

N° 371

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 relatif aux **services de transport aérien** entre le Gouvernement de la **République française** et le Gouvernement de la **République gabonaise**,*

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 de consultations aéronautiques avec les autorités gabonaises en juin 2010, vient se substituer à l'accord relatif au transport aérien signé à Libreville le 18 février 1977. L'accord, reprenant pour l'essentiel les dispositions contenues dans le modèle d'accord aérien défini par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), permet la mise en conformité du cadre bilatéral avec le droit communautaire et l'inclusion de clauses nouvelles adaptées à la réalité du transport aérien aujourd'hui.

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 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 liberté).

L'**article 3** prévoit désormais la multidésignation des transporteurs aériens pour chaque Partie contractante, c'est-à-dire la possibilité de désigner plusieurs transporteurs aériens pour chaque Partie. L'accord aérien de 1977 prévoyait la mono-désignation, à savoir la possibilité de désigner un seul transporteur aérien. La nouvelle clause de désignation des transporteurs aériens 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 ». En retour, l'article prévoit la possibilité pour le Gabon de désigner des compagnies établies sur son territoire mais dont le capital peut être détenu par des États ou ressortissants de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC). L'article 3 est complété par l'**article 4** pour ce qui concerne la possibilité de révoquer ou suspendre l'autorisation d'exploitation des transporteurs aériens ne respectant pas un

des critères définis à l'article 3 (lieu d'établissement, contrôle réglementaire effectif, propriété du capital du transporteur aérien concerné).

L'**article 5** énonce les 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), reprenant pour partie les principes contenus dans l'accord précédent.

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 7** 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 8** 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 8.8).

L'**article 9** 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.

L'**article 10** énonce les principes de fixation des redevances d'usage, imposées aux transporteurs aériens 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 être équitablement réparties entre catégories d'utilisateurs.

L'**article 11** concerne les droits de douane et les taxes imposés aux services aériens. Il prévoit une série d'exemption de droits sur différents biens et services nécessaires à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément à la pratique et à la réglementation internationale en la matière. Conformément au droit communautaire, la France se réserve néanmoins le droit d'imposer, de façon non

discriminatoire, des taxes sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef gabonais sur une liaison entre la France et un autre État membre de l'Union européenne.

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, telle que la liberté d'établir des agences commerciales pour vendre des services aériens. L'article introduit également la possibilité pour les transporteurs aériens des deux Parties contractantes de conclure des accords commerciaux entre eux ou avec des compagnies de pays tiers pour l'exploitation des services aériens. L'**article 13** le complète en garantissant les possibilités de transferts d'excédents de recettes réalisées.

L'**article 14** permet aux transporteurs aériens 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 exclut le système antérieur d'entente tarifaire entre les compagnies pour et 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.

Les **articles 19 à 24** 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 I fixe le tableau des routes possibles pour les transporteurs aériens de chacune des Parties contractantes avec les flexibilités opérationnelles autorisées.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord relatif aux services de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Gabon 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 relatif aux services de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République gabonaise, 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 relatif aux services de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République gabonaise (ensemble une annexe), signé à Paris le 27 novembre 2012, 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

relatif aux services de transport aérien

entre le Gouvernement

de la République française

et le Gouvernement

de la République gabonaise

(ensemble une annexe),

signé à Paris le 27 novembre 2012

A C C O R D
relatif aux services de transport aérien
entre le Gouvernement
de la République française
et le Gouvernement
de la République gabonaise
(ensemble une annexe)

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République gabonaise, 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 de transport aérien 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 la République gabonaise, le ministre en charge de l'aviation civile 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 « transporteur aérien désigné » désigne un transporteur aérien désigné 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 », « transporteur aérien » et « escale non commerciale » ont respectivement le sens que leur donne l'article 96 de la Convention ;

f) L'expression « routes spécifiées » désigne les routes figurant au tableau des routes ;

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

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

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

j) Le terme « Accord » désigne le présent Accord, ses Annexes et toutes modifications à l'Accord ou à ses Annexes convenues conformément aux dispositions de l'article 19 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 transporteurs aériens de l'autre Partie contractante :

a) Le droit de survoler son territoire sans atterrir ;

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

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

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

Article 3

Désignation et autorisation des transporteurs aériens

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante un ou plusieurs transporteurs aériens 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 du transporteur aérien désigné 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'un transporteur aérien désigné par la République française :

i. que le transporteur aérien soit établi sur le territoire de la République française au sens du traité instituant l'Union européenne et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire ; et

ii. que le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et maintenu par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et que les autorités aéronautiques compétentes soient clairement identifiées dans la désignation ; et

iii. que le transporteur aérien soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou leurs ressortissants, et soit soumis à un contrôle effectif de ces Etats et/ou de leurs ressortissants.

b) Dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République gabonaise :

i. que le transporteur aérien soit établi sur le territoire de la République gabonaise et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable à la République gabonaise ; et

ii. que la République gabonaise exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien ; et

iii. que le transporteur aérien soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République gabonaise, les Etats membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et/ou par des ressortissants de ces Etats, et soit soumis à un contrôle effectif de la République gabonaise, des Etats membres de la CEMAC et/ou des ressortissants de ces Etats.

c) Que le transporteur aérien désigné soit à même de satisfaire aux conditions prescrites au titre des lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de transport aérien international par la Partie contractante qui examine la ou les demandes conformément aux dispositions de la Convention ; et

d) Que les normes énoncées aux Articles 8 et 9 soient appliquées et mises en œuvre.

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

Article 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 un transporteur aérien désigné par l'autre Partie contractante ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires lorsque :

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

i. le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire de la République française au sens du traité instituant l'Union européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire ; ou

ii. le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ou maintenu par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou les autorités aéronautiques compétentes ne sont pas clairement identifiées dans la désignation ; ou

iii. le transporteur aérien n'est pas détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association euro-

péenne de libre-échange et/ou leurs ressortissants, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de ces Etats et/ou de leurs ressortissants.

b) Dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République gabonaise :

i. le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire de la République gabonaise ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit applicable à la République gabonaise ; ou

ii. la République gabonaise n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien ; ou

iii. le transporteur aérien n'est pas détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République gabonaise, les Etats membres de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et/ou par des ressortissants de ces Etats, et n'est pas soumis à un contrôle effectif de la République gabonaise, des Etats membres de la CEMAC et/ou des ressortissants de ces Etats.

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

d) Dans tous les cas où les normes énoncées au présent Accord, en particulier aux Articles 8 et 9, 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 auxdits 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 transporteurs aériens désignés des deux Parties contractantes disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services agréés régis par le présent Accord. Chaque Partie contractante s'assure que son ou ses transporteurs aériens désignés fonctionnent dans des conditions qui permettent de respecter ce principe et prend des mesures pour en assurer le respect en tant que de besoin.

2. Les services agréés offerts par les transporteurs aériens désignés des Parties contractantes sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs doivent être en rapport étroit avec la demande de transport de la clientèle et doivent avoir pour objectif primordial d'offrir, avec un coefficient de remplissage raisonnable compatible avec les tarifs conformes aux dispositions de l'Article 15 du présent Accord, une capacité appropriée pour faire face aux besoins courants et raisonnablement attendus de transport de passagers, de fret et de courrier, afin de favoriser le développement harmonieux des services aériens entre les territoires des Parties contractantes.

Article 6

Application des lois et règlements

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

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

du ou des transporteurs aériens de l'autre Partie contractante, ou en leur nom, 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

Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences

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

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

Article 8

Sûreté 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 le ou les transporteurs aériens 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 le ou les transporteurs aériens d'une Partie contractante aux fins de son inspection au sol conformément au paragraphe 3 ci-dessus,

l'autre Partie contractante a toute latitude d'en déduire qu'il existe des motifs sérieux du type de ceux mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus et d'en tirer les conclusions mentionnées au même paragraphe.

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

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

8. Si la République française a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre Etat membre de l'Union européenne, les droits de la République gabonaise 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 ce transporteur aérien.

Article 9

Sûreté de l'aviation

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

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

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

4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter, pour le départ ou durant le séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation, conformément à la législation en vigueur dans ce pays, conformément à

l'article 6 du présent Accord. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales mais raisonnables de sûreté afin de faire face à une menace particulière.

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

6. Si une Partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante n'a pas respecté les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prévues au présent article, elle peut demander des consultations immédiates à l'autre Partie contractante. Sans préjuger des dispositions de l'article 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 10

Redevances d'usage

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

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

Article 11

Droits de douane et taxes

1. A l'entrée sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs exploités aux fins de services aériens internationaux par le ou les transporteurs aériens désignés 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 du ou des transporteurs aériens désignés 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'un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux ;

c) Les carburants, lubrifiants et fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle 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 le ou les transporteurs aériens désignés 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 le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont conclu avec un autre transporteur aérien bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie contractante des contrats en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des produits mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

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

Article 12

Activités commerciales

1. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.

2. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante sont autorisés, dans le respect des lois et règlements en vigueur au sein de chaque Partie contractante et sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante leur personnel de gestion, d'exploitation, leur personnel commercial et tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens.

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

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

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

6. Sur la base de la réciprocité, le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont, sur le territoire de l'autre Partie contractante, le droit de procéder, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible, à la vente de billets de transport aérien de passagers et de fret, dans leurs propres bureaux comme par l'intermédiaire des agents accrédités de leur choix. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont, en conséquence, le droit d'ouvrir et de conserver sur le territoire de l'autre Partie contractante des comptes bancaires nominatifs dans la monnaie de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou en toute devise librement convertible, à leur discrétion.

7. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre des services autorisés sur les routes spécifiées, à condition que tous les transporteurs aériens parties à de tels accords (a) disposent des autorisations adéquates et (b) satisfassent aux critères normalement applicables à de tels accords, tout transporteur aérien désigné d'une Partie contractante peut conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité, de partage de codes ou de location,

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

ii. avec un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers, à condition que ce pays autorise ou admette des accords comparables entre les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante et d'autres entreprises de transport aérien sur des services à destination ou en provenance de ce pays ou passant par ce pays.

Pour chaque billet vendu, l'acquéreur est informé au moment de la vente du transporteur aérien qui exploitera chaque tronçon du service.

Article 13

Transfert des excédents de recettes

1. Sans préjudice de règlements financiers résultant d'un accord particulier entre les Parties contractantes, chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité et sur demande, au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante le droit de convertir et de transférer vers le ou les territoires de leur choix l'excédent des recettes locales tirées de la vente de services de transport aérien et des activités connexes sur le territoire de l'autre Partie contractante. Sa conversion et son transfert sont autorisés promptement, sans restriction ni imposition, au taux de change applicable aux transactions courantes et aux transferts à la date à laquelle le transporteur aérien en fait la demande initiale.

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

Article 14

Services d'assistance en escale

1. Chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de pratiquer l'auto-assistance ou, à

son gré, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, sous réserve des lois et règlements en vigueur dans chaque Partie contractante, lesquels peuvent notamment limiter ou exclure l'auto-assistance.

2. Lorsque ces lois et règlements applicables limitent ou excluent l'auto-assistance et lorsqu'il n'y a pas de concurrence effective entre les prestataires d'assistance en escale, chaque transporteur désigné est traité de manière non-discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance et aux services d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

Article 15

Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des niveaux raisonnables, en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, les caractéristiques des services, le taux des commissions, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres transporteurs aériens. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'assurent que les transporteurs aériens désignés respectent les critères énoncés ci-dessus.

2. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent demander aux transporteurs aériens désignés de communiquer leurs tarifs. Ces tarifs doivent alors être soumis dans un délai de trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai peut être réduit dans des cas particuliers, sous réserve de l'accord desdites autorités. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ayant demandé communication des tarifs n'ont pas fait part dans un délai de trente (30) jours de leur désapprobation d'un tarif soumis conformément au présent paragraphe, le tarif est réputé approuvé.

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

4. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 20 du présent Accord.

5. Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur sauf s'il est retiré par le ou les transporteurs aériens désignés concernés jusqu'à sa date limite de validité ou à l'approbation de nouveaux tarifs. Toutefois, des tarifs ne sauraient être maintenus en vigueur en vertu du présent paragraphe pendant plus de douze (12) mois suivant la date à laquelle ils auraient dû venir à expiration, sauf accord spécifique des Parties contractantes. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent cependant désapprouver des tarifs qui sont déraisonnablement discriminatoires, exagérément élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante, ou artificiellement faibles en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes, ou qui sont susceptibles d'entraîner une situation de dumping.

Article 16

Approbation des programmes d'exploitation

1. Les programmes d'exploitation du ou des transporteurs aériens désignés 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'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante est soumise pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 17

Transit

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

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

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) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) les documents statistiques qui peuvent être raisonnablement nécessaires pour le suivi de l'exploitation des services agréés.

Article 19

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. Ce délai de soixante (60) jours inclut les délais spécifiques mentionnés aux Articles 4, 8 et 14.

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

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

Article 20

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 19 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 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 les ont désignés. 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 21

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 19 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 22

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

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

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

Entrée en vigueur

Le présent Accord abroge et remplace l'Accord relatif au transport aérien signé à Libreville le 18 février 1977 entre le Gouvernement de la République française et Gouvernement de la République gabonaise.

Chaque Partie contractante notifiera à l'autre Partie contractante 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 soussignés, dûment autorisés par leur Gouvernement respectif ont signé le présent Accord.

Fait à Paris, le 27 novembre 2012, en deux originaux, chacun en langue française.

Pour le Gouvernement
de la République française :
FRÉDÉRIC CUVILLIER
*Ministre délégué
auprès du ministre
de l'écologie
du développement durable
et de l'énergie,
chargé des transports,
de la mer et de la pêche*

Pour le Gouvernement
de la République gabonaise :
EMMANUEL JEAN DIDIER BIYE
*Ministre délégué
auprès du ministre
de la promotion
des investissements,
chargé des transports*

A N N E X E

TABLEAU DES ROUTES

1. Route pouvant être exploitée par le(s) transporteur(s) désigné(s) par la République française :

DE	VIA	VERS	ET AU-DELÀ VERS
Points en France	Lagos et/ou Kano Douala (1) Niamey (1)	Libreville M'vengue	Brazzaville (1) Bangui (1) Luanda (1) Kinshasa (1) Lusaka 1 point en Afrique australe
(1) Sans droits de trafic.			

2. Route pouvant être exploitée par le(s) transporteur(s) désigné(s) par la République gabonaise :

DE	VIA	VERS	ET AU-DELÀ VERS
Points au Gabon	Lagos (1) Bamako (1) et/ou Conakry (1) Accra (1) Rome Genève	Paris Marseille Nice	Francfort Amsterdam (1) 1 point en Europe
(1) Sans droits de trafic.			

Notes :

a) Tout point mentionné au tableau des routes pourra être omis au gré de(s) entreprise(s) désignée(s) de chacune des Parties contractantes sur tout ou partie de leurs services.

b) Le(s) entreprise(s) désignée(s) de l'une des Parties contractantes auront le droit de terminer leurs services dans le territoire de l'autre Partie contractante et/ou sur chacun des points situés au-delà de ce territoire.

c) Le(s) entreprise(s) désignée(s) de l'une de chacune des deux Parties contractantes pourront, sur tout ou partie des services agréés, modifier l'ordre de desserte des points.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères

PROJET DE LOI

autorisant la ratification de l'accord relatif aux services de transport aérien
entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement
de la République gabonaise

NOR : MAEJ1325394L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I- Situation de référence et objectifs de l'accord

Éléments de contexte sur le cadre bilatéral applicable aux services aériens entre la France et le Gabon

Le transport aérien international entre la France et le Gabon est actuellement régi par l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République gabonaise relatif au transport aérien, signé à Libreville le 18 février 1977. Un tel accord bilatéral résulte de l'application de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago (« Convention de Chicago »). Plus précisément, ce type d'accord découle de la mise en œuvre de l'article 1^{er} de la Convention de Chicago, en vertu duquel les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire, en liaison avec son article 6 qui prévoit "*qu'aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un État contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit Etat conformément aux conditions de cette permission ou autorisation*".

Du fait de son ancienneté, il manque à l'accord de 1977 un certain nombre de dispositions aujourd'hui nécessaires au bon développement des services aériens entre la France et le Gabon telles que la possibilité pour les transporteurs aériens de signer des accords commerciaux pour leurs services aériens (partage de codes) ou la présence de clauses relatives à la sûreté de l'aviation ou la sécurité technique des vols. L'accord de 1977 n'est par ailleurs pas conforme aux exigences du droit communautaire telles qu'elles ont été soulignées par les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes du 5 novembre 2002 relatifs à des accords bilatéraux concernant certains des États membres de la Communauté européenne et les États-Unis d'Amérique, arrêts dits de "Ciel ouvert"¹.

¹ Cour de justice de l'Union européenne : Affaires C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 et C-476/98 concernant le Royaume-Uni, le Danemark, la Suède, la Finlande, la Belgique, le Luxembourg, l'Autriche et l'Allemagne.

Les objectifs assignés à l'accord :

Sur le plan juridique, ce nouvel accord aérien avec le Gabon fixera un cadre juridique moderne et conforme aux exigences du droit communautaire pour les services aériens entre les deux États. Il permettra notamment, en conformité avec le droit communautaire, de désigner des transporteurs aériens communautaires établis sur le territoire français. Il mettra par ailleurs fin aux accords commerciaux entre transporteurs pour l'établissement des tarifs des services aériens.

Sur le plan politique et diplomatique, la signature de ce nouvel accord démontre la vitalité des liens historiques entre la France et le Gabon et vient renforcer 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 en fonction des négociations de droit de trafic entre les deux États.

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

- Conséquences économiques

Les droits de trafics entre la France et le Gabon sont définis par l'accord aérien en vigueur et évoluent progressivement à l'occasion de négociations régulières entre les autorités aéronautiques des deux États.

Les dernières consultations aéronautiques se sont tenues les 12 et 13 novembre 2012 à Libreville. Elles ont notamment permis de définir le droit pour chaque pavillon d'exploiter jusqu'à 7 fréquences hebdomadaires entre la France et le Gabon, possibilité qu'Air France a mise en œuvre au 31 mars 2013 avec un vol désormais quotidien entre Paris et Libreville. Le trafic entre les deux États concerne jusqu'à 135 000 passagers par an et représente une desserte stratégique pour le Gabon, en raison des liens historiques et économiques entre les deux pays, et importante commercialement pour Air France. La possibilité d'un vol quotidien devrait à court terme confirmer et développer cette situation, en permettant aux transporteurs aériens établis sur le territoire français de répondre à une demande aujourd'hui en partie détournée vers des vols avec correspondance au Maroc, en Allemagne ou en Belgique.

- 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 d'ores et déjà existantes, la signature de l'accord relatif aux services de transport aérien entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République du Gabon n'engendrera pas de dépenses financières supplémentaires pour l'État.

De même, les transporteurs aériens désignés par les autorités françaises ne connaîtront pas de modification de leur situation fiscale et l'accord n'engendrera pas pour elles de dépenses financières supplémentaires.

- Conséquences sociales

L'accord relatif aux services de transport aérien entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République du Gabon 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 de transport aérien entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République du Gabon n'emporte aucune conséquence environnementale directe.

L'augmentation de la fréquence des vols sur la ligne Paris-Libreville, qui engendre une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, résulte en effet des consultations aéronautiques des 12 et 13 novembre 2012, et non de l'accord relatif aux services de transport aérien entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République du Gabon.

- 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 transporteurs aériens, 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 Gabon 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 Etats membres et la Commission européenne et les rend opposables à la partie gabonaise. 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 27/07/2010.

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 des accords aériens déjà mis en œuvre. Ces exemptions de nature douanière et fiscale 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 régulières entre les administrations de l'aviation civile française et gabonaise en charge de la négociation des droits de trafic.

III – Historique des négociations

L'accord aérien actuellement en vigueur a été signé le 18 février 1977 à Libreville. Il avait alors remplacé, à son entrée en vigueur, un précédent accord aérien signé à Paris le 2 décembre 1963.

A l'occasion des consultations aéronautiques bilatérales tenues les 24 et 25 juin 2010 à Paris, il a été convenu de remplacer l'accord de 1977 par un nouvel accord dont le texte a été paraphé à cette occasion. La France a été à l'initiative du nouvel accord, en raison notamment de la non-conformité de l'accord de 1977 au regard du droit communautaire. La volonté d'actualiser le cadre bilatéral en vigueur a cependant toujours été partagée par la partie gabonaise.

Les consultations aéronautiques bilatérales des 4 et 5 juin 2012 ont été l'occasion de réactiver la signature de ce nouvel accord et permis de programmer une signature définitive de celui-ci le 27 novembre 2012, à l'occasion d'un déplacement en France du ministre gabonais en charge des transports.

IV – État des signatures et ratifications

L'accord relatif aux services de transport aérien entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République du Gabon **a été signé le mardi 27 novembre 2012 à l'occasion d'une visite à Paris de M. Emmanuel Jean Didier Biyé, ministre des transports du Gabon. Le signataire** pour la France, est M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué auprès de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche. La partie gabonaise poursuit actuellement sa propre procédure de ratification.

V - Déclarations ou réserves

Sans objet