



N° 1566

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 9 janvier 2019.

PROJET DE LOI

*autorisant l'approbation de l'accord entre
le Gouvernement de la **République française**
et le Gouvernement de la République du Tchad
relatif aux **services aériens**
et de l'accord entre le Gouvernement de la **République française**
et le Gouvernement de la République d'Angola
relatif aux **services aériens**,*

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

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. 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 deux 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 Tchad et l'Angola, 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.

1. Définitions

Les deux 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 l'annexe constituée par le tableau des routes fait partie intégrante de l'accord.

L'article 1^{er} de l'accord signé avec le Tchad précise par ailleurs en son paragraphe 2 quels sont les impôts établis par les parties auxquels l'accord s'applique.

2. Octroi de droits (article 2 des deux 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 ; Angola : 11 mars 1977 (A) ; Tchad : 3 juillet 1962 (A)

sur le territoire de l'autre partie des passagers ou du fret à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre partie⁽⁴⁾.

3. Désignation et autorisation d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services aériens (article 3 des deux 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 9 et 10 des deux accords**)

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 deux accords aériens)

Le défaut d'établissement du transporteur aérien désigné par l'autre partie contractante sur son territoire, de même que l'absence de contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien par l'État responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien, ou le non-respect des lois et règlements appliqués à l'exploitation de transports internationaux, en particulier s'agissant des normes de sécurité ou des obligations mutuelles de protéger la sûreté de l'aviation civile énoncées aux articles 9 et 10, sont des motifs de révocation ou de suspension de l'autorisation d'exploitation communs aux deux accords.

⁽⁴⁾ 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.

5. Principes régissant l'exploitation des services agréés (article 5 des deux accords aériens)

L'**article 5** des deux accords aériens 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.

6. Concurrence loyale (article 6 des deux accords)

L'importance d'une concurrence libre, loyale et sans distorsion est soulignée dans l'**article 6** des deux accords. 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.

7. Principe de l'application des lois et règlements (article 7 des deux accords)

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 désigné.

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.

8. Principe de reconnaissance de la validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrées (article 8 des deux accords)

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.

9. Sécurité de l'aviation (article 9 des deux accords)

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.

10. Obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite (article 10 des deux accords)

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 1er 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 peuvent être tenus de respecter la législation en vigueur dans cet État en matière de sûreté de l'aviation pour le départ ou durant le séjour des aéronefs d'une partie sur le territoire de l'autre partie contractante.

Les parties contractantes s'engagent à s'accorder mutuellement toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers, équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile. 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, celle-ci peut demander des consultations immédiates. L'absence d'accord satisfaisant dans un délai de quinze jours après la demande de consultation constitue un motif pour retirer, révoquer ou limiter les conditions de l'autorisation d'exploitation ou les agréments techniques.

11. Fonctionnement des redevances d'usage pouvant être perçues

L'**article 11** des deux accords aériens précise et détaille 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.

12. Droits de douane et taxes : critères d'exemption

L'**article 12** des deux accords aériens détaille les cas ainsi que les critères d'exemption, sur une base de réciprocité, des droits de douane, d'impôts, droits, frais d'inspection et de redevances, de restrictions à l'importation, d'impôts réels, de taxes sur le capital, de droits d'inspection, droits d'accise et droits ou redevances perçues par les autorités nationales ou locales. Sont notamment concernés les provisions de bord introduites ou fournies, l'équipement normal des aéronefs, les carburants, lubrifiants, les imprimés et documents publicitaires promotionnels, fournitures techniques consommables, pièces détachées, y compris les moteurs.

L'**article 13** de l'accord aérien avec le Tchad précise par ailleurs que les revenus d'exploitation ne sont imposables que dans la partie où se trouve le siège de direction effective de l'entreprise.

Les passagers et le fret en transit sont soumis à des contrôles simplifiés. 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** de l'accord avec le Tchad, **article 19** de l'accord avec l'Angola).

13. Activités commerciales autorisées sur une base de réciprocité (article 14 de l'accord avec le Tchad, article 13 de l'accord avec l'Angola)

Chaque partie a le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir un bureau sur le territoire de l'autre partie aux fins de promotion et de vente de service.

L'entreprise désignée par une partie contractante a le droit, sur le territoire de l'autre partie, de procéder à la vente de billets de transport aérien de passagers et de fret dans son propre bureau ou par l'intermédiaire d'agents accrédités.

Les parties sont autorisées 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 quatre-vingt-dix 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, de même qu'aux équipages, aux passagers et au fret de l'autre partie contractante.

Les parties acceptent que les passagers, quelle que soit leur nationalité, puissent acheter des billets auprès de l'entreprise de transport aérien de leur choix, en monnaie locale ou en toute autre devise convertible.

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, de location ou tout autre accord de coentreprise 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 Tchad et l'**article 14** de l'accord avec l'Angola).

14. Transfert des devises disponibles et excédents de recettes

L'**article 16** de l'accord aérien avec le Tchad et l'**article 15** de l'accord avec l'Angola précisent les possibilités de transfert des excédents de recettes destinées à permettre à chaque partie contractante de transférer vers le ou les territoires de leur choix l'excédent des recettes locales tirées de la vente de services de transport aérien et des activités connexes sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Les recettes 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.

15. Services d'assistance en escale

En application de l'**article 18** de l'accord aérien avec le Tchad, l'**article 16** de l'accord avec l'Angola, 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.

16. Règles de fixation de tarifs, y compris les taxes et/ou les surtaxes (article 19 de l'accord avec le Tchad, l'article 17 de l'accord avec l'Angola)

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 (protection du consommateur en cas d'abus de position dominante, protection des entreprises de transport aérien par rapport à des prix artificiellement faibles 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.

17. Programmes d'exploitation (article 20 de l'accord avec le Tchad et article 18 de l'accord avec l'Angola)

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 pour le Tchad et quarante-cinq jours pour l'Angola, avant le début de l'exploitation. Ces programmes doivent préciser les horaires, la fréquence des liaisons, les types d'aéronefs. Toute modification ultérieure doit également être soumise pour approbation.

18. Échange d'informations et de statistiques relatives au trafic (article 22 de l'accord avec le Tchad et article 20 de l'accord avec l'Angola)

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.

19. Consultations et modifications (article 23 de l'accord avec le Tchad, article 21 de l'accord avec l'Angola)

Les autorités aéronautiques de chacune des parties contractantes se consultent régulièrement 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 (verbalement ou par correspondance) 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.

20. Règlement des différends (article 24 de l'accord avec le Tchad et article 22 de l'accord avec l'Angola)

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 pour 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.

L'accord signé avec le Tchad précise par ailleurs (paragraphe 7) qu'en cas de différend relatif au lieu d'imposition des revenus (article 13), les dispositions de l'**article 24**, paragraphes 1 à 6, ne s'appliquent pas. Pour ce cas précis, ce sont les ministres en charge des finances des deux parties qui s'efforcent de régler le différend par voie amiable.

21. Compatibilité avec les accords multilatéraux concernant les questions régies par les accords (article 25 de l'accord avec le Tchad et article 23 de l'accord avec l'Angola)

Les présents accords aériens doivent être rendus compatibles avec tout accord multilatéral liant les parties contractantes. Au besoin, des consultations peuvent être demandées pour vérifier s'il convient de réviser les dispositions des présents accords.

22. Dispositions finales

Dénonciation de l'accord (**article 26** de l'accord avec le Tchad et **article 24** de l'accord avec l'Angola) : 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'Organisation internationale de l'aviation civile.

Enregistrement de l'accord auprès de l'OACI : l'**article 27** de l'accord avec le Tchad et l'**article 25** de l'accord avec l'Angola rappellent cette règle de procédure valable également en cas d'amendement.

L'**article 17** de l'accord aérien signé avec le Tchad précise par ailleurs que les parties conviennent des opérations entre leurs territoires afin de se conformer aux normes et pratiques recommandées par l'OACI en matière de protection environnementale.

Modalités d'entrée en vigueur : elles sont fixées par l'**article 28** de l'accord avec le Tchad et l'**article 26** de l'accord avec l'Angola. 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.

S'agissant du Tchad, le présent accord remplace l'accord relatif au transport aérien signé à Ndjamena le 8 janvier 1963⁽⁵⁾.

23. Annexes

Les présents accords sont accompagnés d'une annexe présentant le tableau des routes pouvant être exploitées par le ou les transporteurs aériens désignés et fait partie intégrante des accords (cf. article 1^{er}, paragraphe 3 pour le Tchad et paragraphe 2 pour l'Angola).

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

⁽⁵⁾ Décret n°63-347 du 3 avril 1963 portant publication de l'accord du 8 janvier 1963 entre la France et le Tchad relatif au transport aérien : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT00000692337

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 autorisant l'approbation de l'accord autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Tchad relatif aux services aériens et de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République d'Angola relatif aux services aériens, 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 9 janvier 2019.

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 du Tchad relatif aux services aériens (ensemble une annexe), signé à Ndjamena le 9 février 2018, 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 d'Angola relatif aux services aériens (ensemble une annexe), signé à Luanda le 1^{er} mars 2018, et dont le texte est annexé à la présente loi.

ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU TCHAD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS (ENSEMBLE UNE ANNEXE), SIGNÉ À NDJAMENA LE 9 FÉVRIER 2018

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

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

Désireux de conclure un accord complétant ladite Convention afin d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs conformément au tableau de route,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1^{er}

Définitions

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 le Gouvernement de la République du Tchad, l'Autorité de l'Aviation civile du Tchad, ou toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions actuellement 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) le terme « revenu » désigne les bénéfices qu'une entreprise de transport aérien tire de l'exploitation, en trafic international, d'aéronefs, ainsi que les gains tirés de l'aliénation de ces mêmes biens. S'il s'avère nécessaire de préciser le sens de ces termes, les Parties contractantes acceptent de se référer à l'article 8 (navigation aérienne) et aux commentaires sur l'article 8 du modèle de convention fiscale concernant le revenu et la fortune de l'Organisation de coopération et de développement économiques ;

j) « 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 ;

k) 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 23 du présent accord.

2. a) Le présent accord s'applique, s'agissant de l'imposition des revenus, aux impôts suivants établis par les Parties :

En ce qui concerne la France :

- impôt sur les sociétés ;
- contribution sur l'impôt sur les sociétés.

En ce qui concerne le Tchad :

- impôt sur les sociétés ;
- impôt sur le revenu ;

ainsi que toute retenue à la source, tout paiement anticipé ou acompte relatifs à ces impôts.

b) Le présent accord s'applique également aux impôts de nature identique ou analogue qui seraient établis après la date de signature du présent accord et qui s'ajouteraient aux impôts existants ou les remplaceraient. L'autorité aéronautique de chaque Partie contractante notifie à l'autre toute modification substantielle apportée à sa législation fiscale.

3. La ou les annexe(s) forme(nt) partie intégrante du présent accord. Toute référence à l'accord porte également sur son (ses) annexe(s), sauf dispositions contraires expressément convenues.

Article 2

Octroi de droits

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

- a) le droit de survoler son territoire sans atterrir ;
- b) le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales.

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 en vertu 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 Tchad ;
 - i. que l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire de la République du Tchad et possède une licence d'exploitation valide conformément au droit de la République du Tchad ; et
 - ii. que la République du Tchad exerce et assure un contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise de transport aérien ; et
 - iii. que l'entreprise de transport aérien soit détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République du Tchad et/ou des ressortissants de la République du Tchad 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 9 et 10 soient appliquées et mises en oeuvre.
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 lorsque :

- a) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République française :
 - i. l'entreprise de transport aérien n'est pas établie 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 conformément au droit de l'Union européenne ; ou
 - ii. 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. 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 Tchad n'exerce aucune discrimination basée sur la nationalité entre les entreprises de transport aérien de l'Union européenne.

- b) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République du Tchad :

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

c) Lorsque cette 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 9 et 10, ne sont pas appliquées et mises en oeuvre.

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

Article 5

Principes régissant l'exploitation des services agréés

1. Chaque Partie contractante fait en sorte que les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services agréés régis par le présent accord. Chaque Partie contractante s'assure que son entreprise ou ses entreprises de transport aérien désignée (s) exploite (nt) 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 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 concurrentiel et loyal 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.

2. Les Parties contractantes affirment qu'une concurrence libre, équitable et juste, est importante pour promouvoir les flux de trafic entre les deux pays amis.

3. Les Parties contractantes reconnaissent que les subventions et les aides publiques, une discrimination et des pratiques déloyales peuvent fausser la concurrence et être préjudiciables à un environnement concurrentiel et équitable pour les transporteurs aériens conformément au présent accord.

4. Les Parties contractantes encouragent les transporteurs aériens respectifs à ne pas se livrer à des pratiques susceptibles d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance de leur territoire, et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence.

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.

Article 7

Application des lois et règlements

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs durant leur séjour sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs 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 8

Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences

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

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

Article 9

Sécurité de l'aviation

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

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante ne requiert pas ou n'applique pas effectivement, dans 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 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 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.

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 oeuvre effectives de normes de sécurité en vigueur au moment considéré conformément à la Convention, la Partie contractante qui effectue

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

5. En cas de refus d'accès à un aéronef exploité par 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 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 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 Tchad au titre du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'application ou à la mise en oeuvre de critères de sécurité par cet Etat membre de l'Union européenne et à l'autorisation d'exploitation de cette entreprise de transport aérien.

Article 10

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de 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 11

Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être perçues par les autorités ou organismes compétents d'une Partie contractante auprès de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et des installations de sécurité, de sûreté, de navigation aérienne et autres qui relèvent de leur autorité doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires et faire l'objet d'une répartition équitable entre les catégories d'usagers. Elles ne doivent pas être plus élevées que celles qui sont perçues au titre de l'utilisation desdits services et installations par une autre entreprise de transport aérien qui exploite des services similaires ou 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 à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante tout projet de modification significative de ces redevances ; cette notification doit intervenir dans un délai raisonnable précédant l'entrée en vigueur de ladite modification. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations, en cas d'augmentation des redevances.

Article 12

Droits de douane et taxes

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

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

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

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

c) les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs exploités en trafic international par les entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle ils ont été embarqués ;

d) les imprimés et documents publicitaires promotionnels, y compris mais non uniquement les horaires, brochures et imprimés, introduits sur le territoire d'une Partie contractante et destinés à être distribués gratuitement à bord des aéronefs par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et fournitures mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes et ne fassent pas l'objet d'un transfert de propriété sans acquittement des taxes et droits de douanes 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 normal des aéronefs ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs 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'autorisation 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 façon conformément à la réglementation douanière.

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

7. En application de la réglementation en la matière, aucune disposition du présent accord n'empêche la République du Tchad d'imposer, de manière non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de la République française qui exploite une liaison entre un point situé sur le territoire de la République du Tchad et un autre point situé sur le territoire de la République du Tchad ou d'un autre Etat membre de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale.

Article 13

Lieu d'imposition des revenus

Les revenus qu'une entreprise désignée par une Partie contractante tire de l'exploitation, en trafic international, d'aéronefs ne sont imposables que dans la Partie où se trouve le siège de direction effective de l'entreprise.

Article 14

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 15

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 :

- a) avec une ou plusieurs entreprise(s) de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties contractantes et
- b) avec une ou plusieurs entreprise(s) de transport aérien d'un pays 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. 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 dans le cadre de ces accords de coopération commerciale n'est pas décomptée de l'enveloppe de capacité de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien contractuelle.

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

6. En procédant à la vente de services dans le cadre de ces accords de coopération commerciale, l'entreprise de transport aérien concernée ou son agent informe 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 de transport aérien avec laquelle il conclut un contrat.

Article 16

Transfert des devises disponibles

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

2. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante le droit d'affecter tout ou partie de leurs recettes réalisées sur le territoire de l'autre Partie contractante 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 17

Protection environnementale

1. Les Parties contractantes affirment la nécessité de protéger l'environnement en favorisant le développement durable de l'aviation civile.

2. Les Parties conviennent des opérations entre leurs territoires respectifs pour se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'annexe 16 (Environnement Protection) à la Convention ainsi qu'aux politiques orientations existantes de l'OACI en matière de protection environnementale.

Article 18

Services d'assistance en escale

Chaque entreprise de transport aérien désignée par la République du Tchad a le droit, sur le territoire de la République française, 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.

Article 19

Tarifs

1. Les tarifs (y compris les taxes et/ou les surtaxes) à appliquer par les entreprises de transport aérien désignées 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, 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 entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante entendent appliquer au départ ou à destination de son territoire. La notification ou l'enregistrement, par les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes, 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.

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 entreprises de transport aérien par rapport à des prix artificiellement faibles 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. Lorsque les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes estiment qu'un tarif ne répond pas aux critères définis 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'à l'entreprise de transport aérien concernée 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 20

Approbation des programmes d'exploitation

1. Les programmes d'exploitation de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante 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 21

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 22

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 23

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 après confirmation par la voie diplomatique de l'accomplissement des procédures internes requises par chaque Partie Contractante.

Article 24

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 23 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 de l'une des Parties contractantes, est désigné par ces deux arbitres et exerce les fonctions de président du tribunal. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception par l'une ou l'autre d'entre elles de la demande d'arbitrage émanant de l'autre Partie contractante et transmise par la voie diplomatique ; le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la désignation des deux premiers. Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai prescrit, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une quelconque des Parties contractantes, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitres.

4. Le tribunal d'arbitrage fixe librement ses règles de procédure. Les frais des arbitres nationaux sont à la charge des Parties contractantes qui l'ont 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.

7. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application de l'article 13 du présent accord, les paragraphes 1 à 6 ne sont pas applicables. Le ministre en charge des Finances, dans le cas de la République française ou son représentant, et le ministre en charge des Finances ou son représentant, dans le cas de la République du Tchad, s'efforcent de régler par voie d'accord amiable un tel différend.

Article 25

Accords multilatéraux et autres accords

1. 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 23 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.

2. Si un accord entre les Parties contractantes tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôt sur le revenu traite de l'exploitation et de l'aliénation d'aéronefs en trafic international et prévoit des règles différentes de celles du présent accord, le premier accord prévaut.

Article 26

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 27

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

Le présent accord est enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale par chaque Partie contractante.

Article 28

Entrée en vigueur

Le présent accord remplace l'accord relatif au transport aérien signé à Ndjamena le 8 janvier 1963 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Tchad, ainsi que ses modifications ultérieures.

Chaque Partie contractante notifie à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, l'accomplissement des procédures internes requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent accord, qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant 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 Ndjamena, le 9 février 2018, en deux exemplaires originaux, la langue française faisant foi.

Pour le Gouvernement
de la République française :
PHILIPPE LACOSTE,
Ambassadeur de France
au Tchad

Pour le Gouvernement
de la République du Tchad :
ADOUM YOUNOUSMI,
Ministre des Infrastructures,
du Désenclavement et de l'Aviation civile

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

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

Points de départ	Points intermédiaires	Points d'arrivée	Point au-delà
Tout/tous point(s) en France	à définir ultérieurement	Tout/tous point(s) en République du Tchad	à définir ultérieurement

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

Points de départ	Points intermédiaires	Points d'arrivée	Point au-delà
Tout/tous point(s) en République du Tchad	à définir ultérieurement	Tout/tous point(s) en France	à définir ultérieurement

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 ;
- 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 ;

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.

ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ANGOLA RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS (ENSEMBLE UNE ANNEXE), SIGNÉ À LUANDA LE 1^{ER} MARS 2018

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République d'Angola, 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 d'Angola, le ministre chargé de l'aviation civile, ou toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions exercées par les autorités susmentionnées ou des fonctions analogues ;

c) l'expression « transporteur aérien désigné » désigne un transporteur aérien désigné conformément à l'article 3 du présent accord ;

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

e) les expressions « service aérien », « service aérien international », « transporteur aérien » et « escale non commerciale » ont 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 le(s) transporteur(s) aérien(s), 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 ou leur fret ; et

j) le terme « accord » désigne le présent accord, son annexe et tous amendements à l'accord ou à son annexe convenus conformément aux dispositions de l'article 21 du présent accord.

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 le(s) transporteur(s) aérien(s) 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.

Article 3

Désignation et autorisation des transporteurs aériens

1. Chaque Partie contractante désigne par écrit à l'autre Partie contractante le(s) transporteur(s) aérien(s) autorisé(s) à exploiter des services agréés sur les routes spécifiées. Le nombre de transporteurs aériens désignés est arrêté entre les autorités aéronautiques.

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 d'Angola :
 - i. que ce transporteur soit établi sur le territoire de la République d'Angola et possède une licence d'exploitation valide conforme au droit de la République d'Angola ; et
 - ii. que la République d'Angola exerce et assure un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur ; et
 - iii. que ce transporteur soit la propriété directe ou majoritaire de la République d'Angola et/ou de ressortissants de la République d'Angola et soit soumis à un contrôle effectif de cet Etat et/ou de ses ressortissants ;
- c) que le transporteur aérien désigné soit à même de satisfaire aux conditions prescrites au titre des lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de transport aérien international par la Partie contractante qui examine la ou les demandes conformément aux dispositions de la Convention ; et
- d) que les normes énoncées aux articles 9 et 10 soient requises et appliquées ;

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 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 d'Angola 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 d'Angola :
 - i. le transporteur n'est pas établi sur le territoire de la République d'Angola ou ne possède pas de licence d'exploitation valide conforme au droit de la République d'Angola ; ou
 - ii. la République d'Angola n'exerce pas et n'assure pas un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien ; ou
 - iii. ce transporteur n'est pas la propriété directe ou majoritaire de la République d'Angola et/ou de ses ressortissants, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de cet Etat et/ou de ses ressortissants ;

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

d) dans tous les cas où les normes énoncées au présent accord, en particulier aux articles 9 et 10, ne sont pas requises et appliquées.

2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient 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 (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. Les services agréés exploités par les transporteurs aériens désignés des Parties contractantes sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs doivent être en rapport étroit avec la demande de transport de la clientèle et doivent avoir pour objectif primordial d'offrir, avec un coefficient de remplissage raisonnable compatible avec les tarifs conformes aux dispositions de l'article 17 du présent accord, une capacité appropriée pour faire face aux besoins courants et raisonnablement attendus de transport de passagers, de fret et de courrier, afin de favoriser le développement harmonieux des services aériens entre les territoires des Parties contractantes.

Article 6

Concurrence loyale

1. Les Parties contractantes reconnaissent que leur objectif commun est de disposer d'un environnement concurrentiel et loyal et de possibilités loyales et équitables 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 la pleine application de cet objectif.

2. Les Parties contractantes affirment qu'une concurrence libre, loyale et non faussée 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 effective 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 traitant des questions couvertes par le présent article, tel qu'amendé en tant que de besoin, s'applique à l'activité des transporteurs aériens dans la juridiction 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, en tant que de besoin et lorsque cela est justifié, à l'application effective du droit de la concurrence, notamment en autorisant la communication par leur(s) transporteur(s) aérien(s) ou d'autres ressortissants, conformément à leurs règles et jurisprudence respectives, des informations pertinentes se rapportant à une action relevant du droit de la concurrence intentée par les autorités de la concurrence de l'autre Partie.

3. Chaque Partie contractante élimine toutes formes de discrimination ou de pratiques déloyales qui porteraient atteinte aux possibilités loyales et équitables pour le(s) transporteur(s) aérien(s) de l'autre partie contractante.

Article 7

Application des lois et règlements

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

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

Article 8

Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences

1. La validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements d'une Partie contractante, 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 9

Sécurité de l'aviation

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

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

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

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

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation accordée à un transporteur 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'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 d'Angola 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 10

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite 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 du territoire de l'autre Partie contractante ou pendant le séjour sur ce territoire, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation en vertu de la législation en vigueur dans ce pays, conformément à l'article 7 du présent accord. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales mais raisonnables de sûreté afin de faire face à une menace particulière.

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

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

Article 11

Redevances d'usage

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

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

Article 12

Droits de douane et taxes

1. A l'entrée sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs exploités aux fins de services aériens internationaux par le(s) transporteur(s) aérien(s) 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 embarquées, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord des aéronefs au départ du (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 ils sont embarqués ;

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(s) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) 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(s) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) d'une Partie contractante a (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. En application de la réglementation européenne en la matière, aucune disposition du présent accord n'empêche la République française d'imposer, de manière non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien désigné de la République d'Angola 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.

Article 13

Activités commerciales

1. Le(s) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) d'une Partie contractante a (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(s) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) d'une Partie contractante est (sont) autorisé(s), sur la base de la réciprocité, conformément aux lois et règlements relatifs à l'entrée et à la résidence sur le territoire de l'autre Partie contractante, 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 du (des) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, l'autorisation d'accéder, sur son territoire, à l'aéroport et

aux zones en rapport avec l'exploitation des aéronefs, les équipages, les passagers et le fret d'un transporteur aérien 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(s) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante pour ses activités.

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

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

Article 14

Accords de coopération commerciale

1. Pour l'exploitation de services agréés, le(s) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de chaque Partie contractante peu(ven)t conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité, de partage de codes ou tout autre accord de coentreprise :

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

2. Le(s) transporteur(s) aérien(s) de fait dans le cadre de ces accords de coopération commerciale doi(ven)t 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(s) transporteur(s) aérien(s) de fait. La capacité proposée pour ces services par le(s) transporteur(s) aérien(s) contractuel(s) n'est pas décomptée de l'enveloppe de capacité de la Partie contractante qui a désigné ce transporteur.

5. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent demander non seulement au(x) transporteur(s) aérien(s) 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 il conclut un contrat.

Article 15

Transfert des excédents de recettes

1. 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 transférer librement l'excédent des recettes par rapport aux dépenses, réalisées par ce transporteur sur son territoire en rapport avec le transport de passagers, de bagages, de courrier et de fret. Ces transferts s'effectuent promptement conformément à la réglementation des changes et aux exigences en la matière, au taux de change officiel ou au taux en vigueur sur le marché des changes pour les paiements courants, et ils ne sont pas imposables ni soumis à d'autres frais que ceux qui sont normalement perçus par les banques pour ce type d'opérations.

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

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

Article 16

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 17

Tarifs

1. Les tarifs (y compris les taxes et/ou les surtaxes) à appliquer par le(s) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) 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 le(s) transporteur(s) aérien(s) de l'autre Partie contractante enten(den)t 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 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.

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 faibles 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 aux paragraphes 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 18

Dépôt des programmes

1. Les horaires du (des) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) d'une Partie contractante sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2. Les horaires sont communiqués au moins quarante-cinq (45) jours avant leur entrée en vigueur et incluent les informations relatives au programme d'exploitation, à la fréquence des services, aux types et à la configuration des aéronefs exploités.

3. Toute modification apportée aux horaires présentés, à l'exception des modifications *ad hoc*, est communiquée aux autorités aéronautiques au moins vingt (20) jours avant l'entrée en vigueur de cette modification. Toute modification *ad hoc*, est communiquée aux autorités aéronautiques au moins un (1) jour avant l'entrée en vigueur de cette modification. Cependant, les autorités aéronautiques s'efforcent d'accélérer la prise de décision concernant toute modification *ad hoc*.

4. En l'absence de désaccord reçu avant la date effective d'entrée en vigueur d'un horaire ou d'une modification d'horaire, cet horaire est considéré comme étant approuvé, étant entendu que cette approbation tacite devient automatiquement nulle si les limitations applicables en termes de capacités et de fréquence offertes sont dépassées.

5. En cas de circonstances exceptionnelles, les périodes mentionnées aux paragraphes 2 et 3 du présent article peuvent être réduites par accord entre les deux autorités aéronautiques.

Article 19

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 20

Statistiques

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

Article 21

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 22

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 21 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 ; le troisième arbitre, qui ne doit pas être ressortissant de l'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, par la voie diplomatique, de la demande d'arbitrage émanant de l'autre Partie contractante ; le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la désignation des deux premiers. Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai prescrit, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une quelconque des Parties contractantes, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitres.

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

5. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue 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 23

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 21 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 24

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 25

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 26

Entrée en vigueur

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

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

Fait à Luanda, le 1^{er} mars 2018, en deux exemplaires en langues française et portugaise, les deux textes étant basés sur la version paraphée en langue anglaise, et faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République Française :

JEAN-YVES LE DRIAN

Ministre de l'Europe et des Affaires étrangères

Pour le Gouvernement de la République d'Angola :

MANUEL DOMINGOS AUGUSTO

Ministre des Relations extérieures

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

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

A partir de	Points intermédiaires	Vers	Points au-delà
Tous points en France	Tous points en Afrique	Tous points en Angola	Tous points en Afrique

2. Route pouvant être exploitée par le(s) transporteur(s) aérien(s) de la République d'Angola :

A partir de	Points intermédiaires	Vers	Points au-delà
Tous points en Angola	Tous points en Europe	Tous points en France	Tous points en Europe

Notes :

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

- exploiter des vols dans un sens ou dans les deux sens ;
- omettre des escales en un ou plusieurs points des routes spécifiées ;
- modifier l'ordre de desserte des points des routes spécifiées (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 des points de coterminalisation 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(s) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de chaque Partie contractante entre des points intermédiaires ou des points au-delà situés dans un pays tiers et le territoire de l'autre Partie contractante est subordonné à un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

c) Sur tout segment des routes ci-dessus, un transporteur aérien désigné de l'une ou l'autre des Parties contractantes peut, en tout point, redistribuer le trafic. 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, sous réserve d'avoir obtenu l'autorisation préalable des autorités aéronautiques compétentes.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Europe
et des affaires étrangères

Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Tchad relatif aux services aériens et de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République d'Angola relatif aux services aériens

NOR : EAEJ1828238L/Bleue-1

ETUDE D'IMPACT

I. - Situation de référence

Le transport aérien international entre la France et la République d'Angola n'est actuellement régi par aucun accord bilatéral. Un accord sur les services aériens avait été paraphé le 14 juin 1976 mais celui-ci n'a jamais été signé. Dans l'attente de sa signature, les autorités aéronautiques s'engageaient cependant à agir conformément à l'accord. Il a été complété, par la suite, par deux arrangements administratifs en 1976 et en 1991.

S'agissant des relations aériennes entre la France et le Tchad, elles sont réglementées par un accord relatif au transport aérien signé à Ndjamena le 8 janvier 1963¹, devenu obsolète en raison de l'évolution du droit (européen notamment²), et que le nouvel accord remplace.

Les deux accords reprennent pour l'essentiel les dispositions contenues dans le modèle d'accord aérien proposé par l'Organisation de l'aviation civile internationale³. La France comme le Tchad et l'Angola, sont parties⁴ à la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944⁵ instituant l'Organisation de l'aviation civile internationale. Cette dernière, dite convention de Chicago, ouverte à la signature le 7 décembre 1944, a mis en place l'Organisation de

¹ Décret n° 63-347 du 3 avril 1963 portant publication de l'accord du 8 janvier 1963 entre la France et le Tchad relatif au transport aérien : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000692337

² Voir infra « articulation avec le droit européen ».

³ En pièce jointe

⁴ Etat 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 ; Angola : 11 mars 1977 ; Tchad : 3 juillet 1962.

⁵ Décret n° 47-974 du 31 mai 1947 portant 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

l'aviation civile internationale (OACI), dont le rôle principal est d'établir le cadre réglementaire mondial de la sécurité de l'aviation civile internationale.

Cette organisation, devenue une institution spécialisée des Nations unies en 1947, a aussi un rôle d'organisation économique des services aériens, qui doivent être établis sur les bases d'une saine concurrence. En tant qu'instance mondiale de coopération entre ses États membres et la communauté aéronautique mondiale, l'OACI établit et développe des normes et des pratiques recommandées visant à promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale. Ainsi, le Conseil de l'OACI a adopté le 25 juin 1986 une résolution⁶ 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.

II. – Historique des négociations

Des consultations sur les services aériens se sont tenues à Paris les 23 et 24 juin 2015 avec l'Angola, à l'initiative de la France, et ont permis de parapher un projet d'accord aérien. Le ministre de l'Europe et des affaires étrangères, M. Jean-Yves Le Drian, a effectué une visite officielle en Angola le 1^{er} mars 2018. Cette visite était la première d'un membre du Gouvernement français en Angola depuis celle du Président de la République, M. François Hollande, en juillet 2015 et le déplacement du secrétaire d'Etat aux affaires étrangères, M. Jean-Baptiste Lemoyne, à l'occasion de l'investiture du Président João Lourenço le 26 septembre 2017.

Des consultations sur les services aériens se sont tenues à Ndjamena les 4 et 5 octobre 2017 avec le Tchad, à l'initiative, là encore, de la France, et ont permis de parapher un projet d'accord aérien. Celui-ci a été signé le 9 février 2018 à Ndjamena par l'ambassadeur de France M. Philippe Lacoste.

III. - Objectifs des accords

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

Ils permettent aux États de régler conjointement leurs relations en matière de services aériens internationaux. Ils sont basés 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 croissance⁷ 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 et en anticipant la commercialisation d'une nouvelle ligne aérienne que le transporteur aérien désigné aura préalablement étudié la rentabilité d'une nouvelle ligne (équilibre entre l'offre et la demande).

⁶ En annexe.

⁷ L'Association internationale du transport aérien (IATA), organisation commerciale internationale de sociétés de transport aérien, prévoit que le nombre de passagers aériens doublera en 20 ans, tout en prévenant que le protectionnisme pourrait nuire aux perspectives de croissance et évalue 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.

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

IV. - Conséquences estimées de la mise en œuvre des accords

Ces accords n'emportent pas d'incidences sociales et n'ont pas d'impact sur l'égalité entre les femmes et les hommes. Ils n'ont pas non plus d'impact particulier sur la jeunesse. En revanche des conséquences juridiques, économiques et financières, environnementales et administratives méritent d'être soulignées.

1. Conséquences juridiques

Les deux accords mettront en place entre la France et chacun des Etats 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.

• *Articulation avec les accords internationaux*

En vertu de l'article 1^{er} de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944⁸, chaque État dispose d'une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Ainsi, l'article 2 de chacun des deux accords de la France avec l'Angola, d'une part, et le Tchad, d'autre part, précise 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.

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 (article 10 des deux accords). Les accords incluent les dispositions les plus récentes du droit international et du droit européen, relatives à la sécurité des vols (article 9 des accords signés respectivement avec le Tchad et l'Angola) :

- chaque partie peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre partie ;
- une autorisation peut être suspendue ou révoquée par une partie si l'autre ne requiert ou n'applique pas les normes minimales édictées en application de la convention de Chicago au moment considéré ;
- tout aéronef de l'une des parties peut être soumis par l'autre partie à un examen dit « inspection au sol », à la suite duquel une décision de suspension ou de modification de l'autorisation d'exploitation peut être prise immédiatement.

⁸ Article 1^{er} : « Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire ».

En outre, les parties agissent dans le respect du droit international et conformément aux accords multilatéraux en la matière (article 25 de l'accord signé avec le Tchad, article 23 de celui signé avec l'Angola), en particulier :

- la *convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* signée à Tokyo le 14 septembre 1963 (dite « *convention de Tokyo* »)⁹ ;
- la *convention pour la répression de la capture illicite d'aéronef* (« dite *convention de La Haye* ») amendée par le *protocole complémentaire à la convention, fait à Pékin le 10 septembre 2010* (dit « *protocole de Pékin* »)¹⁰ ; le protocole de Pékin et la convention de La Haye sont considérés comme un seul et même instrument portant le titre de « *convention de La Haye amendée par le protocole de Pékin de 2010* » ;
- la *convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (dit « *convention de Pékin* »), adoptée le 10 septembre 2010¹¹
- la *convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, signée à Montréal le 1^{er} mars 1991¹².

Enfin, ils comprennent tous deux un article portant sur les droits de douane et taxes (article 12 des deux présents accords) 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 l'entretien de l'avion ainsi que les documents publicitaires promotionnels. Ces exemptions sont standards pour ce type d'accord bilatéral¹³, conformes à la réglementation internationale en la matière, à la convention de Chicago ainsi qu'aux pratiques de l'industrie du transport aérien.

• *Articulation avec le droit européen*

Tirant les conséquences de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (cf. arrêts du 5 novembre 2002, dits « ciel ouvert »¹⁴), les présents accords de services aériens ont été négociés conformément au règlement (CE) 847/2004 du Parlement européen et du Conseil¹⁵ sur

⁹ La France a signé cette convention le 11 juillet 1969. Elle a été publiée au *Journal officiel* par décret n° 71-151 du 19 février 1971 :

https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000878277

¹⁰ *Convention de La Haye* : La France a signé cette convention le 16 décembre 1970 à La Haye. Elle est entrée en vigueur pour la France le 18 septembre 1972. Elle a été publiée au *Journal officiel* 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=

Protocole de Pékin : la France a signé ce protocole le 15 avril 2011. Il est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2018 et publié au *Journal officiel* par décret n° 2018-159 du 5 mars 2018 :

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2018/3/5/EAEJ1803728D/jo/texte>

¹¹ La convention de Pékin, signée par la France le 15 avril 2011 et entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2018, se substitue à la *convention de Montréal* et du *protocole pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* de 1971 afin de faire face aux nouvelles menaces qui pèsent sur l'aviation civile internationale. La procédure de publication au *Journal officiel* est en cours.

¹² Cf. décret n° 99-460 du 2 juin 1999 publié au *Journal officiel* :

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

¹⁴ <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.

¹⁵ http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_services/t24260_fr.htm

la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États-membres et les pays tiers.

En application de ce règlement, un État membre est autorisé à négocier un accord de services aériens avec un pays tiers, ou à amender un accord existant, dès lors que ledit accord est conforme au droit européen et que l'État membre respecte la procédure de notification instaurée par le règlement. Le respect du droit européen est assuré par l'inclusion de clauses types¹⁶ 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 concerné¹⁷.

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 deux États concernés étaient conformes au droit européen (voir notifications ci-jointes).

- **Articulation avec le droit interne**

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

L'article 12 de chacun des deux accords portant sur les droits de douane et taxes instaure, comme indiqué précédemment, des exemptions de nature douanière et fiscale pour certains équipements.

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

- Pour la TVA, par l'article 262 du code général des impôts (II 4° à 8°)¹⁸ 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*

¹⁶ Clauses communautaires type : 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.

¹⁷ Cf. article 3 des deux accords.

¹⁸

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 impôts¹⁹ 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, effectués 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.

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

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

Concernant l'Angola, Air France est la seule compagnie des deux pavillons exploitant en propre et en direct des services aériens entre Luanda, la capitale, et Paris. Depuis la saison d'hiver 2015/2016, elle propose trois vols hebdomadaires entre ces deux villes. En 2017, à la suite de l'augmentation des fréquences, le trafic a progressé de 25%, pour atteindre 62 000 passagers. Compte-tenu d'écarts importants en matière de sécurité, toutes les compagnies aériennes

¹⁹

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006069577&idArticle=LEGIARTIO00006304985>

angolaises, dont la TAAG, figurent au règlement dit « liste noire »²⁰, établi par la Commission européenne sur la base de renseignements fournis par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), les Etats membres et des autorités des pays tiers concernés. La TAAG dispose toutefois de la possibilité de faire circuler un certain nombre d'avions dans l'espace européen, de type B777 et B737. L'accord offrira un cadre stable aux services d'Air France, et à terme, aux transporteurs de l'Angola, lorsqu'ils débiteront des services aériens.

De même, Air France, unique opérateur entre l'Europe et le Tchad, exploite trois vols hebdomadaires entre Paris et la capitale Ndjamena en A330. Le trafic, qui s'élevait à moins de 40 000 passagers en 2016, inclut une proportion importante de correspondances au hub d'Air France à Charles de Gaulle (46% des passagers en 2016), depuis ou vers l'Amérique du Nord et d'autres destinations européennes. Le nombre de passagers embarqués à l'aéroport de Ndjamena en 2017 est de 103 816 unités. Sur ce total, Air France arrive en deuxième position avec 19 836 passagers, après Ethiopian Airlines (25 280 unités), et devant Asky Airlines (13 924 unités). Ces trois compagnies assurent la moitié du trafic aérien. La première destination étrangère au départ de l'aéroport de Ndjamena est Paris, avec 15 016 passagers embarqués en 2017 (la deuxième destination étant Douala, avec 1 436 passagers, et la troisième Le Caire avec 8 585 passagers).

Le trafic opéré par Air France est en recul depuis 2014, par effet des différentes crises économico-politiques traversées par le Tchad, mais aussi en conséquence du développement de l'offre concurrentielle de compagnies extra-européennes, en particulier la RAM via le Maroc ou Turkish Airlines via Istanbul. L'accord devrait offrir un cadre propice au développement des services.

Le gouvernement tchadien a lancé un processus de modernisation des infrastructures de transports aériens. Ces projets pourraient représenter des marchés très importants, susceptibles d'intéresser les entreprises françaises de BTP et les équipementiers spécialisés. Pour mémoire, des études seraient actuellement en cours pour la mise aux normes internationales de l'aéroport d'Abéché (deuxième ville de la République du Tchad après la capitale Ndjamena), ainsi que des aéroports d'Amdjaras (région de l'Ennedi Est), de Moundou (capitale économique du sud tchadien) et de Faya (chef-lieu de la région du Borkou).

3. Conséquences financières

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 financières supplémentaires.

4. Conséquences environnementales

Les présents accords n'empportent aucune conséquence environnementale directe.

²⁰ Règlement 474/2006

<https://publications.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/a52f1e4e-89bd-4c08-ba08-e569596902fe/language-fr>

établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté (listes mises à jour deux fois par an).

<https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A12683>

La mise en place éventuelle par les compagnies aériennes désignées par la France de nouveaux vols au départ de la France, qui pourrait engendrer une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, découle de choix économiques de ces compagnies.

5. Conséquences administratives

Les deux accords relatifs aux services aériens définissent le nouveau cadre juridique pour les consultations aéronautiques entre les administrations de l'aviation civile française et celles des autres parties contractantes²¹. 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, en liaison avec le ministère de l'Europe et des affaires étrangères, dans le cadre d'un mandat validé par le ministre en charge des transports.

La charge de travail induite par ces accords concernant les autorisations d'exploitation ou l'approbation des programmes d'exploitation par exemple, font partie des activités classiques des autorités aéronautiques.

V. – État des signatures et ratifications

L'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Tchad a été signé le 9 février 2018 à Ndjamena par l'ambassadeur de France M. Philippe Lacoste.

A la date du 2 octobre 2018, la procédure de ratification était en cours au Tchad (source : Ambassade de France à Ndjamena).

L'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République d'Angola a été signé le 1^{er} mars 2018 à Luanda par le ministre de l'Europe et des affaires étrangères, M. Jean-Yves Le Drian.

A la date du 2 octobre 2018, la procédure de ratification était en cours en Angola (source : Ambassade de France à Luanda).

VI. – Déclarations ou réserves

Sans objet.

²¹ Article 23 de l'accord aérien avec le Tchad, article 21 de l'accord avec l'Angola.