



N° 1174

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 18 juillet 2018.

PROJET DE LOI

autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale démocratique d'Éthiopie relatif aux services aériens, de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Costa Rica relatif aux services aériens et de l'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Mozambique,

(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. Édouard PHILIPPE,
Premier ministre,

PAR M. Jean-Yves LE DRIAN,
ministre de l'Europe et des affaires étrangères

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les présents accords reprennent pour l'essentiel les dispositions contenues dans le modèle d'accord aérien défini par l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après OACI)⁽¹⁾ et permettent la mise en conformité du cadre bilatéral avec le droit européen ainsi que l'inclusion de clauses modernes, en phase avec les pratiques actuelles du transport aérien.

Les préambules des trois accords font référence à la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après convention de Chicago)⁽²⁾. La France comme le Costa Rica, l'Éthiopie et le Mozambique sont parties à cette convention instituant l'OACI⁽³⁾. Les préambules précisent l'objectif des accords qui est de compléter ladite convention en établissant des services aériens entre les territoires respectifs des parties concernées et au-delà⁽⁴⁾.

1. Définitions.

Les trois accords sont construits sur le même modèle et intègrent dans leur **article 1^{er}** la définition des termes et expressions utilisées. L'article 1^{er} précise également que la ou les annexes (notamment le tableau des routes en annexe I) font partie intégrante des accords.

2. Octroi de droits (**article 2** des trois accords).

Il s'agit des droits de survol sans atterrir, et/ou d'effectuer des escales à des fins non commerciales par l'entreprise de transport aérien désignée par chaque partie contractante.

Est exclu du champ d'application des présents accords le cabotage c'est-à-dire le droit, pour un transporteur aérien d'une partie, d'embarquer

(1) En pièce jointe

(2) Décret n° 47-974 du 31 mai 1947 de publication de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000482311

(3) État des ratifications de la convention relative à l'aviation civile internationale : https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_FR.pdf

Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (A) : France : 25 mars 1947 ; Costa Rica : 1^{er} mai 1958 ; Éthiopie : 1^{er} mars 1947 ; Mozambique : 5 janvier 1977 (A).

(4) Le terme « au-delà » permet de préciser que les services aériens sont opérés non seulement entre les territoires de chaque partie, mais également vers d'autres territoires quand il s'agit par exemple de vols pays tiers.

sur le territoire de l'autre partie des passagers ou du fret à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre partie⁵.

L'article 2 de l'accord signé avec l'Éthiopie précise par ailleurs qu'en cas de force majeure (conflit armé, catastrophe naturelle, troubles politiques) et d'impossibilité d'exploiter un service sur l'itinéraire normal, la partie concernée doit s'efforcer de faciliter l'exploitation continue au moyen de réarrangements appropriés des routes.

3. Désignation et autorisation d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services aériens (**article 3** des trois accords).

L'entreprise de transport désignée par chaque partie doit être établie sur le territoire de cette partie et le transporteur doit détenir une licence d'exploitation valide. Un contrôle réglementaire effectif du transporteur doit également être exercé par l'État ayant délivré le certificat de transporteur aérien.

L'entreprise de transport aérien désignée doit satisfaire aux conditions prescrites en matière de transport international par la partie contractante conformément aux dispositions de la convention de Chicago.

Elle doit également satisfaire aux normes énoncées en matière de sécurité et sûreté de l'aviation (articles 8 et 9 de l'accord avec le Mozambique, articles 10 et 11 de l'accord avec le Costa Rica, articles 8 et 18 de l'accord avec l'Éthiopie).

Éthiopie :

Dans le cas d'un transporteur aérien désigné par l'Éthiopie, l'entreprise désignée doit être établie sur le territoire d'un État partie et doit satisfaire

(5) La convention de Chicago autorise les pays signataires à refuser toute opération commerciale d'un aéronef étranger sur son territoire :

Article 7. – Cabotage

Chaque État contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres États contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son territoire. Chaque État contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorde expressément un tel privilège, à titre exclusif, à un autre État ou à une entreprise de transport aérien d'un autre État, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre État.

aux conditions d'éligibilité énoncées à l'article 6.9 de la décision de Yamoussoukro⁽⁶⁾ dont la liste figure à l'annexe III de l'accord.

4. Conditions de révocation ou de suspension de l'autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre partie contractante (**article 4** des trois accords).

Le défaut d'établissement du transporteur aérien désigné par l'autre partie contractante sur son territoire, de même que l'absence de contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien par l'État responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien, ou le non-respect des lois et règlements appliqués à l'exploitation de transports internationaux, sont des motifs de révocation ou de suspension de l'autorisation d'exploitation communs aux trois accords.

5. Principes régissant l'exploitation des services agréés (**article 5** des trois accords).

L'article 5 des trois accords définit les conditions d'exploitation des services agréés : les parties doivent veiller à ce que les transporteurs aériens désignés disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services aériens et que les services offerts par les transporteurs aériens soient en rapport étroit avec la demande de transport de la clientèle.

L'accord avec le Costa Rica prévoit à son article 7 que les autorités aéronautiques des parties contractantes effectuent ensemble l'examen des capacités et leur approbation.

L'importance d'une concurrence libre, loyale et sans distorsion est soulignée dans l'**article 6** de l'accord signé avec le Costa Rica et l'article 5 *bis* de l'accord signé avec l'Éthiopie. Dans ces deux articles, les parties contractantes reconnaissent que leur objectif commun est de disposer d'un environnement concurrentiel et loyal et de possibilités équitables et égales pour permettre aux transporteurs aériens des deux parties de se concurrencer, en éliminant toutes formes de discrimination ou de pratiques déloyales. Plusieurs paragraphes (6 à 13) de ces articles sont

(6) Site de la CAFAC (Commission africaine de l'aviation civile) :

http://www.afcac.org/fr/index.php?option=com_content&view=article&id=97&Itemid=68

La décision de Yamoussoukro a été adoptée le 14 novembre 1999 par les ministres africains chargés de l'aviation civile réunis les 13 et 14 novembre 1999 à Yamoussoukro (Côte d'Ivoire) en vue de la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique. Cette décision a été entérinée par la suite par la conférence des chefs d'État et de Gouvernement de l'Union Africaine (UA) à Lomé (Togo), le 12 juillet 2000. Décision de Yamoussoukro : <http://www.afcac.org/fr/documents/des.pdf>

consacrés aux subventions et aides publiques ainsi qu'aux règles en matière d'entente. Celles-ci ne doivent pas fausser la concurrence.

6. Principe de l'application des lois et règlements (article 8 de l'accord avec le Costa Rica, **article 6** des accords avec le Mozambique et l'Éthiopie).

Ce principe est destiné à garantir l'application et le respect des lois, règlements et procédures des parties contractantes pour l'entrée et la sortie de son territoire des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée.

La législation de chacune des parties contractantes relative à l'entrée ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou liée à l'exploitation des aéronefs durant leur séjour sur le territoire, s'applique aux aéronefs des entreprises désignées par l'autre partie contractante de même qu'aux passagers, aux bagages, à l'équipage ainsi qu'au fret.

7. Principe de reconnaissance de la validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrées (**article 7** des accords avec le Mozambique et l'Éthiopie et article 9 de l'accord avec le Costa Rica).

En vertu de ce principe, la validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences aux fins de l'exploitation des services aériens est reconnue par les parties contractantes sous réserve du respect des normes établies en application de la convention de Chicago.

8. Sécurité de l'aviation (article 10 de l'accord avec le Costa Rica, **article 8** des accords avec le Mozambique et l'Éthiopie).

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 jours à compter de la date de la demande.

Si à l'issue des consultations, l'une des parties estime que les normes minimales de sécurité ne sont pas assurées par l'autre partie, des mesures correctives appropriées doivent être prises ; à défaut, ce non-respect peut être une cause de suspension, de modification ou de révocation d'une autorisation d'exploitation.

Il est précisé également que les aéronefs du transporteur aérien désigné peuvent faire l'objet d'inspections au sol pour autant que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable.

9. Sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite (**article 11** de l'accord avec le Costa Rica, **article 9** de l'accord avec le Mozambique et **article 18** de l'accord avec l'Éthiopie).

L'obligation mutuelle de garantir la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante des présents accords.

Les parties agissent dans le respect du droit international, et conformément aux accords multilatéraux énumérés au paragraphe 1^{er} des articles susmentionnés.

Dans leurs relations mutuelles, les parties agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'OACI, désignées comme annexes à la convention de Chicago.

Les parties conviennent que les exploitants d'aéronefs d'une partie peuvent être tenus de respecter la législation en vigueur dans l'autre partie en matière de sûreté de l'aviation pour le départ ou durant le séjour des aéronefs sur le territoire de cette autre partie.

Les parties contractantes s'engagent à s'accorder mutuellement toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile. En cas d'incident ou de menace d'incident, les parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement à l'incident ou à la menace.

Si une partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre partie ne respecte pas les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation, elle peut demander des consultations immédiates. L'absence d'accord satisfaisant dans un délai de 15 jours après la demande de consultation constitue un motif pour retirer, révoquer ou limiter les conditions de l'autorisation d'exploitation ou les agréments techniques.

10. Redevances d'usage.

L'**article 12** de l'accord avec le Costa Rica, l'**article 9** de l'accord avec l'Éthiopie et l'**article 10** de l'accord avec le Mozambique précisent et détaillent 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.

11. Droits de douane et taxes.

L'**article 13** de l'accord avec le Costa Rica, l'**article 10** de l'accord avec l'Éthiopie et l'**article 11** de l'accord avec le Mozambique détaillent 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.

Le fret et les bagages en transit sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et redevances (**article 20** de l'accord avec le Costa Rica, **article 16** de l'accord avec l'Éthiopie et **article 18** de l'accord avec le Mozambique).

12. Activités commerciales autorisées sur une base de réciprocité (**article 14** de l'accord avec le Costa Rica, **article 11** de l'accord avec l'Éthiopie et **article 12** de l'accord avec le Mozambique).

Les transporteurs aériens désignés ont le droit de vendre des services de transport aérien et activités connexes sur le territoire de l'autre partie contractante. Les passagers, quelle que soit leur nationalité, doivent avoir la possibilité d'acheter des billets (en monnaie locale ou toute autre devise convertible acceptée) auprès du transporteur aérien de leur choix ; ce principe s'applique également au fret.

Dans ce but, il leur est permis d'établir un bureau aux fins de promotion et de vente de service. Ils sont autorisés à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie contractante le personnel de gestion, d'exploitation, le personnel commercial et le personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens, de même que le personnel

supplémentaire requis pendant de brèves périodes (n'excédant pas 90 jours).

Les parties s'engagent à autoriser l'accès du personnel nécessaire à l'exploitation des services de transport aériens agréés à l'aéroport et aux zones en rapport avec les services agréés.

Les entreprises de transport aérien désignées par une partie ont le droit d'ouvrir et de conserver des comptes bancaires nominatifs sur le territoire de l'autre partie contractante.

Pour l'exploitation des services agréés, le transporteur aérien désigné peut conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité ou de partage de codes avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre des parties contractantes, et avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'un pays tiers (cette possibilité est prévue par l'**article 15** de l'accord avec le Costa Rica et l'**article 13** de l'accord avec le Mozambique et au point 7 de l'**article 11** de l'accord avec l'Éthiopie).

13. Transfert des excédents de recettes.

L'**article 16** de l'accord avec le Costa Rica, l'**article 12** de l'accord avec l'Éthiopie et l'**article 14** de l'accord avec le Mozambique précisent les possibilités de transfert des excédents de recettes destinées à permettre aux transporteurs aériens désignés 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.

Les recettes réalisées 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.

14. Services d'assistance en escale.

En application de l'**article 17** de l'accord avec le Costa Rica, l'**article 13** de l'accord avec l'Éthiopie et de l'**article 15** de l'accord avec le Mozambique, et sous réserve des lois et règlements en vigueur dans chaque partie contractante, l'entreprise de transport aérien désignée 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 en totalité ou en partie.

15. Tarifs (**article 18** de l'accord avec le Costa Rica, **article 14** de l'accord avec l'Éthiopie et **article 16** de l'accord avec le Mozambique).

Les tarifs appliqués par les transporteurs aériens sont fixés librement et de façon indépendante, mais ils doivent tenir 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 aux cas énoncés dans les articles susmentionnés (pratiques discriminatoires, protection du consommateur, protection des entreprises de transport aérien par rapport à des prix artificiellement bas en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes, pratiques visant à éliminer la concurrence).

Des consultations peuvent être engagées à la demande des parties en cas d'interrogation sur les tarifs pratiqués, après notification des motifs de désaccord aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante et au transporteur aérien concerné.

16. Programme d'exploitation (**article 19** de l'accord avec le Costa Rica, **article 15** de l'accord avec l'Éthiopie et **article 17** de l'accord avec le Mozambique).

Les transporteurs aériens désignés ont l'obligation 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 ainsi que la configuration et le nombre de sièges mis à disposition du public.

Toute modification ultérieure doit également être soumise pour approbation.

17. Echange d'informations et de statistiques relatives au trafic aérien (**article 21** de l'accord avec le Costa Rica, **article 17** de l'accord avec l'Éthiopie et **article 19** de l'accord avec le Mozambique).

Les autorités aéronautiques des parties s'engagent à communiquer entre elles les statistiques et informations nécessaires relatives au trafic aérien et à l'examen de l'exploitation des services agréés.

18. Consultations et modifications (**article 22** l'accord avec le Costa Rica, **article 19** de l'accord avec l'Éthiopie et **article 20** de l'accord avec le Mozambique).

Les autorités aéronautiques de chacune des parties contractantes se consultent régulièrement (oralement ou par correspondance) dans un esprit d'étroite coopération afin de veiller à l'application satisfaisante des principes et des dispositions des présents accords. Sur demande, des consultations peuvent également être organisées afin d'interpréter ou de modifier des dispositions des présents accords.

Les amendements ou modifications convenues entre les parties entrent en vigueur après confirmation, par la voie diplomatique, de l'accomplissement des procédures internes requises par chaque partie.

19. Règlement des différends (**article 23** de l'accord avec le Costa Rica, **article 20** de l'accord avec l'Éthiopie et **article 21** de l'accord avec le Mozambique).

La voie de négociations directes entre autorités aéronautiques doit être privilégiée en cas de différend.

Si les parties ne parviennent pas à un règlement par cette voie, le règlement du différend peut être recherché par voie de consultations diplomatiques.

En cas d'échec des négociations, les parties peuvent convenir de soumettre le différend pour décision soit à une personne ou à organisme désigné d'un commun accord, soit à un tribunal composé de trois arbitres (dont deux désignés par chacune des parties contractantes et le troisième, nommé par les deux premiers arbitres et qui ne doit pas être ressortissant d'une des parties contractantes, qui assurera la présidence du tribunal).

Les parties devront se conformer à toute décision rendue. En cas de non-respect de cette décision par l'une des parties, l'autre partie pourra limiter, refuser ou abroger tout droit ou privilège accordé en vertu de l'accord.

20. Compatibilité avec les accords multilatéraux concernant les questions régies par les accords (**article 24** de l'accord avec le Costa Rica, **article 21** de l'accord avec l'Éthiopie et **article 22** de l'accord avec le Mozambique).

Les présents accords aériens doivent être rendus compatibles avec tout accord multilatéral liant les parties contractantes qui serait conclu postérieurement à l'entrée en vigueur de l'accord bilatéral. Au besoin, des consultations peuvent être demandées pour vérifier s'il convient de réviser les dispositions de ce dernier accord.

21. Dispositions finales.

Modalités d'entrée en vigueur

Elles sont fixées par l'**article 27** de l'accord avec le Costa Rica, l'**article 24** de l'accord avec l'Éthiopie et l'**article 25** de l'accord avec le Mozambique.

Les présents accords entrent en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la réception de la seconde notification d'achèvement des procédures internes requises.

Enregistrement de l'accord auprès de l'OACI

L'**article 26** de l'accord avec le Costa Rica, l'**article 23** de l'accord avec l'Éthiopie, ainsi que l'**article 24** de l'accord avec le Mozambique rappellent cette règle de procédure valable également en cas d'amendement.

Dénonciation de l'accord (**article 25** de l'accord avec le Costa Rica, **article 22** de l'accord avec l'Éthiopie et **article 23** de l'accord avec le Mozambique).

Les parties peuvent notifier à tout moment par écrit et par voie diplomatique leur intention de dénoncer l'accord, qui prend effet douze mois après la date de réception de la notification. Cette notification doit être adressée simultanément à l'OACI.

22. Annexes.

L'annexe I des trois accords aériens présente le tableau des routes pouvant être exploitées par le ou les transporteurs aériens désignés et fait partie intégrante des accords (cf. article 1^{er} des 3 accords).

L'accord signé avec l'Éthiopie comporte également deux autres annexes :

– annexe II reprenant la liste des États (autres que les États membres de la communauté européenne) et/ou de leurs ressortissants autorisés à

détenir et à contrôler le transporteur aérien désigné par la République française ;

– ainsi qu’une annexe III énumérant les conditions d’éligibilité énoncées à l’article 6.9 de la décision de Yamoussoukro précitée.

Telles sont les principales observations qu’appellent l’accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République d’Éthiopie relatif aux services aériens, l’accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Costa Rica relatif aux services aériens et l’accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Mozambique qui, comportant chacun des dispositions de nature législative, sont soumis au Parlement en vertu de l’article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

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 l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale démocratique d'Éthiopie relatif aux services aériens, de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Costa Rica relatif aux services aériens et de l'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Mozambique, délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté à l'Assemblée nationale 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 18 juillet 2018.

Signé : Édouard PHILIPPE,

Par le Premier ministre :
*Le ministre de l'Europe et
des affaires étrangères*

Signé : Jean-Yves LE DRIAN

Article 1^{er}

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale démocratique d'Éthiopie relatifs aux services aériens (ensemble trois annexes), signé à Paris le 30 janvier 2017, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 2

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Costa Rica relatifs aux services aériens (ensemble une annexe), signé à San José le 23 mars 2017, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 3

Est autorisée l'approbation de l'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Mozambique (ensemble une annexe), signé à Maputo le 3 mai 2017, et dont le texte est annexé à la présente loi.

ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DÉMOCRATIQUE D'ÉTHIOPIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS (ENSEMBLE TROIS ANNEXES), SIGNÉ À PARIS LE 30 JANVIER 2017

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale démocratique d'Éthiopie (appelés ci-dessous « les Parties contractantes »),

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

Désireux de conclure un accord complétant ladite convention afin d'établir des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1^{er}

Définitions

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

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

b) l'expression « autorités aéronautiques » désigne, pour la République française, la Direction générale de l'Aviation civile et pour la République fédérale démocratique d'Éthiopie, le Gouvernement de la République fédérale démocratique d'Éthiopie, le ministère des Transports, l'Autorité de l'Aviation civile éthiopienne ou, pour l'une et l'autre, toute personne ou tout organisme habilité à remplir 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 respectivement le sens que leur donne l'article 96 de la convention ;

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

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

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

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

j) le terme « accord » désigne le présent accord, ses annexes et toutes modifications à l'accord ou à ses annexes convenues conformément aux dispositions de l'article 19 du présent accord ;

k) l'expression « Etat partie » désigne un Etat africain signataire du traité d'Abuja (signé le 3 juin 1991) ou de la décision de Yamoussoukro (signée le 14 novembre 1999 et entrée en vigueur le 12 août 2000).

2. Les annexes font partie intégrante du présent accord. Toute référence à l'accord porte également sur ses annexes, sauf dispositions contraires expressément convenues.

Article 2

Octroi de droits

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

a) le droit de survoler son territoire sans atterrir ;

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

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

4. Si en raison d'un conflit armé, de catastrophes naturelles, de troubles politiques ou de tout autre fait nouveau susceptible de constituer un cas de force majeure, le transporteur aérien désigné d'une Partie contractante est dans l'incapacité d'exploiter un service sur son itinéraire normal, l'autre Partie contractante s'efforce de faciliter l'exploitation continue d'un tel service au moyen de réarrangements appropriés de ces routes.

Article 3

Désignation et autorisation des transporteurs aériens

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante un ou plusieurs transporteurs aériens aux fins d'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées. Ces désignations sont faites par la voie diplomatique.

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

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

- i. que ce transporteur soit établi sur le territoire de la République française en vertu du traité instituant la Communauté européenne et possède une licence d'exploitation en cours de validité conforme au droit de la Communauté européenne ; et
- ii. qu'un contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et assuré par l'Etat membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation ; et
- iii. que le transporteur soit la propriété directe ou majoritaire d'Etats membres de la Communauté européenne et/ou de leurs ressortissants, ainsi que des Etats dont la liste figure à l'annexe II au présent accord, et/ou de leurs ressortissants, et soit soumis à un contrôle effectif de ces Etats et/ou de leurs ressortissants ; et
- iv. que le transporteur aérien détienne un certificat de transporteur aérien octroyé par un Etat membre et qu'il existe un accord bilatéral relatif à des services aériens entre la République fédérale démocratique d'Ethiopie et cet Etat membre, et que des droits de trafic vers cet Etat membre n'aient pas été refusés au transporteur aérien désigné de la République fédérale démocratique d'Ethiopie.

b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République fédérale démocratique d'Ethiopie :

- i. que le transporteur soit régulièrement constitué sur le territoire d'un Etat partie selon les lois et règlements dudit Etat ; et
- ii. qu'il ait son siège social, son administration centrale et son centre principal d'activité physiquement situés dans l'Etat partie concerné ; et
- iii. que le transporteur satisfasse aux conditions d'éligibilité énoncées à l'article 6.9 de la décision de Yamoussoukro dont la liste figure à l'annexe III au présent accord ; et
- iv. que le transporteur aérien détienne un certificat de transporteur aérien octroyé par un Etat partie et qu'il existe un accord bilatéral relatif à des services aériens entre la République française et cet Etat partie, et que des droits de trafic vers cet Etat partie n'aient pas été refusés au transporteur aérien désigné par la République française ;

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

d) que les normes énoncées aux articles 8 (*Sécurité de l'aviation*) et 18 (*Sûreté de l'aviation*) soient appliquées et mises en œuvre.

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

Article 4

Révocation ou suspension d'une autorisation d'exploitation

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

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

- i. ce transporteur n'est pas établi sur le territoire de la République française en vertu du traité instituant la Communauté européenne ou ne possède pas une licence d'exploitation conforme au droit de la Communauté européenne ; ou

- ii. le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ou assuré par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
- iii. le transporteur n'est pas la propriété directe ou majoritaire d'Etats membres de la Communauté européenne et/ou de leurs ressortissants, ainsi que des Etats dont la liste figure à l'annexe II au présent accord, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de ces Etats et/ou de leurs ressortissants ;
- iv. le transporteur aérien détient un certificat de transporteur aérien octroyé par un Etat membre et il n'existe pas d'accord bilatéral relatif à des services aériens entre la République fédérale démocratique d'Ethiopie et cet Etat membre, et que des droits de trafic vers cet Etat membre ont été refusés au transporteur aérien désigné par la République fédérale démocratique d'Ethiopie ;

b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République fédérale démocratique d'Ethiopie :

- i. le transporteur n'est pas établi sur le territoire d'un Etat partie ; ou
 - ii. son siège, son administration centrale et son siège principal d'exploitation ne sont pas physiquement situés dans l'Etat partie concerné ; ou
 - iii. ne satisfait pas aux conditions d'éligibilité énoncées à l'article 6.9 de la décision de Yamoussoukro dont la liste figure à l'annexe III au présent accord ;
 - iv. le transporteur aérien détient un certificat de transporteur aérien octroyé par un Etat partie et qu'il n'existe pas d'accord bilatéral relatif à des services aériens entre la République française et cet Etat partie, et que des droits de trafic vers cet Etat partie ont été refusés au transporteur aérien désigné par la République française ;
- c) lorsque ce transporteur ne se conforme pas aux lois ou règlements normalement et raisonnablement appliqués à l'exploitation de transports aériens internationaux par la Partie contractante qui accorde ces droits ;
- d) dans tous les cas où les normes énoncées au présent accord, en particulier aux articles 8 et 18, ne sont pas appliquées et mises en œuvre.

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

Article 5

Principes régissant l'exploitation des services agréés

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

2. Pour l'exploitation des services agréés, chaque Partie contractante s'assure que son ou ses transporteurs aériens désignés tiennent compte des intérêts du ou des transporteur(s) aérien(s) désigné(s) par l'autre Partie contractante de manière à ne pas affecter indûment les services assurés par ces derniers sur tout ou partie des routes communes.

3. Les services agréés offerts par les transporteurs aériens désignés des Parties contractantes sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs doivent être en rapport étroit avec la demande de transport de la clientèle et doivent avoir pour objectif primordial d'offrir, avec un coefficient de remplissage raisonnable compatible avec les tarifs conformes aux dispositions de l'article 14 (*Tarifs*) 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.

4. L'offre de transport proposée par les transporteurs aériens désignés pour le trafic en provenance ou à destination de points de la route spécifiée situés sur le territoire de pays tiers doit être conforme aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être en rapport avec :

- a) les besoins du trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné les transporteurs aériens ;
- b) les besoins de trafic de la zone traversée, compte tenu des services locaux et régionaux.

Article 5 bis

Concurrence loyale

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

2. Les Parties contractantes affirment qu'une concurrence libre, loyale et sans distorsion est importante pour promouvoir les objectifs du présent accord et notent que l'existence d'un droit de la concurrence complet et d'une autorité indépendante de la concurrence, ainsi que l'application saine et efficace de leur droit national de la concurrence est important pour la fourniture efficace de services de transport aérien. Le droit de la concurrence de chaque Partie contractante qui traite des questions couvertes par le présent article, tel qu'amendé périodiquement, s'applique aux activités des transporteurs aériens 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 affecter ou limiter l'autorité et les pouvoirs des autorités compétentes en matière de concurrence, et des tribunaux de l'une ou l'autre des Parties contractantes (et de la Commission européenne) ni y porter atteinte, et toutes les questions relatives à l'application de la législation sur la concurrence continuent de relever de la compétence exclusive de ces autorités et tribunaux. Toute mesure prise par une Partie contractante en vertu du présent article est donc sans préjudice de toute mesure éventuelle prise par ces autorités et ces tribunaux.

4. Toute mesure prise en vertu du présent article relève de la responsabilité exclusive des Parties contractantes et vise exclusivement l'autre Partie contractante et/ou le(s) transporteur(s) aérien(s) de l'autre Partie contractante fournissant des services de transport aérien à destination/à partir des Parties contractantes. Une telle mesure ne peut faire l'objet d'une procédure de règlement des différends au titre de l'article 20 (*Règlement des différends*) de l'accord.

Concurrence déloyale

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

Subventions et aides publiques

6. Aucune Partie contractante n'accorde ni n'autorise de subventions ni d'aides publiques à ses transporteurs aériens si celles-ci sont susceptibles de fausser de manière significative, de façon injustifiée, la concurrence loyale et équitable en matière de prestation de services de transports aériens pour les transporteurs de l'autre Partie contractante. Ces subventions ou aides peuvent inclure notamment 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 sécurité, 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.

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

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

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

a) si l'une des Parties contractantes estime qu'un transporteur aérien est victime de discrimination ou de pratiques déloyales au sens des paragraphes 5 et 6 ci-dessus et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre Partie contractante. Après avoir informé l'autre Partie contractante, une Partie contractante peut également s'adresser aux organismes d'Etat compétents sur le territoire de l'autre Partie, notamment les organismes de niveau national, régional 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 ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Dans l'intervalle, les Parties contractantes échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des Parties contractantes ;

b) si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre la question par le biais de consultations dans un délai de trente (30) jours à compter du début des consultations ou si les consultations ne commencent pas dans un délai

de trente (30) jours à compter de la réception de la demande concernant une violation alléguée des paragraphes 5 et 6 ci-dessus, la Partie contractante qui a demandé les consultations a le droit de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent accord au(x) transporteur(s) aérien(s) de l'autre Partie contractante en refusant, retirant, révoquant ou suspendant l'autorisation/la licence d'exploitation, ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires, ou d'imposer des droits ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise en vertu du présent paragraphe doit être appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire par son champ et sa durée.

Règles en matière d'ententes

10. Chaque Partie contractante applique efficacement la législation en matière d'ententes conformément au paragraphe 2 et interdit aux transporteur(s) aérien(s) :

a) en liaison avec tout/tous 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/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 :

- i. imposer aux transporteurs aériens concernés des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ces objectifs ;
- ii. donner à ces transporteurs aériens la possibilité, pour une partie substantielle des services en cause, d'éliminer la concurrence, et

b) abuser d'une position dominante susceptible d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance de cette Partie contractante.

11. Chacune des Parties contractantes confie l'application de la législation en matière d'ententes visées au paragraphe 10 ci-dessus exclusivement à son autorité indépendante compétente en matière de concurrence et/ou à son tribunal.

12. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité compétente chargée de la concurrence et/ou le tribunal chargé de l'exécution des règles visées aux paragraphes 10, si l'une des Parties contractantes estime qu'un transporteur aérien est victime d'une violation alléguée du paragraphe 10 ci-dessus et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre Partie contractante. Après avoir informé l'autre Partie contractante, une Partie contractante peut également s'adresser aux organismes d'Etat compétents sur le territoire de l'autre Partie, notamment les organismes de niveau national, régional 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 ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Dans l'intervalle, les Parties contractantes échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des Parties contractantes.

13. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre la question par le biais de consultations dans un délai de trente (30) jours à compter du début des consultations ou si les consultations ne commencent pas dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande concernant une violation alléguée du paragraphe 10 et à condition que l'autorité ou le tribunal compétent en matière de concurrence a constaté une violation des règles en matière d'ententes, 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/la licence d'exploitation, ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires, ou d'imposer des droits ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise en vertu du présent paragraphe doit être appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire par son champ et sa durée.

Article 6

Application des lois et règlements

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

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des passagers, des bagages, des équipages 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 7

Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences

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

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

Article 8

Sécurité de l'aviation

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

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante ne requiert pas ou n'applique pas effectivement, dans le domaine mentionné au paragraphe 1, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales instituées au moment considéré en application de la convention, elle informe l'autre Partie contractante de ces constatations et l'autre Partie contractante adopte des mesures correctives en conséquence. Si l'autre Partie contractante ne prend pas des mesures 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 par l'article 33 (*Reconnaissance des certificats et licences*) de la convention, il est convenu que tout aéronef exploité ou loué par le ou les transporteurs aériens d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire d'une autre Partie contractante peut, pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, être soumis par les représentants habilités de l'autre Partie contractante à un examen à bord ou à l'extérieur de l'aéronef afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (examen dénommé « inspection au sol » dans la suite du présent article), pour autant que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable et que cela s'effectue sur une base non discriminatoire, juste et équitable.

4. Si une inspection ou une série d'inspections au sol donne lieu à des motifs sérieux de craindre :

a) qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la convention ; ou

b) des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité en vigueur au moment considéré conformément à la convention,

la Partie contractante qui effectue l'inspection est, pour l'application de l'article 33 (*Reconnaissance des certificats et licences*) de la convention, libre de conclure que les critères suivant lesquels les certificats ou les licences relatifs à cet aéronef, à son exploitant ou à son équipage ont été délivrés ou validés ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la convention.

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

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

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

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

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

Article 9

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 des services et installations par un autre transporteur aérien qui exploite les mêmes services internationaux ou des services analogues.

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

Article 10

Droits de douane et taxes

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 11

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/leur personnel de gestion, d'exploitation, son/leur personnel commercial et tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens.

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

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

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

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

- i) avec un ou plusieurs transporteurs aériens de l'une ou l'autre des Parties contractantes ; et
- ii) avec un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers.

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

8. Services intermodaux :

a) Le ou les transporteurs aériens désignés de chaque Partie contractante est/sont autorisés, en rapport avec le transport aérien international, à proposer des services de transport de voyageurs ou de fret sous sa/leur propre enseigne par le biais d'accords de coopération avec des fournisseurs de transports de surface disposant des autorisations adéquates pour assurer ce transport de surface à destination et à partir de tout/tous point(s) situé(s) sur le territoire de chaque Partie contractante.

b) Les fournisseurs de transports de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne. Ces services intermodaux de transport de passagers ou de fret peuvent être proposés à un prix unique de point à point pour le transport aérien et le transport de surface combinés, à condition que, lors de la vente de services dans le cadre de ces accords, le transporteur aérien désigné ou son agent informe l'acquéreur, au moment de la vente, de l'identité du/des transporteur(s) aérien(s) ou de surface sur chaque tronçon du service et de l'identité du ou des transporteur(s) aérien(s) ou de surface avec lequel ou lesquels il conclut un contrat.

c) Les transporteurs de surface sont libres de conclure des accords de coopération. Le choix par les transporteurs de surface d'un accord particulier peut être notamment dicté par les intérêts des consommateurs ainsi que des contraintes techniques, économiques, d'espace et de capacité.

d) La liste de tous services fournis par le ou les transporteurs aériens désignés de l'une des Parties contractantes dans le cadre d'accords de coopération avec des transporteurs de surface est soumise pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante selon les mêmes procédures que celles appliquées pour les programmes d'exploitation (article 15).

Article 12

Transfert des excédents de recettes

1. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité et sur demande, au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante le droit de convertir et de transférer vers le ou les territoires de son/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 le transporteur aérien en fait la demande initiale.

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

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

Article 13

Services d'assistance en escale

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

Article 14

Tarifs

1. Les tarifs à appliquer entre les territoires des deux Parties contractantes sont fixés à des niveaux raisonnables, en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, notamment les coûts d'exploitation, l'intérêt des usagers, un bénéfice raisonnable, la classe de services et, lorsque cela est jugé opportun, les tarifs d'autres transporteurs aériens assurant des vols sur tout ou partie des routes spécifiées à l'annexe I.

2. Chaque Partie autorise chaque transporteur aérien désigné à fixer le prix du transport aérien en fonction de considérations commerciales liées au marché. L'intervention des Parties est limitée :

- a) à l'interdiction de prix ou de pratiques discriminatoires déraisonnables ;
- b) à la protection du consommateur par rapport à des prix déraisonnablement élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante ; et
- c) à la protection des transporteurs aériens par rapport à des prix artificiellement faibles en raison de subventions ou d'aides publiques directes ou indirectes ;

3. Chaque Partie contractante peut demander la notification à ses autorités aéronautiques ou l'enregistrement auprès de celles-ci des tarifs que les transporteurs aériens de l'autre Partie entendent appliquer au départ ou à destination de son territoire. La notification ou l'enregistrement, par les transporteurs aériens des deux Parties, peuvent être requis au plus tard trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans certains cas, la notification ou l'enregistrement peuvent être autorisés dans des délais plus courts que ceux normalement prévus. Aucune des Parties contractantes ne demande aux transporteurs aériens de l'autre Partie de notifier ou d'enregistrer les prix facturés au public par les affréteurs, si ce n'est sur une base non discriminatoire à des fins d'informations.

4. Aucune Partie contractante ne prend de mesure unilatérale de prévention de l'adoption ou du maintien d'un prix proposé par :

- a) un transporteur aérien de l'une ou l'autre des Parties pour le transport aérien international entre les territoires des Parties ;
- b) un transporteur aérien d'une Partie pour le transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie et un autre pays, y compris le transport en correspondance sur un même transporteur ou sur des transporteurs différents. Si l'une des Parties estime que l'un de ces prix est incompatible avec les conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article, elle demande des consultations et informe l'autre Partie des raisons de son mécontentement aussi rapidement que possible. Ces consultations se tiennent au plus tard dans les trente (30) jours suivant la réception de la demande et les Parties coopèrent pour obtenir les informations nécessaires en vue d'un règlement cohérent de ce problème.

5. Si un accord est conclu entre les Parties en ce qui concerne un tarif pour lequel un avis de désaccord a été adressé, chaque Partie fait tout ce qui est en son pouvoir pour que cet accord entre en vigueur. Le tarif entre en vigueur sans préjudice du paragraphe 2 du présent article.

6. En cas de changement de tarif, aucune approbation des autorités aéronautiques des Etats parties concernés n'est nécessaire pour l'application des tarifs aériens par le(s) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) des Etats Parties pour le transport de passagers, de fret et de courrier. Le(s) transporteur(s) aérien(s) est/sont tenu(s) dans ce cas de déposer ces tarifs avant qu'ils n'entrent en vigueur.

7. En cas de changement de tarifs, aucune approbation des autorités aéronautiques des Etats membres de la Communauté européenne ou des Etats dont la liste figure à l'annexe III au présent accord concernés n'est nécessaire pour l'application des tarifs aériens par le(s) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) des Etats membres de la Communauté européenne ou des Etats dont la liste figure à l'annexe III au présent accord, pour le transport de passagers, de fret et de courrier. Le(s) transporteur(s) aérien(s) est/sont tenu(s) dans ce cas de déposer ces tarifs avant qu'ils n'entrent en vigueur.

Article 15

Approbation des programmes d'exploitation

1. Les programmes d'exploitation du ou des transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.
2. Lesdits programmes d'exploitation sont communiqués trente (30) jours au moins avant la mise en exploitation et précisent, en particulier, les horaires, la fréquence des liaisons, les types d'aéronefs, leur configuration et le nombre de sièges à la disposition du public. Ce délai de trente (30) jours peut, dans certains cas, être réduit, sous réserve d'accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
3. Toute modification apportée aux programmes d'exploitation approuvés d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante est soumise pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 16

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 17

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 18

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, et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et liant les deux Parties contractantes.
2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers, de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs relations mutuelles, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la convention, dans la mesure où ces dispositions leur sont applicables ; elles exigent que les exploitants d'aéronefs dont le siège principal d'exploitation ou la résidence permanente est situé sur leur territoire et, dans le cas de la République française, que les exploitants qui sont établis sur son territoire et possèdent une licence d'exploitation conformément à la législation de la Communauté européenne, ainsi que les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation inclut toute divergence notifiée par la Partie contractante concernée. Chaque Partie contractante informe à l'avance l'autre Partie contractante de son intention de notifier toute divergence concernant ces dispositions.
4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter, pour le départ ou durant le séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation, conformément à la législation en vigueur dans ce pays et, dans le cas de la République française, à la législation de la Communauté européenne, 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 de sécurité 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 des consultations immédiates à l'autre Partie contractante. Sans préjudger 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 19

Consultations et modifications

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

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

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

Article 20

Règlement des différends

1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes entre les autorités aéronautiques, conformément aux dispositions de l'article 19 (*Consultations et modifications*) 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 désigné d'un commun accord soit, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à un tribunal composé de trois arbitres. Dans ce cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre et le troisième arbitre, qui ne doit pas être ressortissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes, est désigné par ces deux arbitres et exerce les fonctions de président du tribunal. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception par l'une ou l'autre d'entre elles, par la voie diplomatique, de la demande d'arbitrage émanant de l'autre Partie contractante ; le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la désignation des deux premiers. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai prescrit, le président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une des Parties contractantes, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitres.

4. Le tribunal arbitral fixe librement ses règles de procédure, notamment sa langue de travail et son siège. Les frais des arbitres nationaux sont à la charge de la Partie contractante qui les a désignés. Toutes les autres dépenses du tribunal arbitral sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.

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

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

Article 21

Accords multilatéraux

Si, après l'entrée en vigueur du présent accord, les deux Parties contractantes deviennent liées par un accord multilatéral traitant de questions régies par le présent accord, les dispositions dudit accord prévalent. Les deux Parties contractantes peuvent procéder à des consultations conformément à l'article 19 (*Consultations et modifications*) du présent accord en vue d'établir dans quelle mesure le présent accord est affecté par les dispositions de cet accord multilatéral et s'il convient de réviser le présent accord pour tenir compte de cet accord multilatéral.

Article 22

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 23

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

Le présent accord est enregistré auprès de l'organisation de l'aviation civile internationale.

Article 24

Entrée en vigueur

Chaque Partie contractante notifie à l'autre Partie contractante l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent accord qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de 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 30 janvier 2017, en double exemplaire, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République française :

ALAIN VIDALIES

Secrétaire d'Etat

*auprès de la Ministre de l'Environnement,
de l'Energie et de la Mer,
chargée des Relations internationales
sur le climat, chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche*

Pour le Gouvernement
de la République fédérale démocratique d'Ethiopie :

AHMED SHIDE MOHAMED

Ministre du Transport

ANNEXE I

TABLEAU DES ROUTES

1. Route pouvant être exploitée par le ou les transporteurs aériens désignés de la République française : de Paris, via des points intermédiaires, vers Addis-Abeba et des points au-delà et vice-versa.

2. Route pouvant être exploitée par le ou les transporteurs aériens désignés de la République fédérale démocratique d'Éthiopie : d'Addis-Abeba, via des points intermédiaires, vers Paris et des points au-delà et vice-versa.

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 (y compris la possibilité de desservir des points intermédiaires en qualité de points au-delà et vice-versa, ainsi que celle d'omettre des escales dans un sens d'un service) ;
- achever leur service sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au-delà ;
- modifier les points non spécifiés du tableau des routes par simple communication aux autorités aéronautiques ; à condition que les services correspondants commencent ou prennent fin sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné le transporteur aérien.

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

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

ANNEXE II

LISTE D'ÉTATS (AUTRES QU'ÉTATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTÉ) ET/OU DE LEURS RESSORTISSANTS AUTORISÉS À DÉTENIR ET À CONTRÔLER LE TRANSPORTEUR AÉRIEN DÉSIGNÉ PAR LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

- a) la République d'Islande (en vertu de l'accord sur l'EEE) ;
- b) la Principauté du Liechtenstein (en vertu de l'accord sur l'EEE) ;
- c) le Royaume de Norvège (en vertu de l'accord sur l'EEE) ;
- d) la Confédération suisse (en vertu de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse en matière de transport aérien).

ANNEXE III

CONDITIONS D'ÉLIGIBILITÉ ÉNONCÉES À L'ARTICLE 6.9 DE LA DÉCISION DE YAMOOUSSOUKRO

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la décision de Yamoussoukro peuvent demander au transporteur aérien désigné par l'autre Partie contractante de prouver :

- a) qu'il est à même de satisfaire aux conditions prescrites au titre des lois et règlements normalement applicables en matière de transport aérien international par lesdites autorités conformément aux dispositions de la convention ; et
- b) qu'il est régulièrement constitué selon les lois et règlements d'un Etat partie au présent accord ;
- c) qu'il a son siège social, son administration centrale et son centre principal d'activité physiquement situés dans la Partie contractante ;
- d) qu'il détient un permis d'exploitation aérien tel que défini par l'annexe 6 à la convention de Chicago et délivré par un Etat partie ;
- e) qu'il dispose au moins d'un aéronef en pleine propriété ou en location, pour une durée supérieure à six mois et dont il assure la conduite technique ;
- f) qu'il a souscrit une assurance adéquate couvrant sa responsabilité à l'égard des passagers, du fret, du courrier, des bagages et des tiers qui soit au moins équivalente aux dispositions des conventions internationales en vigueur ;
- g) qu'il est en mesure de prouver sa capacité de maintenir un niveau de sécurité d'exploitation au moins équivalent aux normes de l'OACI et de répondre à toute requête de tout Etat desservi par lui ;
- qu'il est soumis au contrôle effectif et est la propriété pour l'essentiel d'un Etat partie et/ou de ses ressortissants.

ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU COSTA RICA RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS (ENSEMBLE UNE ANNEXE), SIGNÉ À SAN JOSÉ LE 23 MARS 2017

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Costa Rica, 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 de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1^{er}

Définitions

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

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

b) l'expression « autorités aéronautiques » désigne, pour la République française, la direction générale de l'aviation civile et pour la République du Costa Rica, le ministère des travaux publics et des transports, le conseil technique de l'aviation civile et la direction générale 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 respectivement le sens que leur donne l'article 96 de la convention ;

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

g) l'expression « services agréés » désigne les services aériens réguliers de transport, distincts ou combinés, 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 dans lesquelles 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 22 du présent accord.

2. L'annexe fait partie intégrante du présent accord. Toute référence à l'accord porte également sur l'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 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 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 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 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. Le nombre de transporteurs aériens désignés est arrêté entre les autorités aéronautiques. Il doit être communiqué par la voie diplomatique.

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

- a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République française :
 - i) que ce transporteur soit établi sur le territoire de la République française au sens du Traité sur l'Union européenne et du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et possède une licence d'exploitation valide conforme au droit de l'Union européenne ; et
 - ii) que le contrôle réglementaire effectif du transporteur soit exercé et assuré par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que les autorités aéronautiques compétentes soient clairement identifiées dans la désignation ; et
 - iii) que le transporteur soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces Etats, et soit soumis à un contrôle effectif de ces Etats et/ou des ressortissants de ces Etats ;
 - b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République du Costa Rica :
 - i) que ce transporteur soit établi sur le territoire de la République du Costa Rica et possède une licence d'exploitation valide conforme au droit de la République du Costa Rica ; et
 - ii) que la République du Costa Rica exerce et assure un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur.
 - c) que le transporteur aérien désigné soit à même de satisfaire aux conditions prescrites au titre des lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de transport aérien international par la Partie contractante qui examine la ou les demande(s) conformément aux dispositions de la convention ; et
 - d) que les normes énoncées aux articles 10 et 11 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 lorsque :

- a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République française :
 - i) ce transporteur n'est pas établi sur le territoire de la République française 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) le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ou assuré par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou les autorités aéronautiques compétentes ne sont pas clairement identifiées dans la désignation ; ou
 - iii) le transporteur aérien n'est pas détenu, 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 soumis à tous moments à un contrôle effectif de ces Etats et/ou des ressortissants de ces Etats.

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

- b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République du Costa Rica :
 - i) le transporteur n'est pas établi sur le territoire de la République du Costa Rica ou ne possède pas de licence d'exploitation valide conforme au droit de la République du Costa Rica ; ou
 - ii) la République du Costa Rica n'exerce pas et n'assure pas un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien ;

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

d) dans tous les cas où les normes énoncées au présent accord, en particulier aux articles 10 et 11, ne sont pas appliquées et mises en œuvre.

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

Article 5

Principes régissant l'exploitation des services agréés

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

2. Les services agréés offerts par les transporteurs aériens désignés des Parties contractantes sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs doivent être en rapport étroit avec la demande de transport de la clientèle et doivent avoir pour objectif primordial d'offrir, avec un coefficient de remplissage raisonnable compatible avec les tarifs conformes aux dispositions de l'article 18 du présent accord, une capacité appropriée pour faire face aux besoins courants et raisonnablement attendus de transport de passagers, de fret et de courrier, afin de favoriser le développement harmonieux des services aériens entre les territoires des Parties contractantes.

Article 6

Concurrence loyale

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

2. Les Parties contractantes affirment qu'une concurrence libre, loyale 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, avec ses amendements éventuels, 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 affecter ou limiter l'autorité et les pouvoirs des autorités compétentes en matière de concurrence, et des tribunaux de l'une ou l'autre des Parties contractantes (et de la Commission européenne) ni y porter atteinte, et toutes les questions relatives à l'application de la législation sur la concurrence continuent de relever de la compétence exclusive de ces autorités et tribunaux. Toute mesure prise par une Partie contractante en vertu du présent article est donc sans préjudice de toute mesure éventuelle prise par ces autorités et ces tribunaux.

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

Concurrence déloyale

5. Chaque Partie contractante élimine toutes 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.

Subventions et aides publiques

6. Aucune Partie contractante n'accorde ni n'autorise de subventions ni d'aides publiques à ses transporteurs aériens si celles-ci sont susceptibles de fausser, de façon injustifiée, la concurrence loyale et équitable en matière de prestation de services de transports aériens pour les transporteurs de l'autre Partie contractante. Ces subventions ou aides peuvent inclure notamment 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 sécurité, 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.

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

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

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

a) si l'une des Parties contractantes estime qu'un transporteur aérien est victime de discrimination ou de pratiques déloyales au sens des paragraphes 5 et 6 ci-dessus et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre Partie contractante. Après avoir informé l'autre Partie contractante, une Partie contractante peut également s'adresser aux organismes d'Etat compétents sur le territoire de l'autre Partie notamment les organismes de niveau national, régional 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 ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Dans l'intervalle, les Parties contractantes échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des Parties contractantes ;

b) si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre la question par le biais de consultations dans un délai de trente jours (30) à compter du début des consultations ou si les consultations ne commencent pas dans un délai de trente jours (30) à compter de la réception de la demande concernant une violation alléguée des paragraphes 5 ou 6 ci-dessus, la Partie contractante qui a demandé les consultations a le droit de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent accord au(x) transporteur(s) aérien(s) de l'autre Partie contractante en refusant, retirant, révoquant ou suspendant l'autorisation d'exploitation ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires, ou d'imposer des droits ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise en vertu du présent paragraphe doit être appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire par son champ et sa durée.

Règles en matière d'ententes

10. Chaque Partie contractante applique efficacement la législation en matière d'ententes conformément au paragraphe 2 et interdit aux transporteur(s) aérien(s) :

a) en liaison avec tout/tous 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/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) abuser d'une position dominante susceptible d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance de cette Partie contractante.

11. Chacune des Parties contractantes confie l'application de la législation en matière d'ententes visées au paragraphe 10 ci-dessus exclusivement à son autorité indépendante compétente en matière de concurrence et/ou à son tribunal.

12. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité compétente chargée de la concurrence et/ou le tribunal chargé de l'application des règles visées au paragraphe 10, si l'une des Parties contractantes estime qu'un transporteur aérien est victime d'une violation alléguée du paragraphe 10 ci-dessus et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre Partie contractante. Après avoir informé l'autre Partie contractante, une Partie contractante peut également s'adresser aux organismes d'Etat compétents sur le territoire de l'autre Partie, notamment les organismes de niveau national, régional 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 ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Dans l'intervalle, les Parties contractantes échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des Parties contractantes.

13. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre le problème par le biais de consultations dans un délai de trente jours (30) à compter du début des consultations ou si les consultations ne commencent pas dans un délai de trente jours (30) à compter de la réception de la demande concernant une violation alléguée du paragraphe 10 et à condition que l'autorité ou le tribunal compétent en matière de concurrence a constaté une violation des règles en matière d'ententes, la Partie contractante qui a demandé les consultations a le droit de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent accord au(x) transporteur(s) aérien(s) de l'autre Partie contractante en refusant, retirant, révoquant ou suspendant l'autorisation d'exploitation, ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires, ou d'imposer des droits ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise en vertu du présent paragraphe doit être appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire par son champ et sa durée.

Article 7

Capacité

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

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

Article 8

Application des lois et règlements

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

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

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

Article 9

Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences

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

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

Article 10

Sécurité de l'aviation

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

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

3. Nonobstant les obligations énoncées à l'article 33 de la convention, il est convenu que tout aéronef exploité ou loué par le ou les transporteur(s) aérien(s) d'une Partie contractante pour des services à destination ou en

provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, être soumis par les représentants habilités de l'autre Partie contractante à un examen à bord ou à l'extérieur de l'aéronef afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (examen dénommé « inspection au sol » dans la suite du présent article), pour autant que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable.

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

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

b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité établies au moment considéré conformément à la convention,

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

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

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation accordée à un ou plusieurs transporteurs aériens de l'autre Partie contractante si, à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, de consultations ou de toute autre forme de dialogue, la première Partie contractante 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 du Costa Rica au titre du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'application ou à la mise en œuvre de normes de sécurité par cet Etat membre de l'Union européenne et à l'autorisation d'exploitation de ce transporteur aérien.

Article 11

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes ne 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 leurs sont applicables ; elles exigent que les exploitants d'aéronefs dont le siège principal d'exploitation ou la résidence permanente est situé sur leur territoire et, dans le cas de la République française, que les exploitants qui sont établis sur son territoire et possèdent une licence d'exploitation conformément à la législation de l'Union européenne, ainsi que les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation inclut toute divergence notifiée par la Partie contractante concernée. Chaque Partie contractante informe à l'avance l'autre Partie contractante de son intention de notifier toute divergence concernant ces dispositions.

4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter, pour la sortie du territoire de l'autre Partie contractante ou pendant le séjour sur ce territoire, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation en vertu de la législation en vigueur dans ce pays, conformément à l'article 8 du présent accord. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, le fret et les

provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales de sécurité 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 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 s'est conformée aux dispositions du présent article en matière de sûreté.

Article 12

Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être perçues par les autorités ou organismes compétents d'une Partie contractante auprès du ou des 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 des services et installations par un autre transporteur aérien qui exploite les mêmes services internationaux ou des services analogues.

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

Article 13

Droits de douane et taxes

1. A l'entrée sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs exploités aux fins de services internationaux par le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, leur équipement normal, carburants et lubrifiants, fournitures techniques consommables, pièces détachées, y compris les moteurs, et provisions de bord (y compris mais non exclusivement la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et autres produits destinés à la vente aux passagers ou à leur consommation en quantités limitées pendant le vol) équipements et autres produits destinés à être utilisés ou utilisés uniquement en rapport avec l'exploitation ou l'entretien des aéronefs exploitant un service aérien international sont, à titre temporaire, en attente de leur réexportation et sur la base de la réciprocité, exonérés 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 exonérés, sur la base de la réciprocité des impôts, droits, frais d'inspection et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût des services rendus :

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

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

c) les carburants, lubrifiants et fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante

assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle elles sont embarquées ;

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

e) l'équipement de sûreté et de sécurité utilisé dans les aéroports et les terminaux de fret.

3. Il peut être exigé que les équipements et fournitures mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes et que leur propriété ne soit transférée qu'après paiement des droits de douane et taxes correspondants.

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

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

6. Aucune disposition du présent accord n'empêche :

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

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

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/leur personnel de gestion, d'exploitation, son/leur personnel commercial et tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens.

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

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

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

Article 15

Accords de coopération commerciale

1. Pour l'exploitation des 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, avec :

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

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

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

4. La capacité totale exploitée par les services aériens assurés dans le cadre de ces accords de coopération commerciale n'est décomptée que de l'enveloppe de capacité de la Partie contractante qui a désigné le ou les 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 déposer leurs programmes à des fins d'autorisation.

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

Article 16

Transfert des excédents de recettes

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

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

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

Article 17

Services d'assistance en escale

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

Article 18

Tarifs

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

2. Chaque Partie contractante peut demander la notification à ses autorités aéronautiques ou l'enregistrement auprès de celles-ci des tarifs que les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante entendent appliquer au départ ou à destination de son territoire. La notification ou l'enregistrement, par les transporteurs aériens des deux Parties contractantes, peuvent être requis au maximum trente (30) jours avant la date prévue

d'entrée en vigueur. A titre exceptionnel, la notification ou l'enregistrement peuvent être autorisés dans des délais plus courts que ceux normalement prévus.

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

a) à la protection du consommateur par rapport à des prix déraisonnablement élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante ;

b) à la protection des transporteurs aériens par rapport à des prix artificiellement bas en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes ;

c) à la protection des transporteurs aériens par rapport à des prix artificiellement bas, avec l'intention avérée d'éliminer la concurrence.

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

Article 19

Approbation des programmes

1. Les programmes du ou des transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante peuvent être soumis pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2. Dans ce cas, lesdits programmes sont communiqués trente (30) jours au moins avant la mise en exploitation et précisent, en particulier, les horaires, la fréquence des liaisons, les types d'aéronefs, leur configuration et le nombre de sièges à la disposition du public.

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

Article 20

Transit

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 de la demande de consultations par l'autre Partie contractante.

3. Les amendements ou modifications du présent accord convenus entre les Parties contractantes en vertu des dispositions du paragraphe 2 du présent article entrent en vigueur, s'il y a lieu, après confirmation par la voie diplomatique de l'accomplissement des procédures internes requises par chaque Partie contractante.

Article 23

Règlement des différends

1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes entre les autorités aéronautiques, conformément aux dispositions de l'article 22 du présent accord.

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

3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article, elles peuvent convenir de soumettre le différend pour décision soit à une personne ou à un organisme désigné d'un commun accord soit, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à un tribunal composé de trois arbitres. Dans ce cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre ; le troisième arbitre, qui ne doit être ressortissant d'aucune 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'est pas désigné dans le délai prescrit, le président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitres. Dans ce cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un Etat qui entretient des relations diplomatiques avec les deux Parties contractantes à la date de sa désignation.

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

5. Le tribunal arbitral 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 arbitral sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.

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

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

Article 24

Accords multilatéraux

Si, après l'entrée en vigueur du présent accord, les deux Parties contractantes deviennent liées par un accord multilatéral traitant de questions couvertes par le présent accord, les dispositions de l'accord multilatéral prévaudront. Les deux Parties contractantes peuvent procéder à des consultations conformément à l'article 22 du présent accord en vue d'établir dans quelle mesure le présent accord est affecté par les dispositions de cet accord multilatéral et s'il convient de réviser le présent accord pour tenir compte de cet accord multilatéral.

Article 25

Dénonciation

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

Article 26

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

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

Article 27

Entrée en vigueur

Chaque Partie contractante notifie à l'autre Partie contractante, 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 la date de réception de la seconde notification.

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

Fait à San José, le 23 mars 2017, en double exemplaire, en langues française et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République française :
THIERRY VANKERK-HOVEN

Ambassadeur de France au Costa Rica

Pour le Gouvernement
de la République du Costa Rica :
MANUEL GONZALEZ SAENZ

Ministre des relations extérieures

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

A. Route pouvant être exploitée par le ou les transporteurs aériens désignés de la République française :

Points en République française	Points intermédiaires	Points dans la République du Costa Rica	Points au-delà
Tout/tous point(s) en France	Tout/tous point(s)	Tout/tous point(s) au Costa Rica	Tout/tous point(s)

B. Route pouvant être exploitée par le ou les transporteurs aériens de la République du Costa Rica :

Points en République du Costa Rica	Points intermédiaires	Points en République française	Points au-delà
Tous points au Costa Rica	Tout/tous point(s)	Tout/tous point(s) en France	Tout/tous point(s)

Notes :

a) Le ou les transporteurs aériens désignés de chaque Partie contractante peuvent, à leur convenance, sur tout ou partie de ses/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 sur les routes spécifiées (y compris la possibilité de desservir des points intermédiaires en qualité de points au-delà et vice versa, ainsi que celle d'omettre des escales dans un sens d'un service) ;
- achever leur service sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au-delà ;
- desservir, sans droits de trafic, des points de co-terminalisation sur les routes spécifiées du territoire de l'autre Partie contractante ;
- modifier les points non spécifiés du tableau des routes par simple communication aux autorités aéronautiques ;

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

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

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

ACCORD

RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU MOZAMBIQUE (ENSEMBLE UNE ANNEXE), SIGNÉ À MAPUTO LE 3 MAI 2017

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Mozambique (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 contribuer au progrès de l'aviation internationale ;

Désireux de garantir le niveau le plus élevé de sécurité et de sûreté pour les services aériens internationaux et réaffirmant leurs vives préoccupations quant aux actes et aux menaces à l'égard de la sécurité des appareils, qui remettent en cause la sécurité des personnes ou des biens, affectant négativement les services aériens, et fragilisent la confiance en une aviation civile sûre ;

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 du Mozambique, l'Institut de l'aviation civile du Mozambique (IACM), le ministère des transports et des communications, 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 ;

k) le terme « capacités » désigne la combinaison des fréquences hebdomadaires avec le (ou la configuration du) type d'appareil utilisé pour les services agréés.

2. L'annexe forme 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 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.

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 du Mozambique :
 - i. que l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire de la République du Mozambique et possède une licence d'exploitation valide conformément au droit applicable de la République du Mozambique ; et
 - ii. que le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et assuré par la République du Mozambique ; et
 - iii. que l'entreprise de transport aérien soit détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République du Mozambique et/ou des ressortissants de la République du Mozambique 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.

En exerçant son droit dans le cadre du présent paragraphe, la République du Mozambique 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 du Mozambique :
- i. lorsque l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la République du Mozambique ou ne possède pas de licence d'exploitation valide conformément au droit applicable de la République du Mozambique ; ou
 - ii. lorsque le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou assuré par la République du Mozambique ; ou
 - iii. lorsque l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République du Mozambique et/ou des ressortissants de la République du Mozambique, 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) exercent 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 desdits 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.

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 du Mozambique 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 désigné(s) de l'autre Partie contractante au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et des installations de sécurité, de sûreté, de navigation aérienne et autres qui relèvent de leur autorité doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires et faire l'objet d'une répartition équitable entre les catégories d'usagers. Elles ne doivent pas être plus élevées que celles qui sont perçues au titre de l'utilisation des 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 désigné(s) de l'autre Partie contractante tout projet de modification significative de ces redevances ; cette notification doit intervenir dans un délai raisonnable précédant l'entrée en vigueur de ladite modification. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les 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 désigné(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 ;

e) les équipements de sécurité et de sûreté susceptibles d'être utilisés dans les aéroports et les terminaux de fret.

3. Il peut être exigé que les équipements et fournitures mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes et qu'un transfert de propriété ne puisse être effectué sans paiement des droits de douane et taxes y afférents.

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. L'équipement régulier embarqué, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord d'un appareil d'un transporteur aérien d'une Partie contractante, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord des autorités des douanes de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à leur réexportation ou à toute autre utilisation en accord avec les lois et règlements douaniers en vigueur.

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 des 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 :

- a) une ou plusieurs entreprise(s) de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties contractantes ; et
- b) une ou plusieurs entreprise(s) de transport aérien d'un Etat tiers.

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 contractuelles, 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. Outre les droits prévus au paragraphe 1, les transporteurs aériens désignés par une Partie contractante peuvent desservir tout point sur le territoire de l'autre Partie contractante en tant que transporteur commercial au moyen d'accords de partage de codes avec une ou plusieurs entreprise(s) de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou une ou plusieurs entreprise(s) de transport aérien d'un Etat tiers.

5. 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.

6. 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.

7. 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 à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante le droit de transférer vers son siège social l'excédent des recettes sur les dépenses réalisées par ce(s) transporteur(s) aérien(s) sur le territoire de l'autre Partie contractante en rapport avec les services agréés sur les routes définies, y compris les intérêts commerciaux normaux obtenus à partir de ces revenus, conformément aux règlements en vigueur sur le territoire de chacune des Parties contractantes concernant le contrôle de change et la fiscalité portant sur les opérations de change.

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

1. Sous réserve des lois et règlements en vigueur dans chaque Partie contractante, chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de pratiquer l'auto-assistance sur le territoire de l'autre Partie contractante, ou, à son gré, de choisir parmi les agents ou transporteurs aériens de tels services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Ce droit peut être soumis à des contraintes, physiques ou autres, découlant de considérations relatives à la sûreté aéroportuaire.

Lorsque les lois et règlements des Parties contractantes limitent ou excluent l'auto-assistance, chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée de manière non discriminatoire en ce qui concerne les services d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs fournisseurs dûment autorisés.

Article 16

Tarifs

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

2. Chaque Partie contractante peut demander la notification à ses autorités aéronautiques ou le dépôt auprès de celles-ci des tarifs que les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante entendent appliquer au départ ou à destination de son territoire. La notification ou le dépôt de ces tarifs par les entreprises de transport aérien des deux parties contractantes peut être requis au maximum trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai peut être réduit dans des cas particuliers.

3. Sous réserve des lois et règlements concernant la concurrence et la protection des consommateurs en vigueur pour chacune des Parties contractantes, 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. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante estiment qu'un tarif ne répond pas aux critères énoncés au paragraphe 1 du présent article et/ou répond aux critères énoncés au paragraphe 3.a), 3.b) et/ou 3.c) du présent article, elles notifient les motifs de leur désaccord aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et au transporteur aérien concerné dès que possible, et dans tous les cas au plus tard trente (30) jours après la date de notification ou de dépôt du tarif en question. Elles peuvent, de plus, demander des consultations sur ce sujet avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. A moins que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne soient convenues de le désapprouver par écrit, le tarif est réputé approuvé.

Article 17

Approbaton des programmes d'exploitation

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

2. Lesdits programmes d'exploitation sont communiqués trente (30) jours au moins avant la mise en exploitation et précisent, en particulier, les horaires, la fréquence des 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

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 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 Maputo, le 3 mai 2017, en deux originaux, en langues française et portugaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République française :
Bruno Clerc
Ambassadeur de France

Pour le Gouvernement
de la République du Mozambique :
Carlos Mesquita
*Ministre des transports
et des communications*

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

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

A.1. – Route long-courrier

POINTS DE DÉPART	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS EN RÉPUBLIQUE DU MOZAMBIQUE	POINTS AU-DELÀ
Tous points en France métropolitaine	Tous points	Maputo Beira Nacala	Tous points

A.2. – Route régionale

POINTS DE DÉPART	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS EN RÉPUBLIQUE DU MOZAMBIQUE	POINTS AU-DELÀ
Tous points à La Réunion et/ou à Mayotte	Tous points	Tous points	Tous points

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

B.1. – Route long-courrier

POINTS DE DÉPART	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS EN RÉPUBLIQUE FRANÇAISE	POINTS AU-DELÀ
Tous points au Mozambique	Tous points	3 points en France métropolitaine	Tous points

B.2. – Route régionale

POINTS DE DÉPART	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS EN RÉPUBLIQUE FRANÇAISE	POINTS AU-DELÀ
Tous points au Mozambique	Tous points	Tous points à La Réunion et/ou à Mayotte	Tous points

Notes :

a) L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante peuvent, à leur convenance, sur tout ou partie de leurs services :

- exploiter des vols dans un sens ou dans les deux sens ;

- omettre des escales en un ou plusieurs points des routes spécifiées ;
- achever leur service sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au-delà ;
- modifier les points non-spécifiés dans le tableau des routes par notification aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ;
- desservir un ou plusieurs points du tableau des routes sur le territoire de l'autre Partie contractante, sans droits de cabotage ;

à condition que les services correspondant commencent ou prennent fin sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

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

c) Sur tout segment des routes ci-dessus, une entreprise de transport aérien désignée 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. 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.

Projet de loi
autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et
le Gouvernement de la République fédérale démocratique d'Éthiopie relatif aux services
aériens, de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement
de la République du Costa Rica relatif aux services aériens et de l'accord relatif aux
services aériens entre le Gouvernement de la République française et
le Gouvernement de la République du Mozambique

NOR : EAEJ1810175L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I- Situation de référence

La France comme le Costa Rica, l'Éthiopie et le Mozambique sont parties à la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après convention de Chicago)¹ instituant l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après OACI)². En revanche, leurs relations bilatérales en matière de transport aérien ne reposaient pas, jusqu'à la conclusion en 2017 de ces trois accords, sur un fondement conventionnel :

1. Le transport aérien entre la France et le Costa Rica n'est en effet actuellement régi par aucun accord bilatéral.
2. Le transport aérien entre la France et le Mozambique fait l'objet d'un mémorandum d'entente (ci-après MoU pour *memorandum of understanding* en anglais), soit un acte non juridiquement contraignant au regard du droit international, signé en 1991.
3. Enfin, s'agissant de l'Éthiopie, les relations aériennes ont été réglementées par un accord relatif au transport aérien signé à Addis-Abeba le 2 septembre 1970³ jusqu'à la dénonciation de cet accord par la France en 1979 (cf. infra). Elles sont actuellement régies par un mémorandum d'entente (MoU) signé en 2008⁴.

¹ Décret n° 47-974 du 31 mai 1947 de publication de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT00000482311

² État des ratifications de la convention relative à l'aviation civile internationale : https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_FR.pdf
Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (A) : France : 25 mars 1947 ; Costa Rica : 1^{er} mai 1958 ; Éthiopie : 1^{er} mars 1947 ; Mozambique : 5 janvier 1977 (A).

³ Décret n°71-76 du 26 janvier 1971 portant publication de l'accord entre le gouvernement de la république française et le gouvernement de l'empire d'Éthiopie relatif au transport aérien, avec une annexe, signé à Addis-Abeba le 2 septembre 1970 :

https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000336150

⁴ En pièce jointe (annexe II).

Aucune compagnie de ces trois pays n'est inscrite sur la liste des compagnies aériennes interdites dans l'UE⁵.

II- Historique des négociations

1. Des consultations entre le **Costa Rica** et la France se sont tenues à San José les 13 et 14 octobre 2016, faisant suite au projet de la compagnie Air France d'ouvrir une ligne directe entre San José et Paris. Ces négociations, menées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), ont permis d'aboutir à un accord qui a été paraphé le 14 octobre 2016. Le vol inaugural d'Air France Paris-San José a eu lieu le 2 novembre 2016 (avant la signature de l'accord, intervenue le 23 mars 2017 à San José), en présence du Président de la République du Costa Rica, M. Luis Guillermo Solís. La compagnie Air France opère des services réguliers entre Paris et San-José : depuis fin octobre 2017 une troisième rotation hebdomadaire⁶ a été mise en service.

2. Les consultations aéronautiques entre le **Mozambique** et la France, qui avaient pour but de conclure la négociation d'un nouvel accord aérien, destiné à remplacer le MoU signé en 1991 et amendé en octobre 2003, se sont tenues à Maputo les 12 et 13 mars 2014. La délégation française, menée par la DGAC, comprenait des représentants d'Air France-KLM et d'Air Austral. La délégation mozambicaine était composée de représentants de l'Institut mozambicain de l'aviation civile et de la compagnie nationale LAM. Un projet d'accord aérien a été paraphé le 13 mars 2014 à l'issue de ces consultations.

3. L'accord entre le Gouvernement de la République française et celui de l'Empire d'**Éthiopie** relatif au transport aérien, signé à Addis-Abeba le 2 septembre 1970, a été dénoncé en 1979 par la France compte tenu du refus des autorités éthiopiennes d'autoriser la compagnie Air France à mettre en service des Airbus A 300 sur la liaison entre Paris et Addis-Abeba, jusqu'alors exploitée en Boeing 707. Air France a alors suspendu son exploitation. Les autorités françaises ont été rapidement contraintes de dénoncer l'accord aérien pour éviter une desserte unilatérale par la compagnie nationale Ethiopian Airlines, au détriment des intérêts français. L'étroitesse du marché entre les deux pays n'a pas permis d'envisager la réouverture de cette desserte, dont la rentabilité apparaissant trop incertaine, avant le début des années 2000. A partir de 2002, la compagnie Ethiopian Airlines a manifesté son souhait de reprendre une desserte de Paris. Dès 2003, la compagnie éthiopienne a repris l'exploitation d'une seule liaison fondée sur une autorisation temporaire accordée par la DGAC. La desserte était assurée depuis Paris à raison de deux vols par semaine en B763 entre Addis-Abeba et Paris CDG via Francfort (sans droits de trafic entre Francfort et Paris).

A partir de l'été 2004, et à la demande de l'Éthiopie, désireuse de sécuriser et d'augmenter ses fréquences, des négociations ont débuté avec un nouveau projet d'accord aérien proposé par les autorités françaises ; elles ont abouti à la signature d'un mémorandum d'entente (MoU en 2008). Par la suite, les autorités civiles aéronautiques éthiopiennes ont demandé de façon régulière l'octroi d'une fréquence supplémentaire au profit de la compagnie Ethiopian Airlines pour les vols vers Paris. Les négociations formelles entre autorités de l'aviation civile, ont permis de traiter à la fois de la question de l'ouverture des marchés et des conditions de concurrence entre transporteurs aériens⁷.

⁵ https://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban_en
https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/air-safety-list_en.pdf

⁶ Elle est opérée en Boeing 777-300ER pouvant accueillir 14 passagers en classe Affaires, 32 en Premium et 422 en Economie (468 places au total), pour un total de 2 808 sièges par semaine.

⁷ Seule Ethiopian Airlines exploite des services aériens entre Paris et Addis-Abeba, à raison d'un vol quotidien.

III- Objectifs des accords

Les présents accords de transport aérien permettent de définir un nouveau cadre juridique bilatéral, conforme au droit européen⁸, en incluant des clauses de sûreté, de sécurité ainsi que toutes modalités opérationnelles permettant de développer les services aériens. Ils apportent la sécurité juridique nécessaire aux opérations des transporteurs aériens, ainsi assurés de disposer d'un cadre stable.

Ces accords, qui reprennent pour l'essentiel les dispositions contenues dans le modèle d'accord aérien proposé par l'OACI⁹, permettent aux États d'organiser conjointement leurs relations en matière de services aériens internationaux. Ils sont fondés sur le principe d'équilibre entre les avantages octroyés, évalués généralement en termes de perspective de trafic aérien ou de recettes réalisées par le transporteur désigné par chaque État lors de la négociation. Chacune des autorités aéronautiques s'appuie sur une analyse fine du trafic aérien direct ou indirect (nombre de passagers au départ, en transit et à l'arrivée) et de son évolution pour évaluer le niveau de l'offre et de la demande d'un marché. A partir de ces états statistiques, des prévisions de croissance¹⁰ du trafic sont définies et servent de bases aux discussions qui ont lieu lors des consultations aéronautiques. C'est notamment à partir de l'analyse des prévisions de recettes que le transporteur aérien désigné aura préalablement étudié la rentabilité d'une nouvelle ligne (équilibre entre l'offre et la demande).

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

IV- Conséquences estimées de la mise en œuvre des accords

Les présents accords n'emportent pas d'incidences sociales et n'ont pas d'impact sur l'égalité entre les femmes et les hommes. En revanche des conséquences juridiques, économiques et financières, environnementales et administratives méritent d'être soulignées.

1. Conséquences juridiques :

Ces trois accords visent à mettre en place entre la France et chacun des États concernés un cadre juridique bilatéral conforme, d'une part, aux normes internationales régissant le secteur aérien, et, d'autre part, au droit européen, qui s'est développé en la matière depuis 2002.

⁸ Voir infra point sur les impacts juridiques

⁹ En pièce jointe, annexe III

Le modèle OACI propose une approche traditionnelle des droits d'exploitation et des droits commerciaux des compagnies désignées sur des sujets tels que les droits accordés, la désignation et l'autorisation, la capacité, les tarifs, la concurrence loyale et un certain nombre d'activités accessoires connexes ainsi que des dispositions de type «libéralisation intégrale». Entre ces deux approches, figurent des dispositions correspondant à une ou à plusieurs étapes transitoires fondées sur diverses démarches récentes vers la libéralisation, notamment certaines formulations de type «ciel ouvert». Dans les cas où il n'y a pas de transition valable entre l'approche traditionnelle et celle de la libéralisation intégrale, on trouve soit un texte unique (p. ex. en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation), soit un choix de textes (p. ex. certaines dispositions de type administratif telles que celles sur l'application des lois).

¹⁰ Pour mémoire, l'association du transport aérien international (IATA) prévoit que le nombre de passagers aériens doublera en 20 ans : elle évalue ainsi à 7,2 milliards le nombre de passagers qui voyageront en avion en 2035, soit près du double des 3,8 milliards de voyageurs aériens enregistrés en 2016. Elle met toutefois en garde contre le risque que le protectionnisme nuise à ces perspectives de croissance.

- **Articulation avec les accords ou conventions internationales existantes**

La convention relative à l'aviation civile internationale, dite convention de Chicago, ouverte à la signature le 7 décembre 1944, a mis en place l'OACI, dont le rôle principal est d'établir un cadre juridique international pour la sécurité de l'aviation civile. 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 vertu de l'article 1^{er} de la convention de Chicago¹¹, chaque État dispose d'une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Les articles 2 des accords signés avec le Costa Rica, l'Éthiopie et le Mozambique précisent les droits octroyés afin d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées en annexe des accords : droit de survol du territoire de l'autre partie sans atterrir et droit d'effectuer des escales à des fins commerciales par l'entreprise de transport aérien désignée par chaque partie contractante.

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. Ainsi, le Conseil de l'OACI a adopté le 25 juin 1986 une résolution¹² qui prie instamment tous les États contractants d'insérer dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation.

Conformément aux recommandations de l'OACI, les présents accords fixent 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 illicites.

Les accords incluent les dispositions les plus récentes du droit international et du droit européen, relatives à la sécurité et à la sûreté des vols (articles 10 -sécurité- et 11 -sûreté- de l'accord signé avec le Costa Rica, articles 8 -sécurité- et 18 -sûreté- de l'accord signé avec l'Éthiopie, articles 8 -sécurité- et article 9 -sûreté- de l'accord avec le Mozambique) :

- chaque partie peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité et de sûreté 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 édictées en application de la convention de Chicago ;
- 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/modification de l'autorisation d'exploitation peut être prise immédiatement.

Les parties agissent dans le respect du droit international et conformément aux accords multilatéraux en la matière détaillés dans le paragraphe 1 des articles susmentionnés :

¹¹ Article 1^{er} : « Les États contractants reconnaissent que chaque État a souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire ».

¹² En annexe IV

- 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* »)¹³ ;
- la *convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, conclue et ouverte à la signature le 16 décembre 1970 à La Haye (dite « *convention de La Haye* »)¹⁴ ;
- la *convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale*, conclue et ouverte à la signature le 23 septembre 1971 à Montréal (dite « *convention de Montréal* »)¹⁵ ;
- la *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*¹⁶, fait à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988 ;
- la *convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, signée à Montréal le 1er mars 1991¹⁷.

Ces accords ont été complétés par les deux accords suivants, adoptés le 10 septembre 2010 sous l'égide de l'OACI : le protocole complémentaire à la convention de La Haye (dit « *protocole de Pékin* ») et une nouvelle convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale qui se substituera à la convention de Montréal (dite « *convention de Pékin* »)¹⁸. Le protocole de Pékin et la convention de Pékin visent à modifier, compléter et renforcer les dispositions, respectivement, de la convention de La Haye et de la convention de Montréal, afin de faire face aux nouvelles menaces qui pèsent sur l'aviation civile internationale¹⁹.

• Articulation avec le droit de l'Union européenne

Tirant les conséquences de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne²⁰, le règlement (CE) 847/2004 du Parlement européen et du Conseil²¹ sur la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États-membres et les pays tiers encadre les négociations d'accords de services aériens par les États membres.

¹³ La France a signé cette convention le 11 juillet 1969. Elle a été publiée au *Journal officiel* de la République française par décret n° 71-151 du 19 février 1971 : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000878277.

Pour renforcer et moderniser le cadre juridique international posé par la convention de Tokyo, des travaux ont été initiés à l'automne 2009 ; ces travaux ont abouti lors de la conférence diplomatique de l'OACI, qui s'est tenue à Montréal du 25 mars au 4 avril 2014, à l'adoption d'un protocole portant amendement de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs. Il a été signé par le représentant de la France auprès de l'OACI le 30 mai 2016. La procédure de ratification est actuellement en cours pour la France.

Le protocole n'entrera en vigueur qu'après le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion. A ce jour, douze États ont déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

¹⁴ La France a signé cette convention le 16 décembre 1970 à La Haye. La convention est entrée en vigueur pour la France le 18 septembre 1972. Elle a été publiée au *Journal officiel* de la République française par décret n° 73-171 du 15 février 1973 :

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=19730223&numTexte=&pageDebut=02028&pageFin=

¹⁵ La France a signé cette convention le 23 septembre 1971. Elle est entrée en vigueur pour la France le 30 juillet 1976 et a été publiée au *Journal officiel* de la République française par décret n° 76-923 du 2 octobre 1976 : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000307088&categorieLien=cid>

¹⁶ Cf. décret n° 89-815 du 2 novembre 1989 publié au *Journal officiel* de la République française :

https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000333262

¹⁷ Cf. décret n° 99-460 du 2 juin 1999 publié au *Journal officiel* de la République française par :

https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000759918

¹⁸ - Convention de Pékin : pas encore en vigueur (33 signatures, 12 ratifications, 8 adhésions, 1 acceptation au 24/01/2018).

https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing_Conv_FR.pdf

- Protocole de Pékin : entré en vigueur le 1^{er} janvier 2018

https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing_Prot_FR.pdf

¹⁹ La France a signé le protocole de Pékin et la convention de Pékin le 15 avril 2011 à Montréal et a déposé ses instruments de ratification le 15 décembre 2016

Loi n° 2016-1323 du 7 octobre 2016 autorisant la ratification de la convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale et du protocole complémentaire à la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2016/10/7/MAE11528644L/jo/texte>

²⁰ cf. arrêts du 5 novembre 2002, dits « ciel ouvert » : <https://curia.europa.eu/fr/actu/communiqués/cp02/aff/cp0289fr.htm>

Cour de justice de l'Union européenne : <http://curia.europa.eu/> - 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.

²¹ http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_services/124260_fr.htm

En application de ce règlement, un État membre est autorisé à négocier un accord de services aériens avec un pays tiers, ou à amender un accord existant, dès lors que ledit accord est conforme au droit européen et que l'État membre respecte la procédure de notification instaurée par le règlement. Le respect du droit européen est assuré par l'inclusion de clauses types²² développées conjointement par la Commission et les États membres. Les accords ne doivent pas comporter de dispositions entravant la libre concurrence. La clause de désignation des transporteurs aériens est l'élément central de ce dispositif. Elle permet à un État membre de désigner tout transporteur européen, dès lors qu'il est établi sur le territoire de cet État membre, pour effectuer des services aériens autorisés par l'accord bilatéral concerné²³.

La procédure de notification à la Commission vise, d'une part, à assurer la transparence des négociations conduites par les États membres et, d'autre part, à assurer la conformité des accords bilatéraux avec le droit de l'Union. Un État membre qui planifie une négociation bilatérale avec un pays tiers en informe la Commission au plus tard un mois avant la rencontre en accompagnant sa notification des documents pertinents. Cette notification est portée à la connaissance des autres États membres qui, comme la Commission, 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, qui autorise la signature de l'accord bilatéral ou son application provisoire lorsque l'accord ne comporte pas l'ensemble des clauses pertinentes. En application de cette procédure de notification, la Commission européenne a jugé que les accords négociés par la France avec chacun des trois États concernés étaient conformes au droit européen (voir notifications ci-jointes²⁴).

- **Articulation avec le droit interne**

L'entrée en vigueur de ces trois accords ne nécessitera aucune modification de la législation interne.

Ils comprennent tous trois un article portant sur les droits de douane et taxes²⁵ 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, y compris les moteurs, les provisions de bord, les équipements destinés à l'exploitation et à l'entretien de l'avion. Ces exemptions correspondent à des standards pour ce type d'accord bilatéral²⁶ et sont conformes à la réglementation internationale applicable en la matière, à la convention de Chicago ainsi qu'aux pratiques de l'industrie du transport aérien.

²² Clauses communautaires types : désignation des transporteurs aériens et révocation, assistance en escale. L'accord contient par ailleurs les clauses recommandées en matière de tarifs, de sécurité et de taxation du carburant sur les liaisons intracommunautaires ou domestiques.

²³ Cf. article 3 des trois accords aériens.

²⁴ Annexes V, VI et VII

²⁵ Cf. article 11 de l'accord avec le Mozambique, article 13 de l'accord avec le Costa Rica, l'article 10 de l'accord avec l'Éthiopie.

²⁶ Voir modèle de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Les exemptions prévues par ces accords n'impliquent aucun changement de législation ou de réglementation, car les dispositions nécessaires sont déjà prévues en droit français :

- Pour la TVA, par l'article 262 du code général des impôts (II 4° à 8°)²⁷ qui prévoit 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 (...)».
- Pour les droits d'accises, l'article 302 F bis du code général des impôts²⁸ qui 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. ».

2. Conséquences économiques

Sur le plan économique, ces accords fixent un cadre stable, nécessaire au développement des services aériens, jusqu'ici soumis aux aléas des relations entre les autorités des États concernés. Il convient en effet de rappeler que les MoU signés avec le Mozambique et l'Éthiopie sont dépourvus de force obligatoire en droit international.

L'approche retenue avec l'Éthiopie, le Mozambique et le Costa Rica en matière de transport aérien vise, en fonction du contexte prévalant pour chaque cadre économique et juridique considéré, à articuler la promotion des intérêts industriels et commerciaux du pavillon français

²⁷ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006069577&idArticle=LEGIARTI000023412205>

²⁸ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006069577&idArticle=LEGIARTI000006304985>

aux exigences de connectivité directe et d'attractivité du territoire concerné ainsi qu'aux opportunités de développement des échanges touristiques et économiques.

Au-delà des bénéfices attendus pour le secteur aérien, la mise en œuvre de ces accords aériens devrait avoir des répercussions positives sur les économies de chaque pays signataire et permettent un meilleur accès aux services de transport stimulant les échanges et favorisant l'ouverture de nouveaux débouchés commerciaux.

- Le secteur aérien en Éthiopie est une priorité nationale compte tenu des devises qu'il procure et du développement de la compagnie Ethiopian Airlines, qui se positionne sur l'ensemble du continent africain. Le deuxième objectif du gouvernement Éthiopien est d'attirer un trafic croissant (long courrier et panafricain) sur le *hub* d'Addis-Abeba, eu égard à sa position géographique (à mi-chemin entre Europe et Asie et pas trop excentrée pour les vols Afrique – Europe). L'accord aérien avec l'Éthiopie renforce le cadre bilatéral dans un secteur moteur de l'économie de l'Éthiopie dans lequel nos intérêts sont forts : Airbus, ADP et Air France ont en effet développé des partenariats avec la compagnie Ethiopian Airlines.

Leader du transport aérien en Afrique, Ethiopian Airlines, qui opère avec plus de 93 avions d'une moyenne d'âge de cinq ans, dont 20 Boeing 787 Dreamliner déployés sur les lignes long-courriers, compte ainsi fortement accroître sa flotte dans le cadre de son plan stratégique «Vision2025».

La compagnie se prépare à acquérir 19 Airbus A350-900 (sur un total de 24 commandés), 4 Boeing 787-9 et 5 Bombardier Q400. Elle attend aussi la livraison de 30 Boeing 737 Max 8.

Depuis 2010, Ethiopian Airlines a investi plusieurs milliards de dollars pour acquérir 32 nouveaux avions et s'est fixée comme objectif de disposer d'une flotte de 150 avions à l'horizon 2025.

Avec cette flotte, Ethiopian Airlines qui dessert plus de 100 destinations internationales sur cinq continents compte renforcer son réseau de dessertes aussi bien en Afrique que vers le reste du monde²⁹.

- L'ouverture d'une ligne directe avec le Costa Rica offre quant à elle des opportunités économiques aux transporteurs aériens désignés par chacune des parties dans l'accord bilatéral, en particulier pour la compagnie Air France qui profite des perspectives de croissance des séjours touristiques au Costa Rica. Depuis le 2 novembre 2016, Air France relie l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à San José (Costa Rica) à raison de deux vols hebdomadaires. La liaison est opérée en Boeing 777-300, d'une capacité de 468 sièges. En parallèle, Air France va opérer à partir de la saison aéronautique d'été 2018 deux vols quotidiens vers San José en partage de codes avec Copa Airlines, en continuation de la liaison Paris CDG - Panama City.
- Le trafic aérien mozambicain a fortement progressé au cours des dix dernières années, passant de 830 000 passagers en 2002, à 1,8 million en 2013³⁰. La croissance du secteur (7,5% par an, soit un niveau équivalent à la croissance du PIB) est liée à la politique de libéralisation menée par les autorités, au développement de l'aéroport de Maputo et à l'ouverture de nouvelles destinations et de nouvelles fréquences. L'essentiel du trafic est lié aux déplacements d'affaires, mais l'augmentation des revenus de la population permet un développement des déplacements à but touristique. La croissance du secteur devrait se poursuivre à un rythme soutenu.³¹

²⁹ <http://m.le360.ma/afrique/maroc-algerie/economie/2018/01/14/18072-compagnies-aeriennes-africaines-la-course-la-taille-est-engagee-18072> (janvier 2018)

³⁰ Il n'existe pas en revanche de vol direct France / Mozambique

³¹ Source : DG Trésor (<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Ressources/File/405047>)

3. Conséquences financières

Les trois présents accords prévoient des exemptions de droits de nature fiscale et douanière, pesant sur différents biens et services nécessaires à l'exploitation des services aériens internationaux³², conformes à la convention de Chicago et aux pratiques de l'industrie du transport aérien.

L'entrée en vigueur des accords 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 supplémentaires.

4. Conséquences environnementales

Ces trois accords relatifs aux services aériens n'emportent aucune conséquence environnementale directe.

Toutefois, la mise en place éventuelle de nouveaux vols par les compagnies aériennes désignées par chaque partie, est susceptible d'engendrer une augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

5. Conséquences administratives

Les présents accords définissent le nouveau cadre juridique pour les consultations aéronautiques entre les administrations de l'aviation civile française et celles des autres parties contractantes³³. Leur mise en œuvre n'entraînera cependant aucune modification organisationnelle ou administrative.

Pour la France, les négociations bilatérales sont menées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), en liaison avec le ministère de l'Europe et des affaires étrangères (MEAE), dans le cadre d'un mandat validé par le ministre en charge des transports.

La charge de travail induite par ces nouveaux accords (concernant notamment les autorisations d'exploitation, conformément à l'article 3, ou l'approbation des programmes d'exploitation, conformément à l'article 19) font partie des activités classiques des autorités aéronautiques.

V – État des signatures et ratifications

Le ministre des transports, Alain Vidalies, et son homologue éthiopien ont signé l'accord relatif aux services aériens entre la France et l'Éthiopie le 30 janvier 2017 à Paris. La procédure de ratification éthiopienne est en cours : le projet de loi de ratification devrait être soumis au vote du parlement éthiopien avant la fin de l'année fiscale éthiopienne, soit avant la fin du mois de juin 2018.

Le 23 mars 2017 l'accord relatif aux services aériens entre la France et le Costa Rica a été signé par l'ambassadeur de France à San José, Thierry Vankerck-Hoven, et le ministre des relations extérieures costaricien, Manuel Gonzales. A ce jour, la procédure de ratification est en cours au Costa Rica.

³² Article 13 de l'accord avec le Costa Rica, article 10 de l'accord avec l'Éthiopie et article 11 de l'accord avec le Mozambique.

³³ Article 22 l'accord avec le Costa Rica, l'article 19 de l'accord avec l'Éthiopie, et l'article 20 de l'accord avec le Mozambique

Enfin, l'accord relatif aux services aériens entre la France et le Mozambique a été signé le 3 mai 2017 par l'ambassadeur de France, Bruno Clerc, à Maputo et par le ministre des transports et des communications mozambicain. La partie mozambicaine a achevé les procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord le 14 novembre 2017.