

N° 370

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Enregistré à la Présidence du Sénat le 14 février 2014

PROJET DE LOI

*autorisant la ratification de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du **Turkménistan** relatif aux services aériens,*

PRÉSENTÉ

au nom de M. Jean-Marc AYRAULT,

Premier ministre

Par M. Laurent FABIOUS,

ministre 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.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Cet accord aérien, paraphé lors des consultations aéronautiques franco-turkmènes des 20-23 novembre 2012 à Achgabat et signé, également à Achgabat, le 2 mars 2013, est le premier accord bilatéral avec le Turkménistan en la matière. L'accord, qui reprend pour l'essentiel les dispositions contenues dans le modèle d'accord aérien défini par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), permet l'inclusion dans le cadre bilatéral de clauses « modernes » (sécurité, sûreté) et conformes au droit communautaire (possibilité de désignation des compagnies aériennes communautaires établies en France). Surtout, il permet d'apporter une garantie juridique aux compagnies françaises amenées à transiter par l'espace aérien du Turkménistan.

Principales dispositions de l'accord :

L'**article 1^{er}** définit les termes clefs employés au sein de l'accord.

L'**article 2** prévoit la possibilité pour les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante d'exploiter les « libertés de l'air » suivantes : première liberté (droit de survol), seconde liberté (droit d'escale et de transit), troisième et quatrième libertés (droit de débarquer et d'embarquer des passagers). L'article exclut en revanche les droits de cabotage (huitième et neuvième libertés).

L'**article 3** prévoit la multidésignation des entreprises de transport aérien pour chaque Partie contractante, c'est-à-dire la possibilité de désigner plusieurs transporteurs aériens pour chaque Partie. Cette clause de désignation permet à la France de désigner des compagnies aériennes françaises mais aussi des compagnies communautaires établies en France, conformément à la réglementation en vigueur. L'article 3 est complété par l'**article 4** pour ce qui concerne la possibilité de révoquer ou suspendre l'autorisation d'exploitation des entreprises de transport aérien ne respectant pas un des critères définis à l'article 3 (lieu d'établissement, contrôle réglementaire effectif, propriété du capital de l'entreprise de transport aérien concernée).

L'**article 5** énonce les grands principes régissant l'exploitation des services aériens agréés (principe d'égalité de traitement entre les transporteurs aériens des deux Parties contractantes, correspondance entre l'offre et la demande).

L'**article 6** prévoit l'application des lois et règlements d'une Partie contractante, en matière douanière et de navigation aérienne, pour l'entrée sur son territoire et dans son espace aérien des aéronefs, équipages, passagers et bagages de l'autre Partie contractante. L'article 17 prévoit une facilitation pour les passagers, les bagages et le fret en transit.

L'**article 7** énonce l'objectif commun de définir un cadre de concurrence loyale en matière d'exploitation des services aériens, conformément aux orientations prises par la politique extérieure commune de l'Union européenne en matière d'aviation civile (déclaration du conseil de l'Union européenne du 20 décembre 2012). Les conditions de concurrence entre transporteurs aériens pourront faire l'objet de consultations entre autorités aéronautiques des Parties contractantes et, le cas échéant, de mesures compensatoires appropriées, proportionnées et restreintes en termes de champ d'application et de durée.

L'**article 8** énonce le principe de reconnaissance mutuelle des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés par les autorités d'une Partie contractante en conformité avec les normes de l'OACI.

L'**article 9** inclut les dispositions les plus récentes relatives à la sécurité des vols, en conformité avec la réglementation de l'OACI et la réglementation communautaire, pour chaque Partie contractante, y compris pour la France dans sa dimension communautaire (article 9.8).

L'**article 10** énonce les principes de fixation des redevances d'usage, imposées aux entreprises de transport aérien au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et autres installations de sécurité, de sûreté, de navigation aérienne: celles-ci doivent notamment être « justes, raisonnables, non-discriminatoires » et équitablement réparties entre catégories d'usagers.

L'**article 11** concerne les droits de douane et les taxes imposés aux services aériens. Il prévoit une série d'exemptions de droits sur différents biens et services nécessaires à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément à la pratique et à la réglementation internationales en la matière.

L'**article 12** fixe les dispositions nécessaires aux activités commerciales des transporteurs aériens d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante, telles que la liberté d'établir des agences commerciales pour vendre des services aériens. L'**article 13** le complète en garantissant les possibilités de transferts d'excédents de recettes réalisées.

L'**article 14** permet aux entreprises de transport aérien de choisir librement parmi les possibilités d'assistance technique en escale sur le territoire de l'autre Partie contractante et d'accéder à ces services de façon non-discriminatoire.

L'**article 15** concerne la fixation des tarifs des transporteurs aériens. Conformément au droit communautaire, l'article affirme leur liberté d'action en la matière. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes conservent néanmoins un droit d'information sur ces tarifs et peuvent, conjointement, intervenir pour désapprouver un tarif jugé inacceptable au regard de différents critères.

Les **articles 16** (approbation des programmes) et **18** (statistiques) permettent aux administrations compétentes des deux Parties contractantes d'assurer le suivi et la mise en œuvre de l'accord. L'**article 17** (transit) permet quant à lui de faciliter les conditions dans lesquelles passagers, bagages et marchandises transitent par le territoire des parties contractantes.

L'**article 19** permet l'inclusion de dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Conformément aux dispositions prévues par l'OACI, il fixe les principes de coopération et d'assistance mutuelle des Parties contractantes, pour prévenir et traiter des atteintes à la sûreté de l'aviation civile du fait d'actes d'intervention illicite.

Les **articles 20 à 25** reprennent les éléments habituels du droit des Traités relatifs aux consultations entre les Parties contractantes, amendements, dénonciation, enregistrement et entrée en vigueur d'un accord international.

Partie intégrante de l'accord, l'**annexe** fixe le tableau des routes possibles pour les entreprises de transport aérien de chacune des Parties contractantes avec les flexibilités opérationnelles autorisées.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Turkménistan 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,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

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

Article unique

Est autorisée la ratification de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Turkménistan relatif aux services aériens (ensemble une annexe), signé à Achgabat le 2 mars 2013 et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 14 février 2014

Signé : JEAN-MARC AYRAULT

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères,

Signé : LAURENT FABIUS

A C C O R D

entre le Gouvernement de la République française
et le Gouvernement du Turkménistan
relatif aux services aériens
(ensemble une annexe),
signé à Achgabat le 2 mars 2013

A C C O R D
entre le Gouvernement de la République française
et le Gouvernement du Turkménistan
relatif aux services aériens
(ensemble une annexe)

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Turkménistan, dénommés 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, 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 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 le Turkménistan, le Département de l'aviation civile d'Etat Turkmenhowayollary qui doit son nom à Saparmurat Turkmenbashi le Grand ou, pour l'une et l'autre, 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 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 bagages, 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, leurs bagages et leur cargaison ;

j) Le terme « Accord » désigne le présent Accord, son (ses) Annexe(s) et toutes modifications à l'Accord ou à son (ses) Annexe(s) convenues conformément aux dispositions de l'article 20 du présent Accord.

2. L'(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, des bagages 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 à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées. Ces désignations sont faites 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 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 au sens 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 maintenu 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 soumis 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 le Turkménistan :

- i) Que l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire du Turkménistan et possède une licence d'exploitation valide conformément au droit applicable au Turkménistan ; et
- ii) Que le Turkménistan exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise de transport aérien ; et
- iii) Que l'entreprise de transport aérien soit détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, par le Turkménistan et/ou ses ressortissants et soit soumis à un contrôle effectif de cet Etat et/ou de ses ressortissants.

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 19 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 au sens 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 maintenu 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 les ressortissants de ces Etats, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de ces Etats et/ou aux ressortissants de ces Etats.

En exerçant son droit dans le cadre du présent paragraphe, le Turkménistan n'exerce aucune discrimination basée sur la nationalité entre l'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien française(s) désignée(s).

b) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Turkménistan :

- i) L'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire du Turkménistan ou ne possède pas de licence d'exploitation valide conformément au droit applicable au Turkménistan ; ou
- ii) Le Turkménistan n'exerce pas ou ne maintient 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 le Turkménistan et/ou ses ressortissants, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de cet Etat et/ou de ses ressortissants.

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

d) Dans tous les cas où les normes énoncées au présent Accord, en particulier aux articles 9 et 19, 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 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 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 15 du présent Accord, une capacité appropriée pour faire face aux besoins courants et raisonnablement attendus de transport de passagers, de bagages, de fret et de courrier, afin de favoriser le développement harmonieux des services aériens entre les territoires des Parties contractantes.

3. L'offre de transport proposée par les entreprises de transport aérien désignées pour le trafic en provenance ou à destination de points de la route spécifiée situés sur le territoire de pays tiers doit être conforme aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être en rapport avec :

a) Les besoins du trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné ces entreprises de transport aérien ;

b) Les besoins de trafic de la zone traversée par l'entreprise de transport aérien, compte tenu des services locaux et régionaux ; et

c) Les besoins en matière de vols directs.

Article 6

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 7

Concurrence loyale

1. Les Parties contractantes reconnaissent que la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation des services aériens constitue un objectif commun. Elles reconnaissent que des pratiques de concurrence loyale de la part des entreprises de transport aérien ont le plus de chances de s'instaurer si ces entreprises de transport aérien exploitent leurs activités sur une base totalement commerciale et ne bénéficient pas de subventions publiques. Elles reconnaissent que des aspects tels que, notamment, les conditions de privatisation des entreprises de transport aérien, la suppression de subventions sources de distorsion de concurrence, l'accès équitable et non discriminatoire aux installations et services aéroportuaires et aux systèmes informatisés de réservation constituent des facteurs essentiels pour la mise en place d'un environnement de concurrence loyale.

2. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractante constatent qu'il existe sur le territoire de l'autre Partie contractante des conditions qui auraient une incidence négative sur le maintien d'un environnement de concurrence loyale et sur l'exploitation des services aériens visés par le présent accord par ses entreprises de transport aérien, elle peut soumettre des observations par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Elles peuvent en outre demander des consultations sur le sujet aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations se tiennent dans une période de trente (30) jours suivant la réception de la demande.

3. Les questions qui peuvent être soulevées au titre du présent article incluent, notamment, des injections de capitaux, des subventions croisées, des dons, des garanties, la propriété, des réductions ou des exonérations d'impôts, la protection contre la faillite ou une assurance de la part de toute entité publique.

4. Aucune des Parties contractantes n'impose unilatéralement à l'entreprise (ou aux entreprises) de transport aérien désignée(s) par l'autre Partie contractante des restrictions ou conditions au regard, notamment, de la capacité, des fréquences, ou du transport de passagers et/ou de fret, qui aboutiraient à un accès inéquitable au marché contraire à l'article 5 du présent Accord.

5. Si, à l'issue de consultations entre Autorités aéronautiques, une Partie contractante estime que les conditions mentionnées au paragraphe 2 du présent article persistent et vont vraisemblablement entraîner un désavantage significatif ou causer du tort à son entreprise ou ses entreprises de transport aérien, elle peut prendre des mesures. Toute mesure prise en application du présent paragraphe est appropriée, proportionnée et restreinte en termes de champ d'application et de durée à ce qui est strictement nécessaire. Elle est exclusivement dirigée contre l'entité tirant bénéfice des conditions mentionnées au paragraphe 2, et

est sans préjudice du droit d'une Partie contractante de prendre des mesures dans le cadre de l'article 21 (règlement des différends).

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 et non expirés 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 toujours au moins égaux aux normes minimales 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 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 opérateur 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 du Turkménistan 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.

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 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 internationaux 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 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 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 prises à bord ;

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 pris à bord ;

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 a (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.

Article 12

Activités commerciales

1. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante a (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 passagers et fret.

2. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante est (sont) autorisée(s), 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 services de transport aérien passagers et fret.

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, conformément au droit de cette Partie contractante, le personnel supplémentaire requis par cette entreprise (ou ces entreprise[s]) de transport aérien désignée(s) de cette autre Partie contractante pour leurs activités.

5. La (ou les) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) de chacune des Parties contractantes a (ont) le droit de vendre, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des services de transport aérien passagers et fret, et toute personne, quelle que soit sa nationalité, peut acheter de tels services de transport en monnaie locale ou en toute devise librement convertible d'autres pays conformément au droit de cette autre Partie contractante.

6. Sur la base de la réciprocité, l'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante a (ont), sur le territoire de l'autre Partie contractante, le droit de

procéder à la vente de services de transport aérien passagers et fret, avec ses ou leurs billets, 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 a (ont) le droit d'ouvrir et de conserver, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des comptes bancaires dans la monnaie de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou en toute devise librement convertible, à leur discrétion.

Article 13

Transfert des excédents de recettes

1. Sur la base de la réciprocité, chaque Partie contractante accorde à l'entreprise (ou aux entreprises) de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses conformément au droit de l'Etat sur le territoire duquel les recettes ont été perçues. La conversion et le transfert sont effectués, sans délai, restriction ni imposition, au taux de change applicable aux transactions courantes, conformément au droit de l'Etat sur le territoire duquel les recettes ont été perçues.

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 son territoire au règlement de toutes dépenses en rapport avec leurs activités de transport (y compris les achats de carburant) et avec les autres activités liées aux services de transport aérien passagers et fret. Ces règlements sont effectués conformément à la législation applicable dans le territoire de la Partie contractante de laquelle ces règlements sont faits.

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

Article 14

Services d'assistance en escale

Sous réserve des lois et règlements en vigueur dans chaque Partie contractante y compris, pour ce qui concerne la République française, le droit de l'Union européenne, 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 15

Tarifs

1. Les tarifs à facturer par les entreprises de transport aérien désignées sont établis à des niveaux raisonnables librement et de manière indépendante, compte tenu de tous les facteurs pertinents, comprenant notamment les coûts d'exploitation, les caractéristiques du service et un profit raisonnable.

2. Chaque Partie contractante peut demander la notification ou le dépôt, auprès de ses autorités aéronautiques, des tarifs applicables aux services au départ ou à destination de son territoire par l'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante. La notification ou le dépôt par l'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien des deux Parties contractantes peut être requis au plus tard trente (30) jours avant la date proposée d'entrée en vigueur. Dans certains cas, la notification ou le dépôt peuvent être autorisés dans des délais plus courts que ceux normalement requis.

3. Sans préjudice des lois en matière de concurrence et de protection des consommateurs applicables à chaque Partie contractante, l'intervention par les Parties contractantes se limitera à :

a) La prévention de prix ou pratiques irraisonnablement discriminatoires ;

b) La protection des consommateurs par rapport à des prix irraisonnablement élevés ou contraignants du fait d'un abus de position dominante ;

c) La protection des entreprises de transport aérien par rapport à des prix artificiellement bas en raison de soutiens et subventions directs ou indirects ;

d) 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 respecte pas les critères définis au paragraphe 2 et/ou tombe dans les catégories visées aux paragraphes 4.a), 4.b), 4.c) et/ou 4.d), elles envoient une notification motivée de leur mécontentement aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et à l'entreprise de transport aérien impliquée aussitôt que possible, et, en tout état de cause, pas plus tard que trente (30) jours après la date de notification ou de dépôt du tarif en question. En outre, elles peuvent demander des consultations à ce sujet avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Lesdites consultations se tiennent dans un délai de trente (30) jours réception à compter de la demande. Les tarifs sont considérés comme approuvés, sauf si les deux autorités aéronautiques ont décidé de les désapprouver par écrit.

Article 16

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 services réguliers, leur fréquence, 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 17

Transit

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

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

Article 18

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) aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à la demande des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, les documents statistiques qui peuvent être raisonnablement nécessaires pour examiner l'exploitation des services agréés.

Article 19

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, y compris, en ce qui concerne la République française, le droit de l'Union européenne, 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 et bagages de cabine, 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 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 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 20

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 conformément aux dispositions de l'article 25 du présent Accord.

Nonobstant le paragraphe 3 du présent article, les modifications apportées à l'annexe du présent Accord peuvent être convenues directement par les autorités aéronautiques des Parties contractantes et entrent en vigueur après confirmation par échange de notes diplomatiques.

Article 21

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 20 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 de soixante (60) jours au plus 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, 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 22

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 prévaudront. Les deux Parties contractantes pourront procéder à des consultations conformément à l'article 20 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 23

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 24

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 le Turkménistan et la République française.

Article 25

Entrée en vigueur

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

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

Fait à Achgabat, le 2 mars 2013 en deux originaux, chacun en langue française et en langue turkmène, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République française :

LAURENT FABIOUS
Ministre
des Affaires étrangères

Pour le Gouvernement
du Turkménistan :

RACHID MEREDOV
Ministre
des Affaires étrangères

A N N E X E

TABLEAU DES ROUTES

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

De points en France, via tous points intermédiaires, vers Achgabat et/ou un point additionnel (*) au Turkménistan et vers tous points au-delà et vice versa.

2. Route pouvant être exploitée par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Turkménistan :

De points au Turkménistan, via tous points intermédiaires, vers Paris et/ou un point additionnel (*) en France et vers tous points au-delà et vice versa.

(*) A sélectionner et modifier librement par les autorités aéronautiques de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise ou les entreprises de transport aérien.

Notes :

a) L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante peuvent, 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 des routes spécifiées ;
- achever leur service sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au-delà,

à condition que les services correspondant 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 une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante entre des 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.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères

PROJET DE LOI

autorisant la ratification de l'accord entre le Gouvernement de la République française
et le Gouvernement du Turkménistan relatif aux services aériens

NOR : MAEJ1326747L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I- Situation de référence et objectifs de l'accord ou convention

Eléments de contexte sur le cadre bilatéral applicable aux services aériens entre la France et le Turkménistan

Le transport aérien international entre la France et le Turkménistan n'est jusqu'ici régi par aucun accord aérien intergouvernemental, les services aériens étant autorisés sur la base des seuls droits de trafic définis entre autorités aéronautiques des deux pays, par correspondance ou à l'occasion des dernières consultations bilatérales du 20 au 23 novembre 2012.

Les objectifs assignés à l'accord :

Sur le plan juridique, cet accord aérien avec le Turkménistan fixe un cadre juridique moderne et conforme aux exigences du droit communautaire pour les services aériens entre les deux États. Il permet notamment, en conformité avec le droit communautaire, de désigner des transporteurs aériens communautaires établis sur le territoire français. Il garantit également la libre fixation des tarifs par les transporteurs aériens.

Sur le plan politique et diplomatique, la signature de cet accord manifeste le renforcement des liens entre la France et le Turkménistan et confirme la qualité des relations entre les deux États.

Sur le plan économique, le nouvel accord fixe un cadre renouvelé pour le bon développement des services aériens. Il garantit en particulier le libre survol du territoire turkmène par les compagnies françaises, droit qui a pu, par le passé, leur être contesté, le Turkménistan n'ayant adhéré que récemment à l'Accord relatif au transport aérien international signé à Chicago le 7 décembre 1944.

II- Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'accord ou convention

- Conséquences économiques

Les droits de trafic aérien entre la France et le Turkménistan ne sont pas définis par l'accord mais évoluent à l'occasion de négociations régulières entre les autorités aéronautiques des deux États.

Les dernières consultations aéronautiques du 20 au 23 novembre 2012 à Achgabat ont notamment permis de confirmer les droits de trafic existants entre les deux pays depuis 2004, les compagnies des deux pays pouvant réaliser des services aériens, passagers ou cargo, à hauteur de deux fréquences hebdomadaires par pavillon. Ceci répond notamment au projet de la compagnie Turkmenistan Airlines (Turkmenhowayollary), exprimé depuis 2004, d'ouvrir une ligne Paris-Achgabat au cours de l'année 2013. L'ouverture de la ligne a eu lieu le 20 décembre 2013. Si le trafic entre les deux États est encore relativement faible, le Turkménistan pourrait présenter à terme un intérêt pour les compagnies françaises (clientèle "affaires" et fret aérien), compte tenu du potentiel économique et du rythme de croissance de ce pays.

L'accord sur les services aériens apporte en revanche une garantie juridique immédiate pour les compagnies françaises, en particulier en ce qui concerne la possibilité de transiter par l'espace aérien du Turkménistan. Le sujet est de première importance pour Air France qui réalise plusieurs vols par jour vers des destinations d'Asie du Sud-Est et a dû, par le passé, faire face à des décisions coûteuses du Turkménistan de lui fermer l'accès à son espace aérien.

- Conséquences financières

L'accord contient des clauses d'exemptions fiscales et douanières standards, conformes à la Convention de Chicago et d'autres sources de droit déjà en vigueur. Ces clauses d'exemptions fiscales et douanières étant déjà présentes dans le droit français, en vertu notamment des différents engagements internationaux de la France, la signature de l'accord relatif aux services aériens entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Turkménistan n'engendrera pas de dépenses financières supplémentaires pour l'Etat.

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.

- Conséquences sociales

L'accord relatif aux services aériens entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Turkménistan offre un cadre juridique pour le développement des services aériens entre les deux États et n'emporte aucune conséquence sociale directe.

- Conséquences environnementales

L'accord relatif aux services aériens entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Turkménistan ne contient aucune disposition relative à l'environnement (contrairement aux accords de même type négociés par l'Union Européenne) et n'emporte aucune conséquence environnementale directe.

Le projet de Turkmenistan Airlines d'ouvrir une liaison Paris-Achgabat au cours de l'année 2013, susceptible d'engendrer une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, est indépendant de ce traité. Ce projet résulte à la fois de la décision des autorités aéronautiques nationales d'accorder des droits de trafic lors de consultations bilatérales des 20 au 23 novembre 2012 et d'une décision économique de Turkmenistan Airlines échappant au régulateur.

A l'inverse, en garantissant le survol du territoire turkmène pour les entreprises françaises de transport aérien, cet accord tend à favoriser des lignes aériennes plus directes et donc à réduire les émissions provoquées par ces entreprises.

- Conséquences juridiques

Le présent accord comporte les articles usuels pour les accords aériens bilatéraux négociés par la Direction générale de l'Aviation civile (octroi des droits, désignation des entreprises de transport aérien, exploitation des services agréés, sûreté de l'aviation, sécurité technique des vols, redevances et droits de douanes, représentation commerciale des entreprises, tarifs et transferts de recettes). Ces dispositions figurent traditionnellement dans les accords de services aériens, conformément aux principes définis par la convention de Chicago et aux droits établis par l'accord du 7 décembre 1944 sur le transit en matière de services aériens internationaux. Ces dispositions sont également conformes aux pratiques recommandées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et à ses modèles d'accords bilatéraux sur les services aériens.

De plus, l'accord négocié avec le Turkménistan est conforme au Traité sur l'Union européenne, au Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et au règlement n°847/2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les Etats membres et les pays tiers. Il reprend notamment les clauses-type élaborées conjointement par les États membres et la Commission européenne et les rend opposables à la partie turkmène. La conformité à ces clauses a été confirmée par la Commission européenne par un courrier à la Direction générale de l'Aviation civile, en date du 10/12/2012.

Modifications requises :

L'accord comprend un article 11 « droits de douanes et taxes » 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, les provisions de bord, les équipements destinés à l'exploitation et l'entretien de l'avion ainsi que les documents publicitaires promotionnels. La rédaction de l'article 11 est similaire à celle d'autres accords aériens bilatéraux que la France met en œuvre. Ces exemptions de nature douanière et fiscale, bien que complémentaires à celles prévues par la Convention de Chicago, sont d'ores et déjà présentes dans le droit français en vertu notamment des différents engagements internationaux de la France. Dans ces conditions, aucune modification supplémentaire du droit français n'est rendue nécessaire du fait de ce nouvel accord aérien.

- Conséquences administratives

La mise en œuvre de l'accord n'entraîne aucune modification organisationnelle administrative. Il offrira le nouveau cadre juridique pour les consultations aéronautiques officielles entre les administrations de l'aviation civile française et turkmène en charge de la négociation des droits de trafic.

III – Historique des négociations

Les négociations portant sur un projet d'accord sur les services aériens ont été initiées par une lettre du 5 juillet 2004 des autorités de l'aviation civile turkmène. Ces discussions ont fait l'objet de nombreux échanges entre autorités aéronautiques françaises et turkmènes.

Les consultations aéronautiques bilatérales des 20 au 23 novembre 2012 ont été l'occasion de finaliser un projet d'accord et de programmer une signature définitive à l'occasion d'un déplacement ministériel.

IV – État des signatures et ratifications

L'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Turkménistan a été signé le 2 mars 2013, à l'occasion de la visite à Achgabat de M. Laurent Fabius, ministre des Affaires étrangères de la République française. Le signataire pour le Turkménistan est M. Rachid Meredov, ministre des Affaires étrangères et Vice-Premier ministre du Turkménistan.

La partie turkmène poursuit actuellement sa propre procédure de ratification.

V - Déclarations ou réserves

Sans objet