



N° 3383

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 4 janvier 2016.

PROJET DE LOI

*autorisant l'approbation de l'accord
entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement
de la République des **Philippines** relatif aux **services aériens**.*

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution
d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. Manuel VALLS,
Premier ministre,

PAR M. Laurent FABIUS,
ministre des affaires étrangères et du développement international.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République des Philippines relatif aux services aériens abroge et remplace l'accord de transport aérien entre la République française et la République des Philippines signé à Paris le 29 octobre 1968. Il reprend pour l'essentiel les dispositions contenues dans le modèle d'accord aérien défini par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et permet la mise en conformité du cadre bilatéral avec le droit européen et l'inclusion de clauses modernes, en phase avec les pratiques actuelles du transport aérien.

Principales dispositions de l'accord :

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

L'**article 2** prévoit la possibilité pour chaque Partie contractante d'exploiter les « libertés de l'air » suivantes : droit de survol (première liberté), droit d'escale et de transit (deuxième liberté), droit de débarquer et d'embarquer des passagers (troisième et quatrième libertés). L'article exclut en revanche les droits de cabotage (huitième et neuvième libertés), conformément au modèle d'accord aérien bilatéral recommandé par l'OACI. L'exercice de ces libertés, ainsi que des cinquième (droit d'embarquer/débarquer dans un État tiers des passagers vers un autre État tiers), sixième (droit pour un transporteur d'un État d'assurer un service entre deux autres États en passant par l'État où il est enregistré) et septième libertés (droit pour un transporteur d'un État d'exploiter, entièrement hors de son territoire, des lignes et d'assurer un service entre deux autres États), le cas échéant, est soumis à approbation des autorités aéronautiques des deux Parties.

L'**article 3** prévoit la multidésignation de transporteurs aériens, c'est-à-dire la possibilité pour chaque Partie de désigner plusieurs transporteurs aériens. La clause de désignation prévue à l'article 3 permet également à la France de désigner toute compagnie aérienne dont la licence d'exploitation est délivrée par un autre État membre de l'Union européenne, dès lors qu'elle est établie en France, garantissant ainsi le respect du principe de « liberté d'établissement » prévu par les traités

européens, en conformité avec le règlement (CE) 847/2004 du 29 avril 2004.

L'**article 4** complète l'article 3 pour ce qui concerne la possibilité de révoquer ou suspendre l'autorisation d'exploitation des transporteurs aériens ne respectant pas un des critères définis à l'article 3 (lieu d'établissement, licence d'exploitation, contrôle réglementaire effectif, propriété du capital du transporteur aérien concerné).

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

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

L'**article 7** énonce le principe de reconnaissance mutuelle des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés par les autorités d'une Partie contractante en conformité avec les normes de l'OACI.

L'**article 8** inclut les dispositions les plus récentes relatives à la sécurité, en conformité avec la réglementation de l'OACI et la réglementation européenne (article 8.8).

L'**article 9** permet l'inclusion de dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Conformément aux dispositions prévues par l'OACI, il fixe les principes de coopération et d'assistance mutuelle des Parties contractantes, pour prévenir et traiter des atteintes à la sûreté de l'aviation civile du fait d'actes d'intervention illicite.

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

L'**article 11** concerne les droits de douane et les taxes imposés aux services aériens. Il prévoit une série d'exemptions douanières et fiscales sur différents biens et services (équipements de bord, équipements, carburant, imprimés publicitaires...) nécessaires à l'exploitation des services aériens

internationaux, conformément à la pratique et à la réglementation internationale en la matière. Conformément au droit européen, la France se réserve néanmoins le droit d'imposer, de façon non discriminatoire, des taxes sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef philippin exploitant une liaison entre deux points du territoire français ou une liaison entre la France et un autre État-membre de l'Union européenne.

L'**article 12** fixe les dispositions nécessaires aux activités commerciales des transporteurs aériens d'une Partie sur le territoire de l'autre Partie, telle que la liberté d'établir des agences commerciales pour vendre des services aériens ou la libre entrée du personnel des compagnies sur le territoire des Parties contractantes, sous réserve de réciprocité.

L'**article 13** introduit la possibilité pour les transporteurs aériens des deux Parties de conclure des accords de coopération commerciale, du type partage de codes ou location d'aéronefs, entre eux pour l'exploitation des services aériens.

L'**article 14** garantit aux transporteurs aériens la liberté de convertir ou transférer leurs excédents de recettes.

L'**article 15** permet aux transporteurs aériens de choisir librement parmi les possibilités d'assistance technique en escale sur le territoire de l'autre Partie, et d'accéder à ces services de façon non discriminatoire, conformément au droit européen en vigueur.

L'**article 16** énonce les principes encadrant la fixation des tarifs des transporteurs aériens (non-discrimination, prévention de l'abus de position dominante, etc.), conformément au droit communautaire en la matière. L'intervention des autorités aéronautiques sur les tarifs des transporteurs se limite à la prévention du dumping et des abus de position dominante.

Les **articles 17** (approbation des programmes d'exploitation) et **19** (statistiques) permettent aux administrations compétentes des deux Parties d'assurer le suivi et la mise en œuvre de l'accord.

L'**article 18** instaure des contrôles simplifiés et des exonérations de droits de douane et autres redevances en faveur des passagers et du fret en transit.

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

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

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République des Philippines relatif aux services aériens. Cet accord, qui comporte une clause d'exemption fiscale et douanière plus étendue que celle prévue par la convention relative à l'aviation civile internationale (dite convention de Chicago) du 7 décembre 1944, doit à ce titre être soumis au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et du développement international,

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 des Philippines relatif aux services aériens, délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre des affaires étrangères et du développement international, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République des Philippines relatif aux services aériens (ensemble une annexe), signé à Paris le 17 septembre 2014, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 4 janvier 2016.

Signé : Manuel VALLS

Par le Premier ministre :
*Le ministre des affaires étrangères
et du développement international*

Signé : Laurent FABIUS

ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DES PHILIPPINES RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS (ENSEMBLE UNE ANNEXE), SIGNÉ À PARIS LE 17 SEPTEMBRE 2014

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

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

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

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1^{er}

Définitions

1. Aux fins du présent Accord, sauf dispositions contraires :
 - a) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et toute modification 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 des Philippines, le *Civil Aeronautics Board*, ou toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions exercées par les autorités susmentionnées ou des fonctions analogues ;
 - c) l'expression « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée conformément à l'article 3 du présent Accord ;
 - d) le terme « territoire » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention ;
 - e) les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont 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 entreprises de transport aérien, directement ou par l'intermédiaire de leurs agents, pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions auxquelles s'appliquent ces prix, y compris la rémunération et les conditions applicables aux agences, mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions applicables au transport de courrier ;
 - i) l'expression « redevances d'usage » désigne la redevance imposée aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes au titre de l'utilisation d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne par des aéronefs, leurs équipages, leurs passagers ou leur cargaison ;
 - j) le terme « Accord » désigne le présent Accord, son ou ses Annexes et toutes modifications à l'Accord ou à son ou ses Annexes convenues conformément aux dispositions de l'article 20 du présent Accord.
2. La ou les Annexe(s) forme(nt) partie intégrante du présent Accord. Toute référence à l'Accord porte également sur son (ses) Annexe(s), sauf dispositions contraires expressément convenues.

Article 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après aux fins des services aériens internationaux, réguliers ou non, effectués par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante :
 - a) le droit de survoler son territoire sans atterrir ;
 - b) le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales ;
 - c) le droit d'effectuer des escales aux points spécifiés pour la route figurant à l'Annexe au présent Accord afin d'embarquer et de débarquer des passagers internationaux, du fret et du courrier en provenance ou à destination d'autres points tels que spécifiés.
2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés au présent Accord afin d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord. Dans le cadre de l'exploitation de services agréés sur les routes spécifiées, une entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante a, outre les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article, le droit d'effectuer des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points mentionnés pour lesdites routes spécifiées afin d'embarquer et de débarquer, séparément ou ensemble, des passagers et du fret, y compris du courrier, à destination ou en provenance du territoire de la première Partie contractante.

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

Article 3

Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien

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

2. Dès réception d'une désignation effectuée par l'une des Parties contractantes conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, et sur demande de l'entreprise de transport aérien désignée, présentée dans la forme et selon les modalités prescrites, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent, dans les délais les plus brefs, les autorisations d'exploitation appropriées, à condition :

- a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République française :
 - i. que l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire de la République française au sens du Traité sur l'Union européenne et du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et possède une licence d'exploitation valide conformément au droit de l'Union européenne ; et
 - ii. que le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et assuré par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que les autorités aéronautiques compétentes soient clairement identifiées dans la désignation ; et
 - iii. que l'entreprise de transport aérien soit détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces Etats, et soit soumise à un contrôle effectif de ces Etats et/ou des ressortissants de ces Etats ;
 - b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République des Philippines :
 - i. que l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire de la République des Philippines et possède une licence d'exploitation valide conformément au droit applicable de la République des Philippines ; et
 - ii. que le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et assuré par la République des Philippines ; et
 - iii. que l'entreprise de transport aérien soit détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République des Philippines et/ou des ressortissants de la République des Philippines et soit soumise à un contrôle effectif de cet Etat et/ou de ses ressortissants ;
 - c) que l'entreprise de transport aérien désignée soit à même de satisfaire aux conditions prescrites au titre des lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de transport aérien international par la Partie contractante qui examine la ou les demandes conformément aux dispositions de la Convention ; et
 - d) que les normes énoncées aux articles 8 et 9 soient appliquées et mises en œuvre.
3. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, sous réserve de respecter les dispositions du présent Accord.

Article 4

Révocation ou suspension d'une autorisation d'exploitation

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

- a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République française :
 - i. lorsque l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la République française au sens du Traité sur l'Union européenne et du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation valide conformément au droit de l'Union européenne ; ou
 - ii. lorsque le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou assuré par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou les autorités aéronautiques compétentes ne sont pas clairement identifiées dans la désignation ; ou
 - iii. lorsque l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces Etats, ou n'est pas soumise à tout moment à un contrôle effectif de ces Etats et/ou des ressortissants de ces Etats ; ou
- iv. lorsque l'entreprise de transport aérien bénéficie déjà d'une autorisation d'exploitation en vertu d'un accord bilatéral entre la République des Philippines et un autre Etat membre de l'Union européenne, et la République des Philippines démontre qu'en exploitant des droits de trafic conformément au présent Accord sur une route

incluant un point dans cet autre Etat membre, l'entreprise de transport aérien circonviendrait aux restrictions en matière de droits de trafic imposées par cet autre accord ; ou

- v. lorsque l'entreprise de transport aérien détient un certificat de transporteur aérien délivré par un autre Etat membre de l'Union européenne, qu'il n'existe pas d'accord bilatéral sur les services aériens entre la République des Philippines et cet autre Etat membre de l'Union européenne et que les droits de trafic nécessaires aux opérations proposées par cette entreprise de transport aérien désignée ne sont pas disponibles, de façon réciproque, pour les entreprises de transport aérien désignées par la République des Philippines.

En exerçant son droit dans le cadre du présent paragraphe, la République des Philippines n'exerce aucune discrimination basée sur la nationalité entre les entreprises de transport aérien communautaires ;

b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République des Philippines :

- i. lorsque l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la République des Philippines ou ne possède pas de licence d'exploitation valide conformément au droit applicable de la République des Philippines ; ou
- ii. lorsque le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou assuré par la République des Philippines ; ou
- iii. lorsque l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République des Philippines et/ou des ressortissants de la République des Philippines, ou n'est pas soumise à tout moment à un contrôle effectif de cet Etat et/ou de ses ressortissants ;

c) lorsque l'entreprise de transport 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 ; ou

d) dans tous les cas où les normes énoncées au présent Accord, en particulier aux articles 8 et 9, ne sont pas appliquées et mises en œuvre.

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

Article 5

Principes régissant l'exploitation des services agréés

1. Chaque Partie contractante fait en sorte que les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services agréés régis par le présent Accord. Chaque Partie contractante s'assure que son entreprise ou ses entreprises de transport aérien désignée(s) exploite(nt) les services agréés dans des conditions qui permettent de respecter ce principe et prend des mesures pour en assurer le respect en tant que de besoin.

2. Les services agréés offerts par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs doivent être en rapport étroit avec la demande de transport de la clientèle et doivent avoir pour objectif primordial d'offrir, avec un coefficient de remplissage raisonnable compatible avec les tarifs conformes aux dispositions de l'article 16 du présent Accord, une capacité appropriée pour faire face aux besoins courants et raisonnablement attendus de transport de passagers, de fret et de courrier, afin de favoriser le développement harmonieux des services aériens entre les territoires des Parties contractantes.

Article 6

Application des lois et règlements

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

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire de passagers, de bagages, d'équipages et de fret à bord d'aéronefs sont respectés par lesdits passagers, bagages, équipages et fret de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, ou en leur nom, lors de l'entrée sur le territoire ou de la sortie du territoire d'une Partie contractante.

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

Article 7

Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences

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

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

Article 8

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 ni n'assure effectivement le suivi, dans les domaines mentionnés au paragraphe 1, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales instituées au moment considéré en application de la Convention, elle informe l'autre Partie contractante de ces constatations et l'autre Partie contractante adopte des mesures correctives en conséquence. Si l'autre Partie contractante ne prend pas des mesures dans un délai raisonnable et, en tout cas, dans les quinze (15) jours ou dans un délai plus long éventuellement arrêté d'un commun accord, il y a lieu d'appliquer l'article 4 du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations énoncées par l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité ou loué par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire 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 et 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 :

- a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention, ou
- b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité en vigueur au moment considéré conformément à la Convention,

la Partie contractante qui effectue l'inspection a, pour l'application de l'article 33 de la Convention, toute latitude pour conclure que les critères suivant lesquels les certificats ou les licences relatifs à cet aéronef, à son exploitant ou à son équipage ont été délivrés ou validés ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention.

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

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

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

8. Si la République française a désigné une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre Etat membre de l'Union européenne, les droits de la République des Philippines au titre du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'application ou au suivi des normes de sécurité par cet Etat membre de l'Union européenne et à l'autorisation d'exploitation de cette entreprise de transport aérien.

Article 9

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de garantir la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite forme partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent, notamment, conformément aux dispositions de la Convention

relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouvert à la signature à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991 et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et liant les deux Parties contractantes.

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

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

4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter, pour le départ ou durant le séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation, conformément à la législation en vigueur dans ce pays, conformément à l'article 6 du présent Accord. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales mais raisonnables de sûreté afin de faire face à une menace particulière.

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

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

Article 10

Redevances d'usage

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

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

Article 11

Droits de douane et taxes

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

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

- a) les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie contractante et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord des aéronefs au départ de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux, même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle elles sont embarquées ;
- b) les équipements normaux et les pièces détachées, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance, de réparation et d'approvisionnement d'un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux ;
- c) les carburants, lubrifiants et fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle elles sont embarquées ;
- d) les imprimés et documents publicitaires promotionnels, y compris mais non uniquement les horaires, brochures et imprimés, introduits sur le territoire d'une Partie contractante et destinés à être distribués gratuitement à bord des aéronefs par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et fournitures mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante ont conclu avec une autre entreprise de transport aérien bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie contractante des contrats en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des produits mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

5. En application de la législation européenne, 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'une entreprise de transport aérien désignée de la République des Philippines qui exploite une liaison entre un point situé sur le territoire de la République française et un autre point situé sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de l'Union européenne.

Article 12

Activités commerciales

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante ont le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante leur personnel de gestion, d'exploitation, leur personnel commercial et tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens.

3. Chaque Partie contractante accorde au personnel nécessaire de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, l'autorisation d'accéder, sur son territoire, à l'aéroport et aux zones en rapport avec l'exploitation des aéronefs, les équipages, les passagers et le fret d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante.

4. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité, à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante le droit de faire entrer et séjourner sur son territoire, pendant de

brèves périodes n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours, le personnel supplémentaire requis par cette entreprise ou ces entreprises de transport aérien désignée(s) de cette autre Partie contractante pour ses ou leurs activités.

5. Les Parties contractantes s'assurent 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 devise librement convertible acceptée par cette entreprise de transport aérien. Ces principes s'appliquent également au transport de fret.

6. Sur la base de la réciprocité, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) 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. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante ont le droit d'ouvrir et de conserver, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des comptes bancaires nominatifs dans la monnaie de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou en toute devise librement convertible, à leur discrétion.

Article 13

Accords de coopération commerciale

1. Pour l'exploitation de services agréés, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante peuvent conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité, de partage de codes, de location ou tout autre accord de coentreprise avec une ou plusieurs entreprise(s) de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

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

3. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien contractuelle(s), dans le cadre de ces accords de coopération commerciale, doivent disposer des autorisations adéquates et des droits de trafic correspondants, y compris ceux relatifs aux routes, et satisfaire aux critères normalement applicables à de tels accords.

4. La capacité totale représentée par les services aériens assurés dans le cadre de ces accords de coopération commerciale n'est décomptée que de l'enveloppe de capacité de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de fait. La capacité représentée par les services aériens proposés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien contractuelles n'est pas décomptée de l'enveloppe de capacité de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien contractuelle.

5. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent demander non seulement à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de fait, mais aussi à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien contractuelles de déposer leurs programmes à des fins d'autorisation.

6. En procédant à la vente de services dans le cadre de ces accords de coopération commerciale, l'entreprise de transport aérien concernée ou son agent informent l'acquéreur au moment de la vente de l'identité de l'entreprise de transport aérien de fait sur chaque tronçon du service et de l'identité de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien avec laquelle ou lesquelles il conclut un contrat.

Article 14

Transfert des excédents de recettes

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

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

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

Article 15

Services d'assistance en escale

Sous réserve des lois et règlements en vigueur dans chaque Partie contractante, chaque entreprise de transport aérien a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de pratiquer l'auto-assistance ou, à son gré, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Lorsque les lois et règlements applicables limitent ou excluent l'auto-assistance et lorsqu'il n'y a pas de

concurrence effective entre les prestataires d'assistance en escale, chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée de manière non discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance et aux services d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

Article 16

Tarifs

1. Chaque Partie contractante permet l'établissement indépendant, par chaque entreprise de transport aérien désignée, des tarifs de services aériens, en se fondant sur des considérations commerciales prenant en compte l'état du marché. Aucune des Parties contractantes n'exige de ses entreprises de transport aérien qu'elles consultent d'autres entreprises de transport aérien à propos des tarifs qu'elles appliquent ou proposent d'appliquer pour les services couverts par le présent Accord.

2. Sous réserve des exigences de la législation interne d'une Partie contractante, aucune Partie contractante ne demande la notification pour approbation des tarifs que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante entendent appliquer. Lorsque la législation interne d'une Partie contractante exige que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante soumettent leurs tarifs à approbation, la Partie contractante statue sur le dossier déposé dans les meilleurs délais administratifs. Les tarifs peuvent demeurer en vigueur, sauf en cas de désapprobation ultérieure conformément au paragraphe 4 du présent article.

3. 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 entreprises de transport aérien par rapport à des prix artificiellement bas en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes ;
- c) à la protection des entreprises de transport aérien par rapport à des prix artificiellement bas, avec l'intention avérée d'éliminer la concurrence.

4. Aucune des Parties contractantes ne doit prendre de mesures unilatérales qui auraient pour but d'empêcher l'entrée en vigueur ou le maintien d'un tarif qu'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante applique ou propose d'appliquer. Lorsque l'une des Parties contractantes estime qu'un tel tarif ne répond pas aux critères définis au paragraphe 3, elle peut demander la tenue de consultations et informer l'autre Partie contractante des raisons de son désaccord. Ces consultations ont lieu dans un délai de quatorze (14) jours à compter de la réception de la demande. Les tarifs entrent ou demeurent en vigueur en l'absence d'accord.

Article 17

Approbation des programmes d'exploitation

1. Les programmes d'exploitation de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante peuvent être soumis pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

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

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

Article 18

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 19

Statistiques

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

Article 20

Consultations et modifications

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

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

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

Article 21

Règlement des différends

1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes entre les autorités aéronautiques, conformément aux dispositions de l'article 20 du présent Accord.

2. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à un accord, le règlement du différend peut être recherché par voie de consultations diplomatiques. Ces consultations commencent dans un délai 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 soit convenir de soumettre le différend pour décision à une personne ou à un organisme désigné d'un commun accord soit, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, de le soumettre pour décision à un tribunal composé de trois arbitres. Dans ce cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre ; le troisième arbitre, qui ne doit pas être ressortissant d'une des Parties contractantes, est désigné par ces deux arbitres et exerce les fonctions de président du tribunal. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception par l'une ou l'autre d'entre elles de la demande d'arbitrage émanant de l'autre Partie contractante et transmise par la voie diplomatique ; le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la désignation des deux premiers. Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai prescrit, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une 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 chaque arbitre national 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 en vertu du paragraphe 3 du présent article.

6. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article et tant qu'elle persiste à ne pas s'y conformer, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou abroger tout droit ou privilège accordé en vertu du présent Accord.

Article 22

Accords multilatéraux

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties contractantes deviennent liées par un accord multilatéral traitant de questions régies par le présent Accord, les dispositions dudit accord prévaudront. Les deux Parties contractantes pourront procéder à des consultations conformément à l'article 20 du présent Accord en vue d'établir dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de cet accord multilatéral et s'il convient de réviser le présent Accord pour tenir compte de cet accord multilatéral.

Article 23

Dénonciation

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

avoir été reçue quinze (15) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en a accusé réception.

Article 24

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

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

Article 25

Entrée en vigueur

Le présent Accord abroge et remplace l'Accord de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République des Philippines signé à Paris le 29 octobre 1968.

Chaque Partie contractante notifiera 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 second mois suivant jour de la réception de la seconde notification.

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

Fait à Paris le 17 septembre 2014 en deux originaux, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République française :
*Le ministre des affaires étrangères
et du développement international,*
M. LAURENT FABIOUS

Pour le Gouvernement
de la République des Philippines :
*Le ministre des transports
et des communications,*
M. JOSEPH EMILIA ABAYA

A N N E X E

TABLEAU DES ROUTES

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

De tout point en République française vers tout point en République des Philippines et vice versa, avec comme points intermédiaires deux (2) points au choix au Moyen-Orient/Golfe, trois (3) points au choix dans le sous-continent d'Asie du Sud, quatre (4) points au choix en Asie du Sud-Est, un (1) point en Thaïlande et quatre (4) points au choix en Asie du Sud-Est comme points au-delà.

Notes :

- a) En dehors des points de départ et de destination, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) peuvent, à leur convenance, omettre des escales en un ou plusieurs points des routes spécifiées.
- b) L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) peuvent, sur tout ou partie des services agréés, modifier l'ordre des points desservis.
- c) L'expression « point au choix » signifie que les autorités aéronautiques françaises peuvent remplacer les points déjà choisis par d'autres points dans le pays ou la région concernés, aussi souvent que souhaité par ces autorités aéronautiques dans une limite d'une fois par saison IATA.
- d) Le point et/ou les points au choix mentionnés en tant que points intermédiaires et points au-delà seront choisis par les autorités aéronautiques françaises.
- e) Les quatre (4) points au choix en Asie du Sud-Est choisis et desservis en tant que point-intermédiaires sont identiques aux quatre (4) points au choix au-delà en Asie du Sud-Est qui peuvent être desservis par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par la République française à chaque saison IATA.

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

De tout point en République des Philippines vers tout point en République française et vice versa, avec comme points intermédiaires un (1) point en Thaïlande, trois (3) points au choix dans le sous-continent d'Asie du Sud, deux (2) points au choix au Moyen-Orient/Golfe, et cinq (5) points au choix en Europe, et cinq (5) points au choix en Europe comme points au-delà.

Notes :

- a) En-dehors des points de départ et de destination, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) peuvent, à leur convenance, omettre des escales en un ou plusieurs points des routes spécifiées.
- b) L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) peuvent, sur tout ou partie des services agréés, modifier l'ordre des points desservis.

- c) L'expression « point au choix » signifie que les autorités aéronautiques philippines peuvent remplacer les points déjà choisis par d'autres points dans le pays ou la région concernés, aussi souvent que souhaité par ces autorités aéronautiques dans une limite d'une fois par saison IATA.
- d) Le point et/ou les points au choix mentionnés en tant que points intermédiaires et points au-delà seront choisis par les autorités aéronautiques philippines.
- e) Les cinq (5) points au choix en Europe choisis et desservis en tant que points intermédiaires sont identiques aux cinq (5) points au choix au-delà en Europe qui peuvent être desservis par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par la République des Philippines à chaque saison IATA.
3. Les pays inclus dans les régions d'Asie du Sud-Est, du sous-continent d'Asie du Sud, du Moyen-Orient/Golfe et d'Europe sont énumérés ci-dessous :

ASIE DU SUD-EST :

Brunei
Malaisie
Indonésie
Singapour
Cambodge
Laos
Vietnam
Birmanie
RAS de Hong Kong
RAS de Macao
Taiwan

EUROPE :

Royaume-Uni
Italie
Allemagne
Pays-Bas
Espagne
Grèce
Portugal
Belgique
Luxembourg
Danemark
Islande
Suisse
Autriche
Suède
Norvège
Finlande
Irlande
Turquie
Malte
Chypre

SOUS-CONTINENT D'ASIE DU SUD :

Bangladesh
Inde
Népal
Bhoutan
Sri Lanka
Maldives
Pakistan
Afghanistan

MOYEN-ORIENT/GOLFE :

Iran
Koweït
Arabie Saoudite
Qatar
Bahreïn
Emirats arabes unis
Oman
Yémen
Syrie
Jordanie
Liban
Israël
Egypte

Sauf mention contraire au sein de cette Annexe, le nombre de points mentionnés pour chaque région du tableau des routes n'est pas limité par pays, en dehors du plafond autorisé pour chaque Partie contractante dans chaque région.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères
et du développement international

PROJET DE LOI

autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française
et le Gouvernement de la République des Philippines relatif aux services aériens

NOR : MAEJ1511074L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I. - Situation de référence et objectifs de l'Accord

L'Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République des Philippines relatif aux services aériens instaurera un cadre bilatéral moderne, lisible et conforme aux standards actuels du transport aérien. En conformité avec le droit européen (libre concurrence entre compagnies, clause de désignation des compagnies autorisant la désignation de tout transporteur européen dès lors qu'il est établi sur le territoire national, liberté de fixation des tarifs...), il apportera la sécurité juridique nécessaire aux opérations des compagnies françaises souhaitant exploiter des services à destination des Philippines.

Le présent accord suit le modèle-type d'accords aériens bilatéraux négociés par la Direction générale de l'aviation civile, lui-même issu du modèle d'accords bilatéraux sur les services aériens proposé par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). La France et les Philippines sont signataires de la Convention relative à l'aviation civile internationale, instituant l'OACI, et de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux signés à Chicago le 7 décembre 1944¹.

Sur le plan politique, la signature de cet accord traduit l'intérêt des deux États à renforcer leurs échanges dans le secteur des transports aériens alors que les deux principales compagnies aériennes philippines (Philippines Airlines et Cebu Pacific) sont récemment sorties de la « liste noire » européenne et pourraient à terme reprendre une desserte aérienne directe entre la France et les Philippines. Cet accord manifeste la volonté des deux parties de renforcer leur coopération en matière économique et touristique et, plus largement, leurs relations bilatérales.

1

http://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf?bcsi_scan_1fe59ba8c561fa18=KaBWt/IMQVQAPatouny7yA9JTpEnAAAAgvySQ=:1&bcsi_scan_96404f7f6439614d=CxKegB0m0S9vmC4hAUQ5SWjByKUnAAAAF4GVUA==&bcsi_scan_filename=7300_cons.pdf
<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19440106/index.html>

II. - Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'Accord

- Conséquences économiques

Cet accord fixe un cadre stable, nécessaire au développement des services aériens entre les deux États.

Il sécurise le cadre juridique dans lequel évoluent les compagnies aériennes mais n'a pas pour conséquence directe le développement des services aériens bilatéraux qui résulte de choix économiques relevant du strict ressort de ces compagnies. En particulier, les droits de trafic aériens entre la France et les Philippines ne sont pas définis par l'accord lui-même mais au travers de consultations bilatérales entre autorités aéronautiques (autorités de l'aviation civile) chargées de les définir pour répondre aux besoins de transport entre les deux Parties. Les dernières consultations aéronautiques ont eu lieu en janvier 2014 et ont notamment permis d'acter, pour les compagnies des pavillons français et philippin, le droit de desservir les routes bilatérales jusqu'à sept fois par semaine pour les vols passagers et deux fois par semaine pour les vols de fret.

- Conséquences financières

L'accord contient des clauses d'exemptions fiscales et douanières standards pour ce type d'accord bilatéral, conformes à la Convention de Chicago et aux pratiques de l'industrie du transport aérien. L'entrée en vigueur de l'Accord n'impliquera pas de modification des pratiques en matière fiscale et douanière vis-à-vis des compagnies aériennes sur le territoire français. Elle n'engendrera donc pas de dépenses financières supplémentaires pour l'État.

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

- Conséquences environnementales

L'Accord n'emporte aucune conséquence environnementale directe.

La mise en place éventuelle par les compagnies aériennes de nouveaux vols France-Philippines, qui engendrerait une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, découle de choix économiques du strict ressort de ces compagnies. Bien que certaines compagnies philippines aient émis le souhait de desservir Paris à moyen terme, la desserte aérienne bilatérale et les émissions de gaz à effet de serre y afférentes ne sont pas amenées à évoluer significativement au cours des prochaines années en raison de la relative étroitesse du marché des transports aériens entre la France et les Philippines.

- Conséquences juridiques

Articulation avec le droit interne :

Le présent Accord abroge et remplace l'Accord de transport aérien entre la République française et la République des Philippines signé à Paris le 29 octobre 1968. Il ne nécessitera aucune modification de la législation interne.

Il comprend un article 11 « droits de douane et taxes » qui instaure des exemptions de nature douanière et fiscale pour l'équipement normal des aéronefs, les carburants et lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces détachées, les provisions de bord, les équipements destinés à l'exploitation et l'entretien de l'avion ainsi que les documents publicitaires promotionnels. Cette rédaction est similaire à celle contenue dans les accords aériens bilatéraux déjà mis en œuvre. Ces exemptions sont d'ores et déjà présentes dans le droit français en vertu notamment des différents engagements internationaux de la France². Dans ces conditions, aucune modification supplémentaire du droit français ne sera rendue nécessaire du fait de cet Accord aérien.

Articulation avec le droit de l'Union européenne :

Tirant les conséquences de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (cf. arrêts du 5 novembre 2002, dits « Ciel unique »), le règlement (CE) n° 847/2004³ sur la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États-membres et les pays tiers prévoit l'insertion dans l'accord en négociation de clauses-types qui relèvent de la compétence de l'Union européenne. L'accord signé avec les Philippines a été jugé conforme au droit européen par la Commission européenne (cf. courrier à la Direction générale de l'Aviation Civile CIRCABC 1589/2014/FR-the Philippines/15.01.14/no.ent en date du 24 janvier

² Elles sont, en tout état de cause, d'ores et déjà prévues par la réglementation française :

a) Pour la TVA, l'article 262 du code général des impôts (II 4° à 8°) prévoit, notamment, que : « *II. Sont également exonérés de la taxe sur la valeur ajoutée : (...) 4° Les opérations de livraison, de transformation, de réparation, d'entretien, d'affrètement et de location portant sur les aéronefs utilisés par des compagnies de navigation aérienne dont les services à destination ou en provenance de l'étranger ou des collectivités et départements d'outre-mer, à l'exclusion de la France métropolitaine, représentent au moins 80 % des services qu'elles exploitent ; 5° Les opérations de livraison, de location, de réparation et d'entretien portant sur des objets destinés à être incorporés dans ces aéronefs ou utilisés pour leur exploitation en vol ; 6° Les livraisons de biens destinés à l'avitaillement des bateaux et des aéronefs désignés aux 2° et 4°, ainsi que des bateaux de guerre, tels qu'ils sont définis à la sous-position 89-01 du tarif douanier commun, à l'exclusion des provisions de bord destinées aux bateaux affectés à la petite pêche côtière ; 7° Les prestations de services effectuées pour les besoins directs des bateaux ou des aéronefs désignés aux 2° et 4° et de leur cargaison ; 8° Les transports aériens ou maritimes de voyageurs en provenance ou à destination de l'étranger ou des collectivités et départements d'outre-mer (...)* ».

b) Pour les droits d'accises, l'article 302 F bis du code général des impôts, précise que : « *Sont exonérés des droits d'accises exigibles lors de la mise à la consommation les alcools, boissons alcooliques et tabacs manufacturés : 1° Détenus dans les comptoirs de vente situés dans l'enceinte d'un aéroport ou d'un port, et destinés à faire l'objet de livraisons à emporter dans les bagages personnels des voyageurs se rendant par la voie aérienne ou maritime dans un pays non compris dans le territoire communautaire ; 2° Destinés à faire l'objet de livraisons à emporter dans les bagages personnels des voyageurs, effectuées à bord d'un avion ou d'un bateau au cours d'un transport à destination d'un pays non compris dans le territoire communautaire ; 3° Destinés à l'avitaillement des navires effectuant une navigation maritime, à l'exclusion des navires de plaisance ou de sport, ainsi que des aéronefs effectuant des liaisons commerciales. Pour les droits d'accises au sens du présent code, ne sont considérés comme biens d'avitaillement que les alcools, boissons alcooliques et tabacs manufacturés, exclusivement destinés à être consommés à bord desdits moyens de transport par les membres de l'équipage ou par les passagers. ».*

³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0847&from=FR>

2014, en annexe). Il reprend les clauses-types élaborées conjointement par les États membres et la Commission européenne⁴ et les rend opposables à la partie philippine.

- Conséquences administratives

L'Accord définira le nouveau cadre juridique pour les consultations aéronautiques entre les administrations de l'aviation civile française et philippine et pour la coopération entre ces autorités dans les domaines de la sécurité et de la sûreté aériennes. Sa mise en œuvre n'entraînera pour la France aucune modification dans son organisation administrative.

Aucune conséquence sociale notable n'est attendue de la mise en œuvre du présent accord. Ce dernier n'a par ailleurs aucun impact sur l'égalité entre les hommes et les femmes.

III. - Historique des négociations

L'accord aérien bilatéral du 29 octobre 1968 était devenu au fil du temps en partie obsolète et inadapté aux pratiques du transport aérien moderne. Sa modernisation a été initiée à la demande de la partie philippine au cours de l'année 2013. Des consultations bilatérales sur les services aériens ont permis aux autorités chargées de l'aviation civile de finaliser un projet d'accord en janvier 2014, signé le 17 septembre 2004.

IV. - État des signatures et ratifications

L'Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République des Philippines relatif aux services aériens a été signé dans le cadre de la visite à Paris du Président de la République des Philippines, le 17 septembre 2014, par M. Laurent Fabius, ministre des Affaires étrangères et du Développement international de la République française et M. Joseph Emilio Abaya, ministre des Transports et des communications pour la partie philippine.

La partie philippine poursuit actuellement sa propre procédure de ratification.

V. - Déclarations ou réserves

Sans objet.

⁴ Clauses communautaires type : désignation et révocation, assistance en escale. L'accord contient par ailleurs les clauses recommandées en matière de tarifs, sécurité et de taxation du carburant sur les liaisons intracommunautaires ou domestiques.