

---

Ministère de l'Europe  
et des affaires étrangères

---

## Projet de loi

### autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Tadjikistan sur les services aériens

NOR : EAEJ2120639L/Bleue-1

## ÉTUDE D'IMPACT

### I- Situation de référence

Le transport aérien international entre la France et le Tadjikistan n'est actuellement régi par aucun accord bilatéral, et aucune liaison aérienne directe régulière n'existe entre les deux pays. Les autorités tadjikes ont manifesté dès 2013 leur souhait de disposer d'un cadre bilatéral régissant les services aériens entre les deux pays, dans la perspective notamment de l'ouverture éventuelle de lignes régulières directes Douchanbé-Paris opérées par la compagnie tadjike *Somon Air*. Les compagnies françaises n'ont pour leur part, à ce jour, pas exprimé de souhait particulier pour desservir en direct le Tadjikistan, autrement que par des opérations de partage de codes (de façon simplifiée, accord de coopération entre compagnies permettant notamment à une compagnie de commercialiser des billets sur des vols opérés par une compagnie partenaire) ou autres arrangements commerciaux (permettant par exemple de faciliter les vols en escale opérés par des compagnies distinctes).

Le présent accord reprend pour l'essentiel les dispositions contenues dans le modèle d'accord aérien proposé par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)<sup>1</sup>. La France comme le Tadjikistan sont parties<sup>2</sup> à la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944<sup>3</sup> instituant l'Organisation de l'aviation civile internationale. Cette dernière, dite Convention de Chicago, ouverte à la signature le 7 décembre 1944, a mis en place l'OACI dont le rôle principal est d'établir le cadre réglementaire mondial de la sécurité de l'aviation civile internationale. Cette organisation, devenue une institution spécialisée des Nations unies en 1947, a aussi un rôle d'organisation économique des services aériens, qui doivent être établis sur les bases d'une saine concurrence. En tant qu'instance mondiale de coopération entre ses États membres et la communauté aéronautique mondiale, l'OACI établit et développe des normes et des pratiques recommandées visant à promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale.

---

<sup>1</sup> En annexe.

<sup>2</sup> [Etat des ratifications de la convention relative à l'aviation civile internationale.](#)

Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (A) : France : 25 mars 1947 ; Tadjikistan : 3 septembre 1993.

<sup>3</sup> [Décret n° 47-974 du 31 mai 1947.](#)

Ainsi, le Conseil de l'OACI a adopté le 25 juin 1986 une résolution<sup>4</sup> qui prie instamment tous les Etats contractants d'insérer dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation. Cette clause permet notamment de garantir l'obligation mutuelle de garantir la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, dans le respect du droit international, et conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'OACI. Elle inclut par ailleurs l'obligation imposée aux exploitants d'aéronefs de respecter la législation des Etats parties en matière de sûreté de l'aviation, dans le cadre de leurs opérations dans lesdits pays. Cette clause permet enfin aux parties de demander, en présence de motifs raisonnables, la tenue de consultations pouvant entraîner, en l'absence d'accord, la révocation des autorisations d'exploitation.

## **II- Historique des négociations**

Des consultations sur les services aériens se sont tenues à Douchanbé le 25 juin 2019, avec la République du Tadjikistan, sous sa propre initiative, et ont permis de parapher un projet d'accord aérien. Les négociations n'ont pas soulevé de difficultés particulières, les deux autorités aéronautiques s'étant entendues sur l'ensemble des points d'attention figurant au mandat de négociation accordé à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), notamment la conformité au droit européen, les clauses répondant aux standards actuels en matière de sécurité et de sûreté, et enfin la présence de la clause standard européenne, très exhaustive, en matière de concurrence loyale. Cette clause engage notamment les Etats à garantir aux entreprises de transports aérien des deux parties un cadre de concurrence libre, loyale, équitable et sans distorsion dans le cadre de la mise en œuvre de cet accord.

La visite à Paris du Président de la République du Tadjikistan, Emomali Rahmon, et de sa délégation, a été l'occasion de signer cet accord le 8 novembre 2019, avec comme signataires le Directeur Général de l'Aviation Civile pour la France, et le Ministre des Affaires étrangères pour le Tadjikistan.

## **III- Objectifs de l'accord**

La conclusion du présent accord permet de définir un nouveau cadre juridique bilatéral, conforme au droit européen en incluant des clauses modernes de sûreté, de sécurité ainsi que toutes modalités opérationnelles permettant de développer les services aériens. Cet accord apportera la sécurité juridique nécessaire aux opérations des transporteurs aériens, ainsi assurés de disposer d'un cadre stable dans la perspective notamment de l'ouverture éventuelle de lignes aériennes directes entre la France et le Tadjikistan. L'ouverture d'une telle ligne directe n'est à ce stade pas prévue par les compagnies françaises, mais les compagnies tadjikes (dont la compagnie privée *Somon Air*) se sont montrées intéressées, sans donner davantage d'informations.

L'accord permettra aux deux Etats de régler conjointement leurs relations en matière de services aériens internationaux. Il est basé sur le principe d'équilibre et d'équité des opportunités entre transporteurs aériens désignés des deux pavillons, ainsi que sur le principe de réciprocité. Les fréquences pouvant être exploitées par chaque pavillon sont fixées entre autorités aéronautiques.

Sur le plan politique, la signature de ces accords témoigne de la volonté des gouvernements de renforcer les liens entre leurs Etats et d'avancer sur des projets de coopération concrets.

## **IV- Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'accord**

Des conséquences juridiques et économiques méritent d'être soulignées.

---

<sup>4</sup> Résolution reproduite dans un document de travail de l'OACI du 20 juillet 2012, Appendice C, en annexe.

## - Conséquences juridiques

L'accord mettra en place entre la France et le Tadjikistan un cadre juridique bilatéral conforme, d'une part, aux normes internationales régissant le secteur aérien, et, d'autre part, au droit européen qui s'est développé en la matière depuis 2002.

- *Articulation avec les accords internationaux et le droit international*

En vertu de l'article 1<sup>er</sup> de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944<sup>5</sup>, chaque État dispose d'une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Ainsi, le présent accord précise les droits octroyés afin d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées en annexe : droit de survol du territoire de l'autre partie sans atterrir et droit d'effectuer des escales à des fins commerciales par l'entreprise de transport aérien désignée par chaque partie contractante.

Conformément aux recommandations de l'OACI, le présent accord fixe des principes de coopération et d'assistance mutuelle entre les parties contractantes dans le domaine de la sûreté, pour prévenir et traiter des atteintes à la sûreté de l'aviation civile du fait d'actes d'intervention illicite (terrorisme, criminalité organisée, activisme politique, folie individuelle d'un passager, etc.).

L'accord inclut les dispositions les plus récentes du droit international et du droit européen, relatives à la sécurité des vols. Celles-ci sont issues des annexes à la Convention de Chicago, en particulier les annexes 1 (Licences du personnel), 2 (Règles de l'air), 6 (Exploitation technique des aéronefs), 8 (Navigabilité des aéronefs), 18 (Marchandises dangereuses) et 19 (Gestion de la sécurité).

Les dispositions découlant du droit international et celles issues du droit de l'Union sont étroitement imbriquées, notamment du fait de l'application du règlement (UE) n°452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers.

Ce règlement d'exécution établit les modalités applicables aux exploitants de pays tiers lorsqu'ils effectuent des opérations de transport aérien commercial à destination, à l'intérieur ou au départ du territoire soumis aux dispositions du traité, y compris les conditions de délivrance, de limitation, de suspension ou de retrait de leurs autorisations. Il définit également les conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité.

Le règlement (UE) n°452/2014 prévoit expressément que les exploitants de pays tiers sont tenus de respecter les normes applicables contenues dans les annexes à la Convention de Chicago, notamment les annexes 1, 2, 6, 8, 18 et 19. Si l'Etat de l'exploitant notifie une différence par rapport à une norme de l'OACI, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) évalue si le niveau de sécurité obtenu est équivalent à celui atteint au moyen de la norme OACI.

En outre, conformément au règlement (UE) n°452/2014, les exploitants de pays tiers sont soumis au respect des « règles de l'air applicables de l'Union », principalement basées sur l'annexe 2 de la Convention de Chicago. Ces règles figurent dans le règlement d'exécution (UE) n°923/2012 de la Commission établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne. Lorsque les règles de l'air de l'Union présentent des différences avec les normes de l'OACI, ces différences sont listées dans le supplément à l'annexe du règlement d'exécution (UE) n°923/2012.

Afin de veiller au respect des normes de sécurité en vigueur, l'accord prévoit que :

- chaque partie peut demander des consultations entre autorités aéronautiques au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre partie ;

---

<sup>5</sup> L'article 1<sup>er</sup> dispose que « Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire ».

- une autorisation peut être suspendue ou révoquée par une partie si l'autre ne requiert ou n'applique pas les normes minimales édictées<sup>6</sup> en application de la Convention de Chicago au moment considéré ;
- tout aéronef de l'une des parties peut être soumis par l'autre partie à un examen dit « inspection au sol », à la suite duquel une décision de suspension ou de modification de l'autorisation d'exploitation peut être prise immédiatement par les autorités aéronautiques de l'autre partie.

En outre, les parties agissent dans le respect du droit international et conformément aux accords multilatéraux en la matière en particulier :

- la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* signée à Tokyo le 14 septembre 1963 (dite « *Convention de Tokyo* »)<sup>7</sup> ;
- la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronef* (« dite *Convention de La Haye* ») amendée par le *protocole complémentaire à la convention, fait à Pékin le 10 septembre 2010* (dit « *Protocole de Pékin* »)<sup>8</sup> ; le Protocole de Pékin et la Convention de La Haye sont considérés comme un seul et même instrument portant le titre de « *Convention de La Haye amendée par le Protocole de Pékin de 2010* » ;
- la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale*, conclue et ouverte à la signature le 23 septembre 1971 à Montréal (dite « *Convention de Montréal* »)<sup>9</sup> ;
- le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*<sup>10</sup>, fait à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988 ;
- la *convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, signée à Montréal le 1<sup>er</sup> mars 1991<sup>11</sup>.

Il convient d'ajouter à cette liste une nouvelle convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, dite « *Convention de Pékin* », entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018<sup>12</sup>. Celle-ci vise à modifier, compléter et renforcer les dispositions de la *Convention de Montréal*, à laquelle elle s'est substituée, afin de faire face aux nouvelles menaces qui pèsent sur l'aviation civile internationale.

Enfin, l'accord comprend un article portant sur les droits de douane et taxes (article 13) qui instaure des exemptions de nature douanière et fiscale pour l'équipement normal des aéronefs, les carburants et lubrifiants, les fournitures techniques consommables (nettoyants, ustensiles utilisés/consommés à bord...), les pièces détachées, y compris les moteurs, les provisions de bord, les équipements destinés à l'exploitation et à l'entretien de l'avion ainsi que les documents publicitaires promotionnels (horaires, brochures et imprimés destinés à être distribués gratuitement à bord). Ces exemptions sont standards pour ce type d'accord bilatéral, conformes à la réglementation internationale en la matière, à la Convention de Chicago ainsi qu'aux pratiques de l'industrie du transport aérien. Les transporteurs aériens pouvant être conduits à se procurer certaines provisions de bord sur le territoire de l'autre partie, l'accord prévoit des exemptions de nature fiscale non seulement pour les provisions de bord importées mais aussi pour celles achetées sur place dans le but de prendre en compte la réalité des besoins.

<sup>6</sup> Annexes à la Convention de Chicago, notamment les annexes 1 (Licences du personnel), 2 (Règles de l'air), 6 (Exploitation technique des aéronefs), 8 (Navigabilité des aéronefs), 18 (Marchandises dangereuses) et 19 (Gestion de la sécurité).

<sup>7</sup> [Décret n° 71-151 du 19 février 1971.](#)

<sup>8</sup> [Décret n° 2018-159 du 5 mars 2018.](#)

<sup>9</sup> [Décret n° 76-923 du 2 octobre 1976.](#)

<sup>10</sup> [Décret n°89-815 du 2 novembre 1989.](#)

<sup>11</sup> [Décret n° 99-460 du 2 juin 1999.](#)

<sup>12</sup> [Décret n°2018-949 du 30 octobre 2018.](#)

- *Articulation avec le droit européen*

Tirant les conséquences de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne<sup>13</sup>, cet accord sur les services aériens a été négocié conformément au règlement (CE) 847/2004 du Parlement européen et du Conseil<sup>14</sup> sur la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers. En application de ce règlement, un État membre est autorisé à négocier un accord de services aériens avec un pays tiers, ou à amender un accord existant, dès lors que ledit accord est conforme au droit européen et que l'État membre respecte la procédure de notification instaurée par le règlement. Le respect du droit européen est assuré par l'inclusion de clauses types<sup>15</sup> développées conjointement par la Commission européenne et les États membres. Les accords ne doivent pas comporter de dispositions entravant la libre concurrence. La clause de désignation des transporteurs aériens est l'élément central de ce dispositif. Elle permet à un État membre de désigner tout transporteur européen, dès lors qu'il est établi sur le territoire de cet État membre, pour effectuer des services aériens autorisés par l'accord.

La procédure de notification à la Commission européenne vise, d'une part, à assurer la transparence des négociations conduites par les États membres et, d'autre part, à assurer la conformité des accords bilatéraux avec le droit de l'Union. Un État membre qui planifie une négociation bilatérale avec un pays tiers, en informe la Commission européenne au plus tard un mois avant la rencontre en accompagnant sa notification des documents pertinents. Cette notification est portée à la connaissance des autres États membres qui, comme la Commission européenne, peuvent formuler des observations. Les parties intéressées, notamment les transporteurs aériens établis sur le territoire de l'État membre, sont associées aux discussions.

Le résultat des négociations est transmis à la Commission européenne, qui autorise la signature de l'accord bilatéral ou son application provisoire lorsque l'accord ne comporte pas l'ensemble des clauses pertinentes. Conformément à cette procédure, la Commission européenne a été notifiée du résultat des négociations le 1<sup>er</sup> juillet 2019, et a donné son aval le 10 octobre 2019, considérant que l'accord négocié par la France avec le Tadjikistan était conforme au droit européen.

Le droit de l'Union européenne régit largement le domaine de la sécurité aérienne<sup>16</sup> et de la sûreté de l'aviation civile<sup>17</sup> comme évoqué précédemment mais de nombreux pans du secteur du transport aérien font l'objet d'une réglementation européenne, à l'instar de l'accès au marché<sup>18</sup>, de l'assistance en escale<sup>19</sup>, des créneaux aéroportuaires<sup>20</sup>, de l'environnement ou encore des droits des passagers<sup>21</sup>.

---

<sup>13</sup> [CJUE, Arrêts du 5 novembre 2002, dits « ciel ouvert »](#), Affaires C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 et C-476/98 concernant le Royaume-Uni, le Danemark, la Suède, la Finlande, la Belgique, le Luxembourg, l'Autriche et l'Allemagne.

<sup>14</sup> [Règlement \(CE\) 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers.](#)

<sup>15</sup> Clauses communautaires types : désignation des transporteurs aériens et révocation, assistance en escale. L'accord contient par ailleurs les clauses recommandées en matière de tarifs, de sécurité et de taxation du carburant sur les liaisons intracommunautaires ou domestiques.

<sup>16</sup> [Règlement \(UE\) 2018/1139 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.](#)

<sup>17</sup> [Règlement \(CE\) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.](#)

<sup>18</sup> [Règlement \(CE\) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.](#)

<sup>19</sup> [Directive 96/67 relative au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.](#)

<sup>20</sup> [Règlement \(CEE\) 95/93 modifié fixant des règles communes concernant l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté.](#)

<sup>21</sup> [Règlement \(CE\) 216/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.](#)

Dans le cadre de certains accords aériens conclus par l'Union, aux termes desquels l'ouverture des marchés est conditionnée à un processus d'harmonisation réglementaire, tout ou partie de l'acquis européen en matière de transport aérien trouve à s'appliquer avec un pays non-européen. S'agissant des accords aériens bilatéraux conclus par la France, certaines réglementations européennes sont applicables aux transporteurs des pays tiers.

A titre d'exemple, il convient de citer en premier lieu le règlement (UE) n°452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers, dit règlement « opérateur de pays tiers », déjà mentionné dans la partie relative aux règles de sécurité.

Le règlement (CE) 216/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol (droit des passagers) est également applicable aux compagnies non européennes pour les passagers de vols au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre.

Par ailleurs, le règlement (UE) n°2019/712 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien permet d'adopter des mesures de réparation à l'encontre de transporteurs aériens de pays tiers lorsque ceux-ci sont les bénéficiaires de pratiques faussant la concurrence et que ces pratiques causent un préjudice aux transporteurs aériens de l'Union.

- **Articulation avec le droit interne**

L'entrée en vigueur de cet accord ne nécessitera aucune modification de la législation interne.

L'article 13 de l'accord portant sur les droits de douane et taxes instaure, comme indiqué précédemment, des exemptions de nature douanière et fiscale pour certains équipements.

Ces exemptions n'impliquent aucun changement de législation ou de réglementation interne car elles sont déjà prévues en droit français :

- Pour la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), par l'article 262 du code général des impôts (II 4° à 8°)<sup>22</sup>.
- Pour les droits d'accises, par l'article 302 F bis du code général des impôts<sup>23</sup>.

- **Conséquences économiques**

Sur le plan économique, cet accord fixe un cadre stable, nécessaire au développement des services aériens.

La politique bilatérale en matière de transport aérien vise, en fonction du contexte prévalant pour chaque cadre économique et juridique considéré, à articuler la promotion des intérêts industriels et commerciaux du pavillon français aux exigences de connectivité directe et d'attractivité du territoire ainsi qu'aux opportunités de développement des échanges touristiques et économiques.

Ainsi, il est attendu de l'obtention de nouveaux droits de trafic négociés dans le cadre de consultations aéronautiques une opportunité pour dynamiser l'attractivité et la connectivité aérienne directe de la France en répondant favorablement aux demandes d'augmentation de capacités des compagnies aériennes.

En l'espèce, aucune compagnie française ou tadjike n'a jamais opéré de vols directs entre les deux capitales ou des points secondaires. Le trafic indirect restait pour sa part en 2019 très limité (inférieur à 2000 passagers par an), et issu en majeure partie de trajets en correspondance via la Turquie (Istanbul) opérés par la compagnie turque *Turkish Airlines*, qui pour sa part dessert Douchanbé.

---

22

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006069577&idArticle=LEGIARTI000023412205>

23

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006069577&idArticle=LEGIARTI000006304985>

Les relations directes entre le Tadjikistan<sup>24</sup> et l'Europe (Espace économique européen) sont limitées principalement à deux pays : l'Allemagne et la Lettonie. En Allemagne, la compagnie privée tadjike *Somon Air*<sup>25</sup> exploite un vol par semaine entre la capitale Douchanbé et Francfort avec un B737-900 ER. La compagnie lettone Air Baltic avait inauguré un vol régulier saisonnier en B737-300 (deux vols/semaine entre juin et septembre) entre sa base de Riga et Douchanbé qu'elle a exploité durant trois ans (2009 à 2011). Le Tadjikistan est surtout relié, pour des raisons historiques évidentes<sup>26</sup>, à la fédération russe (quatre villes au Tadjikistan avec une dizaine de villes russes en moyenne, voire plus, selon l'année) qui représente plus de 90 % de l'offre en sièges pour l'Europe quel que soit l'année étudiée. En 2019, La Russie représentait 93 % de l'offre en sièges, la Turquie étant le deuxième marché (6 % de l'offre en sièges) et l'Allemagne étant le troisième marché (1 % de l'offre en sièges).

En ce qui concerne la France, aucun souhait n'a été exprimé par les compagnies du pavillon français pour desservir en propre le Tadjikistan, et aucun enjeu majeur n'a été relevé par ces acteurs pour la conclusion de cet accord bilatéral. Toutefois, cet accord permettra désormais aux compagnies françaises de réaliser des opérations de partages de codes avec des transporteurs de pays tiers, ainsi qu'une ouverture suffisante du tableau des routes, pour permettre aux compagnies sous pavillon français de desservir indirectement le pays via Amsterdam avec KLM, la compagnie en ayant exprimé le souhait.

Plus largement, le développement des capacités aériennes du Tadjikistan pourrait offrir d'intéressants débouchés pour les entreprises françaises, notamment sur le segment des infrastructures aéroportuaires et pour la fourniture de systèmes de contrôle du trafic aérien (système de gestion des approches et décollages des aéronefs, radars d'approche primaires et secondaires, simulateur de formation pour les contrôleurs aériens...). La société Thales s'était ainsi positionnée pour la fourniture d'équipements pour la tour de contrôle de Douchanbé (contrat total d'environ 4M EUR sur financement de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement), offerte par la France en 2015 en remerciement pour les services logistiques rendus en soutien aux forces armées françaises engagées en Afghanistan, et continue à s'intéresser à ce pays où les besoins demeurent importants en termes de connectivité régionale et internationale, en raison notamment de l'enclavement du territoire tadjik. Les sociétés françaises d'ingénierie aéroportuaires conservent par ailleurs leur intérêt pour de potentiels projets de modernisation des plateformes aéroportuaires du pays. Dans un contexte caractérisé par un intérêt économique marqué de la Russie et de la Chine dans la région, l'offre française apparaît comme une alternative séduisante, et le positionnement de nos entreprises est fortement facilité par l'image que la France véhicule dans le pays, moins prédatrice que celle de certains concurrents.

## **V- État des signatures et ratifications**

L'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Tadjikistan a été signé le 8 novembre 2019 à Paris, par le Directeur Général de l'Aviation Civile, Patrick Gandil côté français, et côté tadjike, par le Ministre des Affaires étrangères, Sirojiddin Muhridin.

Le 8 juillet 2020, le Tadjikistan a fait connaître l'accomplissement de ses procédures internes pour l'entrée en vigueur de l'accord.

---

<sup>24</sup> Le Tadjikistan a deux principales compagnies : Tajik Air (compagnie nationale appartenant à l'Etat) et Somon Air (compagnie privée). La compagnie nationale Tajik Air a cessé toutes ses opérations au début de l'année 2019.

<sup>25</sup> Compagnie tadjike lancée en 2007 : inauguration de ses premiers vols en février 2008. En 2019, elle exploite une flotte de 6 Boeing 737 loués (2 B737-300, 2 B737-800 et 2 B737-900).

<sup>26</sup> La République du Tadjikistan fut créée en 1924 avec le statut de République socialiste soviétique autonome incluse dans l'Ouzbékistan, Elle devient République socialiste soviétique à part entière en 1929, avant d'accéder à l'indépendance en 1991.