention** : la convention conclue entre le concédant et la concessionnaire, y compris ses annexes, dont le cahier des charges de la concession ;
 - **Danger grave** : danger ou inconvénient grave à poursuivre l'exploitation des matériels ou des installations de l'(des) aéroport(s), ou quand ceux-ci doivent être déplacés par ordre des services de police compétents ;
 - **Date de signature de la convention ou date de signature** : date à laquelle la convention de concession est signée par les parties et toutes ses annexes, dont le cahier des charges, paraphées ,
 - **Date de début des activités** : premier jour où le concessionnaire assume la pleine responsabilité de la gestion et du fonctionnement de l' (des) aéroport(s) ;
 - **Etat ou Etat congolais** : Etat de la République du Congo ;
 - **Grève** : mouvement collectif de cessation de travail;
 - **Investissements** : travaux ou acquisitions que le concessionnaire ou le concédant doivent réaliser sur le périmètre de la concession durant la période de concession afin de garantir la bonne exploitation de l' (des) aéroport(s) ;
 - **Jour** : jour calendaire. Les délais calculés en jours ouvrés sont expressément mentionnés ;
 - **Partie(s)** : le concédant et/ou le concessionnaire ;
 - **Précédant exploitant** : personne(s), organisme(s) ou entreprise(s), qui exploite(nt) l' (les) aéroport(s) avant la date de signature de la convention et qui assume(nt) la pleine responsabilité de sa (leur) gestion et fonctionnement jusqu'à la date de début des activités ;
 - **Programme d'investissement** : liste des investissements à réaliser durant la période de concession classés par ordre de priorité ;
 - **Redevances aéroportuaires** : ensemble des redevances perçues par le concessionnaire au titre de la convention de concession, existantes en République du Congo à la date de début des activités ou créées ultérieurement, qu'elles soient aéronautiques (c'est-à-dire relatives aux services rendus aux usagers aériens et aux exploitants d'aéronefs) ou extra aéronautiques (c'est-à-dire relatives à l'utilisation à des fins non aéronautiques des biens du périmètre de la concession) ;
 - **Redevance de concession** : redevance due par le concessionnaire au concédant en contrepartie de l'occupation du domaine public par l'(les) aéroport(s) concédé(s) et du droit d'exploiter le(s)dit(s) aéroport(s) ;
 - **Représentant du concédant** : personne physique chargée de mettre en œuvre l'ensemble des droits et obligations du concédant selon la convention. Il s'agit du représentant légal du Bureau de Contrôle et de Supervision (BCS) dont le rôle est précisé à l'article 7 du cahier des charges ;
 - **Respect de l'équilibre économique de la concession** : lorsque le concessionnaire est dans la situation où l'environnement juridique, administratif, institutionnel et économique de la concession, ainsi que les conditions de son exploitation, sont tels qu'ils permettent au concessionnaire un juste retour sur investissements selon les prévisions du plan d'affaires de la concession, annexé à la convention et actualisé par le plan de régulation économique le plus récent, qui ont été acceptées par le concédant.
 - **Services concédés** : ensemble des prestations et activités que le concessionnaire est chargé d'assurer et fournir aux transporteurs aériens et autres exploitants d'aéronefs, aux administrations et entreprises dont l'intervention est nécessaire aux activités de transport aérien, aux passagers et au public de l' (des) aéroport(s), pour le compte du concédant aux fins de bonne exploitation de l'(des) aéroport(s) conformément aux dispositions du cahier des charges.
- S'agissant des expressions et termes ci-dessous, ils sont employés avec les acceptations prévues à l'article 2 du code de l'aviation civile de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) adopté par le Règlement n° 010/00-CEMAC-066-CM-04 du 21 juillet 2000, ci-après dénommé « code de l'aviation civile » :
- Aérodrome ;
 - Aéronef ;
 - Aire de manoeuvre ;
 - Assistance aéroportuaire ;

- Autorité Compétente ;
- Notam.

[D'autres expressions et termes spécifiques à chaque cahier des charges pourront faire l'objet d'une définition ; une liste récapitulative des abréviations utilisées pourra être insérée].

TITRE I : OBJET, DEFINITION ET NATURE DE LA CONCESSION ; DISPOSITIONS GENERALES APPLICABLES A LA CONCESSION

CHAPITRE 1 : OBJET, DEFINITION ET NATURE DE LA CONCESSION

Article 1 : Objet et définition de la concession

1.1. La concession porte sur la conception, le financement, la construction, l'exploitation, l'entretien et le développement d'un ou plusieurs aéroport(s) dans les limites du périmètre de la concession et durant la période de concession, conformément aux dispositions du présent cahier des charges.

Sont systématiquement exclus de la concession :

- Les activités liées aux opérations militaires ;
- Les services qui relèvent de la souveraineté de l'Etat (douane, immigration, santé, police, gendarmerie) ;
- Les services de navigation aérienne, c'est-à-dire les services d'assistance météorologique, de circulation aérienne, d'information aéronautique, de communication - navigation - surveillance, qui sont assurés par [désignation du ou des prestataire(s) des services de navigation aérienne], à l'exception des tâches expressément déléguées par le concédant au concessionnaire ;
- La sûreté aéroportuaire qui est assurée par l'agence nationale de l'aviation civile (ANAC) et/ou d'autres services de l'Etat ;
- L'entretien et la maintenance des domaines et des locaux de l'ANAC.

Peuvent également être exclus de la concession, en tout ou pour partie seulement, d'un commun accord entre le concédant et le concessionnaire ou en vertu de la législation applicable spécifiquement à l'aéroport objet de la concession :

- Les services de Sécurité Incendie, sauvetage et prévention du péril animalier ;
- L'assistance aéroportuaire ;
- L'entretien et la maintenance des domaines et des locaux des pavillons présidentiels ;
- L'entretien et la maintenance des domaines et des locaux des aéroclubs de l'aéroport.

1.2. Une convention de concession conclue entre le concédant et le concessionnaire vaut acceptation du cahier des charges de la concession et a pour objet de fixer dans chaque cas le cadre précis des droits et obligations des deux parties. Elle précise notamment :

- L'(es) aéroport(s) objet(s) de la concession ;
- La liste des terrains, ouvrages, bâtiments, instal-

lations, matériels et réseaux inclus dans la concession ;

- La durée de la concession ;
- La liste des contrats conclus antérieurement par le concédant ou le précédent exploitant et dont le concessionnaire poursuit l'exécution ;
- La liste des investissements à réaliser par le concessionnaire et/ou le concédant ;
- Les conditions spécifiques d'application de certains articles du présent cahier des charges.

La convention est complétée, s'il y a lieu, par des protocoles destinés à préciser certaines mesures techniques d'exécution. Ces protocoles sont conclus entre le concessionnaire et, selon le cas, les organismes publics ou privés gestionnaires des services exclus de la concession listés ci-dessus.

Article 2 : Périmètre de la concession

2.1. Le périmètre de la concession est délimité par l'emprise foncière (le site) de l'aéroport [limites domaniales de l'aéroport à spécifier dans une annexe en distinguant clairement les zones concédées de celles qui ne le sont pas].

S'agissant des terrains nécessaires, sur l'aérodrome, à l'implantation des équipements et installations requis pour l'exercice des activités et services exclus de la concession qui sont listés à l'article 1 ci-dessus, sauf l'assistance aéroportuaire, ceux-ci sont soit non concédés, soit mis à disposition gratuitement par le concessionnaire.

Des terrains additionnels peuvent être intégrés au périmètre de la concession après la date de signature au moyen de procès-verbaux d'incorporation signés par les parties ; l'annexe délimitant l'emprise foncière de l'aéroport est mise à jour en conséquence.

Inversement, si des terrains de la concession se révèlent nécessaires pour l'exercice des missions de l'Etat ou de ses établissements publics relatives au fonctionnement de l'aéroport, ils peuvent être retirés de la concession par décision du concédant moyennant le versement d'une indemnité réparant le préjudice matériel, direct et certain, subi par le concessionnaire.

Le périmètre de la concession comprend l'ensemble des biens meubles et immeubles incorporés conformément aux dispositions de l'article 4 - paragraphe 4.1.1 ci-dessous [liste des biens du périmètre de la concession à établir dans une annexe].

2.2. Les parties précisent dans le cahier des charges les modalités selon lesquelles le concédant garantit qu'il jouit de la pleine propriété des terrains constitutifs de l'emprise foncière, de la concession.

Le concédant et ses préposés bénéficient d'un passage suffisant pour assurer la desserte complète des dépendances enclavées qu'ils occupent au sein de l'emprise aéroportuaire et qui n'ont pas été concédées.

2.3. Avant la date de début des activités, et en tout état de cause six (6) mois au plus tard après la date de signature, un état des lieux nominatif et descriptif des biens incorporés au périmètre de la concession à la date de signature est dressé contradictoirement par les parties [état des lieux à joindre à la convention dans une annexe].

L'état des lieux précise la nature et l'état physique et fonctionnel desdits biens. Il peut en outre être complété par des plans, rapports d'expertise et documents pertinents pour l'identification des biens [à joindre en annexe].

Les parties peuvent décider que le concessionnaire fera, si nécessaire, établir à ses frais et dans le délai fixé par le concédant, un bornage contradictoire et un plan cadastral des terrains incorporés à la concession.

Article 3 : Période de concession

Sous réserve des clauses de fin de concession prévues au Titre IV, la concession est consentie au bénéfice du concessionnaire à compter de la date de début des activités, pour une durée fixée par la convention de concession dans les limites résultant des dispositions législatives et réglementaires applicables.

La concession prend fin à la date de son dernier anniversaire conformément à sa durée originelle fixée, ou à la durée de son dernier renouvellement, sous réserve de toute modification de la durée convenue entre les parties.

Article 4 : Régime des biens

Les biens exploités par le concessionnaire dans le cadre de la concession sont classés en plusieurs catégories : les biens de retour, les biens de reprise et les biens propres. Le concédant et le concessionnaire précisent autant que de besoin les critères de classement des biens dans ces trois catégories, sans préjudice des dispositions du présent article.

4.1. Nature juridique des biens de retour

4.1.1. Définition des biens de retour

Les biens de retour sont :

- Les biens meubles (matériels et tout autre objet mobilier) et immeubles (terrains, clôtures, ouvrages, bâtiments, installations, réseaux) acquis ou réalisés par l'Etat congolais et mis à disposition du concessionnaire (ce sont les « biens concédés »), que ce soit pour des besoins de renouvellement ou d'extension ;
- Les biens immeubles nécessaires ou utiles à l'exploitation de la concession, réalisés ou acquis par le concessionnaire, que ce soit pour des besoins de renouvellement ou d'extension ;
- Les biens meubles nécessaires à l'exploitation de la concession, réalisés ou acquis par le concessionnaire, que ce soit pour des besoins de renouvellement ou d'extension.

Les biens de retour sont incorporés au périmètre de la concession dès leur mise à disposition, achèvement ou acquisition ; les biens de retour sont listés dans l'annexe mentionnée à l'article 2 - paragraphe 2.1 ci-dessus.

Lorsque ces biens sont affectés à l'exploitation de la concession dès la date de signature, ils sont réputés être incorporés à l'origine au périmètre de la concession et font l'objet d'un état des lieux contradictoire tel que visé à l'article 2 - paragraphe 2.3 ci-dessus.

Lorsque ces biens sont incorporés au périmètre de la concession après la date de signature, un procès-verbal d'incorporation est établi contradictoirement par les parties dès que lesdits biens sont acquis, réalisés ou mis à disposition. Le procès-verbal nomme et décrit les biens incorporés, et mentionne la date d'incorporation, la nature, l'état physique et fonctionnel, et la valeur desdits biens.

Les annexes constituées par la liste des biens de retour et l'état des lieux sont tenues à jour au fur et à mesure de l'établissement des procès-verbaux d'incorporation. ,

Les bâtiments construits à leurs frais par les bénéficiaires d'autorisation d'occupation temporaire (AOT) de terrains nus en vue de bâtir peuvent être incorporés au périmètre de la concession à l'issue du titre d'occupation si leur maintien en l'état a été prévu expressément par ledit titre d'occupation ou si le concédant renonce en tout ou partie à leur démolition.

Le concessionnaire accepte les biens concédés dans l'état où ils se trouvent, sauf recours en garantie décennale et biennale et sous réserve des vices cachés.

4.1.2. Situation des biens de retour

Les biens immeubles incorporés au périmètre de la concession, qu'ils soient immeubles par nature ou par destination, sont propriété du concédant dès leur incorporation et s'incorporent parallèlement au domaine de l'Etat. Ils sont donc inaliénables, imprescriptibles, incessibles et insaisissables et ne peuvent être grevés d'aucun droit ou sûreté réels sauf décision expresse du concédant.

Les objets mobiliers incorporés au périmètre de la concession sont également propriété du concédant dès leur incorporation et s'incorporent parallèlement au domaine de l'Etat. Ils sont donc imprescriptibles, incessibles et insaisissables mais peuvent être aliénés par le concessionnaire à condition d'être immédiatement remplacés par ce dernier et que le représentant du concédant donne son accord.

Sans préjudice des dispositions de l'article 2 - paragraphe 2.1 ci-dessus, le concédant ne peut retirer du périmètre de la concession quelque bien meuble ou immeuble que ce soit qui aura fait l'objet d'une incorporation dans les conditions fixées ci-dessus, sauf accord exprès du concessionnaire.

Le concessionnaire a l'usage exclusif des biens incorporés au périmètre de la concession. Le concédant doit se comporter en bon père de famille et intenter contre les tiers toutes mesures et actions nécessaires pour assurer l'utilisation normale par le concessionnaire desdits biens (actions en garantie décennale, actions contre les vices cachés ou les vices de conception à l'encontre des constructeurs pour les biens immeubles, et des fournisseurs pour les biens meubles).

Les biens de retour reviennent obligatoirement à l'Etat en fin de concession dans les conditions prévues à l'article 57 du présent cahier des charges.

4.2. Nature juridique des biens de reprise et des biens propres

4.2.1. Le concessionnaire utilise pour l'exploitation de l'aéroport des biens autres que les biens de retour, qu'il a réalisés ou acquis sur ses capitaux propres ou sur les ressources du périmètre de la concession, et qu'il met à la disposition de la concession.

Les biens de reprise sont les biens meubles acquis ou réalisés par le concessionnaire, qui sont utiles à l'exploitation de l'aéroport et qui ne viennent pas en remplacement, nombre pour nombre, d'objets mobiliers antérieurement incorporés au domaine concédé dans les conditions d'incorporation définies ci-dessus. Ces biens peuvent être repris par le concédant en fin de concession à sa demande, si ce dernier estime qu'ils peuvent continuer à être utiles à l'exploitation de l'aéroport, dans les conditions prévues à l'article 57 du présent cahier des charges.

Les biens propres sont les biens non financés, même pour partie, par des ressources de la concession ; ils ne sont ni nécessaires ni utiles à la poursuite de l'exploitation de la concession et ont vocation à rester dans le patrimoine du concessionnaire. Le sort des biens propres en fin de concession est détaillé à l'article 57 du présent cahier des charges.

Les parties tiennent contradictoirement la liste des biens autres que les biens de retour qui sont utilisés par le concessionnaire dans le cadre de la concession, en distinguant les biens propres des biens de reprise. Ladite liste doit être établie et mise à jour au fur et à mesure que des biens de reprise ou des biens propres sont utilisés par le concessionnaire dans le cadre de la concession. La liste des biens de reprise mentionne leur valeur à la date de leur mise à disposition.

4.2.2. Les biens de reprise et les biens propres appartiennent en pleine propriété au concessionnaire jusqu'à la fin de la période de concession. Le concessionnaire peut à tout moment aliéner ces biens sous réserve d'en aviser le représentant du concédant.

4.3. Cas particulier des stocks et approvisionnements

Le concessionnaire reprend dans les conditions et limites prévues par le cahier des charges les stocks et approvisionnements constitués par le précédent exploitant et nécessaires au fonctionnement de l'aéroport.

Article 5 : Contrats ou engagements conclus avec des tiers antérieurement à l'entrée en vigueur de la concession

5.1. Le concessionnaire est libre de se substituer au concédant, ou au précédent exploitant de l'aéroport, dans l'exercice des droits et obligations de ce(s) dernier(s) au regard de personnes qui seraient bénéficiaires de contrats ou engagements conclus antérieurement à la date de signature de la convention (ci-après dénommés « engagements antérieurs »), tels que, entre autres, des marchés, des sous-traitances, des locations, des AOT, des préfinancements.

Le cahier des charges précise :

- Les modalités, conditions et limites de la reprise par le concessionnaire de tout ou partie des engagements antérieurs, en indiquant notamment la date d'effet des éventuelles substitutions et la prise en charge des responsabilités techniques, administratives, financières et juridiques découlant desdits engagements ;
- Les dispositions à prendre vis-à-vis des tiers en cas de non reprise des engagements antérieurs.

La responsabilité du concessionnaire ne peut être mise en cause pour des faits liés à un engagement antérieur qu'il ne reprend pas.

Le cas échéant, la liste des engagements antérieurs repris par le concessionnaire est établie au plus tard avant la date de début des activités [liste de ces engagements à établir dans une annexe].

Au cas où le concédant serait tenu de verser une indemnité ou de reprendre un passif au précédent exploitant, les parties précisent dans le cahier des charges qui, du concessionnaire ou du concédant, verse cette indemnité ou reprend ce passif.

5.2. Le sort du personnel du précédent exploitant affecté à l'exploitation de l'aéroport est fixé par le concédant et le concessionnaire dans le cahier des charges, dans les limites résultant des dispositions législatives et réglementaires applicables.

Toutefois, le concessionnaire s'engage à accorder, à compétence, qualification et coûts égaux, une priorité d'embauche aux agents du précédent

exploitant relevant des métiers de la gestion aéroportuaire.

CHAPITRE 2 : DISPOSITIONS GENERALES APPLICABLES A LA CONCESSION

Article 6 : Plan de régulation économique et de perspectives à moyen et long terme

6.1. Le concessionnaire établit en concertation avec le concédant un plan de régulation économique sur cinq (5) ans, destiné à prévoir les évolutions stratégiques, financières et budgétaires de la concession et à fixer en conséquences les conditions d'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires réglementées afin d'assurer l'équilibre financier et l'équilibre économique de la concession.

Le plan de régulation économique comporte notamment :

- Le contexte et la situation présente de l'aérodrome en termes de trafic et investissements réalisés ;
- Les hypothèses d'évolution de trafic retenues ;
- Les objectifs généraux de développement, traduits notamment dans la liste des principaux investissements envisagés pour la période à venir, à joindre au programme d'investissement prévu à l'article 16 ci-dessous, qui est ainsi actualisé ;
- Les objectifs de qualité de service ;
- Les objectifs économiques et financiers de la concession traduits dans le plan d'affaires annexé à la convention, qui comprend un plan de financement, un plan de trésorerie, des comptes de résultats et les fourchettes d'évolution des principaux ratios financiers ;
- La proposition des évolutions tarifaires des redevances aéroportuaires réglementées.

Le premier plan de régulation économique est établi pour la période de cinq (5) ans suivant les cinq (5) premières années de la concession à compter de la date de début des activités.

Les parties précisent dans le cahier des charges les modalités de négociation du plan entre le concédant et le concessionnaire. En cas de désaccord persistant, aucun plan de régulation économique n'entrera en application pour la période concernée.

Toute disposition du plan entraînant une modification de la convention et/ou de ses annexes, dont le cahier des charges, doit faire l'objet d'un avenant.

Les parties prévoient dans le cahier des charges les conditions et limites dans lesquelles les nouveaux tarifs des redevances aéroportuaires réglementées

s'appliquent lorsque le plan de régulation économique, tel qu'il a été accepté par les parties, prévoit de telles modifications. Cet alinéa ne fait pas obstacle à l'utilisation des dispositions éventuellement prévues par l'article 45 ci-dessous pour demander la révision des redevances aéroportuaires réglementées selon d'autres modalités.

6.2. Les parties peuvent également prévoir que le concessionnaire présente annuellement aux transporteurs aériens présents sur l'aéroport l'analyse de ses perspectives d'exploitation pour les moyen et long termes, en reprenant, après les avoir actualisées, les informations du plan de régulation économique le plus récent.

Article 7 : Le Bureau de Contrôle et de Supervision

7. 1. Le Bureau de Contrôle et de Supervision (BCS), organe de l'Etat créé par Décret ou Arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile qui fixe ses modalités de fonctionnement, est le représentant du concédant et agit « au nom et pour le compte du concédant ». A ce titre, toute action incombant au concédant ou représentant du concédant selon les termes de la convention et de ses annexes, dont le cahier des charges, est une action réalisée dans les faits par le(s) représentant(s) du BCS dûment habilités à cet effet.

7.2. La supervision de la concession et le contrôle du respect des obligations faites au concessionnaire par la convention sont assurés par le BCS.

Le contrôle peut être effectué sur pièces et sur place, et le concessionnaire prête son concours et fournit tout document nécessaire au contrôle. Le BCS a le droit d'inspecter, en présence du concessionnaire, l'état des biens incorporés au périmètre de la concession moyennant un préavis de [durée à déterminer conjointement par les parties], à intervalles et pour des durées d'inspections raisonnables.

7.3. Le BCS est l'interlocuteur direct du concessionnaire pour toute question liée à la gestion de l'aéroport, qui relève en droit interne de la compétence du ministre chargé de l'aviation civile. En matière fiscale, douanière et sociale, le concessionnaire s'adresse directement aux organismes compétents de la République du Congo.

Le BCS est consulté et dialogue avec le concessionnaire autant que de besoin.

Article 8 : Date de début des activités et conditions suspensives

Tout concessionnaire d'aéroport doit être agréé en qualité de gestionnaire de l'aéroport par arrêté publié au Journal Officiel.

Les parties précisent dans la cahier des charges un délai maximum entre la date de signature et la date de début des activités, sous réserve de la réalisation

de conditions suspensives dû début des activités qui sont détaillées dans le cahier des charges.

Le non respect des conditions suspensives par l'une des parties après expiration du délai maximum fixé entre la date de signature et la date de début des activités permet à l'autre partie de déclarer la convention nulle et non avenue.

La date de début des activités doit être constatée par les parties dans un procès-verbal [procès-verbal à joindre en annexe].

TITRE II : EXECUTION DE LA CONCESSION

CHAPITRE 1 : REGIME DES TRAVAUX

Article 9 : Principes généraux

Tous les travaux sur l'aéroport doivent, sauf dérogation expresse accordée par le représentant du concédant, être compatibles avec :

- Les documents établis en application de l'article 15 du présent cahier des charges ;
- Les servitudes aéronautiques et radioélectriques ;
- Les surfaces libres d'obstacles ou les surfaces d'évaluation d'obstacles relatives aux approches de précision ;
- Le fonctionnement des équipements radioélectriques de la navigation aérienne ;
- L'exécution des services de la navigation aérienne, y compris le service météorologique, dont les conditions d'exercice ne doivent pas être dégradées.

D'autres normes et règles de référence pour l'exécution des travaux peuvent être mentionnées par les parties dans chaque cahier des charges dès lors que les principes listés ci-dessus sont respectés a minima. Le cas échéant, en cas de contradiction entre les dites normes et règles de référence et la législation en vigueur en République du Congo, cette dernière prévaut.

Les parties précisent autant que de besoin, soit dans le cahier des charges, soit dans des protocoles établis après la date de signature de la convention, les modalités de concertation et de coordination entre les différents intervenants sur l'aéroport concernant leurs projets de travaux respectifs et la compatibilité de ces travaux avec les contraintes de l'exploitation aéroportuaire et l'exercice des missions des uns et des autres.

Egalement, les parties précisent autant que de besoin dans le cahier des charges les modalités d'organisation des chantiers de façon à perturber le moins possible la circulation au sol des aéronefs et des véhicules et à respecter les normes et règles applicables en matière de sécurité et sûreté aéroportuaire.

Article 10 : Etapes de conception des travaux

Pour tous projets que le concessionnaire envisage de réaliser sur l'aéroport qui ne seraient pas prévus dans un programme d'investissements annexé à la convention, soit à la date de signature de celle-ci, soit

par avenant durant la période de concession, le concessionnaire soumet au concédant pour approbation préalable un dossier d'investissement précisant la nature et la consistance du projet, sa localisation, les objectifs poursuivis, son impact sur l'exploitation de la plateforme et une estimation de son coût.

Pour tous projets que le concessionnaire envisage de réaliser sur l'aéroport, le concessionnaire fournit au concédant un avant-projet sommaire et, une fois ce dernier accepté, un avant-projet détaillé. Le concédant dispose d'un délai de quarante cinq (45) jours à compter de la date de réception des documents pour délivrer son visa, étant entendu que son absence de réponse à l'expiration de ce délai vaudra approbation.

Article 11 : Dispositions particulières applicables aux travaux à la charge du concessionnaire

Les parties détaillent dans le cahier des charges les modalités d'exécution des travaux à la charge du concessionnaire, et notamment les droits, obligations et responsabilités de chaque partie relativement à :

- L'obtention des autorisations administratives de constructions ;
- L'obtention des informations sur les sondages géotechniques ;
- L'exécution des marchés ;
- Le contrôle des travaux ;
- La réception provisoire et la réception définitive des travaux.

Les parties peuvent aussi détailler les modalités d'exécution des opérations d'équipements non liés au service public aéroportuaire.

Article 12 : Dispositions particulières applicables aux travaux à la charge du concédant

Le cas échéant, les parties détaillent dans le cahier des charges les modalités d'exécution des travaux à la charge du concédant dans le périmètre de la concession, et notamment les droits, obligations et responsabilités de chaque partie relativement à :

- La conception et la préparation des travaux ;
- La réception provisoire et la réception définitive des travaux.

Le concessionnaire ne peut être tenu pour responsable des conséquences résultant de la non prise en compte par le concédant, dans un délai de quatre vingt dix (90) jours à compter de leur notification, des réserves que le concessionnaire aurait émises lors de la réception des travaux réalisés à la charge du concédant.

CHAPITRE 2 : ASSURANCES ET REGIME DE RESPONSABILITE

Article 13 : Assurances

Le concessionnaire se garantit contre les con-

séquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant lui incomber du fait de la concession.

Le concessionnaire se garantit contre le risque de sinistres pouvant affecter les installations concédées et garantit à ce titre l'Etat contre le recours des tiers. En cas de sinistre, le concessionnaire utilise l'indemnisation à la reconstitution du bien sinistré

La souscription des polices d'assurance requises doit se faire au plus tard avant la date du début des activités auprès de compagnies d'assurances réputées solvables et agréées en République du Congo ; le concessionnaire renouvelle les polices d'assurance de façon à garantir sa couverture jusqu'à la fin de la période de concession. .

Le concessionnaire devra notifier au concédant, dans un délai raisonnable, tout événement qui met en jeu ses polices d'assurances.

Le concessionnaire exige des occupants du domaine concédé qui n'ont pas souscrit aux polices d'assurance du concessionnaire qu'ils justifient d'assurances équivalentes à celles qu'il est tenu de contracter.

Les parties précisent qui, du concédant ou du concessionnaire, prend en charge les sommes dues en cas d'événements non couverts par les assurances.

Article 14 : Responsabilité du concessionnaire et du concédant

14.1. A partir de la date du début des activités, les dommages causés aux personnels, aux matériels ou aux tiers à l'occasion d'opérations effectuées pour la prestation de services assurés par le concessionnaire ou sous sa responsabilité, dans le périmètre de concession, et les frais et indemnités qui en résulteraient, sont à la charge du concessionnaire dans les conditions du droit commun congolais.

Les parties peuvent préciser autant que de besoin les cas dans lesquels la responsabilité du concessionnaire ne peut être mise en cause.

14.2. Les dommages causés aux personnels, aux matériels ou aux tiers à l'occasion d'opérations effectués pour la prestation de services assurés par le concédant ou sous sa responsabilité, et les frais et indemnités qui en résulteraient, sont à la charge du concédant dans les conditions du droit commun congolais.

Le concédant garantit également le concessionnaire contre tout recours judiciaire, ou sanction administrative, de quelque sorte que ce soit, lié à des vices structurels des biens concédés ou lié à l'exploitation de l'aéroport par le précédent exploitant à compter de la date de signature de la convention.

CHAPITRE 3 : INVESTISSEMENTS ET DEVELOPPEMENT DE L'AEROPORT

Article 15 : Schémas directeurs de l'aéroport

Le concédant fixe, dans un schéma directeur, les grandes orientations du développement des infrastructures et installations de l'aéroport, notamment en ce qui concerne les pistes, les voies de circulation principales destinées aux aéronefs, les zones d'installations, et les caractéristiques principales des dégagements aéronautiques et radioélectriques qu'exige leur fonctionnement, qui s'imposent alors au concessionnaire. Le schéma directeur de l'aéroport approuvé par le concédant est annexé à la convention.

A la demande du concédant ou de sa propre initiative, le concessionnaire établit et met à jour le schéma directeur qui précise, dans le cadre des orientations susmentionnées et, le cas échéant, à différents stades de développement de l'aéroport, la localisation et le dimensionnement des différentes infrastructures et installations. Ce schéma directeur mis à jour est approuvé par le concédant. Les parties peuvent convenir que la mise à jour est faite systématiquement en cas de modification notoire des hypothèses prises lors de l'établissement du schéma directeur d'un aéroport, et/ou selon une périodicité qu'elles auront fixée d'avance d'un commun accord.

Article 16 : Obligations d'investissement du concessionnaire

16.1. Le concessionnaire assure l'aménagement et le développement de l'aéroport de manière compatible avec les exigences du transport aérien et de ses besoins actuels et futurs. Il réalise les investissements nécessaires à cet effet qui sont prévus à la date de signature de la convention dans un programme d'investissement annexé à la convention de concession et actualisé conformément à l'article 6 du présent cahier des charges.

La non réalisation ou le retard dans la réalisation des investissements par le concessionnaire entraîne des pénalités ; cependant, les parties peuvent prévoir des causes exonératoire des obligations d'investissement du concessionnaire, voire même des motifs pour son indemnisation, dans les cas où la non réalisation ou le retard dans la réalisation des investissements ne relève pas directement de la responsabilité du concessionnaire.

16.2. Les parties peuvent convenir que, pour tous les investissements non prévus par le programme d'investissement mais nécessaires à l'exploitation de l'aéroport, que ce soit à titre de renouvellement ou d'extension, ceux-ci font l'objet d'un avenant à la convention sans que le concessionnaire ne s'oblige par avance à réaliser les investissements concernés. En l'absence de précision sur la façon de procéder en cas de nécessité de réalisation d'investissements non prévus par le programme d'investissement, les dispositions de l'article 10 du présent cahier des charges

s'appliquent.

16.3. Les parties peuvent convenir de conditions résolutoires liées aux obligations d'investissement du concessionnaire.

16.4. Si les parties s'accordent sur le fait que le concédant peut imposer à titre exceptionnel au concessionnaire la réalisation d'un investissement nécessaire au respect des obligations de ce dernier, le cahier des charges doit préciser les modalités de compensation financière due au concessionnaire, ainsi que la procédure à suivre.

Article 17 : Obligations d'investissement du concédant

Les parties peuvent décider que le concédant doit réaliser des investissements sur le périmètre de la concession durant la période de concession. Ces investissements sont prévus à la date de signature dans un programme d'investissement qui est annexé à la convention de concession et éventuellement actualisé par avenant.

CHAPITRE 4 : EXPLOITATION

**SECTION 1 : MISSIONS DU CONCEDANT
ET DE SES ETABLISSEMENTS PUBLICS :
DEFINITION ET CONDITIONS D'EXERCICE**

Article 18 : Accès au sein de l'emprise géographique de l'aéroport

Pour l'exercice des missions du concédant et de ses établissements, le concessionnaire garantit l'accès de leurs agents ainsi que des personnes agissant pour leur compte aux installations aéroportuaires concédées.

Article 19 : Services de navigation aérienne

19.1. Les services de navigation aérienne, y compris de météorologie aéronautique, sont rendus sur l'aéroport, sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation civile, par l'ANAC et/ou par un(des) prestataire(s) de service(s), public(s) ou privé(s), à qui le ministre chargé de l'aviation civile confie, par voie de convention, l'exécution de tout ou partie de ces services.

L'installation, l'entretien, l'exploitation des équipements, notamment le balisage lumineux et les indicateurs visuels de pente d'approche, le renouvellement des terrains, bâtiments et équipements, nécessaires à la fourniture des services objets du présent article, et leur financement, sont assurés par le(s) prestataire(s) des services de navigation aérienne.

En cas de défaillance du(des) prestataire(s) des services de navigation aérienne, qui entraîne une impossibilité totale ou partielle pour le concessionnaire d'assurer ses propres obligations, celui-ci ne saurait se voir opposer des pénalités prévues à l'article 63 du présent cahier des charges.

19.2. Un (des) protocole(s) est (sont) signé(s) entre le concessionnaire et le(s) prestataire(s) des services de navigation aérienne afin d'organiser leur intervention sur les aires de mouvement conformément aux dispositions de la convention et de ses annexes, dont le cahier des charges, et de la réglementation en vigueur en République du Congo. Ces protocoles sont transmis au ministre chargé de l'aviation civile pour information.

19.3. Le concessionnaire garantit le passage gratuit des supports de télécommunication nécessaires aux services de navigation aérienne. Il réalise et entretient, si nécessaire et sans frais à la charge du(des) prestataire(s) de services de navigation aérienne, les voies d'accès aux installations utilisées pour l'exécution de ces services, telles que les aides radioélectriques à l'atterrissage et les antennes de radiotéléphonie et de radiodétection.

19.4. Si nécessaire, le concessionnaire peut être amené à mettre à disposition du(des) prestataire(s) de services de navigation aérienne les terrains, bâtiments, locaux, aménagements et places de stationnement automobile nécessaires à ses(leurs) activités. Le cas échéant, le(s) prestataire(s) de service est(sont) libres d'y installer, après concertation avec le concessionnaire, les aménagements et équipements nécessaires à l'accomplissement de ses(leurs) missions.

Sur demande du prestataire de service, la cassure la fourniture de l'énergie normale et de secours nécessaires aux équipements de celui-ci, le raccordement aux réseaux de télécommunication interne de l'aéroport, et les services associés tels que nettoyage, gardiennage, entretien, maintenance, confort climatique, et fluides. Ces prestations peuvent être prévues dès la signature de la convention de concession.

L'ensemble des prestations prévues dans ce paragraphe 19.4 du présent article fait l'objet d'une rémunération à concurrence des coûts supportés par le concessionnaire et définie dans des conventions d'application.

19.5. Consultation et échanges d'informations

Le concessionnaire est tenu d'informer l'ANAC et/ou le(s) prestataire(s) des services de navigation aérienne de tous dysfonctionnements et anomalies affectant l'exploitation régulière de l'aéroport, dans l'objectif d'une publication dans les réseaux d'information appropriés (Publications d'informations aéronautiques et Notams).

Le concessionnaire et l'ANAC et/ou le(s) prestataire(s) de services de navigation aérienne échangent les données dont ils disposent sur l'état de préparation et le déroulement des vols ainsi que celles qui sont nécessaires à l'établissement de l'information aéronautique selon les modalités réglementaires.

Les protocoles signés entre le concessionnaire et le (s) prestataire(s) des services de navigation aérienne pré-

cisent les modalités d'échange d'informations concernant tout événement pouvant les affecter sur l'aérodrome.

Article 20 : Sûreté de l'aéroport et du trafic

20.1. La sûreté de l'aéroport et du trafic est de la responsabilité exclusive du gouvernement de la République du Congo, à travers l'ANAC et autres services de l'Etat.

L'Etat exécute et finance toutes les missions y afférentes, notamment la mise en place de personnels de sûreté de l'aéroport, les investissements dans les équipements de sûreté et la maintenance de ces équipements.

20.2. Les parties précisent autant que de besoin dans le cahier des charges les modalités de concertation entre le concessionnaire et le concédant pour assurer la sûreté aéroportuaire.

Article 21 : Services de l'Etat en charge de l'urbanisme

21.1. La planification de l'urbanisation des zones adjacentes au périmètre de la concession ainsi que la mise en place des procédures y afférentes sont de la responsabilité exclusive de l'Etat, mais ce dernier consulte le concessionnaire en la matière.

Le concessionnaire est tenu de faire connaître son avis lors des enquêtes publiques ouvertes au titre de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme intéressant l'aérodrome.

21.2. Le concessionnaire est consulté lors de l'élaboration des plans de servitudes relatifs à l'activité de l'aéroport.

Article 22 : Administrations chargées des contrôles aux frontières et de la sécurité publique

22.1. Terrains, locaux, places de stationnement automobile et aménagements

Le concessionnaire met gratuitement à la disposition des services de l'Etat chargés des contrôles aux frontières et de la sécurité dans les parties de l'aéroport ouvertes au public (douanes, santé, police, gendarmerie) les terrains, locaux, places de stationnement automobile et aménagements, qui sont strictement nécessaires à l'exercice de leurs missions relatives au fonctionnement de l'aéroport. Le concessionnaire en assure gratuitement la fourniture en eau et en électricité.

Les parties précisent dans chaque cahier des charges les éléments qui, parmi ceux cités ci-avant, sont effectivement mis gratuitement à la disposition des services de l'Etat chargés des contrôles aux frontières et de la sécurité publique, en tenant compte des besoins particuliers desdits services et du contexte particulier de l'aéroport objet de la concession.

Les parties peuvent convenir que, sur demande des services concernés, le concessionnaire fournit les prestations associées aux locaux occupés telles que celles relatives au rjettoyage, au confort climatique, au gardiennage, à la maintenance et aux équipements téléphoniques. Ces prestations font l'objet d'une rémunération à concurrence des coûts supportés par le concessionnaire et définie dans des conventions d'application.

22.2. Consultation

Les administrations chargées du contrôle aux frontières sur l'aéroport et le concessionnaire déterminent en coordination les horaires de fonctionnement de leurs services, selon les consignes d'exploitation prévues à l'article 30 du présent cahier des charges.

Article 23 : Autres administrations de l'Etat

S'agissant des services de l'Etat pour lesquels les conditions de mise à disposition par le concessionnaire des terrains, bâtiments, locaux, places de stationnement automobile et aménagements nécessaires à l'exercice de leurs missions sur l'aéroport ne sont pas traitées à l'article 22 - paragraphe 22.1 ci-dessus, les parties définissent dans le cahier des charges les conditions dans lesquelles le concessionnaire fournit les terrains, bâtiments, locaux, places de stationnement automobile et aménagements demandés par les services de l'Etat, dans la mesure d'une disponibilité suffisante et de la vocation du domaine public aéronautique, et en tenant compte de la nature des missions des services de l'Etat concernés sur l'aéroport.

Article 24 : Personnalités de marque

A la demande de l'ambassadeur directeur du protocole national, le concessionnaire met à la disposition des personnalités dont la liste est établie par le gouvernement les locaux appropriés pour leur accueil et assure, le cas échéant, les prestations de service associées. Les frais correspondants sont pris en charge par l'Etat.

Article 25 : Mise à disposition exceptionnelle des installations et services de la concession

25.1. Plan de secours

Sous réserve des priorités qui seraient prescrites par les consignes d'exploitation traitant cette situation, en cas d'urgence, et à la requête des services de l'Etat, le concessionnaire met immédiatement à leur disposition et/ou à la disposition des usagers aéronautiques désignés par lesdits services, les installations et services de la concession nécessaires, y compris en dehors des horaires d'ouverture, en considération des priorités horaires préalablement déposées par le représentant du concédant et des nécessités éventuelles d'ordre public.

25.2. Réquisition et utilisation du domaine public aéroportuaire par les services de l'Etat

Lorsque la sûreté publique et/ou la sécurité intérieure sont gravement menacées, ou pour des raisons de défense nationale, un décret peut prescrire que le concédant se substitue temporairement ou définitivement au concessionnaire qui met à la disposition du concédant l'ensemble des biens du périmètre de la concession et des services concédés exigés.

Le concédant se réserve explicitement le droit, dans de telles circonstances, de prendre toute mesure qu'il estimera utile dans la gestion des activités aéroportuaires pour une période dont la durée est fixée par le décret, le concédant restant le seul responsable des biens du périmètre de la concession et services concédés pendant toute la durée de cette réquisition.

Article 26 : Sécurité Incendie, sauvetage et prévention du péril animalier

26.1. Les services de Sécurité Incendie, sauvetage et prévention du péril animalier sur l'aéroport sont assurés, sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation civile, par l'ANAC et/ou par un(des) prestataire(s) de service(s), public(s) ou privé(s), à qui le ministre chargé de l'aviation civile confie, par voie de convention, l'exécution de tout ou partie de ces services.

26.2. Le concessionnaire peut se voir confier par le ministre chargé de l'aviation civile l'exécution de tout ou partie des services objets du présent article, selon les modalités et dans les limites qui sont détaillées dans le cahier des charges.

26.3. Le cahier des charges précise les mécanismes de partage de responsabilité et de répartition des tâches entre les différents intervenants dans l'exécution des services objets du présent article ; le cahier des charges est complétée autant que de besoin par des protocoles signés entre lesdits intervenants afin d'organiser leur intervention conformément aux dispositions de la convention et de ses annexes, dont le cahier des charges, et de la réglementation en vigueur en République du Congo. Ces protocoles sont transmis au ministre chargé de l'aviation civile pour information.

26.4. En cas de défaillance de l'entité, autre que le concessionnaire, chargée de l'exécution de tout ou partie des services objets du présent article, qui entraîne une impossibilité totale ou partielle pour le concessionnaire d'assurer ses propres obligations, celui-ci ne saurait se voir opposer des pénalités prévues à l'article 63 du présent cahier des charges.

Article 27 : Autres dispositions relatives aux missions du concédant

Les parties peuvent préciser dans le cahier des charges toutes autres modalités d'exercice des missions du concédant, telles que, mais non limitativement, la délivrance des autorisations pour l'emploi du personnel étranger du concessionnaire ou encore le raccordement de la concession aux réseaux public d'eau et d'électricité.

SECTION 2 : CADRE GENERAL DE L'EXPLOITATION

Article 28 : Qualité d'exploitant et principes généraux en matière de gestion aéroportuaire

Le concessionnaire exploite l'aéroport conformément aux dispositions de droit commun relatives à tout exploitant d'aérodrome qui sont en vigueur en République du Congo, ainsi qu'aux dispositions particulières qui lui sont applicables.

En tant qu'exploitant d'aérodromes, il est soumis aux obligations prévues par le code de l'aviation civile de la CEMAC et tout texte relatif aux aérodromes.

En l'absence de normes, procédure et standards techniques en vigueur en République du Congo concernant un ou plusieurs domaine(s) de la gestion aéroportuaire, le concessionnaire fera ses meilleurs efforts pour suivre les normes et pratiques recommandées par l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Le concessionnaire doit veiller à la bonne exécution des services concédés et à la bonne utilisation des biens incorporés au périmètre de la concession conformément aux dispositions de la convention et de ses annexes, dont le présent cahier des charges.

Les décisions prises par le concessionnaire respectent les principes de transparence et d'égalité de traitement des usagers dès lors que lesdits usagers remplissent les conditions réglementaires ou légales en vigueur en République du Congo en matière d'admission à l'usage des installations aéroportuaires.

Article 29 : Niveau de services

Le concessionnaire fournit un service aéroportuaire répondant aux besoins des transporteurs aériens, des autres exploitants d'aéronefs, des administrations et entreprises dont l'intervention est nécessaire aux activités de transport aérien, des passagers et du public.

Le concessionnaire est tenu d'assurer dans les aéroports un certain niveau de service selon les critères de l'association internationale du transport aérien (IATA), niveau qui est précisé par les parties dans le cahier de charges.

Article 30 : Consignes d'exploitation et horaires de fonctionnement de l'aéroport

Les installations aéroportuaires et les services concédés sont exploités selon des consignes d'exploitation établies par le concessionnaire après consultation du représentant du concédant, du (des) prestataire(s) des services de navigation aérienne et de toutes autorités étatiques en charge des missions relevant de la souveraineté de l'Etat qui concourent au fonctionnement général de l'aéroport.

Les consignes d'exploitation précisent les horaires de

fonctionnement de l'aéroport, les conditions d'usage des installations aéroportuaires et services concédés, ainsi que les conditions d'accès aux installations aéroportuaires pour le personnel des différents intervenants sur l'aéroport, étant entendu que les consignes d'exploitation ne peuvent avoir pour effet d'interdire ou de restreindre l'accès aux aérodromes de certaines catégories d'usagers.

Ces consignes d'exploitation et leurs modifications sont soumises pour information au représentant du concédant.

Ces consignes d'exploitation sont portées à la connaissance des usagers et du public par tous les moyens appropriés.

Au cas où des difficultés d'exploitation se produisent pouvant affecter de manière exceptionnelle le respect des consignes d'exploitation, le concédant et le concessionnaire s'informent mutuellement des mesures qu'ils sont amenés à prendre pour y remédier. Egalement, les consignes d'exploitation font obligation aux différents intervenants de signaler au concessionnaire tout dysfonctionnement d'équipements ou de services susceptible d'avoir des conséquences pour le service aéroportuaire dont il a la charge.

Article 31 : Coordination entre les intervenants sur l'aéroport et partage d'informations

31.1. Le concessionnaire assure la coordination de l'action des différents intervenants nécessaire au bon fonctionnement du service aéroportuaire ; la coordination se fait notamment par l'établissement de protocoles communs à tous les usagers de l'aéroport et adaptés à chaque activité. Le cahier des charges précise autant que de besoin les aspects du fonctionnement de l'aéroport qui doivent faire l'objet d'une coordination dans le cadre de protocoles.

31.2. Le représentant du concédant prend toutes dispositions utiles pour que le concessionnaire ait accès aux statistiques détenues par les services de police et de douane et portant sur le nombre de passagers de chaque aéronef et le poids de fret transporté.

31.3. Le concessionnaire met en place une permanence sur l'aéroport dont les horaires sont portés à la connaissance des usagers et du public, de même qu'une obligation pour le concessionnaire d'assurer que les usagers et le public disposent, sur l'aéroport, des moyens de joindre dans les meilleurs délais un agent qualifié, en dehors des heures de permanence.

31.4. Les parties peuvent décider de toutes situations ayant un impact quelconque sur la gestion aéroportuaire dans laquelle le concessionnaire est consulté.

31.5. Le représentant du concédant est tenu de communiquer au concessionnaire, éventuellement par l'intermédiaire de l'autorité de police compétente, en temps utile, les consignes particulières de sécurité et de sûreté aéroportuaire applicables en cas exceptionnel.

Article 32 : Règles générales applicables aux contrats passés par le concessionnaire dans le cadre de la concession

32.1. Les actes juridiques du concessionnaire, quelle qu'en soit la forme, sont établis dans le respect des dispositions de la convention et du cahier des charges.

Dans le cas contraire, le concédant peut exiger leur résiliation ou leur modification aux frais du concessionnaire.

32.2. Les contrats passés par le concessionnaire dans le cadre de la concession doivent comporter une clause réservant expressément au concédant la faculté de se substituer au concessionnaire dans le cas où il serait mis fin à la concession.

32.3. A l'exception des contrats de travail, tout acte excédant la période de concession restant à courir à la date d'entrée en vigueur de ceux-ci, est soumis, préalablement à sa conclusion, à l'accord exprès du concédant qui dispose d'un délai de trente (30) jours à compter de sa notification accompagnée de tous les éléments justificatifs, pour faire connaître sa décision au concessionnaire. A défaut de réponse dans ce délai, l'accord du concédant est réputé acquis.

32.4. Le concédant et le concessionnaire peuvent préciser dans le cahier des charges les modalités particulières applicables aux contrats de crédit-bail afin d'éviter que soit contesté le droit de propriété publique dont dispose l'Etat sur les biens incorporés au périmètre de la concession.

Article 33 : Contrats confiant certaines missions du concessionnaire à des tiers

Le concessionnaire a le droit de passer librement des contrats par lesquels il confie à un tiers l'exécution d'un service concédé, à l'exception de ceux de ces contrats portant sur l'aménagement, l'exploitation, ou le développement des ouvrages et installations suivants :

- Les pistes, voies de circulation, aires de stationnement destinées aux aéronefs et balisage lumineux;
- Les aérogares de passager, non compris les installations et services annexes qui ne sont pas strictement nécessaires au service public aéroportuaire ;
- Les infrastructures dont le concessionnaire a la charge en vertu d'une autorisation du concédant.

Pour ces derniers, ils ne peuvent être conclus que si le cahier des charges le prévoit expressément.

Les contrats avec des sous-traitants sont passés par le concessionnaire dans le respect des dispositions de droit commun et de celles particulières qui sont prévues par les parties dans la convention et ses annexes, dont le cahier des charges. Ils sont communiqués par le concessionnaire au représentant du concédant à la demande de ce dernier.

Article 34 : Autorisations d'occupation temporaire

Pour assurer la bonne exécution des services concédés, le concessionnaire peut accorder, à titre précaire et révocable, des AOT sur le domaine public de l'Etat qui lui est concédé. Les AOT doivent être compatibles avec l'exercice du service public aéroportuaire et ses développements prévisibles. Le concessionnaire perçoit au titre de ces AOT des redevances. Le concessionnaire est responsable de la gestion des surfaces faisant objet des AOT.

Les AOT sont soumises aux conditions ci-après :

- Les AOT sont exclusivement régies par les normes légales et réglementaires régissant l'occupation du domaine public. En aucun cas l'occupant ne peut se prévaloir d'une réglementation propre aux baux commerciaux ou aux loyers ordinaires. Les juridictions administratives sont exclusivement compétentes s'agissant de toute difficulté d'interprétation et de tout litige relatifs aux AOT ;
- la durée des AOT ne peut excéder la date d'expiration de la convention sauf en cas d'autorisation expresse du représentant du concédant ;
- A tout moment, pour effectuer les travaux de réaménagement ou d'extension des installations, le concessionnaire peut mettre fin aux AOT. Chaque AOT précise les modalités de détermination de l'indemnité d'éviction à accorder à l'occupant en un tel cas ;
- En cas de résiliation d'une AOT par le concessionnaire avant son échéance normale pour quelque cause que ce soit, le concessionnaire, après une simple sommation par voie d'huissier, peut reprendre l'entière disposition des locaux, terrains ou bâtiments objets de l'autorisation ;
- L'occupant ne peut, dans les locaux ou sur les terrains dont il s'agit, exercer d'autres activités que celles prévues dans l'AOT ;
- Chaque AOT précise le montant des redevances dues par l'occupant au concessionnaire, qui correspondent à la redevance d'occupation domaniale (directement proportionnelle aux surfaces occupées), à laquelle est ajoutée, pour certains usagers, une redevance commerciale (directement proportionnelle au chiffre d'affaires réalisé) ;
- Chaque AOT précise que, au terme de celle-ci, l'intéressé doit quitter les locaux à la date de la fin de l'AOT prévue et remettre ceux-ci en état sans pouvoir prétendre à aucune indemnité.

Le concessionnaire peut accorder à l'occupant des terrains nus en vue d'édifier un bâtiment après la signature d'un protocole d'amortissement dudit bâtiment. Le bâtiment devient propriété de l'Etat congolais et se trouve incorporé dans le périmètre de la concession à la fin de l'AOT.

Article 35 : Continuité des services concédés et mesures conservatoires

35.1. Le concessionnaire prend les dispositions pour assurer, en ce qui concerne les missions dont il a la charge, la mise en oeuvre du principe de continuité

des services concédés, le cas échéant en collaboration avec les services de l'Etat et des établissements publics. Il veille à ce que ses cocontractants appliquent le même principe.

Les parties peuvent détailler dans chaque cahier des charges les conditions particulières justifiant la discontinuité des services concédés, tels que la force majeure, la grève, ou le danger grave.

35.2. Si, pour quelque cause que ce soit à l'exception des cas de force majeure, de danger grave ou de grève, les services concédés se trouvent interrompus en totalité ou en partie du fait du concessionnaire, momentanément ou définitivement, le représentant du concédant, après avoir constaté l'interruption et mis le concessionnaire en demeure de reprendre le service dans un délai approprié à la nature du manquement et à l'urgence, peut, passé ce délai sans manifestation du concessionnaire, prendre toutes les mesures conservatoires qu'il juge nécessaires en vue d'assurer provisoirement le fonctionnement desdits services sans que le concessionnaire ne puisse formuler de ce fait une réclamation quelconque.

Les mesures conservatoires sont exécutées directement par les services de l'Etat ou confiées par ceux-ci à un tiers ; elles sont réalisées aux frais du concessionnaire.

Les parties peuvent convenir que, par exception au précédent alinéa et à l'article 45 ci-dessous, le concédant pourra prescrire par arrêté la perception par l'Etat de tout ou partie des redevances aéroportuaires prévues à l'article 45, en fonction des frais engendrés par les mesures conservatoires. Les parties peuvent également prévoir d'autres modalités de remboursement des coûts supplémentaires supportés par le concédant.

Le concessionnaire se dégage de toute responsabilité du fait de l'exécution des services interrompus par le tiers qui en prend la responsabilité.

SECTION 3 : MODALITES D'EXPLOITATION**Article 36** : Assistance aéroportuaire

36.1. Le concessionnaire exploite ou met à disposition les infrastructures communes d'assistance aéroportuaire. Le cahier des charges peut également prévoir que le concessionnaire réalise lesdites infrastructures, si nécessaire.

36.2. Le concessionnaire fournit aux prestataires des services d'assistance aéroportuaire, dans des délais raisonnables, sous forme d'AOT, les locaux directement nécessaires à leurs activités, ainsi que des aires aménagées d'une superficie suffisante pour le stockage de leurs matériels. En cas de contrainte liée

à la capacité de ces aires, le concessionnaire en assure une répartition équitable entre les différents prestataires. Le concessionnaire peut, le cas échéant, satisfaire à cette obligation par la mise à disposition de terrains propres à l'édification de tels locaux. Les parties peuvent prévoir que le concessionnaire satisfait les demandes de locaux et surfaces présentées par les prestataires de service d'assistance aéroportuaire en priorité par rapport à celles émanant d'autres entreprises, sauf les transporteurs aériens.

36.3. Le concessionnaire veille, sans pour autant en être responsable, à ce que les opérations d'assistance aéroportuaire s'effectuent dans des conditions de célérité et de commodité. Le concessionnaire évalue les services fournis par les prestataires d'assistance aéroportuaire. En tant que de besoin, le concessionnaire rend compte des défaillances constatées au concédant et aux autorités compétentes qui prennent toutes les mesures opportunes.

36.4. Le concessionnaire est tenu de communiquer aux transporteurs aériens et aux autres exploitants d'aéronefs, à leur demande, la liste des prestataires d'assistance aéroportuaire autorisés et les conditions attachées à ces autorisations.

Le concessionnaire tient à jour un système d'information sur le marché de l'assistance aéroportuaire sur l'aéroport et qu'il communique ces informations au concédant.

36.5. Un (des) protocole(s) est (sont) signés entre le concessionnaire et le(s) prestataire(s) des services d'assistance aéroportuaire afin d'organiser leur intervention sur les aires de mouvement.

Article 37 : Exploitation de l'aérodrome

37.1. Le concessionnaire assure l'entretien et la maintenance de toutes les zones et infrastructures aéroportuaires dans le périmètre de la concession (que ce soit des biens de retour, de reprise ou propres) de manière à assurer leur fonctionnement en toute sécurité et efficacité, et de manière à ce qu'ils conviennent toujours à l'usage auquel ils sont destinés (sans préjudice de l'écoulement normal du temps et de l'usure normale de l'ouvrage). Cette obligation d'entretien et de maintenance doit se faire en conformité avec les pratiques usuelles recommandées par l'OACI, et conformément aux procédures de maintenance qui sont élaborées par le concessionnaire en vertu de l'article 42 ci-dessous.

37.2. Le concessionnaire a aussi l'obligation d'adapter et mettre en conformité les infrastructures et équipements aéroportuaires selon les usages en la matière.

37.3. Le concessionnaire doit gérer et éclairer les aires de trafic, les installations terminales, les zones

publiques et réservées, et maintenir en bon état les équipements d'éclairage ou de signalisation des bâtiments du périmètre de la concession et demander à tous les autres usagers pour qu'il en soit de même sur les ouvrages dont ces derniers ont la jouissance privative afin de préserver la qualité des prestations des services concédés. La gestion de l'aéroport se fait conformément aux procédures d'exploitation qui sont élaborées par le concessionnaire en vertu de l'article 42 ci-dessous.

37.4. Les parties conviennent dans le cahier des charges des modalités d'enlèvement des objets gênants sur les aires de trafic, y compris les aéronefs hors d'usage.

37.5. Dispositions transitoires

Les parties peuvent convenir que, l'Etat assure à ses frais certaines des tâches mentionnées au présent article.

Article 38 : Participation aux missions de police administrative

38.1. Alerte en cas de menace au fonctionnement de l'aéroport:

Le concessionnaire doit communiquer dans les plus brefs délais à l'autorité de police la plus proche et au concédant, toutes les circonstances qui pourraient influencer négativement sur le fonctionnement régulier de l'aéroport (troubles publics, menaces et dommages causés par des tiers, cas de force majeure, danger grave, grève). Il peut assortir cette information d'une demande de suspension immédiate des opérations aériennes.

Les autorités de police et le(s) prestataire(s) des services de navigation aérienne informent le concessionnaire, dans les mêmes conditions, de tout événement de ce type dont ils ont connaissance, et peuvent demander en de tels cas la suspension immédiate de tout ou partie des opérations aéroportuaires.

38.2. Constatation d'incidents, d'accidents ou d'infractions

Toute infraction aux lois et règlements, ou tout accident ou incident significatif dans l'exploitation de l'aéroport, qui aurait été constaté par un préposé du concessionnaire, fait l'objet d'une communication au concédant dans les meilleurs délais.

38.3. Surveillance des installations dans le périmètre de la concession

Le maintien de l'ordre sur le périmètre de la concession est de la seule responsabilité de l'Etat. Les parties peuvent cependant prévoir que le concessionnaire installe des dispositifs de vidéosurveillance dans les lieux ouverts au public, dans les zones de traitement des bagages et aux abords des aérogares et des parkings avions.

38.4. Application de la réglementation sanitaire

A la demande du ministre chargé de la santé communiquée par l'intermédiaire du représentant du concédant, le concessionnaire procède, dans ses locaux et aux emplacements utiles, à l'apposition d'affiches, fournies par l'Etat, contenant des recommandations sanitaires à l'intention des passagers à destination ou revenant de zones géographiques temporairement touchées par une épidémie.

En cas de menace sanitaire grave ou de pandémie, le concessionnaire met en œuvre, à la demande du ministre chargé de la santé communiquée par l'intermédiaire du représentant du concédant, des mesures sanitaires particulières, pouvant comprendre notamment des zones d'accueil réservées et des systèmes de détection. Les compensations à apporter au concessionnaire, s'il y a lieu, sont déterminées conformément aux dispositions de l'article 61 cidessous.

Article 39 : Informations à fournir au concédant

39.1. Informations relatives aux infrastructures et à l'exécution du service public

Au plus tard le 30 mars de chaque année, le concessionnaire communique au concédant un compte rendu, pour l'exercice écoulé, de l'exécution de ses missions de service public. Ce compte rendu comporte notamment une analyse de la qualité de service dans le cadre des dispositions de l'article 41 cidessous, le bilan des investissements réalisés, une présentation des actions engagées par le concessionnaire pour l'insertion de l'aéroport dans son environnement, et toute autre information utile voulue par les parties concernant l'exécution des services concédés. Ce compte rendu peut être inclus dans le rapport annuel d'activités.

Les parties peuvent convenir que le programme prévisionnel des investissements pour les cinq (5) années à venir, tel qu'il est décrit dans le plan de régulation économique, est actualisé chaque année avec le détail par opération et les échéanciers des dépenses associées.

Le concessionnaire est tenu de communiquer à tout moment au représentant du concédant, à sa demande, la liste des biens de la concession immobilisés à l'issue du dernier exercice clos.

39.2. Données relatives au trafic

Le concessionnaire fournit, dans les formes et selon la périodicité fixées dans chaque cahier des charges, des données relatives au trafic aérien commercial et non commercial ainsi que des renseignements d'ordre statistique concernant l'exploitation des services qu'il assure en application de la convention et du cahier des charges.

39.3. Informations financières :

Le concessionnaire communique au concédant à sa

demande et sous réserve d'un préavis raisonnable, tous les documents comptables et financiers détaillés de la concession portant sur l'exercice comptable précédent, ainsi que les rapports des commissaires aux comptes correspondants.

39.4. Autres informations

Le concessionnaire doit fournir au concédant, selon une périodicité fixée par le ministre chargé de l'aviation civile, les informations suivantes :

- Une synthèse des principaux faits marquants de l'aéroport ;
- L'identité des agents du concessionnaire préposés à l'exploitation de la concession ainsi que celle des intervenants extérieurs agissant pour son compte - le cahier des charges peut prévoir que ces agents et intervenants doivent être agréés par les services de police, de sûreté et de douane compétents ;
- L'information sur les contrats signés par le concessionnaire avec des entreprises tierces.

Article 40 : Audit et certification de l'environnement

40.1. Un audit environnemental de l'emprise de l'aéroport doit être réalisé avant la date de début des activités. Le cahier des charges précise les modalités de choix de l'auditeur, les modalités de prise en charge les frais et procédures liés à l'exécution des recommandations résultant de l'audit environnemental, ainsi que toutes mesures pertinentes pour permettre aux parties la réalisation dudit audit.

40.2. Les frais liés à la certification environnementale sont versés par le concessionnaire à l'autorité de certification. Le calcul de ces frais doit respecter le principe de l'OACI selon lequel les frais de certification couvrent les frais afférents à l'instruction de la demande de certification.

Article 41 : Qualité de service

41.1. Amélioration et contrôle de qualité

Le concessionnaire définit un programme de développement et de contrôle de la qualité des différents services relevant de son exploitation, actualisé chaque année ou dans le cadre du plan de régulation économique, soit tous les cinq (5) ans, afin de promouvoir l'amélioration de la qualité globale des services rendus aux passagers, au public et aux transporteurs aériens. Les parties peuvent prévoir dans le cahier des charges que le concessionnaire associe à l'élaboration dudit programme ses fournisseurs, ses sous-traitants, le concédant et les entreprises ayant une activité sur l'aéroport.

41.2. Mesure de qualité

Le concessionnaire s'engage sur des objectifs de qualité des services rendus aux passagers, au public et aux transporteurs aériens. Le cas échéant, le concessionnaire met en œuvre et exploite un système d'information relatif à la qualité des services rendus,

constitué d'indicateurs mesurant la fiabilité et la disponibilité des installations et services aéroportuaires fournis aux passagers, au public et aux transporteurs aériens, ainsi que la satisfaction des usagers. Les objectifs de qualité de service sont établis et mesurés sur la base du système d'information prévu par le présent article.

En tout état de cause, le concessionnaire définit, dans un délai d'une (1) année à compter de la date de signature et en concertation avec le concédant, des indicateurs reflétant la qualité des services rendus.

Le concessionnaire informe le concédant de la définition et du mode de détermination de ces indicateurs, dès leur adoption. Il tient à la disposition de ce dernier les mesures de la qualité de service correspondantes.

41.3. Réclamations et observations des usagers

Le concessionnaire met les usagers en mesure d'exprimer leurs réclamations ou observations sur les services aéroportuaires. Le cas échéant, les moyens offerts sont portés à la connaissance des usagers. Le concessionnaire assure le suivi de ces réclamations et observations et des suites qui y sont données. Il en dresse chaque année un bilan qui est incorporé au compte rendu mentionné à l'article 39 - paragraphe 39.1 du présent cahier des charges. Dans le cas où le concessionnaire reçoit des réclamations concernant les services de l'Etat, par le biais du BCS.

41.4. Enquête auprès des passagers

Afin notamment d'améliorer l'offre de services aux passagers et au public, le concessionnaire réalise, dans des conditions représentatives de l'activité de l'aéroport et selon une périodicité à déterminer, une enquête auprès des passagers. Cette enquête porte sur des éléments objectifs concernant les passagers (destination du vol, origine et destination du voyage, caractère résident ou non résident du passager, lieu de résidence ou de séjour des passagers dans la zone de chalandise de l'aérodrome, motif du voyage, catégorie socioprofessionnelle), et sur leur satisfaction au regard des services aéroportuaires.

Le résultat de ces enquêtes, ainsi que l'ensemble des données et la description de la méthodologie s'y rapportant, sont tenus à la disposition du concédant.

Ils ne peuvent, sauf accord du concessionnaire, être communiqués à un tiers.

Article 42 : Consignation des procédures d'exploitation et de maintenance de l'aéroport

Les parties peuvent préciser dans chaque cahier des charges toute disposition utile concernant l'exploitation de l'aéroport et la maintenance des installations aéroportuaires.

Le concessionnaire a pour obligation d'élaborer les procédures d'exploitation et de maintenance, de l'aéroport qui seront soumises pour approbation au

représentant du concédant dans un délai de cinq (5) mois à compter de la date du début des activités. Ces procédures pourront être révisées avec l'accord du représentant du concédant autant que nécessaire.

Les procédures d'exploitation et de maintenance de l'aéroport comprennent les dispositions concernant les services rendus aux transporteurs aériens et aux autres exploitants d'aéronefs, telles que, mais non exclusivement :

- Les modalités d'affectation des transporteurs aériens entre les aérogares ;
- Les règles d'allocation des installations et matériels aéroportuaires aux usagers ;
- Les modalités de mise à disposition des locaux et surfaces nécessaires à l'exercice des activités aéronautiques des transporteurs aériens sur l'aéroport ;
- La prise en charge de l'alimentation en eau et électricité des usagers de l'aéroport.

Les procédures d'exploitation et de maintenance de l'aéroport comprennent les dispositions concernant les services rendus aux entreprises autres que les transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs, telles que, mais non exclusivement :

- Les conditions d'accès aux installations aéroportuaires pour ces entreprises ;
- Les dispositions particulières applicables aux entreprises de fret et de poste ;
- Les dispositions particulières applicables aux opérateurs de transport public.

Les procédures d'exploitation et de maintenance de l'aéroport comprennent les dispositions concernant les services rendus aux passagers et au public, telles que, mais non exclusivement :

- Les conditions d'accès et de circulation sur l'aéroport ;
- Les conditions de circulation dans les aérogares, notamment par la mise en place d'un système de signalisation approprié ;
- L'accueil de certaines catégories de passagers ;
- La mise en place d'un service de secours comprenant une permanence médicale ;
- Le système d'information des passagers ;
- Les dispositions particulières en cas de retards importants.

Les procédures d'exploitation et de maintenance de l'aéroport précisent autant que de besoin les conditions dans lesquelles le concessionnaire doit assurer son obligation de nettoyage des parties intérieures et extérieures des aérogares (passagers et fret) ainsi que d'autres infrastructures aéroportuaires pouvant être concernées, conformément aux bonnes pratiques internationales.

Article 43 : Formation du personnel de l'aéroport

Le concessionnaire a l'obligation d'assurer la formation professionnelle de son personnel conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en République du Congo ainsi que celles contenues dans la convention et ses annexes, dont le

cahier des charges.

TITRE III: DISPOSITIONS FINANCIERES

Article 44 : Equilibre financier et économique de la concession

44.1. Le concessionnaire doit gérer la concession de façon à en assurer l'équilibre financier, c'est-à-dire l'équilibre de ses comptes. Il doit chercher la couverture de ses charges prioritairement à l'aide des produits perçus sur les usagers, par une tarification appropriée des services rendus et par les revenus tirés du domaine concédé, conformément aux dispositions de l'article 45 ci-dessous.

44.2. Le concessionnaire gère la concession de façon à respecter son équilibre économique. L'équilibre économique s'apprécie sur une période de cinq (5) ans, sans préjudice des dispositions des articles 61 et 64 du présent cahier des charges.

Article 45 : Rémunération perçue par le concessionnaire

45.1. Le concessionnaire perçoit le produit des redevances aéroportuaires, qu'elles soient aéronautiques ou extra aéronautiques, liées au fonctionnement et aux activités exercées dans le cadre de la concession.

Les montants des redevances aéroportuaires réglementées sont fixés par arrêté et les montants des redevances aéroportuaires non réglementées sont fixés librement par le concessionnaire.

Les montants des redevances aéroportuaires et leurs modalités de perception doivent être fixées et publiées par le concessionnaire dans l'enceinte de l'aéroport ou communiquées aux intéressés par tout moyen approprié dans un délai de trente (30) jours avant la date de leur entrée en vigueur.

L'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires est déterminée comme suit :

- L'augmentation par le concessionnaire des redevances non réglementées est libre ;
- Les parties conviennent d'un mécanisme d'évolution des redevances réglementées, qui peut tenir compte de l'équilibre économique de la concession et des dispositions du plan de régulation économique.

45.2. Les parties doivent convenir des conditions et des limites dans lesquelles le concessionnaire a le droit de créer de nouvelles redevances durant la période de concession.

Article 46 : Redevance domaniale ou redevance de concession

Le concessionnaire paie à l'Etat, en contrepartie de l'occupation des terrains, ouvrages, bâtiments et installations concédés et de l'exploitation des biens de la concession, une redevance dont le montant est fixé dans le cahier des charges, de même que les modalités de

paiement et les mécanismes de révision du montant.

Article 47 : Contribution au budget du BCS

Le concessionnaire verse une contribution forfaitaire annuelle au budget du BCS dont le montant, les modalités de paiement et les mécanismes de révision du montant, sont fixés par les parties.

Article 48 : Régime fiscal et douanier

Le concessionnaire supporte les impôts et taxes dont il peut être redevable en raison des activités prévues par la concession, dans la limite des exonérations fiscales et dérogations douanières qu'il négocie avec le concédant et qui sont précisées dans le cahier des charges et/ou dans des documents contractuels conclus avec le concédant après la date de signature.

Les parties précisent autant que de besoin les règles permettant de définir les régimes fiscal et douanier de la concession, notamment en matière d'assujettissement à la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) et d'impôt foncier, ainsi que les modalités pour garantir l'application au concessionnaire des régimes fiscal et douanier accordés par la convention.

Article 49 : Régime comptable

Le concessionnaire établit des comptes de la concession séparés de ceux de ses autres activités éventuelles, en procédant, le cas échéant, à la répartition des charges, des produits, des actifs et des passifs communs de façon à refléter fidèlement l'organisation et la structure financière de la société concessionnaire.

Le concessionnaire établit, les comptes de la concession conformément aux prescriptions applicables à sa forme juridique et précisément à celles de l'Acte Uniforme sur le droit comptable de l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA) ou selon les règles applicables le cas échéant pour les concessions de service public.

Sans préjudice des dispositions particulières de l'article 57 - paragraphe 57.1 ci-dessous, les biens réalisés ou acquis par le concessionnaire font l'objet d'opérations comptables d'amortissements et de provisions conformément à la réglementation en vigueur en République du Congo. Le concessionnaire n'est pas autorisé à amortir les investissements réalisés par l'Etat congolais sur le périmètre de la concession.

Le concessionnaire a l'obligation de faire certifier ses comptes annuels auprès de commissaires aux comptes agréés en République du Congo.

Les parties peuvent convenir que le concession-

naire met en place et exploite un système d'information et une comptabilité analytique identifiant les services publics aéroportuaires des autres activités exercées sur l'aéroport.

Article 50 : Garanties

Les parties peuvent convenir d'une ou plusieurs garantie(s) que le concessionnaire est tenu de constituer pendant la période de concession ou dès la date de signature de la convention, en relation avec une ou plusieurs des obligations dont il a la charge.

Les parties peuvent notamment négocier l'une et/ou l'autre des garanties suivantes :

- Garantie sur le paiement de la redevance de concession ;
- Garantie d'exécution des investissements du concessionnaire qui figurent dans son programme d'investissement annexé à la convention ;
- Garantie sur la remise en état des ouvrages et installations incorporés au périmètre de la concession à la date d'expiration de celle-ci ;
- Garantie sur les mesures conservatoires applicables en cas de manquement grave ou persistant du concessionnaire à ses obligations.

Pour chaque garantie mise en place, le cahier des charges précise son montant, ou les principes de calcul dudit montant, sa forme, les conditions de sa mise en jeu, les conditions de sa mainlevée et restitution au concessionnaire, ainsi que toute autre mesure pertinente pour permettre aux parties de la mettre en jeu.

En cas de garantie de soumission constituée par le concessionnaire, la signature de la convention autorise la mainlevée de cette garantie.

TITRE IV : EXPIRATION DE LA CONCESSION

CHAPITRE 1 : RENOUVELLEMENT ET PROLONGATION DE LA CONCESSION

Article 51 : Traitement d'une demande de renouvellement

Le concessionnaire doit notifier au concédant son éventuelle demande de renouvellement ou prolongation de la concession dans un délai de trente six (36) mois avant le terme de la période de concession. L'accord de renouvellement ou prolongation doit intervenir au moins vingt quatre (24) mois avant ledit terme pour une nouvelle période et aux conditions qui seront précisées dans l'acte de renouvellement ou prolongation.

CHAPITRE 2 : FIN DE LA CONCESSION

SECTION 1 : RESILIATION

Article 52 : Renonciation au bénéfice de la concession

Il peut être mis fin à la concession à tout moment par

accord entre les parties, sans préjudice des dispositions du présent cahier des charges en matière de continuité des services concédés. Les parties peuvent décider d'assujettir cette possibilité à la condition que la résiliation de la convention de concession n'entraîne d'effets négatifs ni pour le concédant ni pour le concessionnaire.

La renonciation à la concession est approuvée dans la même forme que celle employée pour l'octroi de la concession.

La résiliation de la convention par consentement mutuel n'implique nullement l'abandon de leurs droits et obligations par les parties.

Article 53 : Révocation du concédant

53.1. Le concédant peut prononcer la révocation de la convention de concession ou déchéance :

- Si le concessionnaire, sauf cas de force majeure, interrompt l'exploitation de l'aéroport de manière durable ou répétée ;
- Si le concessionnaire, sauf cas de force majeure, persiste à commettre, après mise en demeure d'y remédier assortie d'un délai approprié et après, le cas échéant, -application des mesures prévues à l'article 63 ci-dessous, des manquements particulièrement graves à ses obligations contractuelles ou réglementaires ;
- Si tout ou partie de la concession est cédée, sous quelle que forme que ce soit, en méconnaissance de l'article 68 - paragraphe 68.1 ci-dessous ;
- Si une modification dans le contrôle du concessionnaire intervient en méconnaissance de l'Article 68 - paragraphe 68.2 ci-dessous.

Les parties conviennent de toutes autres circonstances autorisant le concédant à prononcer unilatéralement la résiliation de la convention de concession, y compris la rupture de l'équilibre économique.

53.2. Lorsque le concédant considère que les conditions de la déchéance sont remplies, il adresse une mise en demeure au concessionnaire de se conformer à ses obligations contractuelles ou réglementaires et de mettre fin à la situation de manquement dans un délai de quatre vingt dix (90) jours suivant sa réception.

Si le concessionnaire ne s'est pas conformé à la mise en demeure dans ce délai, le concédant peut prononcer, après que le concessionnaire a été admis à faire valoir ses observations et après utilisation et respect de la procédure de règlement des différends prévue dans le présent cahier des charges, la résiliation de la convention de concession dans la même forme que celle employée pour son octroi. La déchéance n'ouvre droit à aucune indemnité au profit du concessionnaire autre que celles éventuelles prévues à l'article 67 ci-dessous.

53.3. Le concessionnaire est tenu de remettre au concédant les biens de retour en bon état d'entretien. L'Etat peut retenir, s'il y a lieu, sur la garantie mentionnée à l'article 50 du présent cahier des charges,

les sommes nécessaires pour remettre en bon état d'entretien les biens considérés.

Les parties peuvent prévoir que le concessionnaire est tenu de verser une compensation financière au concédant dont le montant est fixé dans le cahier des charges.

Les parties précisent dans le cahier des charges le sort des emprunts qui demeurent à rembourser, selon qu'ils ont été, ou non, régulièrement contractés par le concessionnaire et approuvés par le concédant pour la réalisation ou le financement des biens incorporés au périmètre de la concession.

53.4. En cas de décision de résiliation de la convention avant son terme par le concédant en dehors des cas précités, le concédant pourra se voir réclamer des dommages et intérêts.

Article 54 : Résiliation unilatérale à l'initiative du concessionnaire pour faute du concédant

Les parties conviennent d'un commun accord des circonstances autorisant le concessionnaire à prononcer unilatéralement la résiliation de la convention de concession.

La résiliation peut être prononcée selon les mêmes principes que ceux prévus à l'article 53 - paragraphe 53.2 ci-dessus, appliqués au concessionnaire et non plus au concédant.

En cas de résiliation unilatérale de la convention par le concessionnaire, le concédant reprend à sa charge toutes les obligations de remboursement émanant des emprunts régulièrement contractés par le concessionnaire et approuvés par le concédant pour la réalisation ou le financement des biens incorporés au périmètre de la concession. Le concessionnaire a droit à une compensation financière dont le montant est fixé par les parties dans le cahier des charges.

Article 55 : Résiliation pour cas de force majeure

Les parties peuvent décider que la convention de concession pourra être résiliée si un cas de force majeure dûment notifié dure pendant au moins quatre vingt dix (90) jours, de manière continue à compter de sa date de notification. Le cas échéant, la résiliation de la convention est prononcée de façon unilatérale par la partie affectée dans la mesure où cette résiliation est dans l'intérêt général.

Article 56 : Rachat de la concession

L'Etat peut, si l'intérêt général le justifie, racheter la concession par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et des finances.

En cas de rachat de la concession par le concédant, le concessionnaire a droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par lui du fait de la résiliation et dont les modalités de calcul sont définies dans le cahier des charges.

SECTION 2 : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA FIN DE LA CONCESSION

Article 57 : Sort des biens à la fin de la concession

57.1. Sort des biens de retour

57.1.1. A l'expiration de la convention de concession pour quelque cause que ce soit, les biens de retour tels que définis à l'article 4 ci-dessus font obligatoirement retour au concédant sans indemnité, sous réserve des dispositions des articles 54 et 56 ci-dessus et des dispositions du paragraphe 57.1.3 ci-après.

57.1.2. Le concessionnaire remet à l'Etat les biens de retour en bon état d'entretien, qui s'entend comme un état normal d'entretien et d'usure correspondant à l'âge du bien et à une utilisation normale.

Dans un délai de six (6) mois avant l'expiration normale de la concession, le représentant du concédant établit et notifie, après concertation avec le concessionnaire, les programmes d'entretien et de renouvellement qui sont nécessaires pour assurer la remise des ouvrages et installations de la concession en bon état d'entretien. Le cahier des charges précise les modalités d'exécution de ces programmes. L'Etat peut mettre en jeu, en cas d'inexécution totale ou partielle d'un programme, la garantie mentionnée à l'article 50 ci-dessus.

57.1.3. Lorsque des biens de retour correspondant à une extension des capacités d'accueil de l'aéroport ou à une réfection complète d'infrastructures ou installations sont réalisés ou acquis par le concessionnaire au cours de la période résiduelle de la concession ne permettant pas leur amortissement avant l'expiration normale de la convention de concession, les parties choisissent d'appliquer l'une ou l'autre des solutions suivantes

Option 1 : Le concessionnaire est autorisé à pratiquer un taux d'amortissement supérieur au taux de droit commun de façon à amortir tous les biens de retour visés au présent paragraphe sur la durée résiduelle de la concession, tandis que les biens de retour dont la durée d'amortissement est inférieure à la durée résiduelle de la concession sont amortis avec l'application du taux de droit commun conformément à l'article 49 ci-dessus. En cas de renouvellement de la concession décidé après l'application du taux d'amortissement supérieur au taux de droit commun, le concessionnaire s'engage à appliquer, dès l'exercice comptable suivant la décision de renouvellement, les rectificatifs nécessaires pour revenir à l'application du taux de droit commun et pour annuler les effets de l'application du taux d'amortissement supérieur au taux de droit commun.

Option 2 : Le retour à l'Etat des biens de retour visés au présent paragraphe fait l'objet du paiement d'une indemnité au concessionnaire, qui est établie par le

concedant et communiquée au concessionnaire dans les meilleurs délais après l'acquisition ou la réalisation desdits biens, et dont le montant est déterminé selon les principes prévus par le cahier des charges. Le renouvellement de la concession pour une durée suffisante permettant l'amortissement des biens de retour concernés annule la décision de versement d'une indemnité au concessionnaire lors du retour des biens à l'Etat.

57.2. Sort des biens de reprise

A l'expiration de la convention de concession pour quelque cause que ce soit, le concedant peut, afin d'assurer la continuité des services concédés, décider de reprendre les biens de reprise tels que définis à l'article 4 ci-dessus s'il estime qu'ils sont utiles à la poursuite des activités. Une indemnité de reprise est alors versée au concessionnaire par le concedant en fonction de la valeur nette comptable de ces biens minorée, le cas échéant, des subventions correspondantes et majorée, s'il y a lieu, de la TVA à reverser au trésor public et des éventuels autres frais de transfert. Les parties peuvent conclure pour ce faire une convention de reprise.

57.3. Sort des biens propres

Les biens propres tels que visés à l'article 4 restent la propriété du concessionnaire à l'expiration de la convention pour quelque cause que ce soit car ils ne sont pas utiles à la poursuite de l'exploitation des services concédés.

Ils n'ouvrent a priori droit à aucune indemnisation du concessionnaire ; toutefois, le concedant peut reprendre, en accord avec le concessionnaire, certains de ces biens à une valeur de reprise négociée librement entre les parties. Les parties peuvent conclure pour ce faire une convention de reprise.

S'agissant des biens propres immobiliers, les parties peuvent convenir que le concessionnaire remettra à ses frais dans leur état primitif les dépendances de la concession sur lesquelles ont été installés tous biens classés comme biens propres, sauf dans le cas où le concedant dispense le concessionnaire de cette obligation en contrepartie de l'abandon pur et simple à l'Etat des biens édifiés.

57.4. Sort des stocks et approvisionnements

Les stocks et approvisionnements sont repris, à la demande du concedant, par l'Etat ou le tiers exploitant qu'il désigne, dans les conditions prévues par le cahier des charges.

Article 58 : Reprise des engagements juridiques du concessionnaire à la fin de la concession

A l'expiration de la convention de concession pour

quelque cause que ce soit, le concedant est subrogé au concessionnaire dans ses droits, notamment les sous-traitances, les locations, les marchés, les conventions, les engagements, les autorisations et les permissions de toute nature, qui auraient été conclus et approuvés ou accordés régulièrement par le concedant. Le concedant peut exiger du concessionnaire la résiliation à ses frais de tout contrat non régulièrement passé.

Les parties peuvent décider que, même si le concedant perçoit les revenus et produits de la concession dès la date d'expiration de la convention, le concessionnaire est tenu de s'acquitter de toutes les charges dont le fait générateur est antérieur à la date d'expiration de la convention et le concessionnaire percevra les revenus et produits de la concession, y compris les redevances aéroportuaires, dont le fait générateur est antérieur à la date d'expiration de la convention.

Le concedant pourra procéder à la résiliation à ses frais et risques des contrats et engagements que le concessionnaire a passés, pour son compte, avec des tiers. Le concessionnaire, dès lors, ne saurait supporter les conséquences de ces éventuelles résiliations, modifications ou adaptations des contrats, qui ont été décidées par le concedant.

Article 59 : Autres dispositions applicables à la fin de la concession

59.1. Au terme de la convention de concession éventuellement renouvelée, le droit de concevoir, financer, construire, exploiter, entretenir et développer l'aéroport est transféré au concedant ; l'occupation du périmètre de la concession est également transférée automatiquement au concedant sans frais pour le concessionnaire, notamment droits d'enregistrement, de timbre ou taxe.

59.2. Les parties peuvent décider que, à l'expiration de la convention de concession pour quelque cause que ce soit et à la requête de l'une ou l'autre des parties, un expert pourra être désigné d'un commun accord pour établir les inventaires, régler les dépenses arriérées, gérer et arrêter les fonds de réserve et, d'une manière générale, procéder à tous les actes d'administration propres à faciliter le règlement des comptes de la concession.

59.3. A l'expiration de la convention de concession pour quelque cause que ce soit, un bilan de clôture des comptes de la concession est dressé par le concessionnaire dans un délai maximum de six (6) mois à compter de la date d'expiration.

Le concessionnaire règle les arriérés de dépenses et recouvre les créances dues à la date d'expiration de la concession. Il dresse le solde de ces opérations et réalise tous les comptes financiers.

Les parties précisent autant que de besoin dans le cahier des charges les modalités de règlement des comptes de la concession à l'expiration de celle-ci.

Article 60 : Règles de transition à l'expiration de la convention de concession

Si, à l'expiration de la convention de concession pour quelque cause que ce soit, aucun nouveau concessionnaire n'est désigné, le concédant prendra à sa charge l'ensemble des conséquences financières liées à l'interruption et/ou à la résiliation des contrats clients/fournisseurs en cours.

Le concédant fera ses meilleurs efforts pour reprendre, ou pour faire reprendre par un nouvel exploitant, l'ensemble du personnel lié au concessionnaire par un contrat de travail et affecté à l'exploitation des services concédés. Il fera son affaire de la poursuite desdits contrats avec les droits et obligations qui y sont attachés. En tout état de cause, le concessionnaire se dégage de toute responsabilité concernant la non reprise du personnel par le concédant.

TITRE V : CLAUSES DIVERSES ET DISPOSITIONS PRATIQUES

Article 61 : Faits nouveaux

En cas de disposition législative ou réglementaire nouvelle ou d'événement relevant de l'imprévision ou de la force majeure, de nature à bouleverser l'équilibre économique de la concession, le concédant et le concessionnaire arrêtent d'un commun accord la compensation à apporter, soit par un ajustement des tarifs des redevances aéroportuaires, soit par une adaptation des caractéristiques de la concession ou de ses ressources externes, de façon à rétablir l'équilibre économique de la concession.

Avant tout recours juridictionnel, les difficultés d'application du présent article donnent lieu à une proposition de conciliation dans les conditions de l'article 65 - paragraphe 65.1 du présent cahier des charges.

Article 62 : Avenant à la convention de concession

Sans préjudice des dispositions de l'article 61, chaque partie peut, durant la période de concession, prendre l'initiative de proposer à l'autre partie des modifications à la consistance et aux modalités d'exécution des services concédés qu'elle estimerait profitables à la concession. La mise en œuvre de ces modifications doit faire l'objet d'un commun accord entre les parties, formalisé par voie d'avenant signé par les parties.

Article 63 : Pénalités financières

Les parties peuvent décider d'un commun accord de distinguer plusieurs types d'obligations à la charge du concessionnaire, chaque type donnant lieu à des conséquences distinctes en cas d'inexécution. Le cas échéant, il est précisé dans la convention et le cahier des charges quel est le type de chacune des obliga-

tions à la charge du concessionnaire.

Les manquements du concessionnaire à ses obligations au titre de la convention et du cahier des charges font l'objet de constats écrits. Ces constats sont notifiés au concessionnaire par le concédant. Ils sont accompagnés, le cas échéant, d'une mise en demeure de remédier à ces manquements dans un délai fixé par le concédant. Le cahier des charges détaille autant que de besoin les dispositions pour remédier auxdits manquements.

Quand cette mise en demeure n'est pas suivie d'effet dans le délai fixé, ou en cas de nouveau manquement, le concédant a le droit d'exiger du concessionnaire le versement d'une pénalité financière lorsque le manquement est lié à une raison qui lui est exclusivement imputable. Le montant des pénalités pour chaque type de manquement, le plafond du montant annuel de ces pénalités, ainsi que le plafond pour le montant cumulé des pénalités durant toute la période de concession sont fixées par les parties. Les parties peuvent convenir que le manquement à certaines obligations entraîne des pénalités pouvant aller jusqu'à la résiliation de la convention.

Les pénalités font l'objet d'une notification motivée au concessionnaire.

Les parties décident d'un commun accord, et le précisent dans le cahier des charges, si les pénalités payées par le concessionnaire en application du présent article sont, ou ne sont pas, prises en compte pour l'établissement des indemnités à verser par le concessionnaire au concédant en cas de déchéance prononcée.

Article 64 : Force majeure et circonstance exceptionnelle

64.1. Force majeure

La force majeure s'entend d'un événement imprévisible, insurmontable, irrésistible, et dont la réalisation est extérieure à la partie concernée, notamment les intempéries, les tremblements de terre, les séismes, les tempêtes, les inondations, les ouragans, la foudre, les incendies importants ou les explosions, et toute autre catastrophe ainsi que les épidémies.

Lorsque l'une des parties en présence est dans l'impossibilité d'exécuter ses obligations au titre de la convention et du présent cahier des charges suite à un cas de force majeure, cette partie ne saurait être rendue responsable de cette inexécution jusqu'à ce que le motif de désengagement de la responsabilité cesse.

Un motif d'exonération de responsabilité au titre du présent article exempte la partie défaillante du paiement de dommages intérêts, pénalités et autres sanctions contractuelles aussi longtemps et pour autant que ce motif subsiste. Les parties détaillent dans le cahier des charges les modalités de mise en œuvre de cette disposition.

64.2 Circonstance exceptionnelle

64.2.1 : Définition

Une circonstance exceptionnelle s'entend de l'un(e) quelconque des événements ou circonstances suivants :

- Toute injonction administrative ou judiciaire de suspendre ou d'interrompre toute fourniture des services concédés, incluant les travaux prévus dans le programme d'investissement, pour une cause non imputable au concessionnaire ;
- Tout retard excessif dans l'obtention ou le renouvellement des autorisations administratives (ou retrait ou annulation ou suspension d'autorisations administratives) devant être délivrées pour la fourniture des services concédés ou pour l'exécution des travaux prévus dans le programme d'investissement, conformément aux délais prévus dans le programme d'investissement, dès lors que le retard (ou le retrait ou l'annulation ou la suspension) n'est pas imputable à une faute du concessionnaire ;
- Tout autre risque de nature administrative, incluant le « zèle administratif », ayant pour effet de retarder ou de rendre impossible l'exécution par le concessionnaire de ses obligations au titre de la convention ;
- Toute faute ou inexécution du concédant ayant pour conséquence d'empêcher le concessionnaire d'exercer ses droits ou de rendre impossible l'exécution de toute obligation du concessionnaire ;
- Tout fait de guerre, conflit armé, révolution, guerre civile ou soulèvement, émeute, hostilité (déclarée ou non), incident diplomatique, acte de terrorisme, attentat et embargo impliquant la République du Congo ainsi que tout mouvement de grève générale et toute grève autre que celle du personnel du concédant ou du concessionnaire.

64.2.2 : Effets :

Toute circonstance exceptionnelle, dès lors qu'elle est dûment notifiée à la date où le concessionnaire prend connaissance de l'événement ou aurait dû prendre connaissance de l'événement, a pour conséquences :

- D'excuser l'inexécution par le concessionnaire de toute obligation dont l'exécution est rendue impossible par la circonstance exceptionnelle ;
- De suspendre tout délai visé dans la convention et ses annexes, dont le cahier des charges, relatif aux obligations du concessionnaire dont l'exécution est rendue impossible par la circonstance exceptionnelle et de proroger de la même durée les délais correspondants visés dans le programme d'investissement ;
- De débiter les négociations dans les dix (10) jours ouvrés suivant la notification du concédant par le concessionnaire sur les conditions de la résolution par le concédant de la circonstance exceptionnelle.

Dans le cas de circonstances exceptionnelles et notamment en cas de faits de guerre tels que décrits ci-avant, le concédant s'engage à prendre intégralement en charge tous les coûts afférant aux travaux de reconstruction ou de réhabilitation de l'aéroport

qui résulteraient d'une dégradation ou d'une destruction partielle ou complète de l'aéroport, ainsi que la prise en charge des emprunts contractés par le concessionnaire.

Article 65 : Règlement des différends

65.1. Les différends résultant de l'application de la convention et de ses annexes, dont le cahier des charges, font l'objet, à l'initiative de la partie requérante, d'une proposition de conciliation du comité d'experts prévu au présent article, sauf accord des parties pour mettre en œuvre directement l'étape suivante de règlement des différends prévue au paragraphe 65.2 ci-après.

La partie requérante demande une conciliation à l'autre partie par lettre recommandée avec avis de réception, par laquelle elle désigne un premier expert et à laquelle elle joint une note de présentation du litige et des arguments qui fondent sa position.

Dans un délai de quinze (15) jours suivant réception, l'autre partie désigne un deuxième expert par lettre recommandée avec avis de réception à la partie requérante.

Dans un délai de quinze (15) jours suivant cette réception, les parties désignent d'un commun accord un troisième expert. Les parties précisent dans la convention le mode de désignation du troisième expert en cas de désaccord entre elles.

Le comité d'experts ainsi constitué fait connaître sa proposition de conciliation dans un délai de trente (30) jours suivant la désignation du troisième expert, après avoir entendu chacune des parties.

65.2. Si dans un délai de quinze (15) jours à compter de l'émission de l'avis des conciliateurs, aucune solution amiable n'est trouvée au différend, la mission des conciliateurs prend fin et le différend doit être tranché définitivement par le président du tribunal administratif du lieu de l'aéroport.

65.3. Les différends et litiges entre le concessionnaire et les tiers liés à l'exploitation de la concession sont soumis aux tribunaux judiciaires ou arbitraux compétents.

Article 66 : Election de domicile

Le concessionnaire et le concédant font élection de domicile en République du Congo, en un lieu précisé dans la convention de concession.

Article 67 : Notification

Les conditions de validité d'une notification ou injonction au titre de la convention sont précisées dans le cahier des charges.

Article 68 : Cession de la concession

68.1. Les parties peuvent décider que toute cession totale ou partielle de la concession, quelle qu'en soit la forme, ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une autori-

sation préalable du concédant.

68.2. Toute opération entraînant un changement de contrôle du concessionnaire vaut, pour l'application du présent article, cession de la convention de concession. Les parties peuvent décider de mesures spécifiques pour assurer la stabilité du capital de la société concessionnaire.

Article 69 : Frais et débours et frais de publication, d'impression, de timbre et d'enregistrement

Les frais de publication, d'impression, de timbre et d'enregistrement des documents afférents à la concession sont à la charge du concessionnaire.

Tous les frais et débours liés à la mise en oeuvre de la convention sont à la charge du concessionnaire.

Tous les frais et débours liés à la fin ou à la résiliation par consentement mutuel de la convention de concession sont à la charge du concédant. En cas de résiliation unilatérale, ces frais et débours sont à charge de la partie fautive.

Les parties peuvent décider que la convention et ses annexes sont enregistrées au droit fixe.

Article 70 : Dispositions diverses

Les parties peuvent convenir sur les dispositions listées ci-après, si elles sont applicables au contexte particulier de l'(des) aéroport(s) concédé(s) :

- Le concessionnaire déclare avoir le droit d'utilisation des matériels ou documents faisant l'objet

d'un droit de propriété intellectuelle, utilisés par lui ou à son nom dans le cadre des activités liées à la concession - les parties précisent le sort de ces documents et matériels au terme de la période de concession éventuellement renouvelée ;

- La concession est consentie à titre unique et exclusif au bénéfice du concessionnaire pour la période de concession éventuellement renouvelée - les parties précisent le rayon dans lequel aucune autre infrastructure aéroportuaire similaire à celle(s) concédée(s) ne sera développée en République du Congo, sauf après avis favorable du concessionnaire ;
- Le principe de confidentialité de la convention avant sa publication au Journal Officiel et le principe de gratuité des informations de ladite convention.

Article 71 : Dispositions pratiques

Les parties conviennent de toutes dispositions utiles pour la compréhension de la convention telles que, mais non exclusivement :

- La langue de la convention ;
- Le mode de calcul des délais ;
- La liste des documents qui constituent l'intégralité de la convention et qui s'appliquent aux parties en se substituant à tout traité, concession, acte, protocole d'accord, accord d'interprétation écrit ou oral et lettres antérieurs à la date de signature de la convention ;
- L'ordre de priorité des documents qui constituent l'intégralité de la convention en cas de contradiction entre lesdits documents.

4 Business Plan (Annexe 8)

PREVISION FINANCIERE CONCESSION AEROPORTS DU CONGO: 2009 à 2034

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Prévision de trafic																										
Passagers	1 476 847	1 594 759	1 693 554	1 728 096	1 764 366	1 846 040	1 909 807	1 969 227	2 023 738	2 079 959	2 136 501	2 185 585	2 238 086	2 288 090	2 341 666	2 396 916	2 443 932	2 512 828	2 573 728	2 638 771	2 702 109	2 768 916	2 840 391	2 913 746	2 990 238	3 070 142
Brazzaville	813 132	871 076	905 846	937 917	968 028	996 869	1 028 773	1 068 763	1 086 660	1 115 353	1 143 430	1 187 516	1 182 248	1 217 666	1 243 801	1 270 701	1 298 412	1 326 987	1 356 485	1 386 972	1 418 522	1 451 219	1 485 167	1 520 444	1 557 199	1 595 560
Pointe Noire	663 515	723 713	757 709	790 177	818 359	849 170	881 033	910 444	937 078	964 606	993 071	1 018 068	1 043 840	1 070 426	1 097 867	1 128 214	1 155 520	1 186 841	1 217 244	1 249 769	1 283 587	1 316 669	1 350 304	1 383 304	1 433 039	1 474 562
Mouvement																										
Brazzaville	26 386	29 368	28 388	26 388	32 560	32 950	33 014	33 938	31 043	31 623	30 463	28 971	28 971	28 971	28 971	29 166	29 166	29 166	29 166	29 166	30 140	30 140	31 048	31 048	31 048	
Pointe Noire	19 446	20 871	21 760	22 845	23 371	24 195	25 050	25 832	26 533	27 257	28 004	28 657	29 330	30 023	30 740	31 460	32 245	33 027	33 869	34 712	35 599	36 522	37 485	38 491	39 544	
Brazzaville	169 497	181 701	191 458	200 830	208 828	219 179	182 868	146 294	106 865	109 622	112 454	114 823	117 249	119 711	122 210	124 746	127 319	129 929	132 576	135 261	137 983	140 742	143 540	146 375	148 247	
Pointe Noire	74 538	79 905	84 195	88 317	91 834	95 067	80 381	64 267	46 862	48 102	49 336	50 354	51 448	52 529	53 625	54 738	55 867	57 012	58 174	59 352	60 546	61 757	62 986	64 229	65 489	
Pointe Noire	94 859	101 796	107 263	112 813	118 694	121 112	102 477	82 027	59 973	61 520	63 066	64 439	65 800	67 162	68 585	70 068	71 462	72 917	74 402	75 909	77 437	78 985	80 556	82 146	83 756	
PREVISION																										
Redevance Passagers	5 857	6 610	6 889	7 163	7 414	7 667	8 269	8 550	8 801	9 059	9 307	9 520	9 739	9 963	10 194	10 431	11 677	11 948	12 227	12 513	12 808	13 111	13 424	13 746	14 078	
Redevance Fret	3 632	4 296	4 829	5 382	5 925	6 475	7 190	7 865	8 450	9 059	9 692	10 350	10 998	11 738	12 471	13 200	14 027	14 854	15 681	16 508	17 335	18 162	19 000	19 838	20 685	
Autres Redevances Régulières	1 333	1 418	1 445	1 471	1 625	1 649	1 675	1 720	1 785	1 756	1 756	1 756	1 787	1 809	1 858	1 892	1 906	1 931	2 036	2 054	2 062	2 140	2 171	2 202	2 235	
Redevance Aéronautiques Non Régulières	237	368	514	667	976	1 010	1 045	1 078	1 110	1 143	1 175	1 203	1 232	1 262	1 292	1 324	1 356	1 389	1 423	1 458	1 494	1 532	1 570	1 610	1 651	
Redevances Domestiques	490	505	520	535	551	568	585	603	621	639	659	678	698	720	741	763	786	810	834	859	885	912	939	967	996	
Redevances Commerciales	21	28	42	59	93	107	103	106	110	113	116	118	121	124	127	130	133	137	140	143	147	150	154	158	162	
Autres Recettes	363	390	397	422	420	428	437	445	454	464	473	482	492	492	503	513	524	535	547	559	571	584	597	610	624	
PRODUITS	11 932	13 613	14 646	15 532	16 997	17 886	17 912	17 156	16 319	16 919	17 425	17 601	17 804	18 376	18 778	19 216	20 842	21 096	21 563	22 120	22 611	23 116	23 653	24 186	24 735	
Redevance de concession	980	1 116	1 201	1 282	1 394	1 467	1 469	1 407	1 338	1 367	1 655	1 672	1 708	1 746	1 784	1 826	1 961	2 004	2 094	2 168	2 278	2 391	2 508	2 631	2 761	
MARGE BRUTE	10 972	12 497	13 445	14 350	15 603	16 419	16 443	15 749	14 981	15 532	15 769	15 929	16 275	16 630	16 994	17 391	18 881	19 092	19 514	20 019	19 943	20 388	20 862	21 332	21 816	
Frais de personnel	2 365	2 495	2 600	2 709	2 823	2 942	3 066	3 195	3 331	3 472	3 619	3 211	3 353	3 501	3 657	3 819	3 968	4 167	4 353	4 548	4 751	4 964	5 187	5 420	5 664	
Achats	1 304	1 653	1 707	1 784	1 822	1 882	1 944	2 008	2 075	2 142	2 214	2 287	2 362	2 440	2 521	2 604	2 690	2 779	2 870	2 965	3 063	3 164	3 268	3 376	3 488	
Transports	67	84	87	90	93	96	99	103	106	108	113	117	121	125	129	133	137	142	147	151	156	162	167	172	178	
Sous Traitance externe	2 539	3 085	3 187	3 292	3 401	3 513	3 629	3 749	3 872	4 000	4 132	4 269	4 409	4 555	4 705	4 861	5 021	5 187	5 358	5 513	5 695	5 883	6 077	6 278	6 485	
Bureau de Contrôle de la Concession	400	413	427	441	455	471	486	502	519	536	553	572	591	610	630	651	672	695	718	741	766	791	817	844	872	
Succès fee du conseil (Lufthansa Consulting)	200																									
Succès fee du Groupement SEGAP/Egis	200																									
Impôts	327	408	424	427	463	476	490	504	519	534	550	565	582	599	616	634	662	672	691	712	732	754	776	799	823	
Charges exceptionnelles	104	108	111	115	119	123	127	131	135	140	144	149	154	159	164	170	175	181	187	193	200	206	213	220	227	
DEPENSES TOTALES	7 535	8 247	8 544	8 837	9 176	9 502	9 841	10 192	10 556	10 934	11 326	11 669	11 971	12 338	12 622	12 872	13 338	13 822	14 324	14 824	15 364	15 924	16 506	17 110	17 737	
Exc. Brut d'Exploitation (EBE - euro)	3 437	4 250	4 901	5 513	6 428	6 917	6 602	5 957	4 424	4 988	4 444	4 760	4 704	4 641	4 572	4 519	5 343	5 271	5 190	5 195	4 579	4 464	4 356	4 222	4 079	
Charges provisions créances clients	120	136	146	156	170	179	179	172	163	169	174	176	180	184	188	192	206	211	216	221	226	231	237	242	247	
Autres provisions pour risques & charges	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	
Amortissements	0	0	65	150	650	1 065	1 205	1 405	1 605	1 805	2 224	2 607	2 864	2 585	2 445	2 532	2 892	3 326	3 951	4 403	5 042	5 117	5 405	4 865	5 180	
Résultat d'Exploitation (RE - eur)	3 247	4 043	4 619	5 136	5 538	5 663	5 148	3 910	2 886	2 554	1 976	1 907	1 791	1 803	1 869	1 725	2 075	1 864	1 954	501	-759	-880	-1 068	-1 234		
Frais financiers (hypothèques)	10	11	11	12	13	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	
Résultat Brut (RB - eur)	3 237	4 033	4 608	5 125	4 226	4 392	3 921	2 732	1 462	1 490	977	960	943	1 043	1 205	1 166	1 632	1 349	780	481	-779	-900	-1 089	-1 256		
IS	1 230	1 532	1 751	1 947	1 606	1 490	1 038	566	968	371	372	358	358	396	458	443	620	513	296	183	226	231	237	242	253	
IR/M	30	38	38	45	68	75	75	75	75	75	75	150	150	150	150	150	150	150	150	75	75	75	75	75	75	
Amortissements	0	0	65	150	650	1 065	1 205	1 405	1 605	1 805	2 224	2 607	2 864	2 585	2 445	2 532	2 892	3 326	3 951	4 403	5 042	5 117	5 405	4 865	5 180	
Marge Brute d'Autofinancement (MBA)	1 977	2 463	2 885	3 282	3 203	3 633	3 561	3 024	2 437	2 654	2 880	3 065	3 098	3 081	3 042	3 105	3 854	4 012	4 359	4 626	3 962	3 838	3 716	3 571	3 416	
ENGAGEMENTS	0	0	0	13 000	12 591	12 144	11 646	11 101	10 502	9 943	9 118	8 321	7 444	6 478	5 417	4 250	2 966	1 554	0	0	0	0	0	0	0	
Total Investissements																										
Investissements programme	1 300	1 700	1 700	10 000	7 100	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	800	0	2 500	6 000	3 000	5 000	3 167	3 833	0	500	1 000	0	0	
Investissements courants																										
Autres Immobilisations financières																										
Remboursement d'emprunts (dette senior)																										
Remboursement d'emprunts (dette junior)																										

19,93% 9,75% 19,93% 12,87% 0,66% 24,00% 3,23% 3,13% 13,75% 3,79% 0,48%