

N° 556
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

Enregistré à la Présidence du Sénat le 15 avril 2026

PROJET DE LOI

(procédure accélérée)

*autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement
de la République française et le Gouvernement de la République unie
de Tanzanie relatif aux services aériens,*

PRÉSENTÉ

au nom de M. Sébastien LECORNU,

Premier ministre

Par M. Jean-Noël BARROT,

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 à Mayotte les 27 et 28 juin 2022 à l'initiative de la Tanzanie et signé à Dar es Salam le 23 février 2023, fixe un cadre bilatéral moderne régissant les services aériens entre la France et la Tanzanie.

L'accord est composé d'un préambule suivi de 27 articles ainsi qu'une annexe.

Le préambule fait référence à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944⁽¹⁾ (ci-après convention de Chicago). Il précise l'objectif de l'accord, qui est de compléter ladite convention en régissant les services aériens entre les territoires respectifs des parties concernées.

L'article 1^{er} 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 détaille les droits réciproques que chaque partie contractante accorde aux transporteurs de l'autre partie contractante, à savoir le droit de survoler son territoire sans atterrir, d'y effectuer des escales à des fins non commerciales et d'y effectuer des escales à des fins commerciales. Comme le veut la coutume, l'accord exclut le cabotage, c'est à dire le droit pour un transporteur aérien d'une partie contractante d'embarquer sur le territoire de l'autre partie contractante des passagers ou du fret à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre partie contractante.

L'article 3 traite de la désignation et de l'autorisation des transporteurs aériens aux fins d'exploitation des services aériens. Les entreprises de transport désignées par la France doivent être établies sur le territoire de la République française au sens des traités européens, détenir une licence d'exploitation valide conforme au droit de l'Union européenne, satisfaire aux conditions prescrites notamment en matière de sécurité et de sûreté et être détenues par participation majoritaire par des États membres ou des

⁽¹⁾ Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944. La France est Partie à la convention depuis 1947 et la Tanzanie depuis 1962.

ressortissants d'États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange. Les entreprises de transport aérien désignées par la Tanzanie doivent être établies sur le territoire tanzanien, détenir une licence d'exploitation valide conforme à la législation de la Tanzanie, satisfaire aux conditions prescrites notamment en matière de sécurité et de sûreté et être détenues par participation majoritaire par la Tanzanie. Un contrôle réglementaire effectif des transporteurs doit également être exercé par l'État ayant délivré le certificat de transporteur aérien.

L'article 4 précise que lorsqu'une ou plusieurs des conditions prévues à l'article 3 ne sont plus remplies par le transporteur aérien désigné par une partie contractante, l'autre partie contractante peut suspendre ou révoquer son autorisation d'exploitation.

L'article 5 dresse les principes régissant l'exploitation des services agréés. Les parties contractantes 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 aérien.

L'article 6 établit les règles et principes, alignés avec les standards élevés du droit de l'Union européenne en la matière, garantissant que les transporteurs aériens de chaque partie contractante disposent d'un environnement équitable et ouvert de concurrence et se livrent une concurrence loyale et équitable dans l'exploitation des services agréés. Cet article encadre également l'attribution de subventions et d'aides publiques afin que celles-ci ne puissent affecter de manière significative et injustifiée la concurrence. Par ailleurs, les dispositions de l'accord ne limitent pas les pouvoirs des autorités et tribunaux compétents en matière de concurrence.

L'article 7 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 contractantes relatives à l'entrée ou à la sortie de son territoire des passagers, des bagages, de l'équipage ainsi que du fret s'appliquent. Ce type d'article a notamment été précieux pendant l'épisode de la covid-19 en 2020 et 2021.

L'article 8 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 9 traite des questions relatives à la sécurité de l'aviation. Chaque partie contractante peut demander, à tout moment, des consultations sur les normes de sécurité adoptées par l'autre partie contractante 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 de ces consultations, l'une des parties contractantes estime que les normes minimales de sécurité ne sont pas assurées par l'autre partie contractante, 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 10 introduit l'obligation mutuelle de garantir la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Les parties contractantes agissent dans le respect du droit international, notamment des accords multilatéraux énumérés au paragraphe 1er 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, des 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 contractante 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 consultations constitue un motif pour retirer, révoquer ou limiter les conditions de l'autorisation d'exploitation ou les agréments techniques.

L'article 11 fait partie des innovations récentes pour un accord aérien. Il prévoit la reconnaissance des deux parties à l'accord de la nécessité de protéger l'environnement en favorisant le développement durable de l'aviation et la nécessité de prendre des mesures appropriées pour prévenir ou traiter les incidences du transport aérien sur l'environnement pour autant que ces mesures soient compatibles avec leurs droits et obligations. L'article fait notamment référence au CORSIA, le programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale auquel la France et la Tanzanie participent.

L'article 12 précise, classiquement, 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 qui serait exploité par un transporteur désigné par la Tanzanie entre deux points situés sur le territoire français et entre un point situé sur le territoire de la République française et un autre point situé sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne.

L'article 14 garantit les activités commerciales des transporteurs, en ouvrant notamment pour un transporteur désigné par une partie contractante le droit d'établir un bureau, 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. Chaque partie contractante s'engage par ailleurs à autoriser l'accès du personnel nécessaire à l'exploitation des services de transport aérien 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 contractante. Les parties contractantes 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 aborde la question des accords de coopération commerciale entre transporteurs des deux parties contractantes. Pour l'exploitation des services agréés, les transporteurs aériens désignés peuvent conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité ou de partage de codes ou tout autre accord de coentreprise avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien, y compris avec des transporteurs aériens d'un pays tiers. Cet article est important pour le fonctionnement des grandes alliances aériennes.

L'article 16 précise les possibilités de transfert des excédents de recettes destinées à permettre à chaque partie contractante de transférer vers le ou les territoires de leur choix l'excédent des recettes locales tirées de la vente de services de transport aérien et des activités connexes sur le territoire de l'autre partie contractante. 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 contractante. 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.

L'article 17 précise que, sous réserve des lois et règlements en vigueur dans chaque partie contractante, l'entreprise de transport aérien désignée par une partie contractante a le droit, sur le territoire de l'autre partie contractante, 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 contractantes doit se limiter à la protection du consommateur en cas de prix déraisonnablement élevés ou restrictifs en raison d'un 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 chaque partie contractante, de soumettre leurs programmes d'exploitation pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante dans un délai d'au moins trente 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 contractantes, 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 prévoit une obligation mutuelle des parties contractantes 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 des parties contractantes coopèrent afin de veiller à l'application satisfaisante de

l'accord. Sur demande d'une des parties contractantes, des consultations peuvent être organisées sous 60 jours afin d'interpréter ou de modifier des dispositions du présent accord.

L'article 23 traite des mécanismes de règlement des différends entre les parties contractantes, en stipulant notamment que la voie de négociations directes entre autorités aéronautiques doit être systématiquement privilégiée. Si les parties contractantes 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 contractantes 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 contractantes devront se conformer à toute décision rendue. En cas de non-respect de cette décision par l'une des parties contractantes, l'autre partie contractante peut limiter, refuser ou abroger tout droit ou privilège accordé en vertu de l'accord.

L'article 24 précise que si les deux parties contractantes deviennent liées par un accord multilatéral traitant des questions régies par le présent accord aérien, les dispositions dudit accord multilatéral prévaudront. Au besoin, des consultations peuvent être demandées pour vérifier s'il convient de réviser les dispositions de l'accord afin de tenir compte dudit accord multilatéral.

L'article 25 spécifie la procédure de dénonciation de l'accord par l'une ou l'autre des parties contractantes, qui doit se faire par notification diplomatique adressée à l'autre partie contractante, ainsi qu'à l'OACI (organisation de l'aviation civile internationale). Sauf retrait de la dénonciation, l'accord prend fin dans un délai de douze mois après cette notification.

L'article 26 rappelle que l'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.

Enfin, l'annexe précise l'ensemble des routes aériennes pouvant être empruntées par les transporteurs de chaque partie contractante.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République unie de la Tanzanie 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 unie de Tanzanie relatif aux 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 15 avril 2026

Signé : Sébastien LECORNU

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'Europe et des affaires étrangères

Signé : Jean-Noël BARROT

Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République unie de Tanzanie relatif aux services aériens

Article unique

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République unie de Tanzanie relatif aux services aériens (ensemble une annexe), signé à Dar es Salam le 23 février 2023, et dont le texte est annexé à la présente loi.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Europe
et des affaires étrangères

**TEXTE SOUMIS A LA DELIBERATION
DU CONSEIL DES MINISTRES**

**Projet de loi
autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et
le Gouvernement de la République unie de Tanzanie relatif aux services aériens**

NOR : EAEJ2511297L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I. Situation de référence

La République unie de Tanzanie est une république parlementaire située en Afrique de l'Est. D'une superficie de 947 300 km², le pays partage ses frontières avec huit pays : le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi, la République démocratique du Congo, la Zambie, le Malawi et le Mozambique. La Tanzanie est le deuxième pays le plus peuplé de la Communauté d'Afrique de l'Est, derrière la République démocratique du Congo, avec une population de 63,8 M habitants (2023).

La République unie de Tanzanie est issue de l'union entre le Tanganyika (partie continentale du territoire tanzanien, indépendant depuis 1961) et l'archipel de Zanzibar, en 1964. Elle est dirigée par Samia Suluhu Hassan, réélue pour un second mandat en octobre 2025. Elle avait accédé à la présidence le 19 mars 2021 suite au décès du président John Magufuli, élu en octobre 2020.

Le PIB nominal de la Tanzanie s'élève à 79,6 Mds USD (FMI, 2024) et à environ 1 220 USD par habitant. La croissance tanzanienne est dynamique (6,0% en 2025, FMI), supérieure à la moyenne de l'Afrique subsaharienne, et est soutenue par l'agriculture, les mines, et les services financiers. Toutefois, elle reste peu inclusive, la Tanzanie étant placée au 167^e rang de l'indice de développement humain en 2022. La transformation de l'économie en une économie semi-industrielle peine à se concrétiser. L'agriculture, majoritairement de subsistance, représentait 30 % du PIB et occupait 65 % de la population active en 2019¹.

Sur le plan bilatéral, plusieurs domaines sont au cœur de notre coopération : l'immigration (enjeux liés à la maîtrise de la route migratoire vers Mayotte) ; la lutte contre le narcotrafic ; la structuration de nos relations commerciales ; mais aussi le tourisme, avec plus de 150 000 touristes français par an en Tanzanie.

¹ Voir notamment « [Situation économique et financière](#) » de la Tanzanie, par la Direction générale du Trésor.

En 2023, selon les Douanes françaises, le commerce bilatéral entre la France et la Tanzanie s'est élevé à 111 M EUR, avec un excédent commercial de 17,9 M EUR en faveur de la France. La Tanzanie constitue un client marginal pour la France, tant dans le monde (0,01 % des exportations françaises) qu'en Afrique Subsaharienne (0,6 % des exportations).

Le transport aérien entre la France et la Tanzanie est régi par l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République tanzanienne relatif au transport aérien, signé à Dar es Salam le 16 juin 1978².

Du fait de son ancienneté, sont manquantes de l'accord de 1978 un certain nombre de dispositions aujourd'hui nécessaires au bon développement des services aériens entre les deux pays telles que la possibilité pour les transporteurs aériens de signer des accords commerciaux pour leurs services aériens (partage de codes) ou la présence de clauses relatives à la sûreté de l'aviation ou à la sécurité technique des vols. Cet accord n'est par ailleurs plus conforme au droit de l'Union européenne, notamment du point de vue des clauses de désignation (qui exige la possibilité de désigner, pour les services aériens agréés, des compagnies françaises et des compagnies européennes établies en France) et de révocation des transporteurs.

L'accord de 1978 définit, en matière capacitaire, le droit pour le pavillon français d'exploiter jusqu'à deux fréquences hebdomadaires entre la France et la Tanzanie. Il prévoit toutefois qu'un accord puisse être trouvé entre autorités aéronautiques pour équilibrer les capacités en cas d'arrivée d'une compagnie tanzanienne sur les services agréés (ce qui ne s'est jamais produit). Cette enveloppe était dans les faits dépassée par les compagnies du pavillon français, les vols additionnels étant autorisés à titre extra-bilatéral par la partie tanzanienne ce qui pouvait rendre ces autorisations sujettes à une certaine fragilité.

Il existe deux liaisons directes entre la France et la Tanzanie, toutes deux étant opérées par des compagnies du pavillon français :

- la compagnie française Ewa Air exploite depuis 2013 une liaison régulière saisonnière (une rotation par semaine en moyenne) entre Dzaoudzi (Mayotte) et Dar es Salam ;
- la compagnie Air France opère une liaison Paris – Zanzibar, tout d'abord, à raison de deux rotations hebdomadaires via Nairobi (Kenya) à compter d'octobre 2021 puis de trois en direct selon un schéma triangulaire Paris – Zanzibar – Dar es Salam – Paris à partir de juin 2023. La desserte de Zanzibar, non intégrée au tableau des routes de l'accord de 1978, avait été accordée de façon extra bilatérale en août 2021³. Air France opère ses vols. Durant la saison des pluies – de fin mars à fin mai 2026 – AF-KLM n'assure plus ces liaisons avec la Tanzanie en raison de la faible demande de vols vers cette destination à cette période de l'année. A partir de la fin mai 2026, AF assurera trois vols hebdomadaires selon un schéma tripartite Paris – Kilimandjaro – Zanzibar – Paris. La cadence passera à cinq vols hebdomadaires à partir du début du mois de juillet 2026.

De leur côté, les compagnies tanzaniennes n'offrent pas de desserte vers la France. A ce jour, les compagnies tanzaniennes ne sollicitent pas d'autorisation pour desservir les destinations situées en France, en particulier dans les territoires ultra-marins de l'Océan indien (Réunion, Mayotte).

² Décret 81-1114 du 9 décembre 1981, publié au JO du 18 déc. 1981, p. 3442.

³ C'est-à-dire accordé de manière discrétionnaire et réfragable, au-delà des droits déjà permis par l'accord.

En 2023, 66 000 passagers⁴ ont bénéficié des liaisons directes entre la France et la Tanzanie. Ce nombre ne prend en revanche pas en considération le trafic indirect, transitant principalement par Istanbul (Turkish Airlines), Doha (Qatar Airways), Dubaï (Emirates et Fly Dubaï), Addis Abeba (Ethiopian Airlines) et Nairobi (Kenya Airways).

De précédentes consultations aéronautiques entre les autorités des deux pays avaient eu lieu en février 2015 à Dar es Salam, mais n'avaient pas abouti à un accord en raison du refus de la partie tanzanienne d'intégrer une clause de désignation conforme au droit de l'Union européenne (voir *infra* IV c.).

II. Historique des négociations

Des consultations sur les services aériens se sont tenues à Mayotte les 27 et 28 juin 2022, avec la République unie de Tanzanie, à l'initiative de celle-ci. L'organisation de telles consultations dans un département d'Outre-mer constituait une première. Elles ont permis aux deux délégations de s'entendre sur un cadre moderne, conforme aux standards actuels du transport aérien et ouvrant des possibilités de développement nouvelles aux compagnies aériennes du pavillon français, en particulier Ewa Air (filiale d'Air Austral) et Air France, toutes deux représentées lors des consultations. Celui-ci est constitué d'un projet d'accord de services aériens et d'un mémorandum d'entente, document administratif qui en prévoit les conditions d'application.

Ces consultations ont été organisées à la demande des autorités tanzaniennes, désireuses de modifier l'accord de services aériens de 1978 afin de permettre à leurs transporteurs de desservir Mayotte (ce qui n'est pas prévu par ledit accord). Accueillie favorablement par la partie française, cette demande répondait aussi à la volonté commune d'offrir un cadre juridique stable aux opérations existantes, de garantir la réciprocité de droits entre les deux pavillons et d'offrir aux transporteurs de nouvelles possibilités de développement, au service du renforcement de la connectivité aérienne entre les deux pays.

L'accord paraphé à l'issue des consultations comprend un nouveau tableau des routes prévoyant d'un côté, une route long-courrier vers la France hexagonale et, de l'autre, une route régionale, vers La Réunion et Mayotte. Il vise à remplacer un tableau à route unique, qui manquait de clarté, et rééquilibre les droits entre les deux pavillons, le pavillon tanzanien obtenant la possibilité de plein droit de desservir La Réunion et Mayotte.

Pour les transporteurs français, trois points de destination sont prévus en Tanzanie : Dar es Salam, Kilimandjaro et Zanzibar, ce qui correspond aux demandes exprimées par les compagnies, en particulier Air France qui sécurise ainsi ses opérations à destination de Zanzibar. En termes de capacités, des droits supplémentaires ont été définis en conformité avec le souhait exprimé par le Président de la République lors de son déplacement à la Réunion, fin 2019, d'une meilleure insertion des territoires français de l'Océan Indien dans leur environnement régional. Tant la route long-courrier que la route régionale est ainsi accompagnée d'une enveloppe plafonnée à 7 fréquences hebdomadaires par pavillon.

⁴ [Bulletin statistique du trafic aérien commercial – année 2023 \(DGAC\)](#)

La conclusion du présent accord permet de définir un cadre juridique bilatéral, conforme au droit de l'Union européenne et incluant des clauses modernes de sûreté et de sécurité. Cet accord apporte la sécurité juridique nécessaire aux opérations des transporteurs aériens des deux pavillons, ce qui sera de nature à favoriser la concrétisation de leurs projets.

L'accord permettra aux deux États de régler conjointement leurs relations en matière de services aériens internationaux en application des principes d'équilibre et d'équité des opportunités entre transporteurs aériens désignés des deux pavillons et de réciprocité. Le nombre de fréquences pouvant être exploitées par chaque pavillon est fixé entre autorités aéronautiques.

Le texte paraphé, qui reprend pour l'essentiel les éléments inclus dans le modèle d'accord aérien de l'OACI, contient toutes les dispositions constitutives d'un accord moderne :

- l'article 6 (concurrence équitable) établit un certain nombre de règles en matière de concurrence loyale, alignées avec le droit de l'Union européenne (voir *infra* IV c.), qui tiennent en particulier à l'encadrement des aides d'Etat, à la transparence des comptes des compagnies aériennes au contrôle des concentrations et à la lutte contre les pratiques concertées et abus de positions dominantes ;
- les articles 9 (sécurité) et 10 (sûreté) renvoient à des normes communes dans ces deux domaines, alignées avec les standards de l'OACI (voir *infra* IV) ;
- l'article 11 (environnement) prévoit la reconnaissance par les deux parties de la nécessité d'agir en matière de protection de l'environnement et de développement durable de l'aviation, notamment à travers la participation au programme CORSIA⁵ et sa promotion.
- l'article 15 (partages de codes) autorise les transporteurs des deux parties contractantes à conclure des accords de coopération commerciale entre eux ou avec des transporteurs de pays tiers, favorisant les dessertes indirectes et *in fine* le développement de la connectivité aérienne ;
- l'article 18 (encadrement des tarifs) permet la libre fixation des tarifs par les transporteurs aériens et encadre l'intervention des parties contractantes à certaines situations abusives.

Il est conforme au droit de l'Union européenne s'agissant des articles 3 (clause de désignation) et 4 (clause de révocation), en ce qu'ils s'appliquent aux transporteurs établis sur le territoire de la République française au sens des traités européens, détenteurs d'une licence d'exploitation valide conforme au droit de l'Union européenne et détenus par participation majoritaire par des Etats membres ou des ressortissants d'Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange.

III. Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'accord

Le présent accord emporte des conséquences économiques (a.) ; financières (b.) ; juridiques (c.) ; environnementales (d.) ; sociales (e.) ; et administratives (f.).

a. Conséquences économiques

⁵ Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale, adopté le 6 octobre 2016 lors de la 39^{ème} Assemblée de l'OACI.

Sur le plan économique, cet accord fixe un cadre juridique stable favorable à la concrétisation des projets des transporteurs aériens, donc au développement des services aériens, jusqu'ici soumis aux aléas des relations entre les autorités françaises et tanzaniennes en ce qui concerne les vols accordés au-delà de ce que prévoit le cadre bilatéral actuellement en vigueur. Il offre de la prévisibilité en stabilisant par avance le volume de trafic maximum admis par chaque partie contractante à l'égard des transporteurs de l'autre partie contractante.

La politique française en matière de transport aérien vise, en fonction du contexte prévalant pour chaque relation bilatérale considérée, 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. La détermination de l'enveloppe de fréquences découle d'une fine analyse du trafic direct et indirect (nombre de passagers au départ, en transit et à l'arrivée) entre les deux parties contractantes, de son évolution prévisible et des perspectives d'exploitation des transporteurs aériens intéressés, elles-mêmes fondées sur la rentabilité estimée de l'exploitation des services considérés.

La Tanzanie constitue une destination au potentiel de croissance important, notamment en matière de flux touristiques depuis la France. Les possibilités offertes par l'accord d'opérer jusqu'à 7 rotations par semaine entre la France hexagonale et la Tanzanie doivent permettre aux transporteurs français ou européens établis en France de générer des revenus supplémentaires en captant, au moyen d'une offre directe, un flux de trafic en partie détourné par des vols avec correspondance au Kenya, en Éthiopie, au Qatar, aux Émirats arabes unis et en Turquie.

L'augmentation des flux touristiques depuis la France aurait un impact positif sur l'économie tanzanienne au regard de la contribution significative du secteur à l'économie du pays : en 2019, le secteur représentait 11 % du PIB et 35 % des recettes en devises, générait 1,54 M emplois (directs et indirects) et était le premier poste d'exportation de services⁶.

b. Conséquences financières

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 un certain nombre de biens à bord des aéronefs (notamment les carburants et lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces détachées ou les provisions de 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 contractante, l'accord prévoit des exemptions de nature fiscale non seulement pour les provisions de bord importées mais aussi pour celles approvisionnées sur place afin de prendre en compte la réalité des besoins.

Ces clauses d'exemptions fiscales et douanières étant d'ores et déjà existantes, la ratification de l'accord relatif aux services de transport aérien entre la France et la Tanzanie n'engendrera pas de dépenses financières supplémentaires pour l'État.

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

⁶ Lettre économique de l'Afrique de l'Est et de l'Océan indien, mars 2022 (DG Trésor)

c. Conséquences juridiques

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

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

La France et la Tanzanie sont parties⁷ à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dite Convention de Chicago, ouverte à la signature le 7 décembre 1944⁸. Cette dernière 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.

En vertu de l'article 1^{er} de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944⁹, chaque État dispose d'une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. L'article 2 du 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, droit d'escale à des fins non commerciales sur le territoire de l'autre partie et droit d'effectuer des escales à des fins commerciales pour l'entreprise de transport aérien désignée par chaque partie contractante. L'accord ne confère pas aux transporteurs aériens d'une partie contractante le droit d'exploitation de vols à l'intérieur du territoire de l'autre partie (article 2, paragraphe 3).

L'accord inclut à l'article 9 les dispositions les plus récentes du droit international 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).

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 ;
- une autorisation peut être suspendue ou révoquée par une partie si l'autre ne requiert ou n'applique pas les normes minimales édictées¹⁰ 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.

⁷ Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion : France : 25 mars 1947 ; Tanzanie : 23 avril 1962.

⁸ Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (Etat des ratifications).

⁹ Ledit article 1^{er} stipule que : « *Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire* ».

¹⁰ 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).

Conformément aux recommandations de l'OACI¹¹, le présent accord fixe à l'article 10 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.). Chaque partie contractante peut demander des consultations entre autorités aéronautiques si elle a des raisons d'estimer que l'autre partie contractante n'a pas respecté les dispositions relatives à la sûreté fixées par l'accord bilatéral sur les services aériens.

En outre, les parties agissent dans le respect du droit international et conformément aux accords multilatéraux en la matière, et 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 »)¹² ;
- 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 »)¹³ ; 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 pour 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 »)¹⁴
- 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, fait à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988¹⁵;
- la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1^{er} mars 1991¹⁶.

¹¹ Résolution du Conseil de l'OACI adoptée le 25 juin 1986 qui prie instamment les Etats contractants à insérer dans leurs cadres bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation.

¹² Décret n° 71-151 du 19 février 1971 portant publication de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963 signée par la France le 11 juillet 1969.

¹³ 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 ») ;

¹⁴ Convention pour 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 »). Elle a vocation à être remplacée par la convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, adoptée à Pékin le 10 septembre 2010 (dite « Convention de Pékin »). Celle-ci est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2018, suivant sa ratification par 22 Etats (dont la France le 7 octobre 2016) mais ne s'applique pas dans les relations entre la France et la Tanzanie, à défaut de ratification par cet Etat.

¹⁵ Décret n° 89-815 du 2 novembre 1989 portant publication 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, faite à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988.

¹⁶ Décret n° 99-460 du 2 juin 1999 portant publication de la convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection (ensemble une annexe), signée à Montréal le 1^{er} mars 1991.

¹⁵ Décret n° 99-460 du 2 juin 1999 portant publication de la convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection (ensemble une annexe), signée à Montréal le 1^{er} mars 1991.

- *Articulation avec le droit de l'Union européenne*

Le droit de l'Union européenne, régit très largement le domaine du transport aérien, notamment les aspects portant sur la sécurité aérienne¹⁶, la sûreté de l'aviation civile¹⁷, les services de la navigation aérienne¹⁸, l'accès au marché¹⁹, la concurrence loyale²⁰, l'assistance en escale²¹, les créneaux aéroportuaires²², l'environnement²³ ou les droits des passagers²⁴.

¹⁶ Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE ; Règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil ; Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE ; Règlement (UE) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.

¹⁷ 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.

¹⁸ Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ; Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen (dit « règlement sur la fourniture de services ») ; Règlement (UE) n° 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte).

¹⁹ 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 ;

²⁰ Règlement (CE) n° 487/2009 du Conseil du 25 mai 2009 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords et de pratiques concertées dans le domaine des transports aériens (version codifiée) ; 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, et abrogeant le règlement (CE) n° 868/2004.

²¹ Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté ;

²² Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 modifié fixant des règles communes concernant l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté ;

²³ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil ; Règlement (UE) 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE ; Règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation).

²⁴ Règlement (CE) n° 261/2004 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 et abrogeant le règlement (CEE) 295/91 ;

Tirant les conséquences de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne²⁵, cet accord sur les services aériens a été négocié conformément au règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil²⁶ 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 de l'Union européenne et que l'État membre respecte la procédure de notification instaurée par le règlement. Le respect du droit de l'Union européenne est assuré par l'inclusion de clauses types²⁷ développées conjointement par la Commission européenne et les États membres. Les accords aériens de ce type ne doivent pas comporter de stipulations entravant la libre concurrence.

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 européenne. Un État membre qui planifie une négociation bilatérale avec un État tiers en informe la Commission européenne 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 et a donné son aval, considérant que le présent accord était conforme au droit de l'Union européenne.

Enfin, l'article 7 (application des lois et règlements) rend applicable aux activités des transporteurs aériens désignés par la Tanzanie, lorsqu'ils opèrent sur le territoire de la République française, les aspects du droit de l'Union européenne relatifs au secteur du transport aérien qui produisent des effets sur les transporteurs aériens des États tiers. Parmi ces dispositions peuvent être citées, de manière non exhaustive :

- le règlement (UE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil qui prévoit une obligation d'indemnisation des retards ou annulations de tout vol au départ d'un aéroport de l'Union européenne, indépendamment de la nationalité du transporteur ;
- le règlement (UE) n° 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil qui prévoit que la quantité annuelle de carburant d'aviation embarquée par un exploitant d'aéronef donné, indépendamment de sa nationalité, dans un aéroport de l'Union donnée représente au moins 90 % de la quantité annuelle de carburant d'aviation requise, étant entendu que ledit règlement prévoit que le carburant d'aviation mis à disposition des exploitants aéronefs dans l'Union européenne est soumis, à compter du 1^{er} janvier 2025, à une obligation d'incorporation minimale de carburant d'aviation durable (2 %) ;

²⁵ 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.

²⁶ Règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers ;

²⁷ Décision de la Commission C (2005)943 du 29 mars 2005 listant les clauses communautaires types suivantes : 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.

- le règlement (UE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil qui oblige tous les transporteurs aériens qui utilisent l'espace aérien à l'intérieur, à destination, en provenance ou au-dessus du territoire d'un État membre de l'Union européenne (UE) de se conformer aux règles qu'il édicte en matière d'assurance ;
- le règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif
- le règlement (CE) n° 474/2006 qui établit la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté

À cet égard, il y a lieu de constater que le règlement d'exécution (UE) n° 2025/1144 de la Commission du 3 juin 2025 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006¹⁷ a inscrit l'ensemble des transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Tanzanie responsables de la surveillance réglementaire à l'annexe A du règlement de base, sur la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union. Parmi les raisons principales ayant motivé cette inscription, figurent notamment, le manquement à des normes de sécurité internationales dans le domaine de la navigabilité (considérant 83) et plusieurs manquements dans la mise en œuvre de ses systèmes de gestion de la sécurité et de gestion de la qualité (considérant 85).

Ainsi que le prévoit l'article 3 du règlement (CE) n° 2111/2005, chaque Etat membre doit appliquer, sur son territoire, les interdictions d'exploitation figurant sur la liste communautaire au regard des transporteurs aériens qui font l'objet de ces interdictions. Par suite, tant que les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Tanzanie demeurent inscrits à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006, ils ne peuvent opérer dans l'espace aérien français. Cependant, ainsi qu'il ressort du 5^{ème} considérant du règlement n° 2111/2005, un transporteur aérien tanzanien interdit d'exploitation peut être autorisé à exercer des droits de trafic s'il affrète un aéronef avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, pour autant que les normes de sécurité applicables soient respectées.

- *Articulation avec le droit interne*

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

L'article 13 sur les droits de douane et taxes instaure des exemptions de nature douanière et fiscale pour certains équipements. Dans la mesure où cet article vise un contenu qui est de niveau législatif, il instaure la nécessité d'une loi de ratification pour l'ensemble de l'accord.

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

¹⁷ Règlement d'exécution (UE) n° 2025/1144 de la Commission du 3 juin 2025 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union.

- pour la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), par l'article 262 du code général des impôts (II 4° 8°)²⁸ ;
- pour les droits d'accises, par les articles L.311-8, L. 313-36 et L. 314-27 du Code des impositions sur les biens et services.

d. Conséquences environnementales

La mise en place éventuelle par les compagnies aériennes de vols additionnels entre la France et la Tanzanie, qui engendrerait une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, découle de choix économiques du strict ressort de ces compagnies. Des services aériens entre la France et la Tanzanie existent déjà. Toutefois, en tant que garantie internationale que se donnent les Etats français et tanzanien d'autoriser des vols réguliers entre leurs territoires respectifs, l'accord contribuera à générer des émissions de gaz à effet de serre. A titre indicatif, un passager circulant entre les aéroports de Mayotte et Dar Es Salam émet selon la DGAC autour de 90 Kg d'équivalent CO₂.

Les autorités tanzaniennes ont accepté la proposition des autorités françaises d'insérer dans l'accord un article consacré à la protection de l'environnement. Cet article encouragera le travail en commun des deux pays pour minimiser l'impact de l'aviation sur l'environnement, notamment au moyen d'échange d'informations entre experts. Les deux parties étant membres de la phase volontaire du CORSIA, le programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale, elles s'engagent à promouvoir ce dispositif dans le cadre de leurs interactions avec d'autres pays.

e. Conséquences sociales

Le présent accord offre un cadre juridique pour le développement des services aériens entre les deux États à même de générer de l'activité économique créatrice d'emplois. Il garantit également le droit pour un transporteur aérien désigné par une partie contractante d'établir un bureau et de faire entrer et séjourner du personnel sur le territoire de l'autre partie contractante (article 14).

f. Conséquences administratives

La mise en œuvre du présent accord n'entraîne aucune modification organisationnelle administrative. Il maintient à l'article 22 la possibilité pour les parties contractantes de tenir des consultations aéronautiques officielles régulières entre les administrations de l'aviation civile française et tanzanienne en charge de la négociation des droits de trafic, actuellement prévu par l'article 15 de l'accord bilatéral de 1978 sur les services aériens. Il met en conformité les modalités d'autorisations des transporteurs aériens (article 3) avec le droit de l'Union européenne, ce qui élargit le champ des transporteurs aériens susceptibles d'être désignées par la France aux fins d'exploiter les services aériens bilatéraux. De surcroît, l'accord fixe une procédure pour l'approbation des programmes, notamment des délais minimaux de dépôt auprès des autorités aéronautiques (article 19), simplifiant leur travail. La DGAC, chargée en France de l'approbation des programmes des compagnies aériennes européennes et non-européennes, mobilise cinq fonctionnaires pour ce travail, au niveau national.

²⁸ Article 262 du Code général des impôts.

IV. État des signatures et ratifications

L'accord entre le gouvernement de la République française et la République unie de Tanzanie relatif aux services aériens a été signé à Dar es Salam le 23 février 2023 par Olivier Becht, ministre délégué chargé du Commerce extérieur, de l'Attractivité et des Français de l'étranger, pour la partie française et Makame Mbarawa, ministre des Transports, pour la partie tanzanienne.

La ratification du présent accord nécessitera, côté français, une autorisation parlementaire (conformément à l'article 53 de la Constitution) dans la mesure où certaines dispositions de l'accord ont trait à des exemptions douanières et fiscales et entrent, *de facto*, dans le champ du domaine de la loi (article 34).

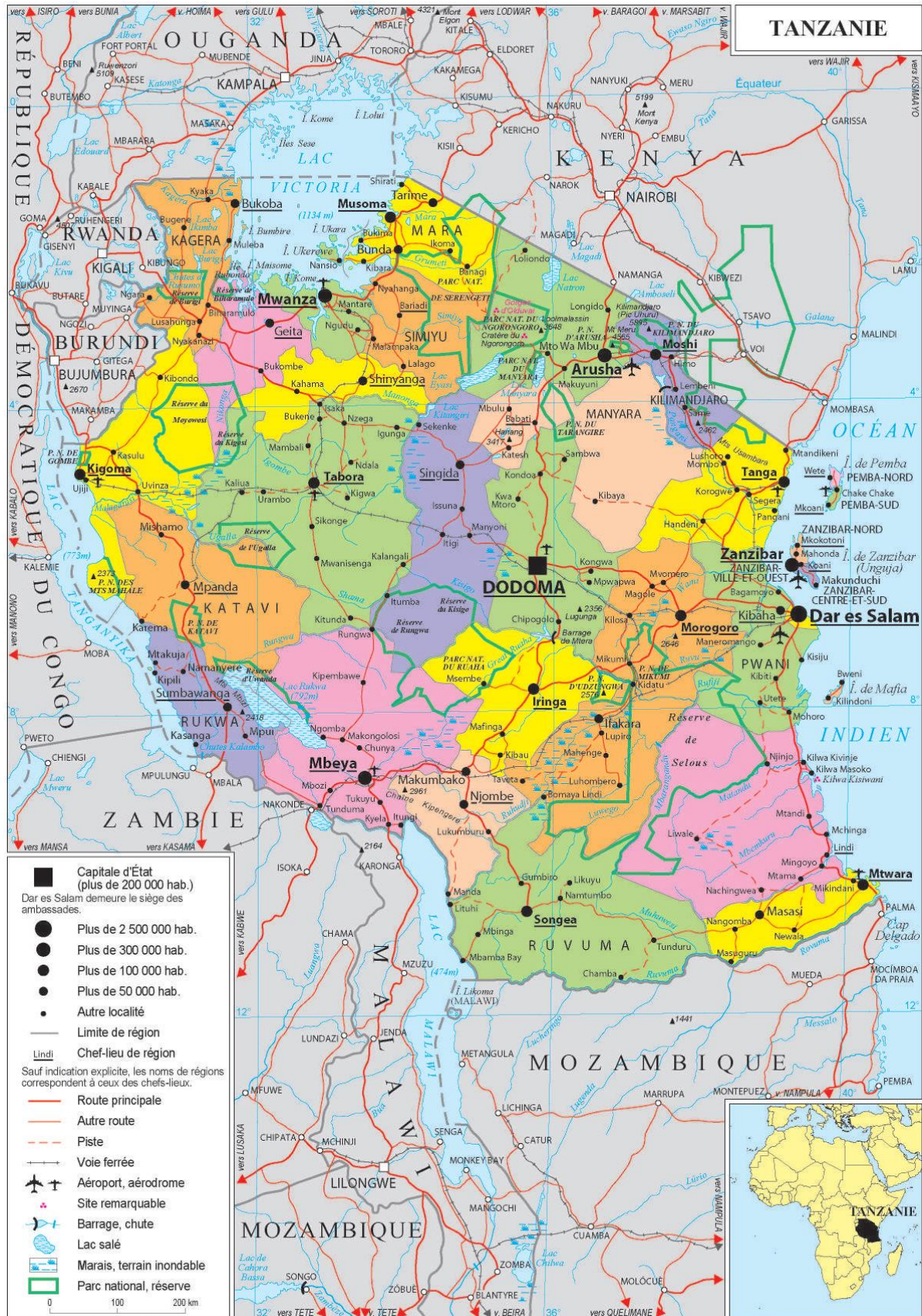
La Tanzanie a indiqué à la France avoir finalisé les procédures internes de validation du projet d'accord (la ratification par le Parlement tanzanien n'étant pas requise en l'espèce), permettant, dès à présent, son application côté tanzanien.

V. Déclarations ou réserves

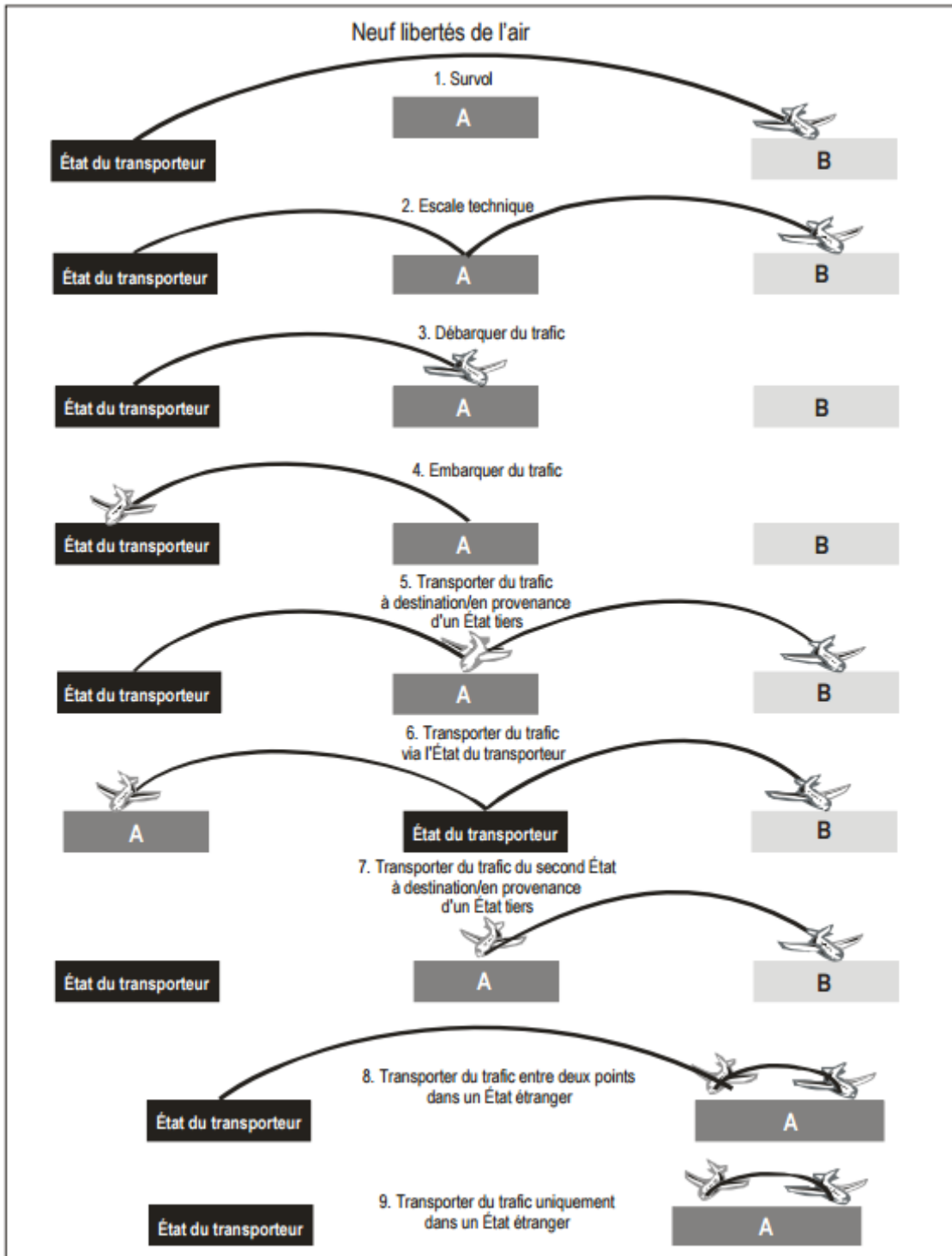
La France et la Tanzanie n'envisagent pas de formuler de déclarations ou réserves au présent accord.

VI. Annexes

Annexe 1 : Carte de situation géographique de Tanzanie



Annexe 2 : Schéma rappelant les neuf libertés de l'air



VI.

ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE UNIE DE TANZANIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS, SIGNÉ À DAR ES SALAM LE 23 FÉVRIER 2023

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République unie de Tanzanie (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 complétant ladite Convention afin d'établir des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

Définitions

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

- (a) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes ;
 - (b) l'expression « autorités aéronautiques » désigne, pour la République française, la Direction générale de l'aviation civile et, pour la République unie de Tanzanie ; le Ministre chargé de l'aviation civile, 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 ; et
 - (j) le terme « Accord » désigne le présent accord, son annexe et toutes modifications à l'accord ou à son annexe convenues conformément aux dispositions de l'article 21 du présent accord.
2. L'annexe fait partie intégrante du présent accord. Toute référence à l'accord porte également sur son annexe, sauf dispositions contraires expressément convenues.

Article 2

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 les autorisations d'exploitation appropriées dans les délais les plus brefs, 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 aérien soit exercé et assuré par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que les autorités aéronautiques compétentes soient clairement identifiées dans la désignation ; et
 - iii. que le transporteur aérien soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces États, et soit soumis à un contrôle effectif de ces États et/ou des ressortissants de ces États ;
 - (b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République unie de Tanzanie,
 - i. que ce transporteur soit établi sur le territoire de la République unie de Tanzanie et possède une licence d'exploitation valide conforme au droit de la République unie de Tanzanie ; et
 - ii. que la République unie de Tanzanie exerce et assure un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien ; et
 - iii. que ce transporteur soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République unie de Tanzanie et/ou par ses ressortissants et soit soumis à un contrôle effectif de cet État et/ou de ses ressortissants ;
 - (c) que le transporteur aérien désigné soit à même de satisfaire aux conditions prescrites en vertu des lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de transport aérien international par la Partie contractante qui examine la ou les demandes conformément aux dispositions de la Convention ; et
 - (d) que les normes énoncées aux articles 9 et 10 soient appliquées et mises en oeuvre.
3. Lorsqu'un transporteur aérien a été ainsi désigné et autorisé, il peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, sous réserve de respecter les dispositions du présent accord.

Article 4

Révocation ou suspension d'une autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent accord à un transporteur aérien désigné par l'autre Partie contractante ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires :
 - (a) Dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République française,
 - i. Si ce transporteur n'est pas établi sur le territoire de la République française en vertu 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. Si le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ou assuré par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou si les autorités aéronautiques compétentes ne sont pas clairement identifiées dans la désignation ; ou
 - iii. Si le transporteur aérien n'est pas détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces États, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de ces États et/ou des ressortissants de ces États.

En exerçant son droit dans le cadre du présent paragraphe, la République unie de Tanzanie 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 unie de Tanzanie,

- i. Si ce transporteur n'est pas établi sur le territoire de la République unie de Tanzanie ou ne possède pas de licence d'exploitation valide conforme au droit de la République unie de Tanzanie ; ou
 - ii. Si la République unie de Tanzanie n'exerce pas et n'assure pas un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien ; ou
 - iii. Si le transporteur aérien n'est pas détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République unie de Tanzanie, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de cet État et/ou de ses ressortissants ;
- (c) dans le cas où ledit transporteur aérien ne se conforme pas aux lois ou règlements normalement et uniformément appliqués à l'exploitation de transports aériens internationaux par la Partie contractante qui accorde ces droits ;
- (d) dans tous les cas où les normes énoncées dans le présent accord, en particulier aux articles 9 et 10, ne sont pas appliquées et mises en œuvre.
2. À 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 consultation de l'autre Partie contractante. Lesdites consultations se tiennent dans les trente (30) jours suivant la date de leur demande par l'une des Parties contractantes, sauf accord contraire entre les deux Parties contractantes.

Article 5

Principes régissant l'exploitation des services agréés

1. Chaque Partie contractante fait en sorte que les transporteurs aériens désignés des deux Parties contractantes disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services agréés régis par le présent accord. Chaque Partie contractante s'assure que son ou ses transporteurs aériens désignés fonctionnent dans des conditions qui permettent de respecter ce principe et prend des mesures pour en assurer le respect en tant que de besoin.
2. Les services agréés exploités par les transporteurs aériens désignés des Parties contractantes sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs doivent être en rapport étroit avec les besoins du public en matière de transport et 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 équitable et ouvert à la concurrence, et d'offrir aux transporteurs aériens des deux Parties contractantes la possibilité de se livrer une concurrence loyale et équitable pour 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, sont importantes 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 sur le territoire de chacune des Parties contractantes. Les Parties contractantes partagent l'objectif de compatibilité et de convergence du droit de la concurrence et de son application effective. Elles coopèrent 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 ne peut limiter ou compromettre l'autorité et les pouvoirs des autorités compétentes en matière de concurrence, et des tribunaux de l'une ou l'autre des Parties contractantes ni y porter atteinte, et toutes les questions relatives à l'application du droit de 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. Chaque Partie contractante élimine toutes les formes 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.

5. 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 pour la fourniture de services de transport aérien pour les transporteurs aériens de l'autre Partie contractante. Ces subventions ou aides peuvent inclure notamment mais non exclusivement 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, aux carburants, à la manutention au sol, à la sûreté, aux systèmes informatiques de réservation, à l'allocation de créneaux horaires ou aux autres installations et services connexes nécessaires à l'exploitation de services aériens.
6. Lorsqu'une Partie contractante accorde à un transporteur aérien des subventions ou des aides publiques au sens du paragraphe 6 ci-dessus, 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 ses comptes.
7. Chaque Partie contractante, à la demande de l'autre Partie contractante, fournit à cette dernière, dans des délais raisonnables, des informations pouvant raisonnablement être demandées par l'autre Partie contractante pour assurer le respect des dispositions du présent article. La fourniture de ces informations peut être soumise à un traitement confidentiel de la part de la Partie contractante qui demande accès à l'information.
8. Chaque Partie contractante interdit au(x) transporteur(s) aérien(s) :
 - (a) en liaison avec un ou plusieurs autre(s) transporteur(s) aérien(s), de conclure des accords, prendre des décisions ou se livrer à des pratiques concertées susceptibles d'affecter les services de transport aérien à destination ou en provenance de cette Partie contractante, et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence. Cette interdiction peut être déclarée inapplicable lorsque ces accords, décisions ou pratiques contribuent à améliorer la production ou la distribution des services ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux consommateurs une partie équitable du profit qui en résulte, et sans : (a) imposer aux transporteurs aériens concernés des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ces objectifs ; (b) donner à ces transporteurs aériens la possibilité, pour une partie substantielle des services en cause, d'éliminer la concurrence, et
 - (b) d'abuser d'une position dominante susceptible d'affecter les services de transport aérien à destination ou en provenance de cette Partie contractante.
9. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité et/ou le tribunal compétent chargé de la concurrence pour la mise en oeuvre des règles mentionnées aux paragraphes 5, 6 et 9 :
 - (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, 6 et 9 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'État 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 doivent démarrer dans les trente (30) jours suivant la date de 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 des 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 quant à son champ et à sa durée.

Article 7

Application des lois et règlements

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

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des passagers, des bagages, des équipages et du fret à bord d'aéronefs sont respectés par lesdits passagers, bagages, équipages et fret du ou des 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 8

Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences

1. La validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements d'une Partie contractante est reconnue par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services 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 9

Sécurité de l'aviation

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la demande.
2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante n'adopte ou ne met pas en oeuvre de manière efficace, dans les domaines mentionnés au paragraphe 1, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales en vigueur 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 transporteurs aériens d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, être soumis par les représentants habilités de l'autre Partie contractante à un examen à bord ou à l'extérieur de l'aéronef afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (examen dénommé « inspection au sol » dans la suite du présent article), pour autant que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable.
4. Si une inspection ou une série d'inspections au sol donne lieu à :
 - a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention ; ou
 - b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en oeuvre effective, de normes de sécurité en vigueur au moment considéré conformément à la Convention ;

la Partie contractante qui effectue l'inspection est, aux fins de l'application de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les critères suivant lesquels les certificats, brevets ou 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 transporteurs aériens d'une Partie contractante aux fins de son inspection au sol conformément au paragraphe 3 ci-dessus, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire qu'il existe des motifs sérieux du type de ceux mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus et d'en tirer les conclusions mentionnées au même paragraphe.
6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation accordée à un ou plusieurs transporteurs aériens de l'autre Partie contractante si, à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, de consultations ou de toute autre forme de dialogue, elle conclut à la nécessité d'agir immédiatement pour assurer la sécurité de l'exploitation d'un ou de plusieurs transporteurs aériens.
7. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus est suspendue dès que les faits qui l'ont motivée ont cessé d'exister.
8. Si la République française a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre Etat membre de l'Union européenne, les droits de la République unie de Tanzanie au titre du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'application ou à la mise en oeuvre de normes de

sécurité par cet État membre de l'Union européenne et à l'autorisation d'exploitation de ce transporteur aérien.

Article 10

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^{er} mars 1991 et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et liant les deux Parties contractantes.
2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers, de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs relations mutuelles, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention ; dans la mesure où ces dispositions leur sont applicables ; elles exigent que les exploitants d'aéronefs dont le siège principal d'exploitation ou la résidence permanente est situé sur leur territoire et, dans le cas de la République française, que les exploitants qui sont établis sur son territoire et possèdent une licence d'exploitation conformément au droit de l'Union européenne, ainsi que les exploitants des aéroports situés sur leur territoire, agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation inclut toute divergence notifiée par la Partie contractante concernée. Chaque Partie contractante informe à l'avance l'autre Partie contractante de son intention de notifier une éventuelle 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 7 du présent accord. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales 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 préjudice 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 11

Environnement

1. Les Parties contractantes reconnaissent la nécessité de protéger l'environnement en favorisant le développement durable de l'aviation.
2. Les Parties contractantes entendent coopérer entre elles et avec la communauté internationale pour identifier les enjeux liés aux incidences de l'aviation internationale sur l'environnement et pour réduire au maximum

ces incidences. Elles conviennent d'échanger des informations entre experts dans les domaines tels que la recherche et développement, les carburants durables pour l'aviation, les questions liées au bruit et d'autres mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, en tenant compte des droits et obligations multilatéraux en matière environnementale qui leur incombent en vertu du droit international.

3. Les Parties contractantes reconnaissent la nécessité de prendre des mesures appropriées pour prévenir ou traiter les incidences du transport aérien sur l'environnement, pour autant que ces mesures soient totalement compatibles avec leurs droits et obligations, notamment les normes et pratiques recommandées prévues à l'annexe 16 de la Convention. Elles reconnaissent l'importance du programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) dont elles sont membres toutes les deux, et elles conviennent de promouvoir ce programme dans leurs relations respectives avec des pays tiers.

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 transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et des installations de sécurité, de sûreté, de navigation aérienne et autres qui relèvent de leur autorité doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires et faire l'objet d'une répartition équitable entre les catégories d'usagers. Elles ne doivent pas être plus élevées que celles qui sont perçues au titre de l'utilisation desdits services et installations par un autre transporteur aérien qui exploite 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 selon une approche économique et efficace. 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 d'accises

1. Chaque Partie contractante exonère les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane et d'accises, des frais d'inspection et des autres droits et redevances sur les aéronefs, les carburants et lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces détachées, y compris les moteurs, équipements habituels, les équipements au sol, les aéronefs, les provisions de bord et les autres articles destinés à être utilisés ou utilisés uniquement en rapport avec l'exploitation ou l'entretien des aéronefs des transporteurs aériens désignés ou d'une autre Partie contractante exploitant des services agréés, ainsi que le stock de billets imprimés, les lettres de transport aérien, tout imprimé portant l'insigne du transporteur et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par ces transporteurs aériens désignés.
2. Les exonérations prévues par le présent article s'appliquent aux articles visés au paragraphe 1 qu'ils soient ou non utilisés ou consommés totalement sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exonération, sous réserve que ces articles soient :
 - a) introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante ou pour leur compte, mais pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante ;
 - b) conservés à bord de l'aéronef des transporteurs aériens désignés de l'une des Parties contractantes à leur arrivée dans l'autre Partie contractante ou leur départ de l'autre Partie contractante ;
 - c) embarqués à bord de l'aéronef des transporteurs aériens désignés de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés pour l'exploitation des services agréés ;
 - d) Les billets, brochures, prospectus, calendriers, agendas, papiers à en-tête et uniformes sur lesquels est gravé, imprimé ou marqué le logo du transporteur aérien, n'ayant pas de valeur commerciale et utilisés par les transporteurs aériens désignés de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante.
3. L'équipement aéroporté normal, l'équipement au sol, ainsi que les matériels et fournitures normalement conservés à bord de l'aéronef des transporteurs aériens désignés 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 législation et à la réglementation douanières.
4. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes et droits.
5. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont passé un contrat avec un autre transporteur aérien bénéficiant des

mêmes exonérations de la part de l'autre Partie contractante pour le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

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

Article 14

Activités commerciales

1. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.
2. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante sont autorisés, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante son ou leur personnel de gestion, d'exploitation, commercial et tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens, en fonction de leur besoin pour ses ou leurs opérations, y compris pour de brèves périodes n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours.
3. Chaque Partie contractante accorde au personnel nécessaire du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, l'autorisation d'accéder, sur son territoire, à l'aéroport et aux zones en rapport avec l'exploitation des aéronefs, les équipages, les passagers et le fret d'un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante.
4. Les lois et règlements de l'autre Partie contractante s'appliquent au personnel visé aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article tant qu'ils se trouvent sur le territoire de l'autre Partie contractante.
5. Les Parties contractantes s'assurent que les passagers, quelle que soit leur nationalité, puissent acheter des billets auprès du transporteur aérien de leur choix, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible acceptée par ce transporteur aérien. Ces principes s'appliquent également au transport de fret.
6. Sur la base de la réciprocité, le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont, sur le territoire de l'autre Partie contractante, le droit de procéder, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible, à la vente de billets de transport aérien de passagers et de fret, dans leurs propres bureaux comme par l'intermédiaire des agents accrédités de leur choix. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont le droit d'ouvrir et de conserver, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des comptes bancaires nominatifs dans la monnaie de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou en toute devise librement convertible, à leur discrétion.

Article 15

Accords de coopération commerciale

1. Pour l'exploitation de services agréés, le ou les transporteurs aériens désignés 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 transporteurs aériens de l'une ou l'autre des Parties contractantes ; et
 - (b) avec un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers.
2. Le ou les transporteurs aériens de fait concernés par lesdits 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 concernés par lesdits 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 desdits accords de coopération commerciale n'est décomptée que de l'enveloppe de capacité de la Partie contractante qui a désigné le ou les transporteurs aériens de fait. La capacité proposée pour ces services par le ou les transporteurs aériens contractuels n'est pas décomptée de l'enveloppe de capacité de la Partie contractante qui a désigné ce transporteur.
5. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent demander non seulement au(x) transporteur(s) aérien(s) de fait, mais aussi au(x) transporteur(s) aérien(s) contractuel(s) de soumettre leurs programmes pour approbation.
6. Lors de la vente de services dans le cadre desdits 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 de fait sur chaque tronçon du service et de l'identité du ou des transporteurs aériens avec lesquels il conclut un contrat.

Article 16

Transfert des excédents de recettes

1. Chaque Partie contractante accorde au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes par rapport aux dépenses, réalisées par ce transporteur sur son territoire en rapport avec le transport de passagers, de bagages, de courrier et de fret, ainsi que d'autres activités liées au transport aérien.
2. 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 et effectués conformément aux lois et règlements en vigueur.
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 en vigueur de chaque Partie contractante, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de fournir lui-même les 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 prestataires.

Article 18

Tarifs

1. Les tarifs (y compris les taxes et 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 ou relève des catégories visées au paragraphe 3 a), 3 b) ou 3 c), elles envoient une notification motivée de leur désapprobation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante aussi tôt que possible et, en tout état de cause, au plus tard trente (30) jours après la date de notification, d'enregistrement ou d'affichage sur les systèmes de réservation publics 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 sont convenues de les désapprouver par écrit.

Article 19

Approbation des programmes d'exploitation

1. Le ou les transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de chaque Partie contractante soumettent les horaires des services prévus pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, trente (30) jours au moins avant la mise en exploitation des services agréés sur les routes spécifiées, et précisent la fréquence des services, les types d'aéronefs, leur configuration, la nature du service et le nombre de sièges à la

disposition du public. Cette disposition s'appliquera également à toute modification ultérieure. Dans certains cas, ce délai peut être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités.

2. Si un transporteur aérien désigné souhaite exploiter des vols ad hoc en sus des vols couverts par les horaires approuvés, il doit obtenir l'autorisation préalable des autorités aéronautiques de la Partie contractante concernée dans les mêmes conditions que celles qui sont mentionnées au paragraphe 1.

Article 20

Transit

1. Les passagers et le fret en transit via le territoire d'une Partie contractante sont soumis à des contrôles simplifiés.
2. Le fret et les bagages en transit via le territoire d'une Partie contractante sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et redevances.

Article 21

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 d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.
3. Les amendements ou modifications du présent accord convenus entre les Parties contractantes en vertu des dispositions du paragraphe 2 du présent article entrent en vigueur, en tant que de besoin, après confirmation par la voie diplomatique de l'accomplissement des procédures internes requises dans 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 émanant d'une Partie contractante.
3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article, elles peuvent convenir de soumettre le différend pour décision soit à une personne ou à un organisme désignés 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 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.

4. 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.
5. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue conformément au paragraphe 3 du présent article.
6. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue conformément au 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 afin d'établir dans quelle mesure le présent accord est affecté par les dispositions dudit accord multilatéral et s'il convient de réviser le présent accord pour tenir compte dudit 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, le présent accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf retrait de la dénonciation décidé d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci 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 sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale par les deux Parties contractantes dans les 60 jours suivant son entrée en vigueur.

Article 27

Entrée en vigueur

Le présent accord remplace l'Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République unie de Tanzanie, signé à Dar-es-Salam le 16 juin 1978.

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

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

Fait à Dar-es-Salam le 23 février 2023 en double exemplaire, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République française
OLIVIER BECHT
*Ministre délégué auprès de la ministre de l'Europe
et des Affaires étrangères, chargé du commerce extérieur,
de l'attractivité et des Français de l'étranger,*

Pour le Gouvernement de la République unie de Tanzanie
HON PROF. M. MAKAME MBARAWA
*Ministre des Travaux publics,
des Transports et de la Communication*

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Route pouvant être exploitée par le ou les transporteurs aériens désignés de la République française :*1.1. Route long courrier*

De	Points intermédiaires	Points d'arrivée	Points au-delà
Tous points en France métropolitaine	Tous points	Dar es Salaam, Kilimanjaro et Zanzibar	Tous points

1.2. Route régionale

De	Points intermédiaires	Points d'arrivée	Points au-delà
Mayotte et/ou La Réunion	Tous points	Dar es Salaam, Kilimanjaro et Zanzibar	Tous points

2. Route pouvant être exploitée par le ou les transporteurs aériens désignés de la République unie de Tanzanie :*2.1. Route long courrier*

De	Points intermédiaires	Points d'arrivée	Points au-delà
Tous points en Tanzanie	Tous points	Paris et Marseille	Tous points

2.2. Route régionale

De	Points intermédiaires	Points d'arrivée	Points au-delà
Tous points en Tanzanie	Tous points	Mayotte et/ou La Réunion	Tous points

Notes :

a) Le ou les transporteurs aériens désignés 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 (avec 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 des sens du service) ;
- achever leur desserte sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au-delà ;
- desservir des points de co-terminalisation sur les routes spécifiées du territoire de l'autre Partie contractante, 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 de cinquième liberté fait l'objet d'un arrangement distinct par échange de lettres 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.

d) Conformément au paragraphe 3 de l'article 2 de l'accord, aucune disposition du présent tableau des routes 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.

e) Le ou les transporteurs aériens désignés de la République française et le ou les transporteurs aériens désignés de la République unie de Tanzanie sont autorisés à exploiter :

- jusqu'à 7 fréquences hebdomadaires avec tout type d'aéronef long courrier ;
- jusqu'à 2 fréquences hebdomadaires avec tout type d'aéronef-cargo long courrier ;
- jusqu'à 7 fréquences hebdomadaires avec tout type d'aéronef sur la route régionale ;
- jusqu'à 1 fréquence hebdomadaire avec tout type d'aéronef-cargo entre la Tanzanie et Mayotte.

Les dispositions du paragraphe e) peuvent être modifiées à tout moment pour les Parties contractantes par échange de notes diplomatiques.