

N° 58  
**SÉNAT**

SESSION ORDINAIRE DE 2021-2022

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 13 octobre 2021

**PROJET DE LOI**

*autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Tadjikistan sur les services aériens,*

PRÉSENTÉ

au nom de M. Jean CASTEX,

Premier ministre

Par M. Jean-Yves LE DRIAN,

Ministre de l'Europe et des affaires étrangères

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



## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le présent accord, négocié le 25 juin 2019 à Douchanbé à l'initiative du Tadjikistan et signé le 8 novembre 2019 à Paris, a pour objectif de mettre en place un cadre bilatéral destiné à régir les opérations aériennes entre la France et le Tadjikistan, cadre qui faisait jusqu'à présent défaut. Cet accord comporte une annexe dont la vocation est de préciser l'ensemble des routes aériennes pouvant être empruntées par les transporteurs de chaque partie dans le territoire de l'autre partie.

L'accord est composé d'un préambule suivi de 27 articles.

Le préambule fait référence à la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après convention de Chicago). Il précise l'objectif de l'accord, qui est de compléter ladite convention en établissant des services aériens entre les territoires respectifs des parties concernées.

L'**article 1<sup>er</sup>** définit les termes et expressions utilisés. Il précise également que l'annexe constituée par le tableau des routes fait partie intégrante de l'accord.

L'**article 2** précise les droits réciproques accordés par cet accord, à savoir le droit de survoler sans atterrir et/ou d'effectuer des escales à des fins non commerciales par l'entreprise de transport aérien désignée par chaque partie contractante. Est notamment exclu du champ d'application du présent accord le cabotage c'est-à-dire le droit, pour un transporteur aérien d'une partie, d'embarquer sur le territoire de l'autre partie des passagers ou du fret à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre partie.

L'**article 3** traite de la désignation et de l'autorisation des transporteurs aériens d'exploiter les services aériens. Les entreprises de transport désignées par chaque partie doivent être établies sur le territoire de cette partie, détenir une licence d'exploitation valide et satisfaire aux conditions prescrites par la convention de Chicago, notamment aux normes en matière de sécurité et sûreté de l'aviation. Un contrôle réglementaire

effectif des transporteurs doit également être exercé par l'État ayant délivré les certificats de transporteurs aériens.

L'**article 4** précise les conditions de révocation ou de suspension de l'autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre partie contractante : le défaut d'établissement du transporteur aérien désigné par l'autre partie contractante sur son territoire, de même que l'absence de contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien par l'État responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien, ou le non-respect des lois et règlements appliqués à l'exploitation de transports internationaux, en particulier s'agissant des normes de sécurité ou des obligations mutuelles de protéger la sûreté de l'aviation civile énoncées aux articles 10 et 11, sont des motifs de révocation ou de suspension de l'autorisation d'exploitation communs aux deux accords.

L'**article 5** définit les principes régissant l'exploitation des services agréés : les parties doivent veiller à ce que les transporteurs aériens désignés disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services aériens, et que les services offerts par les transporteurs aériens soient en rapport étroit avec la demande de transport de la clientèle. Cet article introduit la notion de réciprocité dans la gestion des liaisons aériennes avec le Tadjikistan.

L'**article 6** souligne l'importance d'une concurrence libre, loyale, équitable et sans distorsion dans le cadre de la mise en œuvre de cet accord. Les parties contractantes reconnaissent que leur objectif commun est de disposer d'un environnement concurrentiel et loyal, de possibilités équitables et égales pour permettre aux transporteurs aériens des deux parties de se concurrencer en toute transparence. De plus, les dispositions de l'accord ne limitent pas les pouvoirs des autorités et tribunaux compétents en matière de concurrence. Enfin, les subventions, les aides publiques et les règles en matière d'entente ne doivent pas fausser la concurrence.

L'**article 7** traite des capacités des transporteurs sur les routes agréées, celles-ci devant faire l'objet d'une discussion et d'une approbation entre les parties. En cas de désaccord, les capacités ne peuvent excéder le palier précédemment agréé.

L'**article 8** garantit l'application et le respect des lois, règlements et procédures de chaque partie contractante pour l'entrée et la sortie de son territoire des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée. De même, les législations des parties relatives à l'entrée ou à la sortie de son

territoire des passagers, des bagages, de l'équipage ainsi que du fret s'appliquent.

L'**article 9** permet d'assurer la reconnaissance de la validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences aux fins de l'exploitation des services aériens par les parties contractantes, sous réserve du respect des normes établies par la convention de Chicago.

L'**article 10** traite des questions relatives à la sécurité de l'aviation. Chaque partie peut demander, à tout moment, des consultations sur les normes de sécurité adoptées par l'autre partie et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente jours à compter de la date de la demande. Si à l'issue des consultations, l'une des parties estime que les normes minimales de sécurité ne sont pas assurées par l'autre partie, elle peut décider de mesures correctives appropriées (suspension, modification ou révocation d'une autorisation d'exploitation). Les aéronefs du transporteur aérien désigné peuvent par ailleurs faire l'objet d'inspections au sol pour autant que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable.

L'**article 11** introduit l'obligation mutuelle de garantir la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Les parties agissent dans le respect du droit international, des accords multilatéraux énumérés au paragraphe 1<sup>er</sup> de cet article et des dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'OACI en annexe à la convention de Chicago.

Les parties contractantes s'engagent à s'accorder mutuellement toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers, équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

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

L'**article 12** précise le fonctionnement des redevances d'usage perçues par les autorités ou organismes compétents au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et des installations de sécurité, de sûreté et de navigation aérienne. Elles doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires et faire l'objet d'une répartition équitable entre

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

L'**article 13** détaille les cas ainsi que les critères d'exemption, sur une base de réciprocité, des droits de douane, de restrictions à l'importation, d'impôts réels, de taxes sur le capital, de droits d'inspection, droits d'accise et droits ou redevances perçus par les autorités nationales ou locales. Sont notamment concernés l'équipement normal des aéronefs, les carburants, lubrifiants, fournitures techniques consommables, pièces détachées, y compris les moteurs, et les provisions de bord. Les exemptions ne sont pas applicables dans le cas d'un vol exploité par un transporteur de l'une des parties entre deux points situés sur le territoire de l'autre partie.

L'**article 14** encadre les activités commerciales des transporteurs, en garantissant notamment le droit d'établir un bureau sur le territoire de l'autre partie, d'ouvrir et de conserver des comptes bancaires nominatifs, de procéder à des ventes de billets de transport aérien de passagers et de fret, et de faire entrer et séjourner leur personnel sur le territoire de l'autre partie contractante. Les parties s'engagent, par ailleurs, à autoriser l'accès du personnel nécessaire à l'exploitation des services de transport aériens agréés à l'aéroport et aux zones en rapport avec les services agréés, de même qu'aux équipages, aux passagers et au fret de l'autre partie. Les parties acceptent que les passagers, quelle que soit leur nationalité, puissent acheter des billets auprès de l'entreprise de transport aérien de leur choix, en monnaie locale ou en toute autre devise convertible.

L'**article 15** complète l'article 14 en abordant la question des accords de coopération commerciale entre transporteurs des deux parties. Pour l'exploitation des services agréés, le transporteur aérien désigné peut ainsi conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité ou de partage de codes, de location ou tout autre accord de coentreprise avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien.

L'**article 16** précise les possibilités de transfert des excédents de recettes destinées à permettre à chaque partie 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. Les recettes peuvent également être affectées à toutes dépenses en rapport avec les activités du transporteur aérien (y compris l'achat de carburant), et avec les autres activités liées, sur le territoire de l'autre partie. Il est, par ailleurs, précisé que la conversion et le transfert des devises en question doit se faire rapidement, sans restriction ou imposition particulière, et au taux de change en vigueur pour les opérations courantes.

Tout accord régissant le régime des paiements entre les parties contractantes continue de s'appliquer.

En application de l'**article 17**, et sous réserve des lois et règlements en vigueur dans chaque partie, l'entreprise de transport aérien désignée a le droit, sur le territoire de l'autre partie, de pratiquer l'auto-assistance ou de choisir un prestataire de services d'assistance en escale.

L'**article 18** dispose que les tarifs appliqués par les transporteurs aériens sont fixés librement et de façon indépendante en tenant compte de facteurs pertinents tels les coûts d'exploitation et les caractéristiques du service, tout en préservant un bénéfice raisonnable. L'intervention des parties doit se limiter à la protection du consommateur en cas d'abus de position dominante et à la protection des entreprises de transport aérien par rapport à des prix artificiellement faibles en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes ou de pratiques visant à éliminer la concurrence. Des consultations peuvent être engagées en cas d'interrogation sur les tarifs pratiqués.

L'**article 19** rappelle l'obligation, pour les transporteurs aériens désignés, de soumettre leurs programmes d'exploitation pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre partie dans un délai d'au moins quarante-cinq jours avant le début de l'exploitation. Ces programmes doivent préciser les horaires, la fréquence des liaisons, les types d'aéronefs. Toute modification ultérieure doit également être soumise pour approbation.

L'**article 20** permet de garantir l'application de contrôles simplifiés pour les passagers et marchandises en transit sur le territoire de l'une des parties, tout en prévoyant une exemption de droits de douanes, frais d'inspection et autres droits et redevances pour le fret et les marchandises.

L'**article 21** engage les parties à se communiquer les statistiques et informations nécessaires relatives au trafic aérien et à l'examen de l'exploitation des services agréés.

L'**article 22** dispose que les autorités aéronautiques que les parties coopèrent afin de veiller à l'application satisfaisante de l'accord. Sur demande, des consultations peuvent être organisées afin d'interpréter ou de modifier des dispositions du présent accord.

L'**article 23** traite des mécanismes de règlement des différends entre les parties, en stipulant notamment que la voie de négociations directes entre autorités aéronautiques doit être systématiquement privilégiée. Si les parties ne parviennent pas à un règlement par cette voie, le règlement du

différend peut être recherché par voie de consultations diplomatiques. En cas d'échec des négociations, les parties peuvent convenir de soumettre le différend pour décision soit à une personne ou à organisme désigné d'un commun accord, soit à un tribunal composé de trois arbitres. Les parties devront se conformer à toute décision rendue. En cas de non-respect de cette décision par l'une des parties, l'autre partie pourra limiter, refuser ou abroger tout droit ou privilège accordé en vertu de l'accord.

L'**article 24** précise que le présent accord aérien doit être rendu compatible avec tout accord multilatéral liant les parties contractantes. Au besoin, des consultations peuvent être demandées pour vérifier s'il convient de réviser les dispositions de ce même accord.

L'**article 25** spécifie la procédure de dénonciation du présent accord par l'une ou l'autre des parties, qui doit se faire par notification diplomatique adressée à l'autre partie, ainsi qu'à l'OACI. Sauf retrait de la dénonciation, l'accord prend fin dans un délai de douze mois après cette notification.

L'**article 26** rappelle que le présent accord et tout amendement à celui-ci doivent être enregistrés auprès de l'OACI.

L'**article 27** fixe les modalités d'entrée en vigueur de l'accord, qui se fera le premier jour du deuxième mois suivant la réception de la seconde notification d'achèvement des procédures internes requises.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Tadjikistan sur les services aériens.



## DÉCRET DE PRÉSENTATION

Le Premier ministre,

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

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

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

Fait à Paris, le 13 octobre 2021

Signé : Jean CASTEX

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'Europe et des affaires étrangères

Signé : Jean-Yves LE DRIAN



**Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Tadjikistan sur les services aériens**

**Article unique**

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Tadjikistan sur les services aériens (ensemble une annexe), signé à Paris le 8 novembre 2019, et dont le texte est annexé à la présente loi.



---

Ministère de l'Europe  
et des affaires étrangères

---

## Projet de loi

### autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Tadjikistan sur les services aériens

NOR : EAEJ2120639L/Bleue-1

## ÉTUDE D'IMPACT

### I- Situation de référence

Le transport aérien international entre la France et le Tadjikistan n'est actuellement régi par aucun accord bilatéral, et aucune liaison aérienne directe régulière n'existe entre les deux pays. Les autorités tadjikes ont manifesté dès 2013 leur souhait de disposer d'un cadre bilatéral régissant les services aériens entre les deux pays, dans la perspective notamment de l'ouverture éventuelle de lignes régulières directes Douchanbé-Paris opérées par la compagnie tadjike *Somon Air*. Les compagnies françaises n'ont pour leur part, à ce jour, pas exprimé de souhait particulier pour desservir en direct le Tadjikistan, autrement que par des opérations de partage de codes (de façon simplifiée, accord de coopération entre compagnies permettant notamment à une compagnie de commercialiser des billets sur des vols opérés par une compagnie partenaire) ou autres arrangements commerciaux (permettant par exemple de faciliter les vols en escale opérés par des compagnies distinctes).

Le présent accord reprend pour l'essentiel les dispositions contenues dans le modèle d'accord aérien proposé par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)<sup>1</sup>. La France comme le Tadjikistan sont parties<sup>2</sup> à la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944<sup>3</sup> instituant l'Organisation de l'aviation civile internationale. Cette dernière, dite Convention de Chicago, ouverte à la signature le 7 décembre 1944, a mis en place l'OACI dont le rôle principal est d'établir le cadre réglementaire mondial de la sécurité de l'aviation civile internationale. Cette organisation, devenue une institution spécialisée des Nations unies en 1947, a aussi un rôle d'organisation économique des services aériens, qui doivent être établis sur les bases d'une saine concurrence. En tant qu'instance mondiale de coopération entre ses États membres et la communauté aéronautique mondiale, l'OACI établit et développe des normes et des pratiques recommandées visant à promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale.

---

<sup>1</sup> En annexe.

<sup>2</sup> [Etat des ratifications de la convention relative à l'aviation civile internationale.](#)

Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (A) : France : 25 mars 1947 ; Tadjikistan : 3 septembre 1993.

<sup>3</sup> [Décret n° 47-974 du 31 mai 1947.](#)

Ainsi, le Conseil de l'OACI a adopté le 25 juin 1986 une résolution<sup>4</sup> qui prie instamment tous les Etats contractants d'insérer dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation. Cette clause permet notamment de garantir l'obligation mutuelle de garantir la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, dans le respect du droit international, et conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'OACI. Elle inclut par ailleurs l'obligation imposée aux exploitants d'aéronefs de respecter la législation des Etats parties en matière de sûreté de l'aviation, dans le cadre de leurs opérations dans lesdits pays. Cette clause permet enfin aux parties de demander, en présence de motifs raisonnables, la tenue de consultations pouvant entraîner, en l'absence d'accord, la révocation des autorisations d'exploitation.

## **II- Historique des négociations**

Des consultations sur les services aériens se sont tenues à Douchanbé le 25 juin 2019, avec la République du Tadjikistan, sous sa propre initiative, et ont permis de parapher un projet d'accord aérien. Les négociations n'ont pas soulevé de difficultés particulières, les deux autorités aéronautiques s'étant entendues sur l'ensemble des points d'attention figurant au mandat de négociation accordé à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), notamment la conformité au droit européen, les clauses répondant aux standards actuels en matière de sécurité et de sûreté, et enfin la présence de la clause standard européenne, très exhaustive, en matière de concurrence loyale. Cette clause engage notamment les Etats à garantir aux entreprises de transports aérien des deux parties un cadre de concurrence libre, loyale, équitable et sans distorsion dans le cadre de la mise en œuvre de cet accord.

La visite à Paris du Président de la République du Tadjikistan, Emomali Rahmon, et de sa délégation, a été l'occasion de signer cet accord le 8 novembre 2019, avec comme signataires le Directeur Général de l'Aviation Civile pour la France, et le Ministre des Affaires étrangères pour le Tadjikistan.

## **III- Objectifs de l'accord**

La conclusion du présent accord permet de définir un nouveau cadre juridique bilatéral, conforme au droit européen en incluant des clauses modernes de sûreté, de sécurité ainsi que toutes modalités opérationnelles permettant de développer les services aériens. Cet accord apportera la sécurité juridique nécessaire aux opérations des transporteurs aériens, ainsi assurés de disposer d'un cadre stable dans la perspective notamment de l'ouverture éventuelle de lignes aériennes directes entre la France et le Tadjikistan. L'ouverture d'une telle ligne directe n'est à ce stade pas prévue par les compagnies françaises, mais les compagnies tadjikes (dont la compagnie privée *Somon Air*) se sont montrées intéressées, sans donner davantage d'informations.

L'accord permettra aux deux Etats de régler conjointement leurs relations en matière de services aériens internationaux. Il est basé sur le principe d'équilibre et d'équité des opportunités entre transporteurs aériens désignés des deux pavillons, ainsi que sur le principe de réciprocité. Les fréquences pouvant être exploitées par chaque pavillon sont fixées entre autorités aéronautiques.

Sur le plan politique, la signature de ces accords témoigne de la volonté des gouvernements de renforcer les liens entre leurs Etats et d'avancer sur des projets de coopération concrets.

## **IV- Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'accord**

Des conséquences juridiques et économiques méritent d'être soulignées.

---

<sup>4</sup> Résolution reproduite dans un document de travail de l'OACI du 20 juillet 2012, Appendice C, en annexe.

## - Conséquences juridiques

L'accord mettra en place entre la France et le Tadjikistan un cadre juridique bilatéral conforme, d'une part, aux normes internationales régissant le secteur aérien, et, d'autre part, au droit européen qui s'est développé en la matière depuis 2002.

- *Articulation avec les accords internationaux et le droit international*

En vertu de l'article 1<sup>er</sup> de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944<sup>5</sup>, chaque État dispose d'une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Ainsi, le présent accord précise les droits octroyés afin d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées en annexe : droit de survol du territoire de l'autre partie sans atterrir et droit d'effectuer des escales à des fins commerciales par l'entreprise de transport aérien désignée par chaque partie contractante.

Conformément aux recommandations de l'OACI, le présent accord fixe des principes de coopération et d'assistance mutuelle entre les parties contractantes dans le domaine de la sûreté, pour prévenir et traiter des atteintes à la sûreté de l'aviation civile du fait d'actes d'intervention illicite (terrorisme, criminalité organisée, activisme politique, folie individuelle d'un passager, etc.).

L'accord inclut les dispositions les plus récentes du droit international et du droit européen, relatives à la sécurité des vols. Celles-ci sont issues des annexes à la Convention de Chicago, en particulier les annexes 1 (Licences du personnel), 2 (Règles de l'air), 6 (Exploitation technique des aéronefs), 8 (Navigabilité des aéronefs), 18 (Marchandises dangereuses) et 19 (Gestion de la sécurité).

Les dispositions découlant du droit international et celles issues du droit de l'Union sont étroitement imbriquées, notamment du fait de l'application du règlement (UE) n°452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers.

Ce règlement d'exécution établit les modalités applicables aux exploitants de pays tiers lorsqu'ils effectuent des opérations de transport aérien commercial à destination, à l'intérieur ou au départ du territoire soumis aux dispositions du traité, y compris les conditions de délivrance, de limitation, de suspension ou de retrait de leurs autorisations. Il définit également les conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité.

Le règlement (UE) n°452/2014 prévoit expressément que les exploitants de pays tiers sont tenus de respecter les normes applicables contenues dans les annexes à la Convention de Chicago, notamment les annexes 1, 2, 6, 8, 18 et 19. Si l'Etat de l'exploitant notifie une différence par rapport à une norme de l'OACI, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) évalue si le niveau de sécurité obtenu est équivalent à celui atteint au moyen de la norme OACI.

En outre, conformément au règlement (UE) n°452/2014, les exploitants de pays tiers sont soumis au respect des « règles de l'air applicables de l'Union », principalement basées sur l'annexe 2 de la Convention de Chicago. Ces règles figurent dans le règlement d'exécution (UE) n°923/2012 de la Commission établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne. Lorsque les règles de l'air de l'Union présentent des différences avec les normes de l'OACI, ces différences sont listées dans le supplément à l'annexe du règlement d'exécution (UE) n°923/2012.

Afin de veiller au respect des normes de sécurité en vigueur, l'accord prévoit que :

- chaque partie peut demander des consultations entre autorités aéronautiques au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre partie ;

---

<sup>5</sup> L'article 1<sup>er</sup> dispose que « Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire ».

- une autorisation peut être suspendue ou révoquée par une partie si l'autre ne requiert ou n'applique pas les normes minimales édictées<sup>6</sup> en application de la Convention de Chicago au moment considéré ;
- tout aéronef de l'une des parties peut être soumis par l'autre partie à un examen dit « inspection au sol », à la suite duquel une décision de suspension ou de modification de l'autorisation d'exploitation peut être prise immédiatement par les autorités aéronautiques de l'autre partie.

En outre, les parties agissent dans le respect du droit international et conformément aux accords multilatéraux en la matière en particulier :

- la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* signée à Tokyo le 14 septembre 1963 (dite « *Convention de Tokyo* »)<sup>7</sup> ;
- la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronef* (« dite *Convention de La Haye* ») amendée par le *protocole complémentaire à la convention, fait à Pékin le 10 septembre 2010* (dit « *Protocole de Pékin* »)<sup>8</sup> ; le Protocole de Pékin et la Convention de La Haye sont considérés comme un seul et même instrument portant le titre de « *Convention de La Haye amendée par le Protocole de Pékin de 2010* » ;
- la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale*, conclue et ouverte à la signature le 23 septembre 1971 à Montréal (dite « *Convention de Montréal* »)<sup>9</sup> ;
- le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*<sup>10</sup>, fait à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988 ;
- la *convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, signée à Montréal le 1<sup>er</sup> mars 1991<sup>11</sup>.

Il convient d'ajouter à cette liste une nouvelle convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, dite « *Convention de Pékin* », entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018<sup>12</sup>. Celle-ci vise à modifier, compléter et renforcer les dispositions de la *Convention de Montréal*, à laquelle elle s'est substituée, afin de faire face aux nouvelles menaces qui pèsent sur l'aviation civile internationale.

Enfin, l'accord comprend un article portant sur les droits de douane et taxes (article 13) qui instaure des exemptions de nature douanière et fiscale pour l'équipement normal des aéronefs, les carburants et lubrifiants, les fournitures techniques consommables (nettoyants, ustensiles utilisés/consommés à bord...), les pièces détachées, y compris les moteurs, les provisions de bord, les équipements destinés à l'exploitation et à l'entretien de l'avion ainsi que les documents publicitaires promotionnels (horaires, brochures et imprimés destinés à être distribués gratuitement à bord). Ces exemptions sont standards pour ce type d'accord bilatéral, conformes à la réglementation internationale en la matière, à la Convention de Chicago ainsi qu'aux pratiques de l'industrie du transport aérien. Les transporteurs aériens pouvant être conduits à se procurer certaines provisions de bord sur le territoire de l'autre partie, l'accord prévoit des exemptions de nature fiscale non seulement pour les provisions de bord importées mais aussi pour celles achetées sur place dans le but de prendre en compte la réalité des besoins.

---

<sup>6</sup> Annexes à la Convention de Chicago, notamment les annexes 1 (Licences du personnel), 2 (Règles de l'air), 6 (Exploitation technique des aéronefs), 8 (Navigabilité des aéronefs), 18 (Marchandises dangereuses) et 19 (Gestion de la sécurité).

<sup>7</sup> [Décret n° 71-151 du 19 février 1971.](#)

<sup>8</sup> [Décret n° 2018-159 du 5 mars 2018.](#)

<sup>9</sup> [Décret n° 76-923 du 2 octobre 1976.](#)

<sup>10</sup> [Décret n°89-815 du 2 novembre 1989.](#)

<sup>11</sup> [Décret n° 99-460 du 2 juin 1999.](#)

<sup>12</sup> [Décret n°2018-949 du 30 octobre 2018.](#)



- *Articulation avec le droit européen*

Tirant les conséquences de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne<sup>13</sup>, cet accord sur les services aériens a été négocié conformément au règlement (CE) 847/2004 du Parlement européen et du Conseil<sup>14</sup> sur la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers. En application de ce règlement, un État membre est autorisé à négocier un accord de services aériens avec un pays tiers, ou à amender un accord existant, dès lors que ledit accord est conforme au droit européen et que l'État membre respecte la procédure de notification instaurée par le règlement. Le respect du droit européen est assuré par l'inclusion de clauses types<sup>15</sup> développées conjointement par la Commission européenne et les États membres. Les accords ne doivent pas comporter de dispositions entravant la libre concurrence. La clause de désignation des transporteurs aériens est l'élément central de ce dispositif. Elle permet à un État membre de désigner tout transporteur européen, dès lors qu'il est établi sur le territoire de cet État membre, pour effectuer des services aériens autorisés par l'accord.

La procédure de notification à la Commission européenne vise, d'une part, à assurer la transparence des négociations conduites par les États membres et, d'autre part, à assurer la conformité des accords bilatéraux avec le droit de l'Union. Un État membre qui planifie une négociation bilatérale avec un pays tiers, en informe la Commission européenne au plus tard un mois avant la rencontre en accompagnant sa notification des documents pertinents. Cette notification est portée à la connaissance des autres États membres qui, comme la Commission européenne, peuvent formuler des observations. Les parties intéressées, notamment les transporteurs aériens établis sur le territoire de l'État membre, sont associées aux discussions.

Le résultat des négociations est transmis à la Commission européenne, qui autorise la signature de l'accord bilatéral ou son application provisoire lorsque l'accord ne comporte pas l'ensemble des clauses pertinentes. Conformément à cette procédure, la Commission européenne a été notifiée du résultat des négociations le 1<sup>er</sup> juillet 2019, et a donné son aval le 10 octobre 2019, considérant que l'accord négocié par la France avec le Tadjikistan était conforme au droit européen.

Le droit de l'Union européenne régit largement le domaine de la sécurité aérienne<sup>16</sup> et de la sûreté de l'aviation civile<sup>17</sup> comme évoqué précédemment mais de nombreux pans du secteur du transport aérien font l'objet d'une réglementation européenne, à l'instar de l'accès au marché<sup>18</sup>, de l'assistance en escale<sup>19</sup>, des créneaux aéroportuaires<sup>20</sup>, de l'environnement ou encore des droits des passagers<sup>21</sup>.

---

<sup>13</sup> [CJUE, Arrêts du 5 novembre 2002, dits « ciel ouvert »](#), 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.

<sup>14</sup> [Règlement \(CE\) 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers.](#)

<sup>15</sup> Clauses communautaires types : désignation des transporteurs aériens et révocation, assistance en escale. L'accord contient par ailleurs les clauses recommandées en matière de tarifs, de sécurité et de taxation du carburant sur les liaisons intracommunautaires ou domestiques.

<sup>16</sup> [Règlement \(UE\) 2018/1139 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.](#)

<sup>17</sup> [Règlement \(CE\) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.](#)

<sup>18</sup> [Règlement \(CE\) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.](#)

<sup>19</sup> [Directive 96/67 relative au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.](#)

<sup>20</sup> [Règlement \(CEE\) 95/93 modifié fixant des règles communes concernant l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté.](#)

<sup>21</sup> [Règlement \(CE\) 216/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.](#)

Dans le cadre de certains accords aériens conclus par l'Union, aux termes desquels l'ouverture des marchés est conditionnée à un processus d'harmonisation réglementaire, tout ou partie de l'acquis européen en matière de transport aérien trouve à s'appliquer avec un pays non-européen. S'agissant des accords aériens bilatéraux conclus par la France, certaines réglementations européennes sont applicables aux transporteurs des pays tiers.

A titre d'exemple, il convient de citer en premier lieu le règlement (UE) n°452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers, dit règlement « opérateur de pays tiers », déjà mentionné dans la partie relative aux règles de sécurité.

Le règlement (CE) 216/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol (droit des passagers) est également applicable aux compagnies non européennes pour les passagers de vols au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre.

Par ailleurs, le règlement (UE) n°2019/712 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien permet d'adopter des mesures de réparation à l'encontre de transporteurs aériens de pays tiers lorsque ceux-ci sont les bénéficiaires de pratiques faussant la concurrence et que ces pratiques causent un préjudice aux transporteurs aériens de l'Union.

- **Articulation avec le droit interne**

L'entrée en vigueur de cet accord ne nécessitera aucune modification de la législation interne.

L'article 13 de l'accord portant sur les droits de douane et taxes instaure, comme indiqué précédemment, des exemptions de nature douanière et fiscale pour certains équipements.

Ces exemptions n'impliquent aucun changement de législation ou de réglementation interne car elles sont déjà prévues en droit français :

- Pour la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), par l'article 262 du code général des impôts (II 4° à 8°)<sup>22</sup>.
- Pour les droits d'accises, par l'article 302 F bis du code général des impôts<sup>23</sup>.

- **Conséquences économiques**

Sur le plan économique, cet accord fixe un cadre stable, nécessaire au développement des services aériens.

La politique bilatérale en matière de transport aérien vise, en fonction du contexte prévalant pour chaque cadre économique et juridique considéré, à articuler la promotion des intérêts industriels et commerciaux du pavillon français aux exigences de connectivité directe et d'attractivité du territoire ainsi qu'aux opportunités de développement des échanges touristiques et économiques.

Ainsi, il est attendu de l'obtention de nouveaux droits de trafic négociés dans le cadre de consultations aéronautiques une opportunité pour dynamiser l'attractivité et la connectivité aérienne directe de la France en répondant favorablement aux demandes d'augmentation de capacités des compagnies aériennes.

En l'espèce, aucune compagnie française ou tadjike n'a jamais opéré de vols directs entre les deux capitales ou des points secondaires. Le trafic indirect restait pour sa part en 2019 très limité (inférieur à 2000 passagers par an), et issu en majeure partie de trajets en correspondance via la Turquie (Istanbul) opérés par la compagnie turque *Turkish Airlines*, qui pour sa part dessert Douchanbé.

---

22

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

23

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

Les relations directes entre le Tadjikistan<sup>24</sup> et l'Europe (Espace économique européen) sont limitées principalement à deux pays : l'Allemagne et la Lettonie. En Allemagne, la compagnie privée tadjike *Somon Air*<sup>25</sup> exploite un vol par semaine entre la capitale Douchanbé et Francfort avec un B737-900 ER. La compagnie lettone Air Baltic avait inauguré un vol régulier saisonnier en B737-300 (deux vols/semaine entre juin et septembre) entre sa base de Riga et Douchanbé qu'elle a exploité durant trois ans (2009 à 2011). Le Tadjikistan est surtout relié, pour des raisons historiques évidentes<sup>26</sup>, à la fédération russe (quatre villes au Tadjikistan avec une dizaine de villes russes en moyenne, voire plus, selon l'année) qui représente plus de 90 % de l'offre en sièges pour l'Europe quel que soit l'année étudiée. En 2019, La Russie représentait 93 % de l'offre en sièges, la Turquie étant le deuxième marché (6 % de l'offre en sièges) et l'Allemagne étant le troisième marché (1 % de l'offre en sièges).

En ce qui concerne la France, aucun souhait n'a été exprimé par les compagnies du pavillon français pour desservir en propre le Tadjikistan, et aucun enjeu majeur n'a été relevé par ces acteurs pour la conclusion de cet accord bilatéral. Toutefois, cet accord permettra désormais aux compagnies françaises de réaliser des opérations de partages de codes avec des transporteurs de pays tiers, ainsi qu'une ouverture suffisante du tableau des routes, pour permettre aux compagnies sous pavillon français de desservir indirectement le pays via Amsterdam avec KLM, la compagnie en ayant exprimé le souhait.

Plus largement, le développement des capacités aériennes du Tadjikistan pourrait offrir d'intéressants débouchés pour les entreprises françaises, notamment sur le segment des infrastructures aéroportuaires et pour la fourniture de systèmes de contrôle du trafic aérien (système de gestion des approches et décollages des aéronefs, radars d'approche primaires et secondaires, simulateur de formation pour les contrôleurs aériens...). La société Thales s'était ainsi positionnée pour la fourniture d'équipements pour la tour de contrôle de Douchanbé (contrat total d'environ 4M EUR sur financement de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement), offerte par la France en 2015 en remerciement pour les services logistiques rendus en soutien aux forces armées françaises engagées en Afghanistan, et continue à s'intéresser à ce pays où les besoins demeurent importants en termes de connectivité régionale et internationale, en raison notamment de l'enclavement du territoire tadjik. Les sociétés françaises d'ingénierie aéroportuaires conservent par ailleurs leur intérêt pour de potentiels projets de modernisation des plateformes aéroportuaires du pays. Dans un contexte caractérisé par un intérêt économique marqué de la Russie et de la Chine dans la région, l'offre française apparaît comme une alternative séduisante, et le positionnement de nos entreprises est fortement facilité par l'image que la France véhicule dans le pays, moins prédatrice que celle de certains concurrents.

## V- État des signatures et ratifications

L'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Tadjikistan a été signé le 8 novembre 2019 à Paris, par le Directeur Général de l'Aviation Civile, Patrick Gandil côté français, et côté tadjike, par le Ministre des Affaires étrangères, Sirojiddin Muhridin.

Le 8 juillet 2020, le Tadjikistan a fait connaître l'accomplissement de ses procédures internes pour l'entrée en vigueur de l'accord.

---

<sup>24</sup> Le Tadjikistan a deux principales compagnies : Tajik Air (compagnie nationale appartenant à l'Etat) et Somon Air (compagnie privée). La compagnie nationale Tajik Air a cessé toutes ses opérations au début de l'année 2019.

<sup>25</sup> Compagnie tadjike lancée en 2007 : inauguration de ses premiers vols en février 2008. En 2019, elle exploite une flotte de 6 Boeing 737 loués (2 B737-300, 2 B737-800 et 2 B737-900).

<sup>26</sup> La République du Tadjikistan fut créée en 1924 avec le statut de République socialiste soviétique autonome incluse dans l'Ouzbékistan, Elle devient République socialiste soviétique à part entière en 1929, avant d'accéder à l'indépendance en 1991.



## ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU TADJIKISTAN SUR LES SERVICES AÉRIENS (ENSEMBLE UNE ANNEXE), SIGNÉ À PARIS LE 8 NOVEMBRE 2019

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

Étant 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 respectant et complétant ladite convention afin d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà sur la base du principe de réciprocité,

Sont convenus des dispositions suivantes :

### 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 Tadjikistan, l'Agence de l'aviation civile du Gouvernement de la République du Tadjikistan, ou toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions 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 le sens que leur donne, respectivement, l'article 96 de la convention ;
- (f) l'expression « routes spécifiées » désigne les routes figurant au tableau des routes annexé au présent accord ;
- (g) l'expression « services agréés » désigne les services aériens réguliers de transport, distinct ou combiné, de passagers, de courrier et de fret, effectués moyennant rétribution sur les routes spécifiées ;
- (h) le terme « tarif » désigne les prix facturés par les 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 tout amendement à l'accord ou à son annexe convenu conformément aux dispositions de l'article 22 du présent accord ; et
- (k) le terme « transit » désigne le transit de fret, de passagers, de bagages ou de courrier par le territoire de l'une des Parties contractantes.

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

### Article 2

#### *Octroi de droits*

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

### 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.

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 ce transporteur soit établi sur le territoire de la République française au sens du traité sur l'Union européenne et du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et possède une licence d'exploitation valide conforme au droit de l'Union européenne ; et
  - ii. que le contrôle réglementaire effectif du transporteur soit exercé et assuré par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que les autorités aéronautiques compétentes soient clairement identifiées dans la désignation ; et
  - iii. que le transporteur soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces Etats, et soit soumis à un contrôle effectif de ces Etats et/ou des ressortissants de ces Etats ;
- (b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République du Tadjikistan :
  - i. que ce transporteur soit établi sur le territoire de la République du Tadjikistan et possède une licence d'exploitation valide conforme au droit de la République du Tadjikistan ; et
  - ii. que la République du Tadjikistan exerce et assure un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur ; et
  - iii. que ce transporteur soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République du Tadjikistan et/ou des ressortissants de la République du Tadjikistan et soit soumis à un contrôle effectif de cet Etat et/ou de ses ressortissants.
- (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 10 et 11 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 toutes les dispositions applicables 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. ce transporteur n'est pas établi sur le territoire de la République française au sens du traité sur l'Union européenne et du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation valide conforme au droit de l'Union européenne ; ou
  - ii. le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ou assuré par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou les autorités aéronautiques compétentes ne sont pas clairement identifiées dans la désignation ; ou
  - iii. le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces Etats, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de ces Etats et/ou des ressortissants de ces Etats.

En exerçant son droit dans le cadre du présent paragraphe, la République du Tadjikistan n'exerce aucune discrimination basée sur la nationalité entre les transporteurs aériens de l'Union européenne ;

- (b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République du Tadjikistan :
  - i. le transporteur n'est pas établi sur le territoire de la République du Tadjikistan ou ne possède pas de licence d'exploitation valide conforme au droit de la République du Tadjikistan ; ou

- ii. la République du Tadjikistan n'exerce pas et n'assure pas un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien ; ou
- iii. le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou par participation majoritaire, par la République du Tadjikistan et/ou par des ressortissants de la République du Tadjikistan, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de cet Etat et/ou de ses ressortissants.

(c) lorsque 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 ;

(d) dans tous les cas où les normes énoncées dans le présent accord, en particulier aux articles 10 et 11, 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 les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations se tiennent dans les trente (30) jours calendaires suivant la date à laquelle elles ont été demandées, sauf accord contraire entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

## Article 5

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

1. Chaque Partie contractante fait en sorte que les transporteurs aériens désignés des deux Parties contractantes disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services agréés régis par le présent accord. Chaque Partie contractante s'assure que son ou ses transporteur(s) aérien(s) désigné(s) 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 18 du présent accord, une capacité appropriée pour faire face aux besoins courants et raisonnablement attendus de transport de passagers, de fret et de courrier, afin de favoriser le développement harmonieux des services aériens entre les territoires des Parties contractantes.

## Article 6

### *Concurrence équitable*

1. Les Parties contractantes reconnaissent que leur objectif commun est de disposer d'un environnement concurrentiel et équitable et de possibilités équitables et égales pour permettre la mise en concurrence des transporteurs aériens des deux Parties contractantes dans l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées. En conséquence, les Parties contractantes prennent toutes les mesures adéquates pour assurer le plein respect de cet objectif.

2. Les Parties contractantes affirment qu'une concurrence libre, équitable et sans distorsion est importante pour promouvoir les objectifs du présent accord et notent que l'existence d'un droit de la concurrence complet et d'une autorité indépendante de la concurrence, ainsi que l'application saine et efficace de leur droit national de la concurrence est important pour la fourniture efficace de services de transport aérien. Le droit de la concurrence de chaque Partie contractante qui traite des questions couvertes par le présent article, tel qu'amendé périodiquement, s'applique aux activités des transporteurs aériens dans la juridiction de chacune des Parties contractantes. Les Parties contractantes partagent les objectifs de compatibilité et de convergence du droit de la concurrence et de son application effective. Elles coopéreront le cas échéant et s'il y a lieu, à l'application effective du droit de la concurrence, notamment en autorisant leur(s) transporteur(s) aérien(s) ou d'autres ressortissants, à communiquer, conformément à leurs règles et jurisprudence respectives, les informations pertinentes pour une action relevant du droit de la concurrence intentée par leurs autorités de la concurrence respectives.

3. Aucune disposition du présent accord n'affecte ou ne limite l'autorité et les pouvoirs des autorités compétentes en matière de concurrence et des tribunaux de l'une ou l'autre des Parties contractantes (et de la Commission européenne) ni y porte atteinte, et toutes les questions relatives à l'application de la législation sur la concurrence continuent de relever de la compétence exclusive de ces autorités et tribunaux. Toute mesure prise par une Partie contractante en vertu du présent article est donc sans préjudice de toute mesure éventuelle prise par ces autorités et ces tribunaux.

4. Toute mesure prise en vertu du présent article relève de la responsabilité exclusive des Parties contractantes et vise exclusivement l'autre Partie contractante et/ou le ou les transporteur(s) aérien(s) de l'autre Partie contractante fournissant des services de transport aérien à destination/à partir des Parties contractantes. Une telle mesure ne peut faire l'objet d'une procédure de règlement des différends au titre de l'article 23 du présent accord.

#### Concurrence déloyale :

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

Subventions et aides publiques :

6. Aucune Partie contractante n'accorde ni n'autorise de subventions ni d'aides publiques à ses transporteurs aériens si celles-ci sont susceptibles de fausser de manière significative, de façon injustifiée, la concurrence loyale et équitable en matière de prestation de services de transports aériens pour les transporteurs de l'autre Partie contractante. Ces subventions ou aides peuvent inclure notamment, sans s'y limiter, les subventions croisées, la compensation de pertes d'exploitation, l'apport de capitaux, des aides non remboursables, des cautionnements, des prêts ou assurances assortis de conditions préférentielles, la protection contre la faillite, la renonciation au recouvrement de montants dus, la renonciation à la rémunération normale des ressources publiques engagées, des allègements ou exonérations fiscaux, la compensation des charges financières imposées par les autorités publiques et l'accès, sur une base discriminatoire ou non commerciale, aux installations et services de navigation aérienne ou aéroportuaires, au carburant, à la manutention au sol, à la sécurité, aux systèmes informatiques de réservation, à l'allocation de 7 créneaux horaires ou aux autres installations et services connexes nécessaires à l'exploitation de services aériens.

7. Lorsqu'une Partie contractante accorde des subventions ou des aides publiques au sens du paragraphe 6 ci-dessus à un transporteur aérien, elle doit garantir la transparence de ces mesures par les moyens appropriés, qui peuvent inclure d'exiger du transporteur aérien qu'il précise clairement et séparément cette subvention ou cette aide dans sa comptabilité.

8. Chaque Partie contractante, à la demande de l'autre Partie contractante, fournit à cette dernière, dans des délais raisonnables, des rapports financiers concernant les entités relevant de la juridiction de la première Partie contractante et toute autre information pouvant raisonnablement être demandée par l'autre Partie contractante pour assurer le respect des dispositions du présent article. Cela peut inclure des informations détaillées concernant les subventions et aides au sens du paragraphe 6 ci-dessus. La fourniture de telles informations peut faire l'objet d'un traitement confidentiel de la part de la Partie contractante qui demande accès à l'information.

9. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité compétente chargée de la concurrence et/ou le tribunal chargé de l'exécution des règles visées aux paragraphes 5 et 6 :

- (a) si l'une des Parties contractantes estime qu'un transporteur aérien est victime de discrimination ou de pratiques déloyales au sens des paragraphes 5 et 6 ci-dessus et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre Partie contractante. Après avoir informé l'autre Partie contractante, une Partie contractante peut également s'adresser aux organismes d'Etat compétents sur le territoire de l'autre Partie contractante, notamment les organismes de niveau national, régional, provincial ou local, pour discuter des questions liées au présent article. En outre, l'une des Parties contractantes peut demander des consultations sur ce sujet avec l'autre Partie contractante afin de résoudre le problème. Ces consultations commencent dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Dans l'intervalle, les Parties contractantes échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des Parties contractantes
- (b) si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre la question par le biais de consultations dans un délai de trente (30) jours à compter du début des consultations ou si les consultations ne commencent pas dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande concernant une violation alléguée des paragraphes 5 et 6 ci-dessus, la Partie contractante qui a demandé les consultations a le droit de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent accord au(x) transporteur(s) aérien(s) de l'autre Partie contractante en refusant, retirant, révoquant ou suspendant l'autorisation d'exploitation, ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires, ou d'imposer des droits ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise en vertu du présent paragraphe doit être appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire par son champ et sa durée.

## Article 7

### *Capacité*

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes examinent et approuvent ensemble la capacité qui doit être fournie par le ou les transporteur(s) aérien(s) désigné(s) sur les services agréés.

2. Si, lors de l'examen, les autorités aéronautiques ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la capacité qui doit être fournie sur les services agréés, la capacité qui peut être fournie par le ou les transporteur(s) aérien(s) désigné(s) des Parties contractantes ne doit pas excéder la capacité totale qu'il avait été précédemment convenu de fournir conformément aux dispositions du paragraphe 1.

## Article 8

### *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 transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante et sont appliqués à ces aéronefs à l'entrée sur le territoire, à la sortie du territoire ou pendant le séjour sur le territoire de la première Partie contractante.

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



lesdits passagers, bagages, équipages, courrier et fret du ou des transporteur(s) aérien(s) 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 9

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

1. La validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements d'une Partie contractante, y compris dans le cas de la République française, au droit de l'Union européenne, est reconnue par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées, 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 10

### *Sécurité de l'aviation*

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité appliquées 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 n'applique pas ou ne met pas en œuvre 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 4 du présent accord.

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

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

- (a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la convention, ou
- (b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'application 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 le ou les transporteur(s) aérien(s) 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 transporteur(s) aérien(s) de l'autre Partie contractante si, à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, de consultations ou de toute autre forme de dialogue, elle conclut à la nécessité d'agir immédiatement pour assurer la sécurité de l'exploitation d'un ou de plusieurs transporteur(s) aérien(s).

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

8. Si la République française a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre Etat membre de l'Union européenne, les droits de la République du Tadjikistan au titre du présent article s'appliquent également au maintien, 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.

## Article 11

### *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 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 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 la sortie du territoire de l'autre Partie contractante ou pendant le séjour sur ce territoire, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation en vertu de la législation en vigueur dans ce pays, conformément à l'article 8 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 de sûreté raisonnables afin de faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité 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 l'ouverture de consultations immédiates avec 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 12

### *Redevances d'usage*

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

2. Ces redevances peuvent refléter, sans toutefois excéder, une part équitable du coût total supporté pour la mise à disposition des installations et services aéroportuaires ainsi que des services et installations de sécurité, de sûreté et de navigation aérienne. Les installations et services pour lesquels des redevances sont

perçues sont fournis sur une base efficace et économique. Les autorités ou organismes compétents de chaque Partie contractante 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. En cas d'augmentation des redevances, chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les transporteurs aériens qui utilisent les services et installations.

## Article 13

### *Droits de douane et taxes*

1. A l'entrée sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs exploités aux fins de services internationaux par le ou les transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante, leur équipement normal, 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), équipements et 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 ou des transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux, même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle elles sont embarquées ;
- (b) les équipements normaux et les pièces détachées, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance, de réparation et d'approvisionnement d'un aéronef d'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 de manière non limitative 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 transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante ;
- (e) l'équipement de sécurité et de sûreté utilisé dans les aéroports et les terminaux 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 transférée qu'après paiement des droits de douane et taxes correspondants.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque le ou les transporteur(s) aérien(s) désigné(s) 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. 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.

6. Aucune disposition du présent accord ne peut être interprétée comme empêchant :

- (a) la République française d'imposer, conformément à la législation de l'Union européenne, 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 du Tadjikistan qui exploite un service 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.
- (b) la République du Tadjikistan d'imposer, conformément à sa législation, de manière non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien désigné de la République française qui exploite un service entre un point situé sur le territoire de la République du Tadjikistan et un autre point situé sur le territoire de la République du Tadjikistan.

## Article 14

### *Activités commerciales*

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

2. Le ou les transporteur(s) aérien(s) désigné(s) d'une Partie contractante sont autorisés, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante son/leur personnel de gestion, d'exploitation, son/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 transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, l'autorisation d'accéder, sur son territoire, à l'aéroport et aux zones en rapport avec l'exploitation des aéronefs, les équipages, les passagers et le fret d'un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante.

4. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité, au ou aux 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 transporteur(s) aérien(s) désigné(s) 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 transporteur(s) aérien(s) désigné(s) d'une Partie contractante a/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 ses/leurs propres bureaux comme par l'intermédiaire des agents accrédités de son/leur choix. Le ou les transporteur(s) aérien(s) désigné(s) d'une Partie contractante ont le droit d'ouvrir et de conserver, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des comptes bancaires nominatifs dans la monnaie de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou en toute devise librement convertible, à sa/leur discrétion.

## Article 15

### *Accords de coopération commerciale*

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

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

2. Le ou les transporteur(s) aérien(s) effectif(s) 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 correspondants 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 ou les transporteur(s) aérien(s) effectif(s). La capacité proposée pour ces services par le ou les transporteur(s) aérien(s) contractuel(s) 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(x) transporteur(s) aérien(s) effectif(s), 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 informent l'acquéreur, au moment de la vente, de l'identité du transporteur aérien effectif sur chaque tronçon du service et de l'identité du ou des transporteur(s) aérien(s) avec lesquels il conclut un contrat.

## Article 16

### *Transfert des excédents de recettes*

1. 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 territoire(s) de leur choix l'excédent des recettes locales tirées de la vente de services de transport aérien et des activités connexes sur son territoire. 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) désigné(s) de l'autre Partie contractante le droit d'affecter tout ou partie de leurs recettes réalisées sur son territoire au règlement de toutes dépenses en rapport avec leurs activités de transport (y compris les achats de carburant) et avec les autres activités liées au transport aérien.

3. Si le régime des paiements entre les Parties contractantes est régi par un accord particulier, ledit accord s'applique.

## Article 17

### *Services d'assistance en escale*

Sous réserve des lois et règlements nationaux en vigueur dans chaque Partie contractante, y compris, en ce qui concerne la France, le droit de l'Union européenne, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, d'avoir recours à ses propres services d'assistance en escale (« 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 prestataire(s).

## Article 18

### *Tarifs*

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

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

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

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

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

## Article 19

### *Approbation des programmes d'exploitation*

1. Les programmes d'exploitation du ou des transporteur(s) aérien(s) désigné(s) d'une Partie contractante peuvent être soumis pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2. Dans ce cas, lesdits programmes d'exploitation sont communiqués quarante-cinq (45) jours calendaires 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 quarante-cinq (45) 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 20

### *Transit direct*

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

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

## Article 21

### *Information et 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 examiner l'exploitation des services agréés.

## 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 de la demande de consultations par l'autre 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 entre les autorités aéronautiques, conformément aux dispositions de l'article 22 du présent accord.

2. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord, le différend est réglé par voie de consultations diplomatiques. Ces consultations commencent dans un délai maximum de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations par l'autre 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 convenir de soumettre le différend pour décision soit 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, à un tribunal composé de trois arbitres.

Dans ce cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre et le troisième arbitre, qui ne doit pas être ressortissant de l'une ou l'autre 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, par la voie diplomatique, de la demande d'arbitrage émanant de l'autre Partie contractante ; le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la désignation des deux premiers. Si l'une ou l'autre 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 des Parties contractantes, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitres. Dans un tel cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un Etat qui entretient des relations diplomatiques avec les deux Parties contractantes à la date de sa désignation.

4. Dans le cas où le troisième arbitre est désigné par le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, si ce dernier est empêché de s'acquitter de cette mission ou s'il est ressortissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes, la désignation est effectuée par le vice-président, et si celui-ci est empêché de s'acquitter de cette tâche ou s'il est ressortissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes, la désignation est effectuée par un haut responsable du Conseil qui n'est ressortissant d'aucune des Parties contractantes.

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

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

7. 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 24

##### *Accords multilatéraux*

Si, après l'entrée en vigueur du présent accord, les deux Parties contractantes deviennent liées par un accord multilatéral traitant de questions régies par le présent accord, les dispositions dudit accord prévalent. Les deux Parties contractantes peuvent procéder à des consultations conformément à l'article 22 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 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, l'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 et tout amendement à celui-ci doivent être enregistrés 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 internes requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent accord, qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant la date de réception de la dernière notification.

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

Fait à Paris, le 8 novembre 2019, en double exemplaire, en langues française et tadjike, les deux versions étant basées sur la version anglaise paraphée, les versions française et tadjike faisant foi.

Pour le Gouvernement  
de la République française :  
PATRICK GANDIL

*Directeur général de l'aviation civile*

Pour le Gouvernement  
de la République Tadjikistan :  
SIROJIDDIN MUHRIDDIN  
*Ministre des Affaires étrangères*

## ANNEXE

## TABLEAU DES ROUTES

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

| Points situés en République française | Points intermédiaires | Points situés en République du Tadjikistan | Points au-delà     |
|---------------------------------------|-----------------------|--|--------------------|
| Tout/tous point(s)                    | Tout/tous point(s)    | Tout/tous point(s)                         | Tout/tous point(s) |

2. Route pouvant être exploitée par le ou les transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de la République du Tadjikistan :

| Points situés en République du Tadjikistan | Points intermédiaires | Points situés en République française | Points au-delà     |
|--|-----------------------|---------------------------------------|--------------------|
| Tout/tous point(s)                         | Tout/tous point(s)    | Tout/tous point(s)                    | Tout/tous point(s) |

## Notes :

a) Le ou les transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de chaque Partie contractante peuvent, à leur convenance, sur tout ou partie de leurs services :

- exploiter des vols dans un sens ou dans les deux sens ;
- omettre des escales en un ou plusieurs points des routes spécifiées ;
- modifier l'ordre de desserte des points des routes spécifiées (ce qui comprend 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) ;
- achever leur service sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au-delà ;
- desservir des points de coterminisation sur les routes spécifiées du territoire de l'autre Partie contractante ;
- modifier les points non spécifiés du tableau des routes par simple communication aux autorités aéronautiques.

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

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

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