

N° 360

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

Enregistré à la Présidence du Sénat le 14 mars 2018

PROJET DE LOI

*autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le **Gouvernement de la République d'Ouzbékistan** relatif aux **services aériens**, de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le **Gouvernement de la République du Kazakhstan** relatif aux **services aériens** et de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le **Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire** relatif aux **services aériens**,*

PRÉSENTÉ

au nom de M. Édouard PHILIPPE,

Premier ministre

Par M. Jean-Yves LE DRIAN,

ministre de l'Europe et des affaires étrangères

(Envoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

Table des matières

	<u>Pages</u>
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	5
PROJET DE LOI.....	15
ÉTUDE D'IMPACT.....	17
ACCORD INTERNATIONAL FRANCE - OUBÉKISTAN.....	27
ACCORD INTERNATIONAL FRANCE - KAZAKHSTAN.....	41
ACCORD INTERNATIONAL FRANCE - CÔTE D'IVOIRE.....	53

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Les présents accords reprennent pour l'essentiel les dispositions contenues dans le modèle d'accord aérien proposé par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)¹ et permettent la mise en conformité du cadre bilatéral avec le droit communautaire et l'inclusion de clauses modernes, en phase avec les pratiques actuelles du transport aérien.

Les préambules des trois accords font référence à la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944². La France comme le Kazakhstan, l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire sont parties à cette convention instituant l'OACI³. Les préambules précisent l'objectif des accords qui est de compléter ladite convention en établissant des services aériens entre les territoires respectifs des parties concernées et au-delà⁴.

1° Définitions.

Les trois accords sont construits sur le même modèle et intègrent dans leur **article 1^{er}** la définition des termes et expressions utilisées.

Leur article 1^{er} précise également que la ou les annexe(s) (notamment le tableau des routes) font partie intégrante des accords.

2° Applicabilité de la convention relative à l'aviation civile internationale (dite « convention de Chicago »).

Elle est prévue expressément par **l'article 2** de l'accord aérien avec le Kazakhstan. Référence est faite à la convention de Chicago dans le préambule des trois accords et dans les définitions reprises dans les articles 1^{er}.

3° Octroi de droits

¹ En pièce jointe

² Décret n° 47-974 du 31 mai 1947 de publication de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000482311

³ État des ratifications de la convention relative à l'aviation civile internationale : https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_FR.pdf

Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (A) : France : 25 mars 1947 ; Côte d'Ivoire : 31 octobre 1960 (A) ; Tadjikistan : 3 septembre 1993 (A) ; Ouzbékistan : 13 octobre 1992 (A).

⁴ Le terme « au-delà » permet de préciser que les services aériens sont opérés non seulement entre les territoires de chaque partie, mais également vers d'autres territoires quand il s'agit par exemple de vols pays tiers.

Il s'agit des droits de survol sans atterrir, et/ou d'effectuer des escales à des fins non commerciales par l'entreprise de transport aérien désignée par chaque partie contractante.

Ces droits, qui permettent d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux sur des routes spécifiées en annexe des accords, sont détaillés dans l'**article 3** de l'accord aérien avec le Kazakhstan et dans l'article 2 des accords signés avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire.

Est exclu du champ d'application des présents accords le droit, pour un transporteur aérien d'une partie, d'embarquer sur le territoire de l'autre partie des passagers ou du fret à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre partie⁵.

4° Désignation d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services aériens.

La désignation d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services aériens est prévue et détaillée dans l'**article 4** de l'accord avec le Kazakhstan et dans l'article 3 des accords signés avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire.

En particulier, l'entreprise de transport désignée par chaque partie doit être établie sur le territoire de cette partie, et le transporteur doit détenir une licence d'exploitation et un certificat de transporteur aérien valables. Un contrôle réglementaire effectif du transporteur doit également être exercé par l'État ayant délivré le certificat de transporteur aérien. Ce dernier doit satisfaire aux conditions prescrites en matière de transport international par la partie contractante conformément aux dispositions de la convention de Chicago.

5° Conditions de révocation ou de suspension d'une autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre partie contractante.

Ces conditions sont exposées dans l'**article 5** de l'accord aérien avec le Kazakhstan et dans l'article 4 des accords avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire. Le défaut d'établissement du transporteur aérien désigné par l'autre partie contractante sur son territoire, de même que l'absence de contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien par l'État responsable de la

⁵ La Convention de Chicago autorise les pays signataires à refuser toute opération commerciale d'un aéronef étranger sur son territoire :

Article 7 - **Cabotage**

Chaque État contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres États contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son territoire. Chaque État contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorde expressément un tel privilège, à titre exclusif, à un autre État ou à une entreprise de transport aérien d'un autre État, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre État.

délivrance du certificat de transporteur aérien sont des motifs de révocation ou de suspension de l'autorisation d'exploitation, communs aux trois accords.

6° Principes régissant l'exploitation des services agréés.

Afin d'assurer un développement harmonieux des services aériens entre les territoires des parties contractantes, les deux parties doivent veiller à ce que les transporteurs aériens désignés disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services aériens, et que les services offerts par les transporteurs aériens soient en rapport étroit avec la demande de transport de la clientèle. Ces principes sont énoncés dans l'article 5 des accords avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire ainsi que dans **l'article 6** de l'accord aérien avec le Kazakhstan ; ce dernier précise par ailleurs que les capacités et fréquences maximales exploitables font l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux parties.

7° Concurrence loyale.

L'importance d'une concurrence libre, loyale et sans distorsion est soulignée dans l'article 6 des accords aériens signés avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire. Les parties contractantes reconnaissent que leur objectif commun est de disposer d'un environnement concurrentiel et loyal et de possibilités équitables et égales pour permettre aux transporteurs aériens de deux parties de se concurrencer, en éliminant toutes formes de discrimination ou de pratiques déloyales. L'article 6 de l'accord signé avec l'Ouzbékistan consacre plusieurs paragraphes (6 à 9) aux subventions et aides publiques qui ne doivent pas fausser la concurrence ainsi qu'à l'application de la législation antitrust (paragraphes 10 à 13).

8° Application des lois, règlements et procédures de chaque partie contractante (**article 7** des trois accords aériens).

La législation de chacune des parties contractantes relative à l'entrée ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou liée à l'exploitation des aéronefs durant leur séjour sur le territoire, s'appliquent aux aéronefs des entreprises désignées par l'autre partie contractante de même qu'aux passagers, aux bagages, à l'équipage ainsi qu'au fret.

L'accord aérien signé avec le Kazakhstan précise à **l'article 12** que les parties contractantes ne doivent pas imposer au transporteur aérien désigné des obligations réglementaires incompatibles avec les fins de l'accord.

9° Principe de reconnaissance de la validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrées (**article 8** des trois accords aériens).

En vertu de ce principe, la validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences est reconnue par les parties contractantes sous réserve du respect des normes établies en application de la convention de Chicago.

10° Sécurité de l'aviation (**article 9** des trois accords aériens).

Chaque partie contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre partie contractante et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation.

Si, à l'issue des consultations, l'une des parties estime que les normes minimales de sécurité ne sont pas assurées par l'autre partie, celle-ci doit prendre des mesures correctives appropriées ; à défaut, ce non-respect peut être une cause de suspension, de modification ou de révocation d'une autorisation d'exploitation.

Les aéronefs du transporteur aérien désigné peuvent également faire l'objet d'inspections au sol selon une procédure prévue à l'article 9.

11° Sûreté de l'aviation.

L'obligation mutuelle de garantir la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante des présents accords. Elle est traitée à l'**article 10** des accords signés avec la Côte d'Ivoire et l'Ouzbékistan et à l'**article 21** de l'accord signé avec le Kazakhstan.

Les parties agissent dans le respect du droit international et conformément aux accords multilatéraux en la matière énumérés au paragraphe 1^{er} des articles susmentionnés. Dans leurs relations mutuelles, les parties agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale, et désignées comme annexes à la convention de Chicago.

Pour le départ ou durant le séjour des aéronefs d'une partie sur le territoire de l'autre partie contractante, la législation en vigueur dans cet État en matière de sûreté de l'aviation doit être respectée.

Les parties contractantes s'engagent à s'accorder mutuellement toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile. En cas d'incident ou de menace d'incident, les parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement à l'incident ou à la menace.

Si une partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre partie ne respecte pas les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation, celle-ci peut demander des consultations immédiates. L'absence d'accord satisfaisant dans un délai de 15 jours après la demande de consultation, constitue un motif pour retirer, révoquer ou limiter les conditions de l'autorisation d'exploitation ou les agréments techniques.

12° Redevances d'usage.

L'article 10 de l'accord aérien avec le Kazakhstan et **l'article 11** des accords avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire précisent et détaillent le fonctionnement des redevances d'usage pouvant être perçues par les autorités ou organismes compétents au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et des installations de sécurité, de sûreté et de navigation aérienne. Elles doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires et faire l'objet d'une répartition équitable entre catégories d'usagers.

Les installations et services pour lesquels des redevances sont perçues sont fournis sur une base efficace et économique.

13° Droits de douane et taxes.

L'article 11 de l'accord aérien avec le Kazakhstan et l'article 12 de l'accord aérien avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire détaillent les cas ainsi que les critères d'exemption, sur la base de la réciprocité, de droits de douane, d'impôts, de droits, de frais d'inspection et de redevances. Sont notamment concernés l'équipement normal des aéronefs, les carburants, lubrifiants et les provisions de bord.

L'article 19 de l'accord signé avec la Côte d'Ivoire précise par ailleurs que le fret et les bagages en transit sont également exonérés et les contrôles simplifiés.

14° Activités commerciales.

- les transporteurs aériens désignés ont le droit de vendre des services de transport aérien et activités connexes sur le territoire de l'autre partie contractante ;

- dans ce but, les transporteurs ont le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir un bureau aux fins de promotion et de vente de service. Ils sont autorisés à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie contractante le personnel de gestion, d'exploitation, le personnel commercial ainsi que le personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens (cf. **article 13**

des accords signés avec le Kazakhstan et la Côte d'Ivoire, **article 15** de l'accord avec l'Ouzbékistan) ;

- pour l'exploitation des services agréés, le transporteur aérien désigné peut conclure des accords de coopération commerciale, des accords de réservation de capacité, de partages de codes, de location ou tout autre accord de coentreprise avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre des parties contractantes, et avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'un pays tiers (cette possibilité est prévue par **l'article 14** des accords aériens signés avec le Kazakhstan et la Côte d'Ivoire, **l'article 16** de l'accord avec l'Ouzbékistan).

15° Services d'assistance en escale.

En application de l'article 15 de l'accord aérien avec le Kazakhstan, de l'article 16 de l'accord avec la Côte d'Ivoire, et sous réserve des lois et règlements en vigueur dans chaque partie contractante, l'entreprise de transport aérien désignée a le droit, sur le territoire de l'autre partie contractante, de pratiquer l'auto-assistance ou de choisir un prestataire de services d'assistance en escale.

16° Transfert des excédents de recettes.

L'article 16 de l'accord avec le Kazakhstan et l'article 15 de l'accord avec la Côte d'Ivoire précisent les possibilités de transfert des excédents de recettes destinées à permettre aux transporteurs aériens désignés de convertir et de transférer vers le ou les territoire(s) de son choix l'excédent des recettes locales tirées de la vente de services de transport aérien et des activités connexes sur le territoire de l'autre partie contractante.

Les recettes réalisées peuvent également être affectées à toutes dépenses en rapport avec les activités du transporteur aérien sur le territoire de l'autre partie contractante.

17° Programme d'exploitation (article 13 de l'accord avec l'Ouzbékistan, **article 17** des accords avec le Kazakhstan et de la Côte d'Ivoire).

Les transporteurs aériens désignés ont l'obligation de soumettre leurs programmes d'exploitation pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante dans un délai d'au moins trente jours avant le début de l'exploitation. Ces programmes doivent préciser les horaires, la fréquence des liaisons, les types d'aéronefs ainsi que la configuration et le nombre de sièges mis à disposition du public.

Toute modification ultérieure doit également être soumise pour approbation.

18° Tarifs (article 17 des accords avec le Kazakhstan et la Côte d'Ivoire, article 14 de l'accord avec l'Ouzbékistan).

Les tarifs appliqués par les transporteurs aériens sont libres et doivent tenir compte de facteurs pertinents tels les coûts d'exploitations et les caractéristiques du service, tout en préservant un profit raisonnable.

L'intervention des parties contractantes doit se limiter aux cas énoncés dans les articles susmentionnés (pratiques discriminatoires, protection du consommateur, protection des entreprises de transport aérien par rapport à des prix artificiellement faibles en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes, pratiques visant à éliminer la concurrence).

Des consultations peuvent être engagées à la demande des parties en cas d'interrogation sur les tarifs pratiqués.

19° Consultations et modifications (**article 22** de l'accord aérien avec le Kazakhstan, article 18 de l'accord avec l'Ouzbékistan, article 21 de l'accord avec la Côte d'Ivoire).

Les autorités aéronautiques de chacune des parties contractantes se consultent régulièrement dans un esprit d'étroite coopération afin de veiller à la bonne application des principes et des dispositions des présents accords. Sur demande, des consultations peuvent également être organisées afin de modifier des dispositions des présents accords.

Ces consultations peuvent se tenir verbalement ou par correspondance.

20° Échange d'informations et de statistiques relatives au trafic aérien (**article 20** des accords avec le Kazakhstan et la Côte d'Ivoire, article 17 de l'accord avec l'Ouzbékistan).

Les autorités aéronautiques des parties s'engagent à communiquer entre elles les statistiques et informations nécessaires relatives au trafic aérien et à l'examen de l'exploitation des services agréés.

21° Règlement des différends (article 22 de l'accord avec la Côte d'Ivoire, **article 23** de l'accord avec le Kazakhstan, article 19 de l'accord avec l'Ouzbékistan).

La voie de négociations directes doit être privilégiée en cas de différend. Si les parties ne parviennent pas à un règlement par cette voie, le différend peut être soumis à un tribunal composé de trois arbitres, dont un désigné par chacune

des parties contractantes et le troisième, nommé pour les deux premiers, qui assurera la présidence du tribunal. Les parties devront se conformer à toute décision rendue. En cas de non-respect de cette décision par l'une des parties, l'autre partie pourra limiter, refuser ou abroger tout droit ou privilège accordé en vertu de l'accord.

22° Compatibilité avec les accords multilatéraux concernant les questions régies par les accords (**article 24** de l'accord avec le Kazakhstan, article 21 de l'accord avec l'Ouzbékistan et article 23 de l'accord avec la Côte d'Ivoire).

Les présents accords aériens doivent être rendus compatibles avec tout accord multilatéral liant les parties contractantes. Au besoin, des consultations peuvent être demandées pour vérifier s'il convient de réviser les dispositions des accords.

Ce point est également précisé à l'article 22 de l'accord signé avec le Kazakhstan portant sur les modifications.

23° Dispositions finales :

- enregistrement de l'accord auprès de l'organisation internationale de l'aviation civile (OACI).

L'article 26 de l'accord avec le Kazakhstan, l'article 20 de l'accord avec l'Ouzbékistan ainsi que **l'article 25** de l'accord avec la Côte d'Ivoire rappellent cette procédure valable également en cas d'amendement.

- dénonciation de l'accord (article 25 de l'accord avec le Kazakhstan, article 22 de l'accord avec l'Ouzbékistan et article 24 de l'accord avec la Côte d'Ivoire) :

Les parties peuvent notifier à tout moment par écrit et par voie diplomatique leur intention de dénoncer l'accord, qui prend effet douze mois après la date de réception de la notification. Cette notification doit être adressée simultanément à l'OACI.

- modalités d'entrée en vigueur :

Elles sont fixées par l'article 27 de l'accord avec le Kazakhstan, l'article 23 de l'accord avec l'Ouzbékistan et l'article 26 de l'accord avec la Côte d'Ivoire. Les présents accords entrent en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la réception de la seconde notification d'achèvement des procédures internes requises.

Pour ce qui concerne la Côte d'Ivoire, l'accord remplace celui signé le 19 octobre 1962 avec la France.

L'annexe I des accords (A pour l'accord avec la Côte d'Ivoire) présente le tableau des routes pouvant être exploitées par le ou les transporteurs aériens désignés et fait partie intégrante des accords.

L'accord signé avec la Côte d'Ivoire comporte également une annexe B reprenant la liste des États membres de l'Union européenne et de l'association européenne de libre-échange ainsi qu'une annexe C énumérant les États membres de l'Union économique et monétaire ouest africaine⁶.

Telles sont les principales observations qu'appellent l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de l'Ouzbékistan relatif aux services aériens, l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif aux services aériens, et l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif aux services aériens qui, comportant des dispositions de nature législative, sont soumis au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

⁶ Ceci afin de préciser les points 1 a) iii et 1 b) iii de l'article 4 de l'accord aérien qui concerne les cas de révocation ou suspension d'une autorisation d'exploitation

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'Europe et des affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan relatif aux services aériens, de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif aux services aériens et de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif aux services aériens, délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté au Sénat par le ministre de l'Europe et des affaires étrangères, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article 1^{er}

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan relatif aux services aériens (ensemble une annexe), signé à Tachkent le 20 juillet 2016, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 2

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif aux services aériens (ensemble une annexe), signé à Astana le 21 juin 2016, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 3

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif aux services aériens (ensemble trois annexes), signé à Abidjan le 28 avril 2016, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 14 mars 2018

Signé : ÉDOUARD PHILIPPE

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'Europe et des affaires étrangères

Signé : JEAN-YVES LE DRIAN

Étude d'impact

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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 d'Ouzbékistan relatif aux services aériens,
de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le
Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif aux services
aériens et de l'accord entre le Gouvernement de la République
française et le Gouvernement de la République de
Côte d'Ivoire relatif aux services aériens

NOR : EAEJ1736180L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I. Situation de référence

Le transport aérien international entre la France et le Kazakhstan ainsi qu'entre la France et l'Ouzbékistan n'est actuellement régi par aucun accord bilatéral. Pour ce qui concerne la Côte d'Ivoire, les relations aériennes sont réglementées par un accord relatif au transport aérien signé en 1962¹, devenu obsolète en raison de l'évolution du droit (européen notamment²), et que le nouvel accord remplace.

Les trois accords reprennent pour l'essentiel les dispositions contenues dans le modèle d'accord aérien proposé par l'Organisation de l'aviation civile internationale³. La France comme le Kazakhstan, l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire sont parties⁴ à la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944⁵ instituant l'Organisation de l'aviation civile internationale.

¹ Décret n° 63-307 du 20 mars 1963 portant publication de l'accord du 19 octobre 1962 entre la France et la République de Côte d'Ivoire relatif au transport aérien : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT00000692106

² Voir infra « articulation avec le droit européen ».

³ En pièce jointe.

⁴ Etat des ratifications de la convention relative à l'aviation civile internationale : https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_FR.pdf

Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (A) : France : 25 mars 1947 ; Côte d'Ivoire : 31 octobre 1960 (A) ; Tadjikistan : 3 septembre 1993 (A) ; Ouzbékistan : 13 octobre 1992 (A).

⁵ Décret n° 47-974 du 31 mai 1947 portant publication de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT00000482311

II. Historique des négociations

Des consultations sur les services aériens se sont tenues à Paris les 14 et 15 octobre 2014 avec la République du Kazakhstan et ont permis de parapher un projet d'accord aérien. Les droits négociés ont été rendus effectifs immédiatement après les négociations compte tenu du projet d'Air Astana d'ouvrir des services aériens entre Astana et Paris à l'été 2015. L'accord a pu être signé le 21 juin 2016 à Astana.

A la demande des autorités aéronautiques ouzbèkes formulées en septembre 2015, des consultations aéronautiques se sont tenues à Paris les 19 et 20 octobre 2015. Ces négociations se sont tenues dans un climat de confiance permettant aux deux parties de parapher un accord relatif aux services aériens qui a pu être signé à Tachkent le 20 juillet 2016.

Compte tenu de l'ancienneté de l'accord aérien du 19 octobre 1962 qui régit les relations aériennes entre la France et la Côte d'Ivoire, cet accord n'était pas conforme au droit européen et ne contenait pas les clauses requises, notamment en matière de sécurité et de sûreté. En janvier 2013, les autorités ivoiriennes de l'aviation civile ont formulé le souhait de moderniser le cadre bilatéral. La DGAC a répondu favorablement en mai 2013, en leur soumettant un projet d'accord aérien. Des consultations sur les services aériens se sont tenu les 1^{er} et 2 mars 2016 à Paris avec la République de Côte d'Ivoire.

III. Objectifs des accords

Les présents accords bilatéraux de transport aérien permettent 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. Ils apportent la sécurité juridique nécessaire aux opérations des transporteurs aériens, ainsi assurés de disposer d'un cadre stable.

Ils permettent aux Etats de régler conjointement leurs relations en matière de services aériens internationaux. Ils sont basés sur le principe d'équilibre entre les avantages octroyés, évalués généralement en termes de perspective de trafic aérien ou de recettes réalisées par le transporteur désigné par chaque Etat lors de la négociation. Chacune des autorités aéronautiques s'appuie sur une analyse fine du trafic aérien direct ou indirect (nombre de passagers au départ, en transit et à l'arrivée) et de son évolution pour évaluer le niveau de l'offre et de la demande d'un marché. A partir de ces états statistiques, des prévisions de croissance⁶ du trafic sont définies et servent de bases aux discussions qui ont lieu lors des consultations aéronautiques. C'est notamment à partir de l'analyse des prévisions de recettes et en anticipant la commercialisation d'une nouvelle ligne aérienne que le transporteur aérien désigné aura préalablement étudié la rentabilité d'une nouvelle ligne (équilibre entre l'offre et la demande).

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 coopérations concrets.

⁶ Pour mémoire, l'association du transport aérien international (IATA) prévoit que le nombre de passagers aériens doublera en 20 ans, tout en prévenant que le protectionnisme pourrait nuire aux perspectives de croissance et évalue à 7,2 milliards le nombre de passagers qui voyageront en avion en 2035, soit près du double des 3,8 milliards de voyageurs aériens enregistrés en 2016.

IV. Conséquences estimées de la mise en œuvre des accords

Ces accords n'emportent pas d'incidences sociales et n'ont pas d'impact sur l'égalité entre les femmes et les hommes. En revanche des conséquences juridiques, économiques et financières, environnementales et administratives méritent d'être soulignées.

1. Conséquences juridiques

Les trois accords visent à mettre en place entre la France et chacun des États concernés 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 ou conventions internationales existantes*

La convention relative à l'aviation civile internationale, dite convention de Chicago, ouverte à la signature le 7 décembre 1944, a mis en place l'Organisation de l'aviation civile internationale (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. La France comme le Kazakhstan, l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire sont parties à la convention de Chicago⁷.

En vertu de l'article 1^{er} de cette convention⁸, chaque État dispose d'une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Ainsi, l'article 3 de l'accord avec le Kazakhstan et l'article 2 des accords signés avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire précisent les droits octroyés afin d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées en annexe des accords : 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.

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. Ainsi, le Conseil de l'OACI a adopté le 25 juin 1986 une résolution⁹ qui prie instamment tous les États contractants d'insérer dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation.

Conformément aux recommandations de l'OACI, les présents accords fixent des principes de coopération et d'assistance mutuelle entre les parties contractantes dans le domaine de la sûreté, pour prévenir et traiter les atteintes à la sûreté de l'aviation civile du fait d'actes d'intervention illicites.

⁷ https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_FR.pdf

⁸ Article 1^{er} : « Les États contractants reconnaissent que chaque État a souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire ».

⁹ En annexe

Les accords incluent les dispositions les plus récentes du droit international et du droit européen, relativement à la sécurité des vols (article 10 des accords signés avec la Côte d'Ivoire et l'Ouzbékistan et article 21 de l'accord avec le Kazakhstan) :

- chaque partie peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre partie ;
- une autorisation peut être suspendue ou révoquée par une partie si l'autre ne requiert ou n'applique pas les normes minimales édictées 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/modification de l'autorisation d'exploitation peut être prise immédiatement.

Les parties agissent dans le respect du droit international et conformément aux accords multilatéraux en la matière détaillés dans le paragraphe 1 des articles susmentionnés :

- 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* »)¹⁰ ;
- la *convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, conclue et ouverte à la signature le 16 décembre 1970 à La Haye (dite « *convention de La Haye* »)¹¹ ;
- 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* »)¹² ;
- 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*¹³, 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^{er} mars 1991¹⁴.

On peut citer également, les deux accords suivants qui ont été adoptés le 10 septembre 2010 sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) : le protocole complémentaire à la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (dit « *protocole de Pékin* ») et une nouvelle convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale (dit « *convention de Pékin* »). Le protocole de Pékin et la convention de Pékin visent à modifier, compléter et renforcer les dispositions, respectivement, de la *convention de La Haye* et de la *convention de Montréal*, afin de faire face aux nouvelles menaces qui pèsent sur l'aviation civile internationale.

¹⁰ La France a signé cette convention le 11 juillet 1969. Elle a été publiée au *Journal officiel* de la République française par décret n° 71-151 du 19 février 1971 : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000878277

¹¹ La France a signé cette convention le 16 décembre 1970 à La Haye. La convention est entrée en vigueur pour la France le 18 septembre 1972. Elle a été publiée au *Journal officiel* de la République française par décret n° 73-171 du 15 février 1973 : http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=19730223&numTexte=&pageDebut=02028&pageFin=

¹² La France a signé cette convention le 23 septembre 1971. Elle est entrée en vigueur pour la France le 30 juillet 1976 et a été publiée au *Journal officiel* de la République française par décret n° 76-923 du 2 octobre 1976 : http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?sessionId=F28EB06FE797B4495851647FD41C1CE0.tpdila23v_3?cidTexte=JORFTEXT000000333262&dateTexte=

¹³ Cf. décret n° 89-815 du 2 novembre 1989 publié au *Journal officiel* de la République française : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000333262

¹⁴ Cf. décret n° 99-460 du 2 juin 1999 publié au *Journal officiel* de la République française par : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000759918

Ils resteront ouverts à la signature jusqu'à leur entrée en vigueur, le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification¹⁵. La France a signé le protocole de Pékin et la convention de Pékin le 15 avril 2011 à Montréal et a déposé ses instruments de ratification le 15 décembre 2016¹⁶. La Côte d'Ivoire est également partie aux deux accords¹⁷.

Dès leur entrée en vigueur, le protocole de Pékin et la convention de la Haye seront considérés comme un seul et même instrument, qui portera le titre de « *convention de La Haye amendée par le protocole de Pékin de 2010* ». Entre ses États parties, la convention de Pékin se substituera, elle, à la convention de Montréal.

- **Articulation avec le droit européen**

Tirant les conséquences de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (cf. arrêts du 5 novembre 2002, dits « ciel ouvert »¹⁸), les négociations d'accords de services aériens par les États membres sont encadrées par le règlement (CE) 847/2004 du Parlement européen et du Conseil¹⁹ 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 types²⁰ développées conjointement par la Commission 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 bilatéral concerné²¹.

La procédure de notification à la Commission 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 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, peuvent formuler des observations. Les parties intéressées, notamment les transporteurs aériens établis sur le territoire de l'État membre, sont associées aux discussions.

¹⁵ - Convention de Pékin : 32 signatures, 10 ratifications, 7 adhésions, 1 acceptation (au 21/09/2017) ; Dix-huit États sont donc parties à la convention.

- Protocole de Pékin : 34 signatures, parmi lesquelles 9 ont transmis leur instrument de ratification au dépositaire, et 9 adhésions et 1 acceptation (au 21/09/2017). Dix-neuf États sont donc Parties au protocole.

¹⁶ LOI n° 2016-1323 du 7 octobre 2016 autorisant la ratification de la convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale et du protocole complémentaire à la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2016/10/7/MAEJ1528644L/jo/texte>

¹⁷ Convention de Pékin : La Côte d'Ivoire a déposé son instrument de ratification après l'avoir signée le 20 mars 2015 ; protocole de Pékin : la Côte d'Ivoire a déposé son instrument de ratification après l'avoir signée le 20 mars 2015.

¹⁸ <https://curia.europa.eu/fr/actu/communiqués/cp02/aff/cp0289fr.htm>

Cour de justice de l'Union européenne : <http://curia.europa.eu/> - 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.

¹⁹ http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_services/l24260_fr.htm

²⁰ Clauses communautaires type : 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.

²¹ Cf. article 4 de l'accord avec le Kazakhstan et dans l'article 3 des accords signés avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire.

Le résultat des négociations est transmis à la Commission, qui autorise la signature de l'accord bilatéral ou son application provisoire lorsque l'accord ne comporte pas l'ensemble des clauses pertinentes. En application de cette procédure de notification, la Commission européenne a jugé que les accords négociés par la France avec chacun des trois États concernés étaient conformes au droit européen (voir notifications ci-jointes).

- *Articulation avec le droit interne*

L'entrée en vigueur de ces trois accords ne nécessitera aucune modification de la législation interne.

Ils comprennent tous trois un article portant sur les droits de douane et taxes (article 11 de l'accord avec le Kazakhstan et article 12 des accords avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire) qui instaure des exemptions de nature douanière et fiscale pour l'équipement normal des aéronefs, les carburants et lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces détachées, y compris les moteurs, les provisions de bord, les équipements destinés à l'exploitation et l'entretien de l'avion ainsi que les documents publicitaires promotionnels. Ces exemptions sont standards pour ce type d'accord bilatéral²², conformes à la réglementation internationale en la matière, à la convention de Chicago ainsi qu'aux pratiques de l'industrie du transport aérien.

Les exemptions prévues par les accords examinés n'impliquent aucun changement de législation ou de réglementation, car elles sont déjà prévues en droit français :

- ❖ Pour la TVA, par l'article 262 du code général des impôts (II 4° à 8°)²³ qui prévoit que : *« II. Sont également exonérés de la taxe sur la valeur ajoutée : (...) 4° Les opérations de livraison, de transformation, de réparation, d'entretien, d'affrètement et de location portant sur les aéronefs utilisés par des compagnies de navigation aérienne dont les services à destination ou en provenance de l'étranger ou des collectivités et départements d'outre-mer, à l'exclusion de la France métropolitaine, représentent au moins 80 % des services qu'elles exploitent ; 5° Les opérations de livraison, de location, de réparation et d'entretien portant sur des objets destinés à être incorporés dans ces aéronefs ou utilisés pour leur exploitation en vol ; 6° Les livraisons de biens destinés à l'avitaillement des bateaux et des aéronefs désignés aux 2° et 4°, ainsi que des bateaux de guerre, tels qu'ils sont définis à la sous-position 89-01 du tarif douanier commun, à l'exclusion des provisions de bord destinées aux bateaux affectés à la petite pêche côtière ; 7° Les prestations de services effectuées pour les besoins directs des bateaux ou des aéronefs désignés aux 2° et 4° et de leur cargaison ; 8° Les transports aériens ou maritimes de voyageurs en provenance ou à destination de l'étranger ou des collectivités et départements d'outre-mer (...)».*

- ❖ Pour les droits d'accises, par l'article 302 F bis du code général des impôts²⁴ qui précise que : *« Sont exonérés des droits d'accises exigibles lors de la mise à la consommation les alcools, boissons alcooliques et tabacs manufacturés : 1° Détenus dans les comptoirs de vente situés dans l'enceinte d'un aéroport ou d'un port, et destinés à faire l'objet de livraisons à emporter dans les bagages personnels des voyageurs se rendant par la voie aérienne ou maritime dans un pays non compris dans le territoire communautaire ; 2° Destinés à faire l'objet de livraisons à emporter dans les bagages personnels des voyageurs, effectuées à bord d'un avion ou d'un bateau au cours d'un transport à destination d'un pays non compris dans le territoire communautaire ; 3° Destinés à l'avitaillement des navires effectuant une navigation maritime, à l'exclusion des navires de plaisance ou de sport, ainsi que des aéronefs effectuant des liaisons commerciales. Pour les droits d'accises au sens du présent code, ne sont considérés*

²² Voir modèles de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

²³ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006069577&idArticle=LEGIARTI000023412205>

²⁴ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006069577&idArticle=LEGIARTI000006304985>

comme biens d'avitaillement que les alcools, boissons alcooliques et tabacs manufacturés, exclusivement destinés à être consommés à bord desdits moyens de transport par les membres de l'équipage ou par les passagers. ».

2. Conséquences économiques

Sur le plan économique, ces accords fixent un cadre stable, nécessaire au développement des services aériens, jusqu'ici soumis (pour les Etats dont les relations aériennes n'étaient pas réglementées par un accord relatif au transport aérien) aux aléas des relations entre les autorités des États concernés.

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, l'obtention de nouveaux droits de trafic négociés dans le cadre de consultations aéronautiques constitue 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.

- ✓ Le Kazakhstan, confronté à la saturation de ses aéroports, a décidé de développer ses compagnies aériennes. Principaux hubs du pays, les aéroports d'Almaty et d'Astana ont accueilli 4,9 millions et 3,4 millions de passagers respectivement en 2015. La construction en cours d'un nouveau terminal passager à l'aéroport international d'Astana devrait permettre de doubler la capacité maximale de l'aéroport, portée à 7,5 millions de passagers par an. Une ligne aérienne directe entre Astana et Paris a été inaugurée le 29 mars 2015. Opérée par Air Astana, cette ligne compte trois liaisons hebdomadaires en été et deux en hiver. Plusieurs autres compagnies internationales opèrent par ailleurs des vols réguliers vers et depuis le Kazakhstan : Lufthansa, Aeroflot, Flydubai, Turkish Airlines, China Southern Airlines²⁵. Lors du salon aéronautique Farnborough airshow 2015, Air Astana, principale compagnie aérienne du Kazakhstan, a annoncé l'acquisition de onze appareils Airbus de la famille A320 Neo²⁶. Ces nouveaux avions entreront progressivement en service jusqu'en 2019 (le premier appareil ayant été livré en 2016).
- ✓ La croissance des liaisons aériennes entre la France et l'Ouzbékistan renforce les conditions favorables au soutien et au développement du secteur touristique. Le développement du tourisme est en effet une priorité nationale ouzbèke : 2 millions de touristes se rendent en Ouzbékistan chaque année et le secteur du tourisme génère un chiffre d'affaires de 170 millions de dollars par an²⁷. La position centrale de la France en Europe occidentale et le contingent actuel de touristes français²⁸, le plus élevé des pays européens (plus de 8 000 en 2015), sont deux arguments majeurs pour faire de la France le principal point d'embarquement touristique européen à destination de l'Ouzbékistan.
- ✓ La Côte d'Ivoire est aujourd'hui un pays en plein essor, qui bénéficie d'une politique des transports volontariste appelée à contribuer au développement du secteur du tourisme que les autorités ivoiriennes souhaitent accompagner. Les transporteurs aériens désignés par chaque pays pourront ainsi opérer en respectant les règles de concurrence loyale et équitable.

²⁵ Source direction générale du Trésor « les transports au Kazakhstan » : <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Ressources/File/433055>

²⁶ AirAstana opère d'ores et déjà treize appareils de la gamme Airbus A320 pour une flotte totale de 31 avions.

²⁷ Source : Uzbektourisme, agence d'Etat chargée du développement du tourisme.

²⁸ Les Français représentent le principal contingent de touristes occidentaux avec 15.000 visiteurs par an (source Uzbektourisme).

3. Conséquences financières

Les accords prévoient des exemptions de droits, de nature fiscale et douanière, sur différents biens et services nécessaires à l'exploitation des services aériens internationaux (article 11 de l'accord avec le Kazakhstan, article 12 des accords avec l'Ouzbékistan et la Côte d'Ivoire).

L'entrée en vigueur des accords n'impliquera pas de modification des pratiques en matière fiscale et douanière vis-à-vis des compagnies aériennes sur le territoire français. Elle n'engendrera donc pas de dépenses financières supplémentaires pour l'État. De même, les transporteurs aériens désignés par les autorités françaises ne connaîtront pas de modification de leur situation fiscale et l'accord n'engendrera pas pour elles de dépenses financières supplémentaires.

4. Conséquences environnementales

Ces trois accords relatifs aux services aériens n'emportent aucune conséquence environnementale directe.

La mise en place éventuelle par les compagnies aériennes désignées par la France de nouveaux vols au départ de la France, qui engendrerait une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, découle de choix économiques du ressort de ces compagnies.

5. Conséquences administratives

Les présents accords définissent le nouveau cadre juridique pour les consultations aéronautiques entre les administrations de l'aviation civile française et celles des autres parties contractantes²⁹. Leur mise en œuvre n'entraînera cependant aucune modification organisationnelle ou administrative.

Pour la France, les négociations bilatérales sont menées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), en liaison avec le ministère de l'Europe et des affaires étrangères (MEAE), dans le cadre d'un mandat validé par le ministre en charge des transports.

La charge de travail induite par ces nouveaux accords (concernant notamment les autorisations d'exploitation, conformément à l'article 4, ou l'approbation des programmes d'exploitation, conformément à l'article 18) font partie des activités classiques des autorités aéronautiques.

V- État des signatures et ratifications

L'accord relatif aux services aériens entre la France et le Kazakhstan a été signé par les autorités du Kazakhstan et par l'ambassadeur de France au Kazakhstan, M. Francis Etienne, le 21 juin 2016 à Astana. Au 1^{er} décembre 2017, la procédure de ratification kazakhstanaise était en cours.

Le 20 juillet 2016, l'accord relatif aux services aériens entre la France et l'Ouzbékistan a été signé par le secrétaire d'Etat chargé du commerce extérieur, de la promotion du tourisme et des Français à l'étranger M. Mathias Fekl. La partie ouzbèke a achevé les procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord le 31 octobre 2016.

²⁹Article 22 de l'accord aérien avec le Kazakhstan, article 18 de l'accord avec l'Ouzbékistan, article 21 de l'accord avec la Côte d'Ivoire

Enfin, M. Gaoussou Toure, ministre des transports de la Côte d'Ivoire, et M. Matthias Fekl ont signé l'accord relatif aux services aériens entre la France et la Côte d'Ivoire le 28 avril 2016 à Abidjan. La procédure de ratification ivoirienne est achevée mais n'a pas encore été notifiée.

**Accord international
France - Ouzbékistan**

ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'OUZBÉKISTAN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS (ENSEMBLE UNE ANNEXE), SIGNÉ A TACHKENT LE 20 JUILLET 2016

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan, ci-après dénommés « les Parties contractantes »,

Etant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Désireux de promouvoir un système d'aviation internationale offrant des possibilités équitables et égales à leurs transporteurs aériens respectifs pour l'exploitation des services et leur permettant de se livrer une concurrence dans le respect des législations nationales de chacune des Parties contractantes ;

Désireux de conclure un accord complétant ladite Convention afin d'établir des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà ;

Désireux de favoriser l'essor du transport aérien international ;

Désireux de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sûreté des appareils et qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

Définitions

1. Aux fins de l'interprétation et de l'application du présent accord, sauf disposition contraire dans les présentes :

- a) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur ou ont été ratifiés par les deux Parties contractantes ;
- b) l'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de la République française, la Direction générale de l'aviation civile, et dans le cas de la République d'Ouzbékistan, le Service d'inspection d'Etat de la République d'Ouzbékistan chargé du contrôle de la sécurité aérienne ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions exercées par les autorités susmentionnées en liaison avec le présent accord ;
- c) l'expression « transporteur aérien désigné » désigne le transporteur aérien fournissant des services aériens internationaux que chaque Partie contractante a désigné pour exploiter les services agréés sur les routes spécifiées comme il est établi dans l'annexe au présent accord et conformément à l'article 3 de celui-ci ;
- d) les expressions « territoire », « service aérien international », et « escale non commerciale » ont respectivement le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention ;
- e) le terme « accord » désigne le présent accord, son annexe et toutes modifications à l'accord ou à son annexe ;
- f) l'expression « routes spécifiées » désigne les routes spécifiées ou à spécifier dans l'annexe au présent accord ;
- g) l'expression « services agréés » désigne les services aériens internationaux qui peuvent être exploités aux termes du présent accord ;
- h) le terme « tarif » désigne les prix facturés pour le transport de passagers, de bagages et de fret (à l'exclusion du courrier), y compris tout avantage complémentaire significatif accordé ou fourni avec ledit transport, ainsi que la commission à payer en lien avec la vente de billets et avec les transactions correspondantes pour le transport de marchandises. Il inclut également les conditions d'application du prix du transport et le paiement de la commission appropriée ;
- i) le terme « ressortissants », s'entend, dans le cas de la République française, comme se référant à des ressortissants des Etats membres de l'Union européenne et dans le cas de la République d'Ouzbékistan, comme se référant à des ressortissants de la République d'Ouzbékistan ;
- j) l'expression « Traités de l'UE » s'entend comme faisant référence au Traité sur l'Union européenne et au Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;
- k) l'expression « redevances d'usage » désigne la redevance imposée aux transporteurs aériens par les autorités compétentes au titre de l'utilisation d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne par des aéronefs, leurs équipages, leurs passagers ou leur fret.

2. L'annexe fait partie intégrante du présent accord. Toute référence à l'accord porte également sur son annexe, sauf dispositions contraires expressément convenues.

Article 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés au présent accord afin d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent accord.

2. Dans le cadre de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, un transporteur aérien désigné par une Partie contractante a les droits suivants :

- a) droit de survoler le territoire de l'autre Etat de l'autre Partie contractante sans atterrir ;
 - b) droit d'effectuer des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales ;
 - c) droit d'effectuer des escales sur ledit territoire aux points mentionnés dans le tableau des routes figurant à l'annexe au présent accord afin d'embarquer et de débarquer, séparément ou ensemble, des passagers, du fret et du courrier, en trafic international, à destination ou en provenance du territoire national de la première Partie contractante ou à destination ou en provenance du territoire d'un autre Etat, conformément aux dispositions de l'annexe au présent accord.
3. Les droits prévus aux paragraphes a) et b) ci-dessus sont accordés aux transporteurs aériens de l'une ou l'autre Partie contractante autres que les transporteurs aériens désignés.
4. Aucune disposition du présent accord ne peut être interprétée comme conférant au transporteur aérien d'une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, moyennant location ou rémunération, des passagers, leurs bagages ou du fret, y compris du courrier, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3

Désignation des transporteurs aériens et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par notification écrite adressée par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante un ou plusieurs transporteurs aériens aux fins d'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées et de remplacer un transporteur aérien précédemment désigné par un autre transporteur aérien. Le nombre de transporteurs aériens désignés sera fixé par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
2. Dès réception d'une telle désignation et sur demande émanant du transporteur aérien désigné, sous la forme et selon les modalités prescrites, l'autre Partie contractante accorde les autorisations et agréments d'exploitation appropriés, avec un délai de procédure minimum, conformément aux paragraphes 3 et 4 du présent article.
3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent demander à tout transporteur aérien désigné par l'autre Partie contractante de leur démontrer qu'il est à même de satisfaire aux conditions prescrites, au titre de la législation normalement et raisonnablement applicable, en matière d'exploitation de services aériens internationaux, par ces autorités conformément aux dispositions de la Convention.
4. L'octroi des autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article est soumis à la condition :
 - a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République française :
 - i) que ce transporteur soit établi sur le territoire de la République française en vertu des traités de l'UE et possède une licence d'exploitation en cours de validité conforme au droit de l'Union européenne ; et
 - ii) qu'un contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et maintenu par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation ; et
 - iii) que le transporteur soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces Etats, et soit soumis à un contrôle effectif de ces Etats et/ou des ressortissants de ces Etats ;
 - b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République d'Ouzbékistan :
 - i) que le transporteur soit établi sur le territoire de la République d'Ouzbékistan et détienne une licence d'exploitation valable délivrée par les autorités aéronautiques de la République d'Ouzbékistan ; et
 - ii) qu'un contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et maintenu par la République d'Ouzbékistan ; et
 - iii) que ce transporteur soit la propriété directe ou majoritaire de la République d'Ouzbékistan et/ou de ressortissants de la République d'Ouzbékistan et soit soumis à un contrôle effectif de cet Etat et/ou de ses ressortissants ;

5. que le transporteur aérien désigné soit à même de satisfaire aux conditions prescrites au titre des lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de transport aérien international par la Partie contractante qui examine la ou les demandes conformément aux dispositions de la Convention ; et
6. que les normes énoncées aux articles 9 et 10 soient requises et appliquées ;
7. Lorsqu'un transporteur aérien a été ainsi désigné et autorisé, il peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, conformément aux dispositions fixées dans le présent accord.

Article 4

Révocation ou suspension d'une autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer les autorisations d'exploitation ou les autorisations techniques, de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent accord à un transporteur aérien désigné par l'autre Partie contractante ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires :

a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République française :

- i) lorsque le transporteur n'est pas établi sur le territoire de la République française en vertu des traités de l'Union européenne ou ne possède de licence d'exploitation valable conforme au droit de l'Union européenne ; ou
- ii) lorsque le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ou maintenu par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou que l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
- iii) (*sic*) lorsque le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces Etats, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de ces Etats et/ou des ressortissants de ces Etats ; ou
- iv) (*sic*) lorsque le transporteur aérien bénéficie déjà d'une autorisation d'exploitation en vertu d'un accord bilatéral entre la République d'Ouzbékistan et un autre Etat membre de l'Union européenne et la République d'Ouzbékistan démontre qu'en exerçant les droits de trafic découlant du présent accord sur une liaison qui comprend un point situé dans cet autre Etat membre de l'Union européenne, le transporteur aérien contournerait les restrictions en matière de droits de trafic imposées par cet autre accord ; ou
- v) lorsque le transporteur aérien détient un certificat de transporteur aérien octroyé par un Etat membre de l'Union Européenne et qu'il n'existe pas d'accord bilatéral concernant des services aériens entre la République d'Ouzbékistan et cet Etat membre de l'Union européenne, et que des droits de trafic vers cet Etat membre de l'Union européenne ont été refusés au transporteur aérien désigné de la République d'Ouzbékistan.

Lorsque la République d'Ouzbékistan fait valoir ses droits conformément au présent paragraphe, elle n'opère pas de discrimination fondée sur la nationalité entre les transporteurs aériens de l'Union européenne.

c) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République d'Ouzbékistan :

- i) lorsque le transporteur n'est pas établi sur le territoire de la République d'Ouzbékistan ou ne possède pas de licence d'exploitation en cours de validité délivrée par les autorités aéronautiques de la République d'Ouzbékistan ; ou
- ii) lorsqu'un contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ni maintenu par la République d'Ouzbékistan ; et
- iii) lorsque le transporteur aérien n'est pas la propriété directe ou majoritaire de la République d'Ouzbékistan et/ou de ressortissants de la République d'Ouzbékistan, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de cet Etat et/ou de ses ressortissants ;

d) si le transporteur ne se conforme pas à la législation de la Partie contractante qui accorde ces droits ;

e) dans tous les cas où ce transporteur aérien n'exploite pas les services agréés conformément aux conditions établies dans le présent accord ;

f) si l'autre Partie contractante ne se conforme pas aux normes de sûreté et de sécurité aux termes des articles 9 et 10 du présent accord.

2. Sans préjudice des dispositions des articles 9 et 10 et à moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soit immédiatement nécessaire pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements des Etats des Parties contractantes, ce droit n'est exercé qu'après des

consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations se tiennent dans les trente (30) jours suivant la date de leur demande par l'une des Parties contractantes, sauf accord contraire entre les deux Parties contractantes.

Article 5

Principes régissant l'exploitation des services agréés

1. Chaque Partie contractante fait en sorte que les transporteurs aériens désignés des deux Parties contractantes disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services agréés régis par le présent accord. Chaque Partie contractante s'assure que son ou ses transporteur(s) aérien(s) désigné(s) fonctionne(nt) dans des conditions qui permettent de respecter ce principe et prend des mesures pour en assurer le respect en tant que de besoin.
2. Les services agréés offerts par les transporteurs aériens désignés des Parties contractantes sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs doivent être en rapport étroit avec la demande de transport de la clientèle et doivent avoir pour objectif primordial d'offrir, avec un coefficient de remplissage raisonnable compatible avec les tarifs conformes aux dispositions de l'article 14 du présent accord, une capacité appropriée pour faire face aux besoins courants et raisonnablement attendus de transport de passagers, de fret et de courrier, afin de favoriser le développement harmonieux des services aériens entre les territoires des Parties contractantes.

Article 6

Concurrence loyale

1. Les Parties contractantes reconnaissent que leur objectif commun est de disposer d'un environnement de concurrence loyale et de possibilités équitables et égales pour permettre aux transporteurs aériens des deux Parties contractantes de se concurrencer dans l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées. En conséquence, les Parties contractantes prennent toutes les mesures adéquates pour assurer le plein respect de cet objectif.
2. Les Parties contractantes affirment qu'une concurrence libre, loyale et sans distorsion est importante pour promouvoir les objectifs du présent accord et notent que l'existence d'un droit de la concurrence complet et d'une autorité indépendante de la concurrence, ainsi que l'application saine et efficace de leur droit national de la concurrence est important pour la fourniture efficace de services de transport aérien. Le droit de la concurrence de chaque Partie contractante qui traite des questions couvertes par le présent article, tel qu'amendé périodiquement, s'applique aux activités des transporteurs aériens sur le territoire de chacune des Parties contractantes. Les Parties contractantes partagent l'objectif de compatibilité et de convergence du droit de la concurrence et de son application effective. Elles coopèrent en tant que de besoin et lorsque cela est justifié à l'application effective du droit de la concurrence, notamment en autorisant leur(s) transporteur(s) aérien(s) ou d'autres ressortissants, à communiquer, conformément à leurs règles et jurisprudence respectives, les informations pertinentes se rapportant à une action relevant du droit de la concurrence intentée par les autorités de la concurrence de l'autre Partie.
3. Aucune disposition du présent accord ne peut affecter ou limiter l'autorité et les pouvoirs des instances compétentes en matière de concurrence, et des tribunaux de l'une ou l'autre des Parties contractantes (et de la Commission européenne) ni y porter atteinte, et toutes les questions relatives à l'application de la législation sur la concurrence continuent de relever de la compétence exclusive de ces autorités et tribunaux. Toute mesure d'une Partie contractante au titre du présent article sera donc entreprise sans préjudice de toute mesure éventuelle prise par ces autorités et ces tribunaux.
4. Toute mesure prise en vertu du présent article relève de la responsabilité exclusive des Parties contractantes et vise exclusivement l'autre Partie contractante et/ou le(s) transporteur(s) aérien(s) de l'autre Partie contractante fournissant des services de transport aérien à destination/à partir des Parties contractantes. Une telle mesure ne peut faire l'objet d'une procédure de règlement des différends au titre de l'article 19 du présent accord.

Concurrence déloyale

5. Chaque Partie contractante élimine toutes formes de discrimination ou de pratiques déloyales qui porteraient atteinte à la possibilité, pour les transporteurs aérien de l'autre Partie contractante, de se livrer une concurrence loyale et équitable pour la fourniture de services de transport aérien.

Subventions et aides publiques

6. Aucune Partie contractante n'accorde ni n'autorise de subventions ni d'aides publiques à ses transporteurs aériens si celles-ci sont susceptibles de fausser, de façon injustifiée, la concurrence loyale et équitable en matière de prestation de services de transports aériens pour les transporteurs de l'autre Partie contractante. Ces subventions ou aides peuvent inclure notamment les subventions croisées, la compensation de pertes d'exploitation, l'apport de capitaux, des aides non remboursables, des cautionnements, des prêts ou assurances assortis de conditions préférentielles, la protection contre la faillite, la renonciation au recouvrement de montants dus, la renonciation à la rémunération normale des ressources publiques engagées, des allègements ou exonérations fiscaux, la compensation des charges financières imposées par les autorités publiques et

l'accès, sur une base discriminatoire ou non commerciale, aux installations et services de navigation aérienne ou aéroportuaires, aux carburants, à la manutention au sol, à la sécurité, aux systèmes informatiques de réservation, à l'allocation de créneaux horaires ou aux autres installations et services connexes nécessaires à l'exploitation de services aériens.

7. Lorsqu'une Partie contractante accorde des subventions ou des aides publiques au sens du paragraphe 6 ci-dessus à un transporteur aérien, elle doit garantir la transparence de ces mesures par les moyens appropriés, qui peuvent inclure d'exiger du transport aérien qu'il précise clairement et séparément cette subvention ou cette aide dans les comptes.
8. Chaque Partie contractante, à la demande de l'autre Partie contractante, fournit à cette dernière, dans des délais raisonnables, des rapports financiers concernant les entités relevant de la juridiction de la première Partie contractante et toute autre information pouvant raisonnablement être demandée par l'autre Partie contractante pour assurer le respect des dispositions du présent article. Cela peut inclure des informations détaillées concernant les subventions et aides au sens du paragraphe 6 ci-dessus. La fourniture de telles informations peut faire l'objet d'un traitement confidentiel de la part de la Partie contractante qui demande accès à l'information.
9. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité compétente chargée de la concurrence et/ou le tribunal chargé de l'exécution des règles visées aux paragraphes 5 et 6 :
 - a) si l'une des Parties contractantes estime qu'un transporteur aérien est victime de discrimination ou de pratiques déloyales au sens des paragraphes 5 et 6 ci-dessus et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre Partie contractante. Après avoir informé l'autre Partie contractante, une Partie contractante peut également s'adresser aux pouvoirs publics compétents sur le territoire de l'autre Partie, notamment les entités publiques de niveaux national, régional ou local, pour discuter de questions relatives à cet article. En outre, l'une des Parties contractantes peut demander des consultations sur cette question avec l'autre Partie contractante afin de résoudre le problème. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Dans l'intervalle, les Parties contractantes échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des Parties contractantes.
 - b) si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre la question par le biais de consultations dans un délai de trente jours (30) à compter du début des consultations ou si les consultations ne commencent pas dans un délai de trente jours (30) à compter de la réception de la demande concernant une violation alléguée des paragraphes 5 et 6 ci-dessus, la Partie contractante qui a demandé les consultations a le droit de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent accord au(x) transporteur(s) aérien(s) de l'autre Partie contractante en refusant, retirant, révoquant ou suspendant l'autorisation d'exploitation, ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires, ou d'imposer des droits ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise en vertu du présent paragraphe doit être appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire par son champ et sa durée.

Antitrust

10. Chaque Partie contractante applique efficacement la législation antitrust conformément au paragraphe 2 et interdit au(x) transporteur(s) aérien(s) :

- a) en liaison avec tout/tous autre(s) transporteur(s) aérien(s), de conclure des accords, prendre des décisions ou se livrer à des pratiques concertées susceptibles d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance de cette Partie contractante, et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence. Cette interdiction peut être déclarée inapplicable lorsque ces accords, décisions ou pratiques contribuent à améliorer la production ou la distribution des services ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux consommateurs une partie équitable du profit qui en résulte, et sans : a) imposer aux transporteurs aériens intéressés des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ces objectifs ; b) donner à ces transporteurs aériens la possibilité, pour une partie substantielle des services en cause, d'éliminer la concurrence, et
 - b) abuser d'une position dominante susceptible d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance de cette Partie contractante.
11. Chacune des Parties contractantes confie exclusivement l'application de la législation antitrust visée au paragraphe 10 ci-dessus à son autorité indépendante compétente en matière de concurrence et/ou à son tribunal.

12. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité compétente chargée de la concurrence et/ou le tribunal chargé de l'exécution des règles visées au paragraphe 10, si l'une des Parties contractantes estime qu'un transporteur aérien est victime d'une violation alléguée du paragraphe 10 ci-dessus et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre Partie contractante. Après avoir informé l'autre Partie contractante, une Partie contractante peut également s'adresser aux pouvoirs publics compétents sur le territoire de l'autre Partie, notamment les entités publiques de niveaux national, régional ou local, pour discuter de questions liées à cet article. En outre, l'une des Parties contractantes peut demander des consultations sur ce sujet avec l'autre Partie contractante afin de résoudre le problème. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Dans l'intervalle, les Parties contractantes échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des Parties contractantes.

13. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre la question par le biais de consultations dans un délai de trente jours (30) à compter du début des consultations ou si les consultations ne commencent pas dans un délai de trente jours (30) à compter de la réception de la demande concernant une violation alléguée du paragraphe 10 et à condition que l'autorité ou le tribunal compétent en matière de concurrence a constaté une violation des règles en matière d'ententes, la Partie contractante qui a demandé les consultations a le droit de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent accord au(x) transporteur(s) aérien(s) de l'autre Partie contractante en refusant, retirant, révoquant ou suspendant l'autorisation d'exploitation, ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires, ou d'imposer des droits ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise en vertu du présent paragraphe doit être appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire par son champ et sa durée.

Article 7

Application des lois et règlements

1. La législation de chacune des Parties contractantes relative à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou liée à l'exploitation des aéronefs durant leur séjour sur son territoire, s'applique aux aéronefs des transporteurs désignés de l'autre Partie contractante.
2. La législation régissant l'entrée, les mouvements, le séjour et la sortie, sur le territoire national de chacune des Parties contractantes, des passagers, des équipages, des bagages, du courrier et du fret, ainsi que les règlements relatifs aux exigences en matière d'entrée dans le pays et de sortie de celui-ci, à l'immigration, aux règles douanières et sanitaires, s'appliquent, sur ce territoire, à l'exploitation des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante.
3. Les lois et règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont les mêmes que ceux qui s'appliquent aux aéronefs nationaux qui assurent des services aériens internationaux analogues, ainsi qu'aux passagers, aux bagages, aux équipages, au fret et au courrier transportés par ces aéronefs.

Article 8

Reconnaissance des certificats et licences

1. La validité des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitude et des licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements d'une Partie contractante, y compris, dans le cas de la France, au droit de l'Union européenne, est reconnue par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent accord, sous réserve que les conditions d'obtention ou de validation desdits certificats, brevets ou licences soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la Convention.
2. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, aux fins du survol de son propre territoire ou d'atterrissage sur celui-ci, la validité des brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 9

Sécurité de l'aviation

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante ne maintient ou n'applique pas effectivement, dans les domaines mentionnés au paragraphe 1, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales instituées au moment considéré en application de la Convention, elle informe l'autre Partie contractante de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et l'autre Partie contractante adopte les mesures correctives qui s'imposent. Si l'autre Partie contractante n'adopte pas les mesures appropriées dans les quinze (15) jours ou dans un délai plus long éventuellement arrêté d'un commun accord, il y a lieu d'appliquer l'article 4 du présent accord.

3. Nonobstant les obligations énoncées à l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité ou loué par le ou les transporteur(s) aérien(s) d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, être soumis par les représentants habilités de l'autre Partie contractante à un examen à bord ou à l'extérieur de l'aéronef afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (examen dénommé « inspection au sol » dans la suite du présent article), pour autant que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable.

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

a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention ; ou

b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité en vigueur au moment considéré conformément à la Convention,

la Partie contractante qui effectue l'inspection, aux fins de l'application de l'article 33 de la Convention, est libre de conclure que les critères suivant lesquels les certificats ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou que les critères d'exploitation de cet aéronef ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention.

5. Si l'accès à un aéronef exploité par le ou les transporteur(s) aérien(s) d'une Partie contractante aux fins de son inspection au sol conformément au paragraphe 3 ci-dessus est refusé par le représentant dudit/desdits transporteur(s) aérien(s), l'autre Partie contractante a toute latitude d'en déduire qu'il existe des motifs sérieux du type de ceux mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus et d'en tirer les conclusions mentionnées au même paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation accordée à un ou plusieurs transporteur(s) aérien(s) de l'autre Partie contractante si, à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, de consultations ou de toute autre forme de dialogue, elle conclut à la nécessité d'agir immédiatement pour assurer la sécurité de l'exploitation d'un ou de plusieurs transporteur(s) aérien(s).

7. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus est suspendue dès que les faits qui l'ont motivée ont cessé d'exister.

8. Si la République française a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et maintenu par un autre Etat membre de l'Union européenne, les droits de l'autre Partie contractante au titre du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'application ou au maintien de normes de sécurité par cet autre Etat membre de l'Union Européenne et à l'autorisation d'exploitation de ce transporteur aérien.

Article 10

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent, notamment, conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du 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, ouvert à la signature à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991 et d'autres accords multilatéraux en la matière entrés en vigueur pour les deux Parties contractantes.
2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers, de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs relations mutuelles, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions leur sont applicables ; elles exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, que les exploitants d'aéronefs dont le siège principal d'exploitation ou le siège est situé sur le territoire des Parties contractantes ou, dans le cas de la République française, que les exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu des traités UE et possèdent une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation de l'Union européenne, ainsi que les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.
4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer, pour l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que pour la sortie de celui-ci, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation visées au paragraphe ci-dessus requises par l'autre Partie. Au départ du territoire de la République française ou pendant le séjour sur celui-ci, les exploitants d'aéronefs sont tenus de respecter les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation conformément à la législation en vigueur dans ce pays. Au départ du territoire de la République française ou pendant le séjour sur celui-ci, les exploitants d'aéronefs sont tenus de respecter les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation conformément à la législation de l'Union européenne et aux règlements français en vigueur en la matière. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales de sécurité raisonnables afin de faire face à une menace particulière.
5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité d'aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les

communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace.

6. Si une Partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante n'a pas respecté les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prévues au présent article, elle peut demander des consultations immédiates à l'autre Partie contractante.
7. Sans préjuger des dispositions de l'article 4 du présent accord, l'absence d'accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour retirer, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation ou les agréments techniques des transporteurs aériens des deux Parties contractantes.
8. Lorsque cela est justifié par une menace immédiate et extraordinaire, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration de ces quinze (15) jours.
9. Toute mesure prise conformément au paragraphe 7 ci-dessus est suspendue dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent article.

Article 11

Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être perçues par les autorités ou organismes compétents d'une Partie contractante auprès du ou des transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et des installations de sécurité, de sûreté, de navigation aérienne et autres qui relèvent de leur autorité doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires et faire l'objet d'une répartition équitable entre les catégories d'usagers. Elles ne doivent pas être plus élevées que celles qui sont perçues au titre de l'utilisation desdits services et installations par un autre transporteur aérien qui exploite les mêmes services internationaux ou des services analogues.
2. Ces redevances peuvent refléter, sans toutefois excéder, une part équitable du coût total supporté pour la mise à disposition des installations et services aéroportuaires ainsi que des services et installations de sécurité, de sûreté et de navigation aérienne. Les installations et services pour lesquels des redevances sont perçues sont fournis sur une base efficace et économique. Les autorités ou organismes compétents de chaque Partie contractante notifie(nt) au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante tout projet de modification significative de ces redevances ; cette notification doit intervenir dans un délai raisonnable précédant l'entrée en vigueur de ladite modification. En cas d'augmentation des redevances, chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les transporteurs aériens qui utilisent les services et installations.

Article 12

Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs exploités sur des services agréés par les transporteurs aériens désignés de l'une ou l'autre Partie contractante, leur équipement normal (l'équipement nécessaire devant être utilisé durant l'exploitation de l'aéronef), carburants et lubrifiants, et provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs) se trouvant à bord desdits aéronefs sont exemptés, sur une base de réciprocité et conformément à la législation applicable en la matière, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété ou le capital, de tout droit de douane, de toute taxe ou redevance spéciale ou de droits analogues et de toute taxe ou redevance imposés sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord de l'aéronef dans l'attente de leur réexportation.

2. Sont également exemptés de ces droits et taxes, à l'exception des paiements correspondant à une prestation de service :

- a) les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante, et destinées à être utilisées à bord de l'aéronef exploité sur les services agréés par les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante ;
 - b) les pièces détachées, introduites sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation d'un aéronef exploité sur les services agréés par les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante ;
 - c) les carburants et lubrifiants destinés à avitailler des aéronefs exploités sur des services aériens internationaux par les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, même s'ils sont destinés à être consommés pendant la partie du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués ;
 - d) les billets imprimés, les lettres de transport aérien, tout imprimé portant l'insigne de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par les transporteurs aériens désignés.
3. L'équipement aéroporté normal, ainsi que les matériels et fournitures conservés à bord de l'aéronef de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés de quelque autre manière conformément à la réglementation douanière nationale des Parties contractantes.

4. Les exemptions prévues au présent article s'appliquent également lorsque les transporteurs aériens désignés de l'une ou l'autre Partie contractante ont conclu avec d'autres transporteurs aériens des arrangements de prêt ou de transfert, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des équipements normaux et des autres articles visés au présent article, sous réserve que les autres transporteurs aériens bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.
5. Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante ainsi que leurs bagages sont soumis aux contrôles prévus par la législation douanière nationale des Parties contractantes. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes.
6. Les exonérations prévues au présent article sont accordées conformément aux modalités prévues par la législation douanière nationale des Parties contractantes.
7. En application de la législation de l'Union européenne, aucune disposition du présent accord n'empêche la République française d'imposer, de manière non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien désigné de la République d'Ouzbékistan qui exploite une liaison entre un point situé sur le territoire de la République française et un autre point situé sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de l'Union européenne.
8. Aucune disposition du présent accord n'empêche la République d'Ouzbékistan d'imposer, de manière non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien désigné de la République française qui exploite une liaison entre un point situé sur le territoire de la République d'Ouzbékistan et un autre point situé sur le territoire de la République d'Ouzbékistan.

Article 13

Capacité

1. Les transporteurs aériens désignés des Parties contractantes ont la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services agréés sur les routes spécifiées dans le présent accord.
2. Les fréquences, capacités et droits de trafic exploitables par le transporteur aérien désigné de chacune des Parties contractantes font l'objet de discussions entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
3. Les transporteurs aériens désignés par une Partie contractante soumettent leurs programmes pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au plus tard trente (30) jours avant le début de l'exploitation. Pour l'approbation des programmes, les transporteurs aériens indiquent en particulier les horaires, la fréquence des services, les types d'aéronefs, la configuration et le nombre de sièges mis à la disposition du public.
4. Toute modification apportée ultérieurement à un programme approuvé est également soumise pour approbation.
5. Si l'une des Parties contractantes estime que les services assurés par un ou plusieurs transporteurs aériens de l'autre Partie contractante ne sont pas conformes aux exigences et aux principes énoncés au présent article, elle peut demander la tenue de consultations conformément à l'article 18 du présent accord afin d'examiner les services en question et d'établir d'un commun accord les mesures qui peuvent être jugées nécessaires.

Article 14

Tarifs

1. Les tarifs appliqués par les transporteurs aériens désignés de chaque Partie contractante pour le transport international dans le cadre des services assurés en vertu du présent accord sont fixés librement à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, notamment les coûts d'exploitation, les caractéristiques du service, l'intérêt des usagers, un profit raisonnable et d'autres considérations liées au marché.

2. Sans préjudice de la législation applicable en matière de concurrence et de protection des consommateurs en vigueur dans chaque Partie contractante, les Parties contractantes ne peuvent prendre aucune mesure unilatérale visant à empêcher l'adoption ou le maintien du tarif effectif qu'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante a l'intention d'appliquer ou applique pour le transport aérien international dans le cadre des services assurés en application du présent accord. L'intervention des Parties contractantes se limite à :

- a) l'interdiction de tarifs ou de pratiques discriminatoires déraisonnables ;
 - b) la protection du consommateur contre des tarifs déraisonnablement élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante ;
 - c) la protection des transporteurs aériens contre des tarifs artificiellement bas en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes ;
 - d) la protection des transporteurs aériens contre des prix artificiellement bas, si l'intention d'éliminer la concurrence est avérée.
3. Si les autorités aéronautiques estiment qu'un tarif relève des catégories visées au paragraphe 2a, 2b, 2c et 2d du présent article, elles adressent un avis motivé de désaccord aux autorités aéronautiques de l'autre Partie

contractante ainsi qu'au transporteur aérien concerné aussi tôt que possible et elles peuvent demander des consultations selon les modalités prévues au paragraphe 4 du présent article.

4. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante des consultations sur tout tarif appliqué par un transporteur aérien de l'autre Partie contractante pour le transport international à destination ou au départ du territoire de la première Partie contractante, notamment sur les tarifs pour lesquels un avis de désaccord a été adressé. Ces consultations se tiennent au plus tard trente (30) jours après réception de la demande. Les Parties contractantes coopèrent afin de fournir les informations nécessaires à un règlement rationnel de la question. Si un accord est conclu en ce qui concerne un tarif pour lequel un avis de désaccord a été adressé, les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes déploient tous leurs efforts pour que cet accord entre en vigueur. En l'absence d'un tel commun accord, le tarif entre en vigueur ou est maintenu.

Article 15

Activités commerciales

1. Les transporteurs aériens de chaque Partie contractante sont autorisés, sur la base de la réciprocité, à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante les bureaux et les représentants, ainsi que le personnel commercial, d'exploitation et technique nécessaire pour exploiter les services agréés.
2. Au choix du transporteur aérien désigné de chaque Partie contractante, les besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par son propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou transporteur aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisé à assurer de tels services sur ce territoire.
3. Chaque Partie contractante accorde au personnel nécessaire du ou des transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, l'autorisation d'accéder, sur son territoire, à l'aéroport et aux zones en rapport avec l'exploitation des aéronefs, les équipages, les passagers et le fret d'un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante.
4. Lorsque des circonstances spéciales exigent l'entrée ou le séjour de membres du personnel en urgence et sur une base temporaire, les permis, visas et documents requis en vertu de la législation de chaque Partie contractante sont délivrés promptement, de manière à ne pas retarder l'entrée desdits personnels sur le territoire de l'Etat en question.
5. Sous réserve des lois et règlements en vigueur dans chaque Partie contractante, y compris, pour ce qui concerne la France, le droit de l'Union européenne, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de pratiquer l'auto-assistance ou, à son gré, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Si les lois et règlements applicables à la fourniture de services au sol sur le territoire de l'une des Parties contractantes entravent ou limitent la faculté des transporteurs aériens désignés de sous-traiter ces services ou de les assurer eux-mêmes, chaque transporteur aérien désigné est traité de façon non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux services de manutention au sol assurés par ses soins ou par d'autres prestataires.
6. Sous réserve de réciprocité et sur une base non discriminatoire par rapport à tout autre transporteur aérien assurant des liaisons internationales, les transporteurs aériens désignés par les Parties contractantes ont toute latitude de vendre des services de transport aérien sur le territoire des deux Parties contractantes soit directement, soit par l'entremise d'un agent et dans toute devise conformément à la législation en vigueur de chacune des Parties contractantes.
7. Les transporteurs aériens de chaque Partie contractante sont libres de transférer du territoire de vente vers leur territoire national l'excédent de leurs recettes sur leurs dépenses réalisées sur le territoire de vente. Les montants nets ainsi transférés comprennent les recettes de la vente, réalisées directement ou par l'intermédiaire d'agents, de services de transport aérien et de services accessoires ou supplémentaires ainsi que l'intérêt commercial normal servi sur lesdites recettes pendant qu'elles sont en dépôt en attente de transfert.
8. Les virements en question s'effectuent sans préjudice des obligations fiscales en vigueur sur le territoire de chacune des Parties contractantes.
9. Les transporteurs aériens désignés par les Parties contractantes sont autorisés à effectuer lesdits transferts aux échéances prévues, en devises étrangères au taux de change en vigueur à la date de la demande.
10. Les transporteurs aériens désignés de chaque Partie contractante sont autorisés à faire appel, dans le cadre des services aériens internationaux, à tout transfert de surface à destination ou au départ de tous points situés sur le territoire des Parties contractantes ou de pays tiers. Les transporteurs aériens peuvent choisir d'assurer leurs propres transports de surface ou de les assurer par le biais d'accords avec d'autres transporteurs de surface, notamment des accords de partage de codes. Lesdits services intermodaux peuvent être proposés comme services au long cours, et à un prix unique pour les transports aériens et de surface combinés, à condition que les passagers et les armateurs soient informés quant aux prestataires des services de transport en question.

Article 16

Accords de coopération commerciale

1. Tout transporteur aérien d'une Partie contractante peut, dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre de services agréés sur les routes spécifiées ou sur tout tronçon des routes, conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de code, avec des transporteurs aériens d'une Partie contractante ou avec des transporteurs aériens de pays tiers disposant des autorisations adéquates. Dans le cas de transporteurs aériens de pays tiers, le pays tiers concerné autorise ou permet des accords analogues entre les transporteurs aériens de l'autre Partie contractante et les autres transporteurs sur des services à destination ou en provenance dudit pays tiers ou transitant par celui-ci.
2. Si un transporteur aérien désigné exploite des services dans le cadre d'accords de partage de codes en tant que transporteur de fait, la capacité exploitée est décomptée de l'enveloppe de capacité de la Partie qui a désigné ledit transporteur aérien.
3. La capacité proposée par un transporteur aérien désigné agissant comme transporteur aérien contractuel sur les services exploités par d'autres transporteurs aériens n'est pas décomptée de l'enveloppe de capacité de la Partie contractante qui a désigné ce transporteur.
4. Un transporteur aérien contractuel ne peut exercer de droits de trafic de cinquième liberté sur des services assurés dans le cadre d'accords de partage de codes.
5. Les transporteurs aériens désignés de l'une des Parties contractantes peuvent transférer du trafic entre aéronefs aux fins du partage de codes, sans restriction quant au nombre, à la taille et au type d'aéronef, à condition que le service soit assuré en tant que liaison directe.
6. Les services de partage de codes doivent répondre aux exigences réglementaires normalement appliquées à de telles opérations par les Parties, notamment en ce qui concerne la protection et l'information des passagers, la sûreté, la responsabilité et toute autre condition généralement appliquée aux autres transporteurs aériens exploitant des aéronefs en transport international.
7. Les transporteurs aériens de chacune des Parties contractantes doivent soumettre les programmes et horaires des services concernés pour examen et, le cas échéant, approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante trente (30) jours au moins avant la date prévue pour le début de l'exploitation.

Article 17

Statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante doivent communiquer aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur demande, les informations et statistiques relatives au trafic assuré par les transporteurs aériens désignés de l'une des Parties contractantes sur les services agréés à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, telles qu'elles ont été élaborées et présentées par les transporteurs aériens désignés à leurs autorités aéronautiques nationales. Toutes statistiques additionnelles relatives au trafic, que les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante doivent, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, faire l'objet de discussions entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 18

Consultations et modifications

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre, dans un esprit d'étroite coopération, afin de veiller à l'application satisfaisante des dispositions du présent accord. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.
2. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier l'une quelconque des dispositions du présent accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et peuvent se tenir verbalement ou par correspondance et doivent commencer dans les soixante (60) jours qui suivent la demande. Toute modification ainsi convenue entre en vigueur conformément aux dispositions de l'article 23.
3. Les amendements ou modifications du présent accord convenus entre les Parties contractantes en vertu des dispositions du paragraphe 2 du présent article entrent en vigueur, en tant que de besoin, après confirmation par la voie diplomatique de l'accomplissement des procédures internes requises par chaque Partie contractante.
4. L'annexe au présent accord peut être modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes, confirmé par un échange de notes diplomatiques. Les consultations à cet effet peuvent se tenir verbalement ou par correspondance et doivent commencer dans les soixante (60) jours qui suivent la demande.

Article 19

Règlement des différends

1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes entre les autorités aéronautiques, conformément aux dispositions de l'article 18 du présent accord.
2. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord, le différend est réglé par voie de consultations diplomatiques. Ces consultations commencent dans un délai maximum de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.
3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, elles peuvent à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, le soumettre pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, dont un désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception par l'une ou l'autre d'entre elles de la demande d'arbitrage émanant de l'autre Partie contractante et transmise par la voie diplomatique. Le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la désignation du deuxième arbitre. Ce troisième arbitre doit être ressortissant d'un Etat tiers ; il assure la présidence du tribunal et détermine le lieu de l'arbitrage. Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une quelconque des Parties contractantes, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitres. Dans ce cas, le troisième arbitre est ressortissant d'un Etat tiers et assure la présidence du tribunal.
4. Le tribunal d'arbitrage fixe librement ses règles de procédure. Les frais de chacun des arbitres nationaux sont à la charge de la Partie contractante qui l'a désigné. Toutes les autres dépenses du tribunal d'arbitrage sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.
5. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article.
6. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article et tant qu'elle persiste à ne pas s'y conformer, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou abroger tout droit ou privilège accordé en vertu du présent accord.

Article 20

Enregistrement auprès de L'OACI

Le présent accord, y compris ses amendements, doit être enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21

Conventions multilatérales

Au cas où les deux Parties contractantes concluraient une convention ou un accord multilatéral concernant des questions régies par le présent accord après l'entrée en vigueur de ce dernier, lesdites Parties contractantes tiennent des consultations conformément à l'article 18 du présent accord afin de déterminer s'il est opportun de réviser l'accord afin de le rendre conforme aux dispositions de cette convention ou de cet accord multilatéral.

Article 22

Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre Partie contractante par la voie diplomatique son intention de dénoncer le présent accord. Cette notification doit être adressée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf retrait de la dénonciation décidé d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. S'il n'en est pas accusé réception par l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en a accusé réception.

Article 23

Entrée en vigueur

Chaque Partie contractante notifie à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, l'accomplissement des procédures internes requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent accord, qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant la réception de la seconde notification.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent accord.

Fait à Tachkent, le 20 juillet 2016, en deux exemplaires originaux, en langues française, ouzbèque et anglaise, tous les textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République française :
 MATTHIAS FEKL
Secrétaire d'Etat
chargé du Commerce extérieur,
de la Promotion du tourisme
et des Français de l'étranger

Pour le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan :
 ELYOR GANIEV
Ministre
des Relations économiques extérieures,
des Investissements et du Commerce

ANNEXE

À L'ACCORD ENTRE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LA RÉPUBLIQUE D'OUZBÉKISTAN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Tableau des routes

Article 1^{er}

Les transporteurs aériens désignés par les Autorités aéronautiques de la République française sont autorisés à exploiter des services agréés sur les routes spécifiées :

POINTS EN RÉPUBLIQUE FRANÇAISE	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS EN RÉPUBLIQUE D'OUZBÉKISTAN	POINTS AU-DELÀ
Tout/tous point(s)	Tout/tous point(s)	Tachkent et deux points à convenir	Tout/tous point(s)

Article 2

Les transporteurs aériens désignés par les Autorités aéronautiques de la République d'Ouzbékistan sont autorisés à exploiter des services agréés sur les routes spécifiées :

POINTS EN RÉPUBLIQUE D'OUZBÉKISTAN	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS EN RÉPUBLIQUE FRANÇAISE	POINTS AU-DELÀ
Tout/tous point(s)	Tout/tous point(s)	Paris et deux points à convenir	Tout/tous point(s)

Notes :

1. Les transporteurs aériens désignés peuvent modifier l'ordre des points ou omettre un ou plusieurs points sur les routes mentionnées aux articles 1^{er} et 2 de la présente annexe, sur tout ou partie des services, à condition que le point de départ sur la route soit situé sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné ces transporteurs aériens.

2. Les transporteurs aériens désignés de chacune des Parties contractantes peuvent, à leur gré, desservir des points de co-terminalisation sur les routes spécifiées aux articles 1^{er} et 2 sur le territoire de l'autre Partie contractante.

3. Les points situés sur le territoire de la France et les points situés sur le territoire de l'Ouzbékistan indiqués aux articles 1^{er} et 2 ainsi que les points intermédiaires et au-delà établis sur les deux routes à exploiter sans droits de trafic de cinquième liberté sont choisis librement par les transporteurs aériens désignés de chaque Partie contractante et convenus par les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante (30) jours avant le début des services. Les points sélectionnés initialement peuvent également être remplacés.

4. L'exercice de droits de trafic de cinquième liberté entre des points intermédiaires ou des points au-delà et le territoire de l'autre Partie contractante est subordonné à un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

5. Les points au-delà et les points intermédiaires sur les routes susmentionnées à exploiter avec des droits de trafic de cinquième liberté par les transporteurs aériens désignés seront spécifiés ultérieurement par accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

6. Les deux points supplémentaires des territoires des deux Parties contractantes mentionnés dans l'annexe des routes seront convenus ultérieurement entre les autorités aéronautiques.

**Accord international
France - Kazakhstan**

ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU KAZAKHSTAN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS (ENSEMBLE UNE ANNEXE), SIGNÉ À ASTANA LE 21 JUIN 2016

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Kazakhstan (ci-après dénommés « les Parties contractantes »),

Etant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Désireux de conclure un Accord complétant la Convention afin d'établir des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

Définitions

1. Aux fins du présent Accord, sauf dispositions contraires :

a) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes ;

b) l'expression « autorités aéronautiques » désigne, pour la République française, la Direction générale de l'aviation civile et pour la République du Kazakhstan, le ministère des Investissements et du Développement, ou, pour l'une et l'autre, toute personne ou tout organisme habilité par les autorités susmentionnées à exercer des fonctions analogues ;

c) l'expression « transporteur aérien désigné » désigne un transporteur aérien désigné conformément à l'article 4 du présent Accord ;

d) le terme « territoire » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention ;

e) les expressions « service aérien », « service aérien international », « transporteur aérien » et « escale non commerciale » ont respectivement le sens que leur donne l'article 96 de la Convention ;

f) l'expression « routes spécifiées » désigne les routes figurant au tableau des routes annexé au présent Accord ;

g) l'expression « services agréés » désigne les services aériens réguliers de transport, distinct ou combiné, de passagers, de courrier et de fret, effectués moyennant rétribution sur les routes spécifiées ;

h) le terme « tarif » désigne les prix facturés par les transporteurs aériens, directement ou par l'intermédiaire de leurs agents, pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions auxquelles s'appliquent ces prix, y compris la rémunération et les conditions applicables aux agences mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions applicables au transport de courrier ;

i) l'expression « redevances d'usage » désigne la redevance imposée aux transporteurs aériens par les autorités compétentes au titre de l'utilisation d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne par des aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et leur fret ;

j) le terme « Accord » désigne le présent Accord, son annexe et toutes modifications à l'Accord ou à son annexe convenues conformément aux dispositions de l'article 22 du présent Accord.

2. L'annexe fait partie intégrante du présent Accord. Toute référence à l'Accord porte également sur son annexe, sauf dispositions contraires expressément convenues.

Article 2

Applicabilité de la Convention de Chicago

Les dispositions du présent Accord sont soumises aux dispositions de la Convention de Chicago dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3

Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après aux fins des services aériens internationaux, réguliers ou non, effectués par les transporteurs aériens de l'autre Partie contractante :

a) le droit de survoler son territoire sans atterrir ;

b) le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés au présent Accord afin d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'annexe I du

présent Accord. Dans le cadre de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, un transporteur aérien désigné par une Partie contractante a, outre les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article, le droit d'effectuer des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points mentionnés sur ladite route spécifiée afin d'embarquer et de débarquer, séparément ou ensemble, des passagers et du fret, y compris du courrier, à destination ou en provenance du territoire de la première Partie contractante.

3. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme conférant au transporteur aérien d'une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, moyennant location ou rémunération, des passagers, leurs bagages ou du fret, y compris du courrier, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

4. Pour l'application des dispositions du présent article, chaque Partie contractante a le droit de spécifier quelles routes doivent être suivies au-dessus de son territoire et quels aéroports peuvent être utilisés par le transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante. Le transporteur aérien désigné de chacune des Parties contractantes bénéficie en la matière d'un traitement au moins aussi favorable que celui appliqué au transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante ou à tout autre transporteur aérien assurant des services aériens internationaux analogues.

Article 4

Désignation et autorisation des transporteurs aériens

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante un transporteur aérien aux fins d'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées.

2. Dès réception d'une désignation effectuée par l'une des Parties contractantes conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent dans les délais les plus brefs les autorisations d'exploitation appropriées, à condition :

- a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République française :
 - i. que le transporteur soit établi sur le territoire de la République française ; et
 - ii. que le transporteur détienne une licence d'exploitation valable et un certificat de transporteur aérien conformément à la législation applicable ; et
 - iii. qu'un contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et assuré par l'Etat responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation.
- b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République du Kazakhstan :
 - i. que le transporteur soit établi sur le territoire de la République du Kazakhstan ; et
 - ii. que le transporteur détienne une licence d'exploitation valable et un certificat de transporteur aérien conformément à la législation applicable ; et
 - iii. que la République du Kazakhstan exerce et assure un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur.
- c) que le transporteur aérien désigné soit à même de satisfaire aux conditions prescrites au titre des lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de transport aérien international par la Partie contractante qui examine la demande conformément aux dispositions de la Convention ; et
- d) que les normes énoncées aux articles 9 (*Sécurité de l'aviation*) et 21 (*Sûreté de l'aviation*) soient appliquées et mises en œuvre.

Lorsqu'un transporteur aérien a été ainsi désigné et autorisé, il peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, sous réserve de respecter les dispositions du présent Accord.

Article 5

Révocation ou suspension d'une autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent Accord à un transporteur aérien désigné par l'autre Partie contractante ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires lorsque :

- a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République française :
 - i. le transporteur n'est pas établi sur le territoire de la République française ; ou
 - ii. le transporteur ne détient pas une licence d'exploitation valable ou un certificat de transporteur aérien conformément à la législation applicable ; ou
 - iii. le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ou assuré par l'Etat responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
 - iv. le transporteur aérien bénéficie déjà d'une autorisation d'exploitation en vertu d'un accord bilatéral entre la République du Kazakhstan et un autre Etat membre de l'Union européenne et la République du Kazakhstan démontre qu'en exerçant les droits de trafic découlant du présent Accord sur une liaison qui comprend un

point situé dans cet autre Etat membre de l'Union européenne, le transporteur aérien contournerait les restrictions en matière de droits de trafic imposées par cet autre accord ; ou

- v. le contrôle réglementaire effectif du transporteur est exercé par tout autre Etat membre de l'Union européenne avec lequel la République du Kazakhstan n'a pas conclu d'accord bilatéral relatif à des services aériens et si l'Etat membre en question a refusé des droits de trafic au transporteur aérien désigné de la République du Kazakhstan.

En exerçant son droit dans le cadre du présent paragraphe, la République du Kazakhstan n'exerce aucune discrimination basée sur la nationalité entre les transporteurs aériens désignés de la France.

b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République du Kazakhstan :

- i. le transporteur n'est pas établi sur le territoire de la République du Kazakhstan ; ou
- ii. le transporteur ne détient pas une licence d'exploitation valable ou un certificat de transporteur aérien conformément à la législation applicable ; ou
- iii. la République du Kazakhstan n'exerce pas et n'assure pas un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien ; ou
- iv. le transporteur aérien bénéficie déjà d'une autorisation d'exploitation en vertu d'un accord bilatéral entre la République française et un autre Etat et la République française démontre qu'en exerçant les droits de trafic découlant du présent Accord sur une liaison qui comprend un point situé dans cet autre Etat, le transporteur aérien contournerait les restrictions en matière de droits de trafic imposées par cet autre accord ; ou
- v. le contrôle réglementaire effectif du transporteur est exercé par un autre Etat avec lequel la République française n'a pas conclu d'accord bilatéral relatif à des services aériens et si cet Etat a refusé des droits de trafic au transporteur aérien désigné de la République française.

En exerçant son droit dans le cadre du présent paragraphe, la République française n'exerce aucune discrimination basée sur la nationalité entre les transporteurs aériens désignés du Kazakhstan.

c) ce transporteur ne se conforme pas aux lois ou règlements normalement et uniformément appliqués à l'exploitation de transports aériens internationaux par la Partie contractante qui accorde ces droits ; ou

d) dans tous les cas où les normes énoncées au présent Accord, en particulier aux articles 9 (*Sécurité de l'aviation*) et 21 (*Sûreté de l'aviation*), ne sont pas appliquées et mises en œuvre.

2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements, ou aux dispositions du présent Accord, ce droit n'est exercé qu'après des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations se tiennent dans les trente (30) jours suivant la date de leur demande par l'une des Parties contractantes, sauf accord contraire entre les deux Parties contractantes.

Article 6

Principes régissant l'exploitation des services agréés

1. Chaque Partie contractante fait en sorte que les transporteurs aériens désignés des deux Parties contractantes disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services agréés régis par le présent Accord. Chaque Partie contractante s'assure que son transporteur aérien désigné fonctionne dans des conditions qui permettent de respecter ce principe et prend des mesures pour en assurer le respect en tant que de besoin.

2. Les services agréés offerts par les transporteurs aériens désignés des Parties contractantes entre leurs territoires respectifs doivent être en rapport étroit avec la demande de transport de la clientèle et doivent avoir pour objectif primordial d'offrir, avec un coefficient de remplissage raisonnable compatible avec les tarifs conformes aux dispositions de l'article 17 du présent Accord, une capacité appropriée pour faire face aux besoins courants et raisonnablement attendus de transport de passagers, de fret et de courrier, afin de favoriser le développement harmonieux des services aériens entre les territoires des Parties contractantes.

3. Les capacités et fréquences maximales exploitables par le transporteur aérien désigné de chacune des Parties contractantes sur les services agréés font l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Des capacités supplémentaires peuvent être exploitées, à titre complémentaire, par les transporteurs aériens désignés des deux Parties contractantes si les exigences du marché le justifient. Ces capacités supplémentaires font l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 7

Application des lois et règlements

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs durant leur séjour sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante et sont appliqués à ces aéronefs à l'entrée sur le territoire, à la sortie du territoire ou pendant le séjour sur le territoire de la première Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des passagers, des bagages, des équipages et du fret à bord d'aéronefs sont respectés par lesdits passagers,

bagages, équipages et fret du ou des transporteurs aériens de l'autre Partie contractante, ou en leur nom, à l'entrée sur le territoire ou à la sortie du territoire d'une Partie contractante.

3. Les lois et règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont les mêmes que ceux qui s'appliquent aux aéronefs nationaux qui assurent des services aériens internationaux analogues, ainsi qu'aux passagers, aux bagages, aux équipages, au fret et au courrier transportés par ces aéronefs.

Article 8

Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences

1. La validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements d'une Partie contractante est reconnue par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées, sous réserve que les critères de délivrance ou de validation desdits certificats, brevets ou licences soient au moins égaux aux normes qui peuvent être instituées en application de la Convention.

2. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, aux fins du survol de son propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 9

Sécurité de l'aviation

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante ne requiert pas ou n'applique pas effectivement, dans les domaines mentionnés au paragraphe 1, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales instituées au moment considéré en application de la Convention, elle informe l'autre Partie contractante de ces constatations et l'autre Partie contractante adopte des mesures correctives en conséquence. Si l'autre Partie contractante ne prend pas des mesures appropriées dans un délai raisonnable et, en tout cas, dans les quinze (15) jours ou dans un délai plus long éventuellement arrêté d'un commun accord, il y a lieu d'appliquer l'article 5 du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations énoncées à l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité ou loué par un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, être soumis par les représentants habilités de l'autre Partie contractante à un examen à bord ou à l'extérieur de l'aéronef afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (examen dénommé « inspection au sol » dans la suite du présent article), pour autant que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable.

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

a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention, ou

b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité en vigueur au moment considéré conformément à la Convention, la Partie contractante qui effectue l'inspection est, pour l'application de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les critères suivant lesquels les certificats ou les licences relatifs à cet aéronef, à son exploitant ou à son équipage ont été délivrés ou validés ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention.

5. En cas de refus d'accès à un aéronef exploité par un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante aux fins de son inspection au sol conformément au paragraphe 3 ci-dessus, l'autre Partie contractante a toute latitude d'en déduire qu'il existe des motifs sérieux du type de ceux mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus et d'en tirer les conclusions mentionnées au même paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation accordée à un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante si, à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, de consultations ou de toute autre forme de dialogue, elle conclut à la nécessité d'agir immédiatement pour assurer la sécurité de l'exploitation de ce transporteur aérien désigné.

7. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus est suspendue dès que les faits qui l'ont motivée ont cessé d'exister.

8. Si la République française a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre Etat membre de l'Union européenne, les droits de la République du Kazakhstan au titre du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'application ou à la mise en œuvre de normes de sécurité par cet Etat membre de l'Union européenne et à l'autorisation d'exploitation de ce transporteur aérien.

9. Si la République du Kazakhstan a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre Etat, les droits de la République française au titre du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'application ou à la mise en œuvre de normes de sécurité par cet Etat et à l'autorisation d'exploitation de ce transporteur aérien.

Article 10

Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être perçues par les autorités ou organismes compétents d'une Partie contractante auprès du transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et des installations de sécurité, de sûreté, de navigation aérienne et autres qui relèvent de leur autorité doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires et faire l'objet d'une répartition équitable entre les catégories d'usagers. Elles ne doivent pas être plus élevées que celles qui sont perçues au titre de l'utilisation desdits services et installations par un autre transporteur aérien qui exploite les mêmes services internationaux ou des services analogues.

2. Ces redevances peuvent refléter, sans toutefois excéder, une part équitable du coût total supporté pour la mise à disposition des installations et services aéroportuaires ainsi que des services et installations de sécurité, de sûreté et de navigation aérienne. Les installations et services pour lesquels des redevances sont perçues sont fournis sur une base efficace et économique. Les autorités ou organismes compétents de chaque Partie contractante notifient au transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante tout projet de modification significative de ces redevances dans un délai de six (6) mois avant l'entrée en vigueur de ladite modification. Les autorités ou les organismes compétents de chaque Partie contractante notifient une modification de ce type au transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante dans un délai raisonnable avant l'entrée en vigueur de ladite modification. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les transporteurs aériens qui utilisent les services et installations, en cas d'augmentation des redevances.

Article 11

Droits de douane et taxes

1. A l'entrée sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs exploités aux fins de services aériens internationaux par le transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, fournitures techniques consommables, pièces détachées, y compris les moteurs, et provisions de bord (y compris mais de manière non limitative la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et autres produits destinés à la vente aux passagers ou à leur consommation en quantités limitées pendant le vol), leurs équipements et les autres produits destinés à être utilisés ou utilisés uniquement en rapport avec l'exploitation ou l'entretien des aéronefs exploitant un service aérien international sont, à titre temporaire, en attente de leur réexportation et sur la base de la réciprocité, admis en exemption de tous droits de douane, restrictions à l'importation, impôts réels, taxes sur le capital, droits d'inspection, droits d'accise et droits ou redevances analogues perçus par les autorités nationales ou locales, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord de l'aéronef.

2. Sont également exemptés, sur la base de la réciprocité, des impôts, droits, frais d'inspection et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût des services rendus :

a) les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie contractante et embarquées, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord des aéronefs au départ du transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux, même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle elles sont embarquées ;

b) les équipements normaux et les pièces détachées, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance, de réparation et d'approvisionnement d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux ;

c) les carburants, lubrifiants et fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle elles sont embarquées ;

d) les imprimés et documents publicitaires promotionnels, y compris mais non uniquement les horaires, brochures et imprimés, introduits sur le territoire d'une Partie contractante et destinés à être distribués gratuitement à bord des aéronefs par le transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante ;

e) les équipements de sécurité et de sûreté destinés à être utilisés dans les aéroports ou les aérogares de fret.

3. Il peut être exigé que les équipements et fournitures mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes et que leur propriété ne soit pas cédée sans versement des droits de douane et impôts applicables.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque le transporteur aérien désigné d'une Partie contractante a conclu avec un autre transporteur aérien bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie contractante des contrats en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des produits mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

5. L'équipement aéroporté normal, ainsi que les matériels et fournitures normalement conservés à bord de l'aéronef d'un transporteur aérien de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre manière conformément à la réglementation douanière.

Article 12

Procédures administratives

Une Partie contractante ne doit pas imposer au transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante des obligations réglementaires incompatibles avec les fins du présent Accord. Chacune des Parties contractantes s'efforce d'alléger les procédures administratives imposées par la loi et les règlements nationaux.

Article 13

Activités commerciales

1. Le transporteur aérien désigné d'une Partie contractante a le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.

2. Le transporteur aérien désigné d'une Partie contractante est autorisé, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante son personnel de gestion, d'exploitation, son personnel commercial et tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens.

3. Chaque Partie contractante accorde au personnel nécessaire du transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, l'autorisation d'accéder, sur son territoire, à l'aéroport et aux zones en rapport avec l'exploitation des aéronefs, les équipages, les passagers et le fret du transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante.

4. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité, au transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante le droit de faire entrer et séjourner sur son territoire, pendant de brèves périodes n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours, le personnel supplémentaire requis par le transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante pour ses activités.

5. Les Parties contractantes s'assurent que les passagers, quelle que soit leur nationalité, puissent acheter des billets auprès du transporteur aérien de leur choix, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible acceptée par ce transporteur aérien. Ces principes s'appliquent également au transport de fret.

6. Sur la base de la réciprocité, le transporteur aérien désigné d'une Partie contractante a, sur le territoire de l'autre Partie contractante, le droit de procéder, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible, à la vente de billets de transport aérien de passagers et de fret, dans ses propres bureaux comme par l'intermédiaire des agents accrédités de son choix. Le transporteur aérien désigné d'une Partie contractante a le droit d'ouvrir et de conserver, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des comptes bancaires nominatifs dans la monnaie de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou en toute devise librement convertible, à sa discrétion.

Article 14

Accords de coopération commerciale

1. Pour l'exploitation de services agréés, le transporteur aérien désigné de chaque Partie contractante peut conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité, de partage de codes, de location ou tout autre accord de coentreprise :

a) avec un ou plusieurs transporteurs aériens de l'une ou l'autre des Parties contractantes ; et

b) avec un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers, à condition que ce pays autorise ou permette des accords commerciaux comparables entre des transporteurs de l'autre Partie contractante.

2. Le ou les transporteurs aériens de fait dans le cadre de ces accords de coopération commerciale doivent disposer des autorisations adéquates et des droits de trafic correspondants, y compris ceux relatifs aux routes et aux enveloppes de capacité, et satisfaire aux critères normalement applicables à de tels accords.

3. Tous les transporteurs aériens contractuels dans le cadre de ces accords de coopération commerciale, doivent disposer des autorisations adéquates et des droits de trafic correspondants, y compris ceux relatifs aux routes, et satisfaire aux critères normalement applicables à de tels accords.

4. La capacité totale exploitée par les services aériens assurés dans le cadre de ces accords de coopération commerciale n'est décomptée que de l'enveloppe de capacité de la Partie contractante qui a désigné le transporteur aérien de fait. La capacité proposée pour ces services par le ou les transporteurs aériens contractuels n'est pas décomptée de l'enveloppe de capacité de la Partie contractante qui a désigné ce transporteur.

5. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent demander non seulement au transporteur aérien de fait, mais aussi au(x) transporteur(s) aérien(s) contractuel(s) de déposer leurs programmes à des fins d'autorisation.

6. Lors de la vente de services dans le cadre de ces accords de coopération commerciale, le transporteur aérien concerné ou son agent informe l'acquéreur, au moment de la vente, de l'identité du transporteur aérien de fait sur chaque tronçon du service et de l'identité du transporteur aérien avec lequel il conclut un contrat.

Article 15

Services d'assistance en escale

Sous réserve des lois et règlements en vigueur de chaque Partie contractante, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de pratiquer l'auto-assistance ou, à son gré, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Lorsque les lois et règlements applicables limitent ou excluent l'auto-assistance et lorsqu'il n'y a pas de concurrence effective entre les prestataires d'assistance en escale, chaque transporteur aérien désigné est traité de manière non discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance et aux services d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

Article 16

Transfert des excédents de recettes

1. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité et sur demande, au transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante le droit de convertir et de transférer vers le ou les territoires de son choix l'excédent des recettes locales tirées de la vente de services de transport aérien et des activités connexes sur le territoire de l'autre Partie contractante. Sa conversion et son transfert sont autorisés promptement, sans restriction ni imposition, au taux de change applicable aux transactions courantes et aux transferts à la date à laquelle le transporteur aérien en fait la demande initiale.

2. Chaque Partie contractante accorde au transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante le droit d'affecter tout ou partie de ses recettes réalisées sur le territoire de l'autre Partie contractante au règlement de toutes dépenses en rapport avec ses activités de transport (y compris les achats de carburant) et avec les autres activités liées au transport aérien.

3. Dans la mesure où les règlements financiers entre les Parties contractantes sont régis par un accord particulier, ledit accord s'applique.

Article 17

Tarifs

1. Les tarifs (y compris les taxes et/ou les surtaxes) à appliquer sont fixés par les transporteurs aériens désignés de chaque Partie contractante à des niveaux raisonnables, de manière indépendante, en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service, l'intérêt du consommateur et lorsque cela est jugé opportun, les tarifs pratiqués par d'autres transporteurs aériens pour tout ou partie de la route spécifiée.

2. Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes se proposent d'intervenir sur un tarif, cette intervention doit avoir pour objectif principal :

- a) l'interdiction de tarifs agressifs ou discriminatoires ;
- b) la protection du consommateur par rapport à des prix déraisonnablement élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante ;
- c) la protection des transporteurs aériens à l'égard de prix artificiellement faibles en raison de subventions publiques directes ou indirectes ; et
- d) la protection des transporteurs aériens par rapport à des prix bas, avec l'intention avérée d'éliminer la concurrence.

3. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes peuvent demander au transporteur aérien désigné de leur communiquer ses tarifs. Dans ce cas, les tarifs sont soumis aux autorités aéronautiques au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai peut être réduit dans des cas particuliers, sous réserve de l'accord desdites autorités. Si les autorités aéronautiques ayant demandé que les tarifs soient communiqués n'ont pas fait part de leur désapprobation d'un tarif présenté conformément au présent paragraphe dans un délai de trente (30) jours, le tarif est réputé approuvé.

4. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante estiment qu'un ou plusieurs tarifs proposés par le transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante ne répondent pas aux critères énoncés au paragraphe 1 du présent article, elles peuvent, sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 5 du présent Accord, demander des consultations sur ce sujet avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Le cas échéant, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de déterminer les tarifs par accord entre elles.

5. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 23 du présent Accord.

6. Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur sauf s'il est retiré par le transporteur aérien désigné concerné jusqu'à sa date limite de validité ou à l'approbation de nouveaux tarifs. Toutefois, des tarifs ne sauraient être maintenus en vigueur en vertu du présent paragraphe pendant plus de douze (12) mois suivant la date à laquelle ils auraient dû venir à expiration, sauf accord spécifique des Parties contractantes.

Article 18

Approbation des programmes d'exploitation

1. Les programmes d'exploitation du transporteur aérien désigné d'une Partie contractante sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2. Lesdits programmes d'exploitation sont communiqués trente (30) jours au moins avant la mise en exploitation et précisent, en particulier, les horaires, la fréquence des liaisons, les types d'aéronefs, leur configuration et le nombre de sièges à la disposition du public. Ce délai de trente (30) jours peut, dans certains cas, être réduit, sous réserve d'accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Toute modification apportée aux programmes d'exploitation approuvés d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante est soumise pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 19

Transit

Le fret et les bagages en transit via le territoire d'une Partie contractante sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et redevances.

Article 20

Statistiques

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ou leur font communiquer, à leur demande, par leur transporteur aérien désigné les documents statistiques qui peuvent être raisonnablement nécessaires pour examiner l'exploitation des services agréés.

Article 21

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent, notamment, conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du 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, ouvert à la signature à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991 et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et liant les deux Parties contractantes.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers, de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs relations mutuelles, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions leur sont applicables ; elles exigent que les exploitants d'aéronefs dont le siège principal d'exploitation ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et, dans le cas de la République française, que les exploitants qui sont établis sur son territoire et possèdent une licence d'exploitation conformément à la législation de l'Union européenne, ainsi que les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation inclut toute divergence notifiée par la Partie contractante concernée. Chaque Partie contractante informe à l'avance l'autre Partie contractante de son intention de notifier toute divergence concernant ces dispositions.

4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter, pour le départ ou durant le séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation, conformément à la législation en vigueur dans ce pays et, dans le cas de la République française, à la législation de l'Union européenne, conformément à l'article 7 du présent Accord. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et

pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales mais raisonnables de sûreté afin de faire face à une menace particulière.

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

6. Si une Partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante n'a pas respecté les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prévues au présent article, elle peut demander des consultations immédiates à l'autre Partie contractante. Sans préjuger des dispositions de l'article 5 du présent Accord, l'absence d'accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif de suspension des droits accordés aux Parties contractantes en vertu du présent Accord. En cas d'urgence constituée par une menace directe et exceptionnelle pour la sûreté de passagers, d'équipages ou d'aéronefs d'une Partie contractante et si l'autre Partie contractante ne s'est pas acquittée comme il convient des obligations qui découlent pour elle des paragraphes 4 et 5 du présent article, une Partie contractante peut prendre immédiatement, à titre provisoire, les mesures de protection appropriées pour parer à cette menace. Toute mesure prise conformément au présent paragraphe est suspendue dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent article en matière de sûreté.

Article 22

Consultations et modifications

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent aussi souvent que cela est jugé nécessaire, dans un esprit d'étroite coopération, afin de veiller à l'application satisfaisante des principes et des dispositions du présent Accord. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander à l'autre Partie contractante des consultations afin d'interpréter les dispositions du présent Accord ou de procéder à tout amendement ou à toute modification des dispositions du présent Accord ou de son annexe qu'elle estime souhaitable. Ces consultations peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se dérouler oralement ou par correspondance. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

3. Les amendements ou modifications du présent Accord convenus entre les Parties contractantes en vertu des dispositions du paragraphe 2 du présent article entrent en vigueur, en tant que de besoin, après confirmation par la voie diplomatique de l'accomplissement des procédures internes requises par chaque Partie contractante.

Article 23

Règlement des différends

1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent soit convenir de soumettre le différend pour décision à une personne ou à un organisme désigné d'un commun accord soit, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, le soumettre pour décision à un tribunal composé de trois arbitres. Dans ce cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre ; le troisième arbitre, qui ne doit pas être ressortissant d'une des Parties contractantes, est désigné par ces deux arbitres et exerce les fonctions de président du tribunal. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception par l'une ou l'autre d'entre elles de la demande d'arbitrage émanant de l'autre Partie contractante et transmise par la voie diplomatique ; le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la désignation des deux premiers. Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai prescrit, le président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une quelconque des Parties contractantes, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitres.

3. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent article.

4. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent article et tant qu'elle persiste à ne pas s'y conformer, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou révoquer tout droit accordé en vertu du présent Accord à la Partie contractante contrevenante.

Article 24

Adaptation aux accords multilatéraux

Le présent Accord et ses annexes sont rendus compatibles avec tout accord multilatéral liant les Parties contractantes.

Article 25

Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit et par la voie diplomatique son intention de dénoncer le présent Accord. Cette notification doit être adressée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf retrait de la dénonciation décidé d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. S'il n'en est pas accusé réception par l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quinze (15) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en a accusé réception.

Article 26

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord est enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 27

Entrée en vigueur

Chaque Partie contractante notifie à l'autre, par la voie diplomatique, l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Accord qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de la réception de la seconde notification.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

Fait à Astana le 21 juin 2016, en double exemplaire, en langues française et kazakhe, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République française :
FRANCIS ETIENNE
*Ambassadeur de France
au Kazakhstan*

Pour le Gouvernement
de la République du Kazakhstan :
ASSET ISSEKESHEV
*Ministre de l'Investissement
et du Développement*

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Route pouvant être exploitée par le transporteur aérien de la République française :

De France via deux points intermédiaires au choix de la Partie française, vers Almaty et deux autres points (1) au Kazakhstan au choix de la Partie française, et au-delà vers deux points de la Communauté d'Etats indépendants ou en Asie, au choix de la Partie française.

2. Route pouvant être exploitée par le transporteur aérien de la République du Kazakhstan :

Du Kazakhstan via deux points intermédiaires au choix de la Partie kazakhstanaise, vers Paris et deux autres points (1) en France métropolitaine au choix de la Partie kazakhstanaise, et au-delà vers deux points en Europe au choix de la Partie kazakhstanaise.

Notes :

a) Le transporteur aérien désigné de chaque Partie contractante peut, à sa convenance, sur tout ou partie de ses services :

- exploiter des vols dans un sens ou dans les deux sens ;
- omettre des escales en un ou plusieurs points des routes spécifiées ;
- modifier librement l'ordre de desserte des points des routes spécifiées (y compris la possibilité de desservir des points intermédiaires en qualité de points au-delà et vice versa, ainsi que celle d'omettre des escales dans un sens d'un service) ;
- desservir des points de co-terminalisation sur les routes spécifiées du territoire de l'autre Partie contractante ;
- achever leur service sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au-delà,

à condition que les services correspondants commencent ou prennent fin sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné le transporteur aérien.

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes peuvent modifier les points non spécifiés du tableau des routes par simple communication aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

b) Aucun des articles du présent Accord ne peut être interprété comme conférant des droits de trafic de cinquième liberté. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent convenir de l'exercice des droits de trafic de cinquième liberté.

(1) A condition que l'aéroport desservi soit ouvert au transport aérien international.

**Accord international
France – Côte d'Ivoire**

ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS (ENSEMBLE TROIS ANNEXES), SIGNÉ À ABIDJAN LE 28 AVRIL 2016

Le Gouvernement de la République française

et

Le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire,

Ci-après dénommés « les Parties contractantes » ;

Etant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ; et

Désireux de conclure un accord complétant ladite Convention afin d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1^{er}

Définitions

1. Aux fins du présent Accord, sauf dispositions contraires :

a) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et toute modification aux annexes ou à la Convention en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes ;

b) l'expression « autorités aéronautiques » désigne, pour la République française, la Direction générale de l'Aviation civile et, pour la République de Côte d'Ivoire, le ministre chargé de l'Aviation civile, ou toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions actuellement exercées par les autorités susmentionnées ou des fonctions analogues ;

c) l'expression « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée conformément à l'article 3 du présent Accord ;

d) le terme « territoire » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention ;

e) les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne, respectivement, l'article 96 de la Convention ;

f) l'expression « routes spécifiées » désigne les routes figurant au tableau des routes annexé au présent Accord ;

g) l'expression « services agréés » désigne les services aériens réguliers de transport, distinct ou combiné, de passagers, de courrier et de fret, effectués moyennant rétribution sur les routes spécifiées ;

h) le terme « tarif » désigne les prix facturés par les entreprises de transport aérien, directement ou par l'intermédiaire de leurs agents, pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions auxquelles s'appliquent ces prix, y compris la rémunération et les conditions applicables aux agences, mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions applicables au transport de courrier ;

i) l'expression « redevances d'usage » désigne la redevance imposée aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes au titre de l'utilisation d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne par des aéronefs, leurs équipages, leurs passagers ou leur cargaison ;

j) le terme « Accord » désigne le présent Accord, son ou ses annexes et toutes modifications à l'Accord ou à son ou ses annexes convenues conformément aux dispositions de l'article 21 du présent Accord.

2. La ou les annexe(s) forme(nt) partie intégrante du présent Accord. Toute référence à l'Accord porte également sur son (ses) annexe(s), sauf dispositions contraires expressément convenues.

Article 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après aux fins des services aériens internationaux, réguliers ou non, effectués par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante :

a) le droit de survoler son territoire sans atterrir ;

b) le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés au présent Accord afin d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord. Dans le cadre de l'exploitation de services agréés sur les routes spécifiées, une entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante a, outre les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article, le droit d'effectuer des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points mentionnés pour lesdites routes spécifiées afin d'embarquer et de débarquer, séparément ou ensemble, des passagers et du fret, y compris du courrier, à destination ou en provenance du territoire de la première Partie contractante.

3. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme conférant à une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, moyennant location ou rémunération, des passagers, leurs bagages ou du fret, y compris du courrier, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3

Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit et par voie diplomatique à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées.

2. Dès réception d'une désignation effectuée par l'une des Parties contractantes conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, et sur demande de l'entreprise de transport aérien désignée, présentée dans la forme et selon les modalités prescrites, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent, dans les délais les plus brefs, les autorisations d'exploitation appropriées, à condition :

- a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République française :
 - i. que l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire de la République française en vertu du Traité sur l'Union européenne et du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et possède une licence d'exploitation valide conformément au droit de l'Union européenne ; et
 - ii. que le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et assuré par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que les autorités aéronautiques compétentes soient clairement identifiées dans la désignation ; et
 - iii. que l'entreprise de transport aérien soit détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces Etats, et soit soumise à un contrôle effectif de ces Etats et/ou des ressortissants de ces Etats.
- b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République de Côte d'Ivoire :
 - i. que l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire et autorisée selon la législation en vigueur au sein de l'Union économique et monétaire ouest africaine et possède un Permis d'exploitation aérienne (PEA) valable d'un Etat membre de l'Union économique et monétaire ouest africaine ; et
 - ii. que l'Etat membre de l'Union économique et monétaire ouest-africaine responsable de la délivrance de son Permis d'exploitation aérienne exerce et assure un contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise de transport aérien et que les autorités aéronautiques compétentes soient clairement identifiées dans la désignation ; et
 - iii. que l'entreprise de transport aérien soit détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République de Côte d'Ivoire, les Etats membres de l'Union économique et monétaire ouest africaine et/ou des ressortissants de ces Etats et soit soumise à un contrôle effectif de la République de Côte d'Ivoire, des Etats membres de l'Union économique et monétaire ouest africaine et/ou des ressortissants de ces Etats.
- c) que l'entreprise de transport aérien désignée soit à même de satisfaire aux conditions prescrites au titre des lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de transport aérien international par la Partie contractante qui examine la ou les demandes conformément aux dispositions de la Convention ; et
- d) que les normes énoncées aux articles 9 et 10 soient appliquées et mises en œuvre.

3. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, sous réserve de respecter les dispositions du présent Accord.

Article 4

Révocation ou suspension d'une autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent Accord à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires lorsque :

- a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République française :
 - i. l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la République française en vertu du Traité sur l'Union européenne et du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation valide conformément au droit de l'Union européenne ; ou
 - ii. le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou assuré par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou les autorités aéronautiques compétentes ne sont pas clairement identifiées dans la désignation ; ou
 - iii. l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des

ressortissants de ces Etats, ou n'est pas soumise à tout moment à un contrôle effectif de ces Etats et/ou des ressortissants de ces Etats.

En exerçant son droit dans le cadre du présent paragraphe, la République de Côte d'Ivoire n'exerce aucune discrimination basée sur la nationalité entre les entreprises de transport aérien communautaires.

b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République de Côte d'Ivoire :

- i. l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire ou n'est pas autorisée selon la législation en vigueur au sein de l'Union économique et monétaire ouest africaine et ne possède pas un Permis d'exploitation aérienne (PEA) valable d'un Etat membre de l'Union économique et monétaire ouest africaine ; ou
- ii. L'Etat membre de l'Union économique et monétaire ouest africaine responsable de la délivrance du Permis d'exploitation aérienne n'exerce pas et n'assure pas un contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise de transport aérien ; ou
- iii. l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République de Côte d'Ivoire, des Etats membres de l'Union économique et monétaire ouest africaine et/ou des ressortissants ces Etats, ou n'est pas soumise à tout moment à un contrôle effectif de la République de Côte d'Ivoire, des Etats membres de l'Union économique et monétaire ouest africaine et/ou des ressortissants de ces Etats.

c) lorsque cette entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois ou règlements normalement et uniformément appliqués à l'exploitation de transports aériens internationaux par la Partie contractante qui accorde ces droits ; ou

d) dans tous les cas où les normes énoncées au présent Accord, en particulier aux articles 9 et 10, ne sont pas appliquées et mises en œuvre.

2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements ou aux dispositions du présent Accord, ce droit n'est exercé qu'après des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent se tenir dans les trente (30) jours suivants la date de leur demande par l'une des Parties contractantes, sauf accord contraire entre les deux Parties contractantes.

Article 5

Principes régissant l'exploitation des services agréés

Chaque Partie contractante fait en sorte que les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services agréés régis par le présent Accord. Chaque Partie contractante s'assure que son entreprise ou ses entreprises de transport aérien désignée(s) exploite(nt) dans des conditions qui permettent de respecter ce principe et prend des mesures pour en assurer le respect en tant que de besoin.

2. Les services agréés offerts par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs doivent être en rapport étroit avec la demande de transport de la clientèle et doivent avoir pour objectif primordial d'offrir, avec un coefficient de remplissage raisonnable compatible avec les tarifs conformes aux dispositions de l'article 17 du présent Accord, une capacité appropriée pour faire face aux besoins courants et raisonnablement attendus de transport de passagers, de fret et de courrier, afin de favoriser le développement harmonieux des services aériens entre les territoires des Parties contractantes.

Article 6

Concurrence loyale

1. Les Parties contractantes reconnaissent que leur objectif commun est de disposer d'un environnement concurrentiel et loyal et de possibilités équitables et égales pour permettre aux transporteurs aériens des deux Parties contractantes de se concurrencer dans l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées.

2. Les Parties contractantes affirment qu'une concurrence libre, loyale et juste, est importante pour promouvoir les flux de trafic entre les deux pays amis.

3. Les Parties contractantes reconnaissent que les discriminations et les pratiques déloyales peuvent fausser la concurrence et être préjudiciables à un environnement concurrentiel et équitable pour les transporteurs aériens conformément au présent Accord.

4. Les Parties contractantes reconnaissent que leurs transporteurs aériens respectifs ne se livrent pas à des pratiques susceptibles d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance de leur territoire, et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence.

5. Les Parties contractantes notent que l'existence d'un droit de la concurrence complet ainsi que le respect total et réel de leur droit national de la concurrence est important pour la fourniture efficace de services de transport aérien.

6. Chaque Partie contractante élimine toutes formes de discrimination ou de pratiques déloyales qui porteraient atteinte à la possibilité, pour les transporteurs aériens de l'autre Partie contractante, de se livrer une concurrence loyale et équitable pour la fourniture de services de transport aérien.

7. Aucune Partie contractante n'accorde ni n'autorise de subventions ni d'aides publiques à ses transporteurs aériens si celles-ci sont susceptibles de fausser, de façon injustifiée, la concurrence loyale et équitable en matière de prestation de transports aériens pour les transporteurs de l'autre Partie contractante. Lorsqu'une Partie contractante accorde des subventions ou des aides publiques, elle doit garantir la transparence de ces mesures par les moyens appropriés.

8. Chaque Partie contractante peut, à la demande de l'autre Partie contractante, fournir à cette dernière, dans des délais raisonnables, des rapports financiers concernant les entités relevant de la juridiction de la première Partie contractante et toute autre information pouvant raisonnablement être demandée par l'autre Partie contractante pour assurer le respect des dispositions du présent article. La fourniture de telles informations peut faire l'objet d'un traitement confidentiel de la part de la Partie contractante qui demande accès à ces informations.

9. Si l'une des Parties contractantes estime que les conditions en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante sont préjudiciables à un environnement concurrentiel et loyal et à l'exploitation de services aériens par ses transporteurs aériens conformément au présent Accord et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre Partie contractante. En outre, l'une des Parties contractantes peut demander des consultations sur ce sujet avec l'autre Partie contractante afin de résoudre le problème. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Dans l'intervalle, les Parties contractantes échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des Parties contractantes.

10. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre le problème par le biais de consultations dans un délai de soixante (60) jours à compter du début des consultations ou si les consultations ne commencent pas dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande concernant une violation alléguée des principes susmentionnés, la Partie contractante qui a demandé les consultations a le droit de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent Accord au(x) transporteur(s) aérien(s) de l'autre Partie contractante en refusant, retirant, révoquant ou suspendant l'autorisation d'exploitation, ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires ou d'imposer des droits. Toute mesure prise en vertu du présent paragraphe doit être appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire par son champ et sa durée.

Article 7

Application des lois et règlements

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs durant leur séjour sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante et sont appliqués à ces aéronefs à l'entrée sur le territoire, à la sortie du territoire ou pendant le séjour sur le territoire de la première Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire de passagers, de bagages, d'équipages et de fret à bord d'aéronefs sont respectés par lesdits passagers, bagages, équipages et fret de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, ou en leur nom, lors de l'entrée sur le territoire ou de la sortie du territoire d'une Partie contractante.

3. Les lois et règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont les mêmes que ceux qui s'appliquent aux aéronefs nationaux qui assurent des services aériens internationaux analogues, ainsi qu'aux passagers, aux bagages, aux équipages, au fret et au courrier transportés par ces aéronefs.

Article 8

Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences

1. La validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements d'une Partie contractante, y compris, en ce qui concerne la République française, la législation et la réglementation de l'Union européenne, et en ce qui concerne la République de Côte d'Ivoire, la législation et la réglementation de l'Union économique et monétaire ouest africaine, est reconnue par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées, sous réserve que les critères de délivrance ou de validation desdits certificats, brevets ou licences soient au moins égaux aux normes qui peuvent être instituées en application de la Convention.

2. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, aux fins du survol de son propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 9

Sécurité de l'aviation

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante ne requiert pas ou n'applique pas effectivement, dans le domaine mentionné au paragraphe 1, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales instituées au moment considéré en application de la Convention, elle informe l'autre Partie contractante de ces constatations et l'autre Partie contractante adopte des mesures correctives en conséquence. Si l'autre Partie contractante ne prend pas des mesures dans un délai raisonnable et, en tout cas, dans les quinze (15) jours ou dans un délai plus long éventuellement arrêté d'un commun accord, il y a lieu d'appliquer l'article 4 du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations énoncées par l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité ou loué par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire d'une autre Partie contractante peut, pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, être soumis par les représentants habilités de l'autre Partie contractante à un examen à bord ou à l'extérieur de l'aéronef afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (examen dénommé « inspection au sol » dans la suite du présent article), pour autant que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable.

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

a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention, ou

b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité en vigueur au moment considéré conformément à la Convention,

la Partie contractante qui effectue l'inspection est, pour l'application de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les critères suivant lesquels les certificats ou les licences relatifs à cet aéronef, à son exploitant ou à son équipage ont été délivrés ou validés ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention.

5. En cas de refus d'accès à un aéronef exploité par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante aux fins de son inspection au sol conformément au paragraphe 3 ci-dessus, l'autre Partie contractante a toute latitude d'en déduire qu'il existe des motifs sérieux du type de ceux mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus et d'en tirer les conclusions mentionnées au même paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation accordée à une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante si, à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, de consultations ou de toute autre forme de dialogue, elle conclut à la nécessité d'agir immédiatement pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien.

7. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus est suspendue dès que les faits qui l'ont motivée ont cessé d'exister.

8. Si la République française a désigné une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre Etat membre de l'Union européenne, les droits de la République de Côte d'Ivoire au titre du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'application ou à la mise en œuvre de critères de sécurité par cet Etat membre de l'Union européenne et à l'autorisation d'exploitation de cette entreprise de transport aérien.

9. Si la République de Côte d'Ivoire a désigné une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre Etat membre de l'Union économique et monétaire ouest-africaine, les droits de la République française au titre du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'application ou à la mise en œuvre de critères de sécurité par cet Etat membre de l'Union économique et monétaire ouest-africaine et à l'autorisation d'exploitation de cette entreprise de transport aérien.

Article 10

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de garantir la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite forme partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent, notamment, conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du 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, ouvert à la signature à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991 et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et liant les deux Parties contractantes.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers, de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs relations mutuelles, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions leur sont applicables ; elles exigent que les exploitants d'aéronefs dont le siège principal d'exploitation ou la résidence permanente est situé sur leur territoire et, dans le cas de la République française, que les exploitants qui sont établis sur son territoire et possèdent une licence d'exploitation conformément au droit de l'Union européenne, ainsi que les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation inclut toute divergence notifiée par la Partie contractante concernée. Chaque Partie contractante informe à l'avance l'autre Partie contractante de son intention de notifier toute divergence concernant ces dispositions.

4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter, pour le départ ou durant le séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation, conformément à la législation en vigueur dans ce pays, conformément à l'article 6 du présent Accord. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales mais raisonnables de sûreté afin de faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de passagers, d'équipages, d'aéronefs, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace.

6. Si une Partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante n'a pas respecté les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prévues au présent article, elle peut demander des consultations immédiates à l'autre Partie contractante. Sans préjudice des dispositions de l'article 4 du présent Accord, l'absence d'accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif de suspension des droits accordés aux Parties contractantes en vertu du présent Accord. En cas d'urgence constituée par une menace directe et exceptionnelle pour la sûreté de passagers, d'équipages ou d'aéronefs d'une Partie contractante et si l'autre Partie contractante ne s'est pas acquittée comme il convient des obligations qui découlent pour elle des paragraphes 4 et 5 du présent article, une Partie contractante peut prendre immédiatement, à titre provisoire, les mesures de protection appropriées pour parer à cette menace. Toute mesure prise conformément au présent paragraphe est suspendue dès que l'autre Partie contractante se conforme aux dispositions du présent article en matière de sûreté.

Article 11

Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être perçues par les autorités ou organismes compétents d'une Partie contractante auprès de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et des installations de sécurité, de sûreté, de navigation aérienne et autres qui relèvent de leur autorité doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires et faire l'objet d'une répartition équitable entre les catégories d'usagers. Elles ne doivent pas être plus élevées que celles qui sont perçues au titre de l'utilisation desdits services et installations par une autre entreprise de transport aérien qui exploite des services similaires ou analogues.

2. Ces redevances peuvent refléter, sans toutefois excéder, une part équitable du coût total supporté pour la mise à disposition des installations et services aéroportuaires ainsi que des services et installations de sécurité, de sûreté et de navigation aérienne. Les installations et services pour lesquels des redevances sont perçues sont fournis sur une base efficace et économique. Les autorités ou organismes compétents de chaque Partie contractante notifient à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante tout projet de modification significative de ces redevances ; cette notification doit intervenir dans un délai raisonnable précédant l'entrée en vigueur de ladite modification. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations, en cas d'augmentation des redevances.

Article 12

Droits de douane et taxes

1. A l'entrée sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs exploités aux fins de services aériens internationaux par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, fournitures techniques consommables, pièces détachées, y compris les moteurs, et provisions de bord (y compris mais de manière non limitative la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et autres produits destinés à la vente aux passagers ou à leur consommation en quantités limitées pendant le vol), leurs équipements et les autres produits destinés à être utilisés ou utilisés uniquement en rapport avec l'exploitation ou l'entretien des aéronefs exploitant un service aérien international sont, à titre temporaire, en attente de leur réexportation et sur la base de la réciprocité, admis en exemption de tous droits de douane, restrictions à l'importation, impôts réels, taxes sur le capital, droits d'inspection, droits d'accise et droits ou

redevances analogues perçus par les autorités nationales ou locales, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord de l'aéronef.

2. Sont également exemptés, sur la base de la réciprocité, des impôts, droits, frais d'inspection et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût des services rendus :

a) les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie contractante et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord des aéronefs au départ de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux, même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle elles sont embarquées ;

b) les équipements normaux et les pièces détachées, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance, de réparation et d'approvisionnement d'un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux ;

c) les carburants, lubrifiants et fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle ils sont embarqués ;

d) les imprimés et documents publicitaires promotionnels, y compris mais non uniquement les horaires, brochures et imprimés, introduits sur le territoire d'une Partie contractante et destinés à être distribués gratuitement à bord des aéronefs par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et fournitures mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante ont conclu avec une autre entreprise de transport aérien bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie contractante des contrats en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des produits mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

5. En application de la réglementation européenne en la matière, aucune disposition du présent Accord n'empêche la République française d'imposer, de manière non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de la République de Côte d'Ivoire qui exploite une liaison entre un point situé sur le territoire de la République française et un autre point situé sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de l'Union européenne.

6. Aucune disposition du présent Accord n'empêche la République de la Côte d'Ivoire d'imposer, de manière non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de la République française qui exploite une liaison entre un point situé sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire et un autre point situé sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire ou d'un autre Etat membre de l'Union économique et monétaire ouest-africaine.

Article 13

Activités commerciales

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante ont le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante leur personnel de gestion, d'exploitation, leur personnel commercial et tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens.

3. Chaque Partie contractante accorde au personnel nécessaire de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, l'autorisation d'accéder, sur son territoire, à l'aéroport et aux zones en rapport avec l'exploitation des aéronefs, les équipages, les passagers et le fret d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante.

4. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité, à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante le droit de faire entrer et séjourner sur son territoire, pendant de brèves périodes n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours, le personnel supplémentaire requis par cette entreprise ou ces entreprises de transport aérien désignée(s) de cette autre Partie contractante pour ses ou leurs activités.

5. Les Parties contractantes s'assurent que les passagers, quelle que soit leur nationalité, puissent acheter des billets auprès de l'entreprise de transport aérien de leur choix, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible acceptée par cette entreprise de transport aérien. Ces principes s'appliquent également au transport de fret.

6. Sur la base de la réciprocité, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante ont, sur le territoire de l'autre Partie contractante, le droit de procéder, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible, à la vente de billets de transport aérien de passagers et de fret, dans leurs propres

bureaux comme par l'intermédiaire des agents accrédités de leur choix. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante ont le droit d'ouvrir et de conserver, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des comptes bancaires nominatifs dans la monnaie de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou en toute devise librement convertible, à leur discrétion.

Article 14

Accords de coopération commerciale

1. Pour l'exploitation des services agréés, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante peuvent conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité, de partage de codes, de location ou tout autre accord de coentreprise :

- a) avec une ou plusieurs entreprise(s) de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties contractantes ; et
- b) avec une ou plusieurs entreprise(s) de transport aérien d'un pays tiers.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien de fait, dans le cadre de ces accords de coopération commerciale, doivent disposer des autorisations adéquates et des droits de trafic correspondants, y compris ceux relatifs aux routes et aux enveloppes de capacité, et satisfaire aux critères normalement applicables à de tels accords.

3. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien contractuelles, dans le cadre de ces accords de coopération commerciale, doivent disposer des autorisations adéquates et des droits de trafic correspondants, y compris ceux relatifs aux routes, et satisfaire aux critères normalement applicables à de tels accords.

4. La capacité totale représentée par les services aériens assurés dans le cadre de ces accords de coopération commerciale n'est décomptée que de l'enveloppe de capacité de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de fait. La capacité représentée par les services aériens proposés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien contractuelles dans le cadre de ces accords de coopération commerciale n'est pas décomptée de l'enveloppe de capacité de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien contractuelle.

5. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent demander non seulement à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de fait, mais aussi à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien contractuelles de déposer leurs programmes à des fins d'autorisation.

6. En procédant à la vente de services dans le cadre de ces accords de coopération commerciale, l'entreprise de transport aérien concernée ou son agent informent l'acquéreur au moment de la vente de l'identité de l'entreprise de transport aérien de fait sur chaque tronçon du service et de l'identité de l'entreprise de transport aérien avec laquelle il conclut un contrat.

Article 15

Transfert des excédents de recettes

1. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité et sur demande, à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante le droit de convertir et de transférer vers le ou les territoires de leur choix l'excédent des recettes locales tirées de la vente de services de transport aérien et des activités connexes sur le territoire de l'autre Partie contractante. La conversion et le transfert sont autorisés promptement, sans restriction ni imposition, au taux de change applicable aux transactions courantes et aux transferts à la date à laquelle l'entreprise de transport aérien désignée en fait la demande initiale.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante le droit d'affecter tout ou partie de leurs recettes réalisées sur le territoire de l'autre Partie contractante au règlement de toutes dépenses en rapport avec leurs activités de transport (y compris les achats de carburant) et avec les autres activités liées au transport aérien.

3. Dans la mesure où les règlements financiers entre les Parties contractantes sont régis par un accord particulier, ledit accord s'applique.

Article 16

Services d'assistance en escale

Sous réserve des lois et règlements en vigueur dans chaque Partie contractante, chaque entreprise de transport aérien a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de pratiquer l'auto-assistance ou, à son gré, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Lorsque les lois et règlements applicables limitent ou excluent l'auto-assistance et lorsqu'il n'y a pas de concurrence effective entre les prestataires d'assistance en escale, chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée de manière non-discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance et aux services d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

Article 17

Tarifs

1. Les tarifs (y compris les taxes et/ou les surtaxes) à appliquer par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont fixés à des niveaux raisonnables, librement et de manière indépendante, en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, les caractéristiques du service et un bénéfice raisonnable.

2. Chaque Partie contractante peut demander la notification à ses autorités aéronautiques ou l'enregistrement auprès de celles-ci des tarifs que les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante entendent appliquer au départ ou à destination de son territoire. La notification ou l'enregistrement, par les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes, peuvent être requis au plus tard trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans certains cas, la notification ou l'enregistrement peuvent être autorisés dans des délais plus courts que ceux normalement prévus.

3. Sans préjudice des lois en matière de concurrence et de protection du consommateur en vigueur dans chaque Partie contractante, l'intervention des Parties contractantes se limite :

a) à la protection du consommateur par rapport à des prix déraisonnablement élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante ;

b) à la protection des entreprises de transport aérien par rapport à des prix artificiellement faibles en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes ;

c) à la protection des entreprises de transport aérien par rapport à des prix artificiellement bas, avec l'intention avérée d'éliminer la concurrence.

4. Lorsque les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes estiment qu'un tarif ne répond pas aux critères définis au paragraphe 1 et/ou relève des catégories visées au paragraphe 3 a), 3 b) et/ou 3 c), elles envoient une notification motivée de leur désapprobation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ainsi qu'à l'entreprise de transport aérien concernée aussi tôt que possible et, en tout état de cause, au plus tard trente (30) jours après la date de notification ou d'enregistrement du tarif en question. En outre, elles peuvent demander des consultations à ce sujet avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Les tarifs sont considérés comme approuvés, sauf si les autorités aéronautiques des deux Parties sont convenues de les désapprouver par écrit.

Article 18

Approbation des programmes d'exploitation

1. Les programmes d'exploitation de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2. Lesdits programmes d'exploitation sont communiqués trente (30) jours au moins avant la mise en exploitation et précisent, en particulier, les horaires, la fréquence des services, les types d'aéronefs, leur configuration et le nombre de sièges à la disposition du public. Ce délai de trente (30) jours peut, dans certains cas, être réduit, sous réserve d'accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Toute modification apportée aux programmes d'exploitation approuvés d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante est soumise pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 19

Transit

1. Les passagers et le fret en transit via le territoire d'une Partie contractante sont soumis à des contrôles simplifiés.

2. Le fret et les bagages en transit via le territoire d'une Partie contractante sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et redevances.

Article 20

Statistiques

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ou leur font communiquer, à leur demande, par leur(s) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) les documents statistiques qui peuvent être raisonnablement nécessaires pour examiner l'exploitation des services agréés.

Article 21

Consultations et modifications

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent aussi souvent que cela est jugé nécessaire, dans un esprit d'étroite coopération, afin de veiller à l'application satisfaisante des principes et des dispositions du présent Accord. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander à l'autre Partie contractante des consultations afin d'interpréter les dispositions du présent Accord ou de procéder à tout amendement ou toute modification des dispositions du présent Accord ou de son annexe qu'elle estime souhaitable. Ces consultations peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se dérouler oralement ou par correspondance. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

3. Les amendements ou modifications du présent Accord convenus entre les Parties contractantes en vertu des dispositions du paragraphe 2 du présent article entrent en vigueur après confirmation par la voie diplomatique de l'accomplissement des procédures internes requises par chaque Partie Contractante.

Article 22

Règlement des différends

1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes entre les autorités aéronautiques, conformément aux dispositions de l'article 21 du présent Accord.

2. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à un accord, le règlement du différend peut être recherché par voie de consultations diplomatiques. Ces consultations commencent dans un délai maximum de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article, elles peuvent soit convenir de soumettre le différend pour décision à une personne ou à un organisme désigné d'un commun accord soit, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, de le soumettre pour décision à un tribunal composé de trois arbitres. Dans ce cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre ; le troisième arbitre, qui ne doit pas être ressortissant d'une des Parties contractantes, est désigné par ces deux arbitres et exerce les fonctions de président du tribunal. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception par l'une ou l'autre d'entre elles de la demande d'arbitrage émanant de l'autre Partie contractante et transmise par la voie diplomatique ; le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la désignation des deux premiers. Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai prescrit, le président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une quelconque des Parties contractantes, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitres.

4. Le tribunal d'arbitrage fixe librement ses règles de procédure. Les frais des arbitres nationaux sont à la charge des Parties contractantes qui l'ont désigné. Toutes les autres dépenses du tribunal d'arbitrage sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.

5. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article.

6. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article et tant qu'elle persiste à ne pas s'y conformer, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou abroger tout droit ou privilège accordé en vertu du présent Accord.

Article 23

Accords multilatéraux

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties contractantes deviennent liées par un accord multilatéral traitant de questions régies par le présent Accord, les dispositions dudit accord prévalent. Les deux Parties contractantes peuvent procéder à des consultations conformément à l'article 21 du présent Accord en vue d'établir dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de cet accord multilatéral et s'il convient de réviser le présent Accord pour tenir compte de cet accord multilatéral.

Article 24

Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit et par la voie diplomatique son intention de dénoncer le présent Accord. Cette notification doit être adressée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf retrait de la dénonciation décidé d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. S'il n'en est pas accusé réception par l'autre Partie contractante, la notification est réputée

avoir été reçue quinze (15) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en a accusé réception.

Article 25

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale par les Parties contractantes.

Article 26

Entrée en vigueur

Le présent Accord remplace l'Accord relatif au transport aérien signé à Abidjan le 19 octobre 1962 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire.

Chaque Partie contractante notifiera à l'autre, par la voie diplomatique, l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Accord qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de la réception de la seconde notification.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

Fait à Abidjan, le 28 avril 2016, en deux originaux, chacun en langue française.

Pour le Gouvernement
de la République française :
MATTHIAS FEKL
*Secrétaire d'Etat
chargé du Commerce extérieur,
de la Promotion du tourisme
et des Français de l'étranger*

Pour le Gouvernement
de la République de Côte d'Ivoire :
GAOUSSOU TOURE
Ministre des Transports

ANNEXES

ANNEXE A

TABLEAU DES ROUTES

1. Route pouvant être exploitée par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la République française :

POINTS DE DÉPART	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS D'ARRIVÉE	POINTS AU-DELÀ
Tout/tous point(s) en France	Tout/tous point(s)	Tout/tous point(s) en Côte d'Ivoire	Tout/tous point(s)

2. Route pouvant être exploitée par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la République de Côte d'Ivoire :

POINTS DE DÉPART	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS D'ARRIVÉE	POINTS AU-DELÀ
Tout/tous point(s) en Côte d'Ivoire	Tout/tous point(s)	Tout/tous point(s) en France	Tout/tous point(s)

Notes :

a) Les entreprises de transport aérien désignée(s) de chaque Partie à leur convenance, sur tout ou partie de leurs services :

- exploiter des vols dans un sens ou dans les deux sens ;
- omettre des escales en un ou plusieurs points de routes spécifiées ;
- modifier l'ordre de desserte des points des routes spécifiées (y compris la possibilité de desservir des points intermédiaires en qualité de points au-delà et vice versa, ainsi que celle d'omettre des escales dans un sens d'un sens de service) ;
- achever leur service sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au-delà,

à condition que les services correspondants commencent ou prennent fin sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

b) L'exercice de droits de trafic par un ou plusieurs entreprises de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante entre les points intermédiaires ou des points au-delà situés dans un pays tiers et le territoire de l'autre Partie contractante est subordonné à un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

c) Sur tout segment des routes ci-dessus, une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes peut, en tout point, redistribuer le trafic sans restriction quant au type ou au nombre d'aéronefs. Cette faculté est ouverte pour autant que le transport au-delà de ce point constitue une exploitation secondaire par rapport au service principal sur la route spécifiée.

ANNEXE B

ETATS MEMBRES DE L'UNION EUROPEENNE

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE
LE ROYAUME DE BELGIQUE
LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE
LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE
LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE
LE ROYAUME DE DANEMARK
LE ROYAUME D'ESPAGNE
LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE
LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE
LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE
LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE
LA RÉPUBLIQUE D'IRLANDE
LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE
LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE
LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE
LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
LA RÉPUBLIQUE DE MALTE
LE ROYAUME DES PAYS-BAS
LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE
LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE
LA RÉPUBLIQUE DE ROUMANIE
LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD
LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE
LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE
LE ROYAUME DE SUÈDE
LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

ETATS MEMBRES DE L'ASSOCIATION EUROPEENNE DE LIBRE-ECHANGE

LA RÉPUBLIQUE D'ISLANDE
LA PRINCIPAUTÉ DU LIECHTENSTEIN
LE ROYAUME DE NORVÈGE
LA CONFÉDÉRATION SUISSE

ANNEXE C

ETATS MEMBRES DE L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE

LA RÉPUBLIQUE DU BÉNIN
LA RÉPUBLIQUE DU BURKINA FASO
LA RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE
LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE-BISSAU
LA RÉPUBLIQUE DU MALI
LA RÉPUBLIQUE DU NIGER
LA RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL
LA RÉPUBLIQUE DU TOGO