

## ACCORD

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

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

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

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

Sont convenus de ce qui suit :

### Article 1<sup>er</sup>

#### *Définitions*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Article 2

#### *Applicabilité de la Convention de Chicago*

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

### Article 3

#### *Octroi de droits*

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

a) le droit de survoler son territoire sans atterrir ;

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

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

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

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

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

#### Article 4

##### *Désignation et autorisation des transporteurs aériens*

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

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

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

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

#### Article 5

##### *Révocation ou suspension d'une autorisation d'exploitation*

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

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

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

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

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

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

i. le transporteur n'est pas établi sur le territoire de la République du Kazakhstan ; ou

ii. le transporteur ne détient pas une licence d'exploitation valable ou un certificat de transporteur aérien conformément à la législation applicable ; ou

iii. la République du Kazakhstan n'exerce pas et n'assure pas un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien ; ou

iv. le transporteur aérien bénéficie déjà d'une autorisation d'exploitation en vertu d'un accord bilatéral entre la République française et un autre Etat et la République française démontre qu'en exerçant les droits de trafic découlant du présent Accord sur une liaison qui comprend un point situé dans cet autre Etat, le transporteur aérien contournerait les restrictions en matière de droits de trafic imposées par cet autre accord ; ou

v. le contrôle réglementaire effectif du transporteur est exercé par un autre Etat avec lequel la République française n'a pas conclu d'accord bilatéral relatif à des services aériens et si cet Etat a refusé des droits de trafic au transporteur aérien désigné de la République française.

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

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

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

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

## Article 6

### *Principes régissant l'exploitation des services agréés*

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

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

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

## Article 7

### *Application des lois et règlements*

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

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

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

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

## Article 8

### *Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences*

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

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

## Article 9

### *Sécurité de l'aviation*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 10

### *Redevances d'usage*

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

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

## Article 11

### *Droits de douane et taxes*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 12

### *Procédures administratives*

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

## Article 13

### *Activités commerciales*

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

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

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

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

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

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

## Article 14

### *Accords de coopération commerciale*

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 15

### *Services d'assistance en escale*

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

## Article 16

### *Transfert des excédents de recettes*

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

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

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

## Article 17

### *Tarifs*

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

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

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

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

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

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

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

## Article 18

### *Approbation des programmes d'exploitation*

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

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

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

## Article 19

### *Transit*

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

## Article 20

### *Statistiques*

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

## Article 21

### *Sûreté de l'aviation*

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

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

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

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

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

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

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

## Article 22

### *Consultations et modifications*

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

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

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

## Article 23

### *Règlement des différends*

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

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

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

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

## Article 24

### *Adaptation aux accords multilatéraux*

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

## Article 25

### *Dénonciation*

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

## Article 26

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

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

## Article 27

### *Entrée en vigueur*

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

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

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

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

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

## ANNEXE

### TABLEAU DES ROUTES

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

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

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

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

Notes :

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

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

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

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

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

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