

N° 333

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

Annexe au procès-verbal de la séance du 14 mai 2008

PROJET DE LOI

autorisant l'approbation de l'accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la Mongolie,

PRÉSENTÉ

au nom de M. François FILLON,

Premier ministre

Par M. Bernard KOUCHNER,

ministre des affaires étrangères et européennes

(Renvoyé 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.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Si la France dispose d'accords aériens avec les deux pays frontaliers de la Mongolie, à savoir la Chine (signé le 1^{er} janvier 1966 et qui permet notamment l'exploitation de lignes aériennes entre Paris et Pékin survolant une partie du territoire mongol) et la Russie (signé le 2 juillet 2001), pays depuis lesquels, des correspondances aériennes sont possibles vers Oulan-Bator, elle n'en dispose pas avec la Mongolie.

Certaines routes aériennes desservant l'extrême est de l'Asie depuis l'Europe (Japon, Corée du Sud, Chine) empruntent des couloirs aériens survolant la Sibérie russe puis la Mongolie. En cas de problème lié au survol de ce pays ou en cas de problème technique nécessitant l'atterrissage d'aéronefs français sur le territoire mongol, l'existence d'un accord aérien bilatéral prend tout son sens.

Il n'existe, à ce jour, aucun service aérien international régulier exploité entre la France et la Mongolie. Cependant, le développement touristique et économique de la Mongolie devrait permettre à terme d'envisager l'existence de liaisons aériennes économiquement viables entre la France et la Mongolie. En Europe, l'Allemagne possède déjà une liaison aérienne vers ce pays au départ de Berlin, héritage du bloc soviétique et d'une ancienne liaison Oulan-Bator - Moscou - Berlin Est.

Les raisons développées ci-dessus ont justifié la signature le 22 février 2007 de ce nouvel accord aérien.

Cet accord comprend vingt-trois articles conformes aux standards de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et aux dispositions de la « Convention de Chicago ».

L'article 2 octroie à chaque partie contractante les « libertés de l'air » consacrées en droit international suivantes : le droit de survol, le droit d'escale et de transit, le droit de débarquer et d'embarquer des passagers.

L'article 3 prévoit la multi-désignation des transporteurs aériens pour chaque Partie contractante c'est-à-dire la possibilité de désigner

plusieurs transporteurs aériens (sans limitation de nombre) pour chaque Partie. Par ailleurs, cet article intègre une nouvelle clause de désignation des transporteurs aériens qui permet à la France de désigner des compagnies aériennes françaises mais aussi des compagnies communautaires établies en France. Ce point est conforme au règlement (CE) 847/2004 du 29 avril 2004 et à la notion communautaire de « droit d'établissement ». Il est complété par l'article 4 pour ce qui concerne la révocation ou la suspension des transporteurs aériens.

L'article 5 assure une exploitation juste et loyale des services aériens pour l'ensemble des transporteurs de chaque partie contractante.

L'article 7 présente des clauses tarifaires dites « modernes » qui excluent de facto les clauses d'entente tarifaire, clauses qui étaient communes aux accords signés dans les années soixante mais devenues non conformes au droit communautaire de la concurrence.

L'article 9 définit les conditions d'application des droits de douane et taxes, incontournable pour une activité dont l'objet est international.

Les articles 10 et 11 incluent, respectivement, les dispositions les plus récentes relatives à la sûreté et à la sécurité des vols.

Les articles 6 (approbation des programmes) et 12 (statistiques) permettent d'échanger les informations nécessaires au fonctionnement des administrations compétentes dans le domaine de l'aviation civile et de disposer des informations relatives à l'autre partie contractante lors de la tenue de consultations aéronautiques.

Les articles 13 à 15 définissent les conditions d'exploitations fiscales et commerciales des transporteurs aériens désignés opérant dans le pays de l'autre Partie contractante.

Les consultations aéronautiques, telles que définies dans l'article 17, permettent aux autorités aéronautiques des deux pays de se rencontrer à intervalles réguliers et de faire évoluer l'application de l'accord aérien, notamment en ce qui concerne les conditions d'exploitation commerciales des routes aériennes.

Les conditions dans lesquelles peuvent se régler d'éventuels différends sont fixées par l'article 18, dans un premier temps par des négociations directes puis, dans un second temps, par le recours à un tribunal d'arbitrage.

Les articles 20 à 23 reprennent les éléments habituels du droit des traités relatifs à l'entrée en vigueur, au réexamen et à la dénonciation d'un accord international.

L'annexe, qui fait partie intégrante du présent accord aux termes de l'article 1er, définit le tableau des routes permettant aux transporteurs aériens désignés de desservir des points intermédiaires et des points au-delà de la route aérienne entre la France et la Mongolie. Compte tenu de l'hypothèse de communication de collectivités d'outre-mer telle que la Polynésie française et de la Nouvelle-Calédonie au titre de ces points « au-delà » ou « intermédiaires », il devra être procédé, selon leurs statuts respectifs, à l'association aux négociations et à la consultations de ces territoires français d'outre-mer, préalablement à leur communication comme points de tableau de route.

Cet accord offre ainsi des conditions modernisées pour permettre aux futurs transporteurs aériens désignés par les deux parties d'exploiter des services aériens entre les deux pays. Il apporte un cadre juridique stable pour d'éventuelles futures dessertes aériennes.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord relatif aux transports aériens entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la Mongolie, qui comportant des dispositions de nature législative, est soumis au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et européennes,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

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

Article unique

Est autorisée l'approbation de l'accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la Mongolie (ensemble une annexe), signé à Paris le 22 février 2007, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 14 mai 2008

Signé : FRANÇOIS FILLON

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères et européennes,

Signé : BERNARD KOUCHNER

A C C O R D

relatif aux transports aériens

entre le Gouvernement de la République française

et le Gouvernement de la Mongolie

(ensemble une annexe),

signé à Paris le 22 février 2007

A C C O R D
relatif aux transports aériens
entre le Gouvernement de la République française
et le Gouvernement de la Mongolie
(ensemble une annexe),

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la Mongolie (désignés ci-après 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 complémentaire de ladite Convention en vue de l'établissement de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà de ceux-ci ;

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

Définitions

Pour l'application du présent Accord, et à moins que le contexte n'appelle un sens différent, le terme :

a) « Convention » signifie la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend :

i) tout amendement à cette Convention qui est entré en vigueur en application de son article 94 (*a*) et a été ratifié par les deux Parties contractantes ; et

ii) toute Annexe ou tout amendement à une Annexe adopté conformément à l'article 90 de cette Convention, dans la mesure où cette Annexe ou cet amendement a, à n'importe quel moment, pris effet à l'égard des deux Parties contractantes ;

b) « Autorités aéronautiques » signifie, en ce qui concerne la République française, la Direction générale de l'aviation civile et, en ce qui concerne la Mongolie, le Ministère des routes, des transports et du tourisme et, pour l'application de l'article 7 du présent Accord, l'Autorité de l'aviation civile, ou, dans l'un et l'autre cas, toute personne physique ou morale habilitée à exercer les fonctions actuellement de la compétence des autorités susmentionnées ou des fonctions analogues ;

c) « entreprise de transport aérien désignée » signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord ;

d) « territoire » s'entend tel qu'il est défini à l'article 2 de la Convention ;

e) « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien », « escale non commerciale » ont les significations qui leur sont respectivement assignées par l'article 96 de la Convention ;

f) « Accord » désigne le présent Accord, y compris l'Annexe jointe ainsi que les amendements apportés à cet accord ou à son Annexe ;

g) « redevances d'usage » signifie une redevance imposée aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes autorisées pour l'utilisation d'installations ou la fourniture de services aéroportuaires ou de navigation aérienne, y compris les installations et services connexes, au profit des appareils, de leurs équipages, des passagers et des marchandises ;

h) « routes spécifiées » signifie les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord ;

i) « services agréés » signifie les services aériens exploités sur les routes spécifiées ;

j) « tarif » signifie :

i) le prix à payer à une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers et de leurs bagages dans le cadre de services aériens ainsi que les taxes applicables aux services en relation avec de tels services aériens ;

ii) le prix à payer à une entreprise de transport aérien pour le transport de marchandises (à l'exclusion du courrier) dans le cadre de services aériens ;

iii) les conditions régissant la disponibilité et l'application desdits tarifs aux passagers ou aux marchandises, y compris les bénéfices associés ;

iv) la commission payée par une entreprise de transport aérien à un agent, en relation avec la vente de titres de transport aérien ou la fourniture d'informations relatives au transport aérien par cet agent.

Article 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants en ce qui concerne ses services aériens internationaux :

a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;

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

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord en vue de l'établissement et de l'accomplissement de services aériens internationaux sur les routes spécifiées figurant dans la Section appropriée du Tableau des Routes annexé au présent Accord. Pour l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, la ou les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes jouissent, outre des droits spécifiés au paragraphe (1) du présent article, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points indiqués pour cette route spécifiée dans le Tableau des Routes de cet accord afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises, y compris du courrier, sur des services mixtes ou des services tout cargo.

3. Aucune disposition du paragraphe (2) du présent article ne peut être interprétée comme conférant à une ou aux entreprises de transport aérien d'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et leurs bagages, des marchandises, y compris du courrier, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

4. Si du fait d'un conflit armé, de troubles politiques ou de faits nouveaux, ou de circonstances spéciales et inhabituelles, une entreprise de transport aérien d'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service selon l'itinéraire normal, l'autre Partie contractante fait ses meilleurs efforts pour faciliter le maintien d'un tel service en procédant, sur une base temporaire, aux aménagements appropriés des routes.

5. L'octroi des droits de trafic au titre du paragraphe (2) du présent article ne comprend pas le droit de transporter des passagers, leurs bagages, des marchandises et du courrier entre des points situés dans le territoire de la Partie contractante qui accorde ces droits et des points situés dans le territoire d'un pays tiers et *vice versa* (cinquième liberté). Les droits de trafic de cinquième liberté sont seulement accordés sur la base d'un accord spécial entre Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 3

Désignation et autorisation d'exploitation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services agréés sur les routes spécifiées. Les désignations sont effectuées par la voie diplomatique.

2. Dès réception d'une désignation effectuée par l'une des Parties contractantes conformément aux dispositions du paragraphe (1) du présent article, et à la demande, selon les modalités en vigueur, de l'entreprise de transport aérien désignée, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent, sans délai, les autorisations d'exploitation appropriées pour autant que les conditions suivantes soient réunies :

a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République française :

i) cette entreprise de transport aérien est établie sur le territoire de la République française en vertu du traité instituant la Communauté européenne et possède une licence d'exploitation conformément au droit de la Communauté européenne ; et

ii) le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien est exercé ou assuré par l'Etat membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que l'autorité aéronautique compétente est clairement identifiée dans la désignation ;

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

i) cette entreprise de transport aérien est établie sur le territoire de la Mongolie et a obtenu une licence conformément au droit qui y est applicable et qu'elle est majoritairement détenue et contrôlée par la Mongolie ou ses ressortissants ; et

ii) le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien est assuré par la Mongolie.

c) l'entreprise de transport aérien désignée est à même de satisfaire aux conditions prescrites au titre des lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de services aériens internationaux par la Partie contractante qui examine la ou les demandes ;

d) la partie contractante ayant procédé à la désignation maintient et applique les normes prévues aux articles 10 « sûreté de l'aviation » et 11 « sécurité technique des vols ».

3. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services agréés, sous réserve que cette entreprise se conforme aux dispositions qui lui sont applicables du présent Accord.

Article 4

Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation de transport aérien

1. Les Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent révoquer une autorisation d'exploitation ou suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 de cet Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante ou imposer pour l'exercice de ces droits les conditions qu'elles jugent nécessaires, si :

a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République française :

i) cette entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la République française en vertu du traité instituant la Communauté européenne ou n'a pas reçu une licence d'exploitation conforme au droit de la Communauté européenne ; ou

ii) le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou assuré par l'Etat membre de la Communauté 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 ;

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

i) cette entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la Mongolie ou n'a pas obtenu une licence conformément au droit qui y est applicable, la propriété substantielle du capital de l'entreprise n'étant pas logée en Mongolie ; ou

ii) la Mongolie n'exerce pas de contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien.

c) dans tous les cas où cette entreprise de transport aérien cesse de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de services aériens internationaux par la Partie qui en prend cette mesure ;

d) dans tous les cas où l'autre Partie contractante ne maintient pas et n'applique pas les normes prévues aux articles 10 « sûreté de l'aviation » et 11 « sécurité technique des vols ».

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 auxdites lois et règlements ou aux dispositions du présent Accord, un tel droit n'est exercé qu'après des consultations avec les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. De telles consultations entre autorités aéronautiques doivent se tenir dans les trente (30) jours suivants la date de leur demande par l'une des Parties contractantes, à moins que les Parties contractantes n'en décident autrement.

Article 5

Principes régissant l'exploitation des services aériens

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes disposent de chances justes et égales pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

2. Lorsqu'elles exploitent des services agréés, la ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante prennent en considération les intérêts de la ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services assurés par ces dernières sur la totalité ou une partie des routes communes.

3. Les services agréés exploités par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés à la demande du public en matière de transport sur les routes spécifiées et avoir pour but primordial d'offrir, à un coefficient de remplissage raisonnable, une capacité adaptée aux besoins actuels et raisonnablement prévisibles de transport de passagers et de marchandises, y compris de courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. L'offre de transport pour des passagers et des marchandises, y compris du courrier, à la fois embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situés dans les territoires d'Etats autres que celui désignant l'entreprise de transport aérien est faite conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être en rapport avec :

a) les besoins de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise de transport aérien concernée ;

b) les besoins de trafic de la région au travers de laquelle ce service agréé passe, compte tenu des autres services de transport mis en place par des entreprises de transport aérien des Etats de la région ; et

c) les besoins d'exploitation des services qui se poursuivent au-delà des points situés sur le territoire des Parties contractantes.

Article 6

Programmes

1. Les programmes d'exploitation de la ou des entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante doivent être soumis pour approbation aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2. Ces programmes doivent être communiqués au moins trente (30) jours avant le début de l'exploitation et comporter notamment les horaires, la fréquence des services, les types d'appareils, leurs configurations et les nombres de sièges commercialisés.

3. Toute modification des programmes d'une ou des entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante est soumise à l'approbation des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 7

Tarifs

1. Les tarifs appliqués par la ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante pour le transport de trafic à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont établis à des niveaux raisonnables compte tenu de tous les éléments d'appréciation et notamment des coûts d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable, ainsi que des tarifs pratiqués par d'autres entreprises de transport aérien. Les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes veillent au respect par les entreprises de transport aérien désignées des critères définis ci-dessus.

2. Si les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes estiment qu'un ou des tarifs pratiqués par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ne répondent pas aux critères définis au paragraphe (1) du présent article, elles peuvent demander des consultations à ce sujet aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. De telles consultations doivent se tenir dans un délai de trente (30) jours suivant la réception de la demande.

3. Les tarifs sont soumis à l'approbation expresse des Autorités aéronautiques au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur application. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités. Les Autorités aéronautiques notifient leur décision sur ces tarifs aux entreprises de transport aérien désignées dans un délai de trente (30) jours après leur dépôt.

4. Si les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes font part aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante de leur désaccord à l'égard de tarifs établis conformément aux dispositions du paragraphe (1) du présent article, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent alors de déterminer des tarifs par accord mutuel. A cet effet, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes tiennent des consultations techniques dans les trente (30) jours après qu'une Partie contractante en ait fait la demande.

5. Si les Autorités aéronautiques des Parties contractantes ne peuvent s'entendre ni pour approuver les tarifs qui leur ont été soumis conformément au paragraphe (3) du présent article, ni pour déterminer des tarifs conformément au paragraphe (4) du présent article, le différend sera réglé selon les dispositions de l'article 18 du présent Accord.

6. Un tarif établi conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur, à moins d'être retiré par la ou les entreprises de transport aérien désignées concernées, jusqu'au terme éventuellement fixé à sa validité ou jusqu'à l'approbation de nouveaux tarifs. Cependant, la validité des tarifs ne peut être prolongée en vertu du présent paragraphe au-delà de douze (12) mois après la date à laquelle elle aurait dû expirer, sauf accord spécifique entre les Parties contractantes.

Article 8

Application des lois et des règlements

1. Les lois, règlements et procédures de l'une Partie contractante régissant l'entrée dans son territoire et la sortie de son ter-

ritoire pour les aéronefs assurant des services aériens internationaux ou régissant la navigation aérienne et l'exploitation de ces aéronefs durant leur présence sur le territoire de cette Partie contractante s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante et lesdits aéronefs doivent s'y conformer à l'arrivée, au départ et durant leur présence sur le territoire de la première Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant l'entrée sur son territoire ou le départ de son territoire des passagers, de leurs bagages, des équipages ou des marchandises à bord des aéronefs (y compris les règlements régissant l'entrée sur le territoire, les congés ou les autorisations, l'immigration, la sécurité de l'aviation, les passeports, les douanes ou la quarantaine, ou dans le cas du courrier, les règlements postaux) doivent être respectés pour les marchandises et les bagages et par les passagers et les équipages, ou en leur nom, des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante à l'arrivée, au départ ou durant leur présence sur le territoire de la première Partie contractante.

3. Les lois et règlements mentionnés dans les paragraphes (1) et (2) du présent article sont les mêmes que ceux appliqués aux aéronefs nationaux employés à des services aériens internationaux similaires ainsi qu'aux passagers, bagages, équipages, marchandises et courrier transportés par ces aéronefs.

Article 9

Droits de douane et taxes

1. En arrivant sur le territoire de l'une des Parties contractantes, les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux, leur équipement habituel, le carburant, les lubrifiants, les approvisionnements techniques consommables, les pièces détachées, y compris les moteurs, les provisions de bord des aéronefs (incluant, sans s'y limiter, des articles tels que la nourriture, les boissons et les alcools, le tabac et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation par ces derniers en quantité limitée au cours du vol), l'équipement au sol ainsi que d'autres objets prévus pour ou utilisés uniquement en relation avec l'exploitation ou l'entretien des aéronefs effectuant un transport aérien international sont, temporairement jusqu'à leur réexportation, sur une base de réciprocité, admis en exemption de tous droits de douane, restrictions à l'importation, taxes sur la propriété, prélèvements sur le capital, frais d'inspection, droits d'accises et autres droits et taxes imposés par les autorités nationales et locales, à condition que ces équipements et approvisionnements restent à bord des aéronefs.

2. Sont également exonérés, sur une base de réciprocité, des droits, impôts, frais d'inspection, prélèvements et taxes visés au paragraphe (1) du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût du service fourni :

a) les provisions de bord des aéronefs introduites ou fournies sur le territoire de l'une des Parties contractantes et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisées sur des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante effectuant des transports aériens internationaux, au départ de ce territoire, même si ces provisions de bord sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle elles sont prises à bord ;

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

c) le carburant et les lubrifiants et les approvisionnements techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés sur les aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante effectuant des transports aériens internationaux, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle ils ont été pris à bord ;

d) les documents imprimés et objets destinés à la publicité incluant, sans s'y limiter, les horaires, les brochures, les imprimés introduits sur le territoire d'une Partie contractante et destinés à être distribués gratuitement par la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

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

4. Les exonérations prévues par le présent article sont également accordées si la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ont passé contrat avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie également des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie contractante, en vue d'une mise à disposition ou d'un transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles mentionnés aux paragraphes (1) et (2) du présent article.

5. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme privant la République française du droit d'imposer des taxes, impôts réels, droits d'inspection, droits d'accise ou des droits ou redevances analogues sur le carburant introduit et fourni à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné par la Mongolie pour effectuer des vols 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 la Communauté européenne.

6. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme privant la Mongolie du droit d'imposer des taxes, impôts réels, droits d'inspection, droits d'accise ou des droits ou redevances analogues sur le carburant introduit et fourni à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné par la République française pour effectuer des vols entre des points situés sur le territoire de la Mongolie.

Article 10

Sûreté de l'aviation

1. La garantie de la sécurité pour les appareils civils, leurs passagers et équipages étant une condition préalable fondamentale à l'exploitation de services aériens internationaux, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite (et en particulier leurs obligations au titre de la Convention de Chicago, 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 (signé à Montréal le 24 février 1988) fait partie intégrante du présent Accord.

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

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, agissent conformément aux normes de sûreté de l'aviation et, dans la mesure où celles-ci sont applicables à leur égard, aux pratiques recommandées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale, désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des entreprises de transport aérien ayant le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux normes de sûreté de l'aviation inclut toute différence notifiée par la Partie contractante concernée. Chaque Partie contractante informe préalablement l'autre Partie contractante de son intention de notifier toute différence.

4. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs, inspecter les passagers et

leurs bagages à main, mener les contrôles appropriés des équipages, des marchandises (y compris les bagages de soute) et des provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement et que ces mesures sont adaptées pour répondre à un accroissement de la menace. Chaque Partie contractante convient que ses entreprises de transport aérien peuvent être tenues d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe (3) du présent article que l'autre Partie contractante prescrirait, pour l'entrée dans le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante convient d'examiner avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

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

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation prévue au présent article, la première Partie contractante peut demander des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante. Sans préjudice des dispositions de l'article 4 du présent Accord, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de réception d'une telle demande de consultations constitue un motif de suspension des droits des Parties contractantes au titre du présent Accord, dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours. Si cela est justifié par un cas d'urgence présentant une menace directe et exceptionnelle pour la sécurité des passagers, de l'équipage ou de l'aéronef d'une des Parties contractantes et si l'autre Partie contractante n'a pas rempli de manière adéquate les obligations qui lui incombent aux termes des paragraphes (4) et (5) du présent article, une Partie contractante peut prendre immédiatement les mesures de protection provisoires appropriées pour parer à la menace. Toute mesure prise conformément au présent paragraphe est suspendue dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent article.

Article 11

Sécurité technique des vols

1. Chaque Partie contractante peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipements aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation adoptées par l'autre Partie contractante. De telles consultations ont lieu dans les trente (30) jours suivant une telle demande.

2. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties contractantes découvre que l'autre Partie contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, la première Partie contractante avise l'autre Partie contractante de ces conclusions et cette autre Partie contractante doit prendre les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie contractante à prendre les mesures appropriées dans un délai raisonnable, et dans tous les cas en moins de quinze (15) jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'article 4 du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par la ou les compagnies désignées d'une des Parties contractantes en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet article « inspection sur l'aire de trafic »), par des représentants autorisés de cette autre Partie contractante, 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 et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

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

a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur 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 conformes aux exigences de la Convention.

La Partie contractante effectuant l'inspection sera, pour l'application de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou relatifs à l'exploitant ou l'équipage de cet aéronef ont été délivrés ou validés ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.

5. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par la ou les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe (3) du présent article serait refusé, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que des motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le paragraphe (4) du présent article existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans ce même paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante immédiatement dans le cas où la première Partie contractante parviendrait à la conclusion, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou d'une autre forme de concertation, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation d'une ou des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante.

7. Toute mesure appliquée par une Partie contractante en conformité avec les paragraphes (2) et (6) du présent article sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

Article 12

Statistiques

Les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, des relevés statistiques ou autres informations similaires pouvant être raisonnablement requises concernant le trafic assuré sur les services agréés.

Article 13

Représentation des compagnies et activités commerciales

1. La ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante ont le droit, sur une base de réciprocité, de créer des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante en vue de la promotion et de la vente de transport aérien, conformément aux lois et règlements en vigueur de cette dernière Partie contractante.

2. La ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante ont le droit, sur une base de réciprocité, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, la résidence et l'emploi, de faire venir et d'entretenir sur le territoire de l'autre Partie contractante leur propre personnel de direction, d'exploitation et commercial ainsi que d'autres personnels spécialisés nécessaires à la fourniture de transport aérien.

3. Chaque Partie contractante accorde dans le respect de ses lois et règlements en vigueur, sur une base de réciprocité, aux personnels nécessaires de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des autorisations d'accès sur son territoire à l'aéroport, aux zones concernées par les opérations de l'appareil, à l'équipage, aux passagers et aux marchandises de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées 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 désignées de l'autre Partie contractante, le droit de faire venir et de maintenir sur son propre territoire, dans le respect de ses lois et règlements en vigueur, pour de courtes périodes n'excédant

pas quatre-vingt-dix (90) jours, le personnel additionnel requis par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour l'accomplissement de leurs activités.

5. Les Parties contractantes s'assurent que les passagers, quelle que soit leur nationalité, peuvent acquérir des titres de transport auprès du transporteur de leur choix et ont la libre faculté d'acheter ces titres de transport en monnaie locale ou en devise librement convertible acceptée par ce transporteur. Ces principes sont applicables également au transport de marchandises.

6. Sur la base de la réciprocité, la ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à procéder dans la monnaie de ce territoire ou toute autre devise librement convertible, sur leurs titres de transport, à la vente de transports aériens passagers ou marchandises, dans leurs propres bureaux et par l'intermédiaire d'agents accrédités librement choisis. La ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante sont autorisées, pour ce faire, à ouvrir et à maintenir en leur nom propre sur le territoire de l'autre Partie contractante, des comptes bancaires ouverts dans la monnaie de l'une ou l'autre Partie contractante ou dans toute monnaie librement convertible et ce à leur choix.

Article 14

Transfert des excédents de recettes

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut convertir et transférer dans son pays, sur demande, l'excédent de ses recettes locales par rapport aux dépenses réalisées localement. La conversion et le transfert sont autorisés sans délais et sans restrictions, au taux de change applicable aux transactions courantes en vigueur au moment où ces revenus sont présentés pour être convertis et transférés et ne doivent être sujets à aucun prélèvement autre que ceux normalement appliqués par les banques pour effectuer de tels conversions et transferts.

2. Dans la mesure où le service des paiements entre les Parties contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci est applicable.

Article 15

Redevances d'usage

1. Les redevances qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une Partie contractante à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des installations et services des aéroports, de sûreté, de sécurité et de navigation aérienne et d'autres installations et services qu'ils contrôlent sont justes, raisonnables, non discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Elles ne sont pas plus élevées que celles qui sont payées pour l'utilisation desdits installations et services par toute entreprise de transport aérien assurant des services aériens internationaux similaires.

2. Chaque Partie contractante encourage des consultations sur les redevances d'usage entre leurs autorités compétentes qui facturent l'utilisation d'installations et des services et les entreprises de transport aérien utilisant les installations mises à disposition ou les services fournis par ces autorités et cela, lorsque cela est possible, au travers d'organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Toute proposition de modification des redevances d'usage doit être notifiée dans des délais raisonnables aux utilisateurs des installations et services concernés afin de leur permettre d'exprimer leurs points de vues avant que ces modifications ne deviennent effectives. De plus, chaque Partie contractante encourage leurs autorités compétentes qui facturent des services et les entreprises de transport aérien utilisant des installations mises à leur disposition ou des services fournis à échanger des informations appropriées relatives aux redevances d'usage.

Article 16

Transit

Les passagers y compris leurs bagages en transit à travers le territoire d'une Partie contractante et qui ne quittent pas

l'enceinte de l'aéroport réservée à cette fin sont au plus soumis à un contrôle simplifié. Ceci ne préjuge pas de mesures spécifiques qui peuvent être prises en application des dispositions de l'article 10 (Sûreté de l'Aviation) du présent accord. Les marchandises et les bagages en transit à travers le territoire d'une Partie contractante sont exempts de tous droits de douane.

Article 17

Consultations

Chaque Partie contractante peut à tout moment demander la tenue de consultations sur l'application, l'interprétation ou l'amendement du présent Accord. De telles consultations, qui peuvent avoir lieu entre Autorités aéronautiques, commencent dans les soixante (60) jours suivant la date de réception par l'autre Partie contractante d'une demande écrite à moins qu'il n'en soit convenu autrement par les Parties contractantes.

Article 18

Règlements des différends

1. Au cas où un différend surgirait 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 négociation.

2. Dans le cas où les Parties contractantes n'arriveraient pas à régler un différend par voie de négociation, elles peuvent soumettre ce différend à une personne ou à un organisme convenu entre elles ou, à la demande d'une Partie contractante, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres qui est constitué de la manière suivante :

a) dans les trente (30) jours suivant une demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes nomme un arbitre. Un ressortissant d'un troisième Etat, qui assumera la présidence du tribunal, sera choisi comme troisième arbitre par accord entre les deux autres dans les soixante (60) jours suivant la désignation du deuxième ;

b) si, durant les délais prescrits ci-dessus, une désignation n'a pas été effectuée, une quelconque des Parties contractantes peut demander au Président de l'Organisation internationale de l'aviation civile de procéder à la ou aux désignations nécessaires dans les trente (30) jours. Au cas où le Président serait de la même nationalité qu'une des Parties contractantes, le membre de l'Organisation internationale de l'aviation civile suivant en termes de séniorité et qui ne serait pas disqualifié sur cette même base peut être prié de procéder auxdites désignations.

3. Excepté dans les cas spécifiés ci-dessous dans cet article ou agréés par ailleurs entre les Parties contractantes, le tribunal d'arbitrage détermine les limites de sa juridiction et établit ses propres procédures. Sur requête du tribunal ou à la demande d'une quelconque des Parties contractantes, une conférence ayant pour objet de déterminer les points précis soumis à l'arbitrage et les procédures spécifiques qui devront être suivies sera tenue dans un délai de trente (30) jour après que le tribunal aura été complètement constitué.

4. Excepté s'il en a été autrement convenu entre les Parties contractantes ou prescrit par le tribunal, chaque Partie contractante soumettra dans un mémorandum dans les quarante-cinq (45) jours après que le tribunal aura été complètement constitué. Chaque Partie contractante peut soumettre un mémoire en réponse dans les soixante (60) jours suivant la remise du mémorandum de l'autre Partie contractante. A la demande de l'une quelconque des parties contractantes, ou à sa discrétion, dans les trente (30) jours après que les mémoires en réponse peuvent être produits, le tribunal tiendra une audition.

5. Le tribunal s'efforcera d'apporter une décision écrite dans les trente (30) jours suivant la fin de l'audition ou, si aucune audition n'a lieu, trente (30) jours après la date de réception des deux mémoires en réponse. La décision est prise par un vote à la majorité.

6. Les Parties contractantes peuvent demander des clarifications au sujet de la décision dans un délai de quinze (15) jours après réception de cette décision et de telles clarifications sont apportées dans un délai de quinze (15) jours après qu'une telle demande sera intervenue.

7. La décision du tribunal est contraignante pour les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante prend en charge les dépenses afférentes à l'arbitre qu'elle a désigné. Les autres dépenses du tribunal sont réparties également entre les Parties contractantes, y compris les dépenses imputables au Président ou à un membre de l'Organisation internationale de l'aviation civile du fait de l'application des procédures du paragraphe (2. b) du présent article.

Article 19

Amendements

Les amendements au présent Accord et à son Annexe agréés entre les Parties contractantes entrent en vigueur après confirmation par la voie diplomatique de l'accomplissement des procédures internes requises par chaque Partie contractante.

Article 20

Conventions multilatérales

Si une convention multilatérale de caractère général traitant de sujets couverts par le présent Accord entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, les dispositions de cette convention prévalent.

Article 21

Dénonciation

Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante par la voie diplomatique sa décision de dénoncer le présent Accord. Une telle notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prend fin à minuit (au lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si ladite notification est retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22

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

Le présent Accord et tous les amendements qui lui seraient apportés sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 23

Entrée en vigueur

Chaque Partie contractante notifiera à l'autre 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 réception de la seconde notification.

En foi de quoi, les représentants des deux Parties contractantes, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Paris, le 22 février 2007, en deux exemplaires originaux en langues française et mongole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République française :
CHRISTINE LAGARDE
Ministre déléguée
au commerce extérieur

Pour le Gouvernement
de la Mongolie :
NYAMAA ENKHBOLD
Ministre des affaires
étrangères

A N N E X E
TABLEAU DES ROUTES

Section 1

Route pouvant être desservie par la ou les entreprises de transport aérien désignées françaises :

De points situés dans le territoire de la République française vers Ulaanbaatar.

Section 2

Route pouvant être desservie par la ou les entreprises de transport aérien désignées mongoles :

De points situés dans le territoire de la Mongolie vers Paris.

Notes

Flexibilité

Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, sur tout ou partie de ses services et à sa convenance, à condition que les services correspondants aient leurs points d'origine ou de destination sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné cette entreprise de transport aérien :

1. Réaliser des vols dans un sens ou dans les deux sens ;
2. Desservir des points intermédiaires, des points au-delà et des points sur le territoire des Parties contractantes sur les routes spécifiées selon la combinaison et l'ordre de son choix ;
3. Omettre des escales en un ou plusieurs points.