

ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'OUZBÉKISTAN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS (ENSEMBLE UNE ANNEXE), SIGNÉ A TACHKENT LE 20 JUILLET 2016

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan, 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 ;

Désireux de promouvoir un système d'aviation internationale offrant des possibilités équitables et égales à leurs transporteurs aériens respectifs pour l'exploitation des services et leur permettant de se livrer une concurrence dans le respect des législations nationales de chacune des Parties contractantes ;

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

Désireux de favoriser l'essor du transport aérien international ;

Désireux de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sûreté des appareils et qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

Définitions

1. Aux fins de l'interprétation et de l'application du présent accord, sauf disposition contraire dans les présentes :

- 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 sont entrés en vigueur ou ont été ratifiés par les deux Parties contractantes ;
- b) l'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de la République française, la Direction générale de l'aviation civile, et dans le cas de la République d'Ouzbékistan, le Service d'inspection d'Etat de la République d'Ouzbékistan chargé du contrôle de la sécurité aérienne ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions exercées par les autorités susmentionnées en liaison avec le présent accord ;
- c) l'expression « transporteur aérien désigné » désigne le transporteur aérien fournissant des services aériens internationaux que chaque Partie contractante a désigné pour exploiter les services agréés sur les routes spécifiées comme il est établi dans l'annexe au présent accord et conformément à l'article 3 de celui-ci ;
- d) les expressions « territoire », « service aérien international », et « escale non commerciale » ont respectivement le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention ;
- e) le terme « accord » désigne le présent accord, son annexe et toutes modifications à l'accord ou à son annexe ;
- f) l'expression « routes spécifiées » désigne les routes spécifiées ou à spécifier dans l'annexe au présent accord ;
- g) l'expression « services agréés » désigne les services aériens internationaux qui peuvent être exploités aux termes du présent accord ;
- h) le terme « tarif » désigne les prix facturés pour le transport de passagers, de bagages et de fret (à l'exclusion du courrier), y compris tout avantage complémentaire significatif accordé ou fourni avec ledit transport, ainsi que la commission à payer en lien avec la vente de billets et avec les transactions correspondantes pour le transport de marchandises. Il inclut également les conditions d'application du prix du transport et le paiement de la commission appropriée ;
- i) le terme « ressortissants », s'entend, dans le cas de la République française, comme se référant à des ressortissants des Etats membres de l'Union européenne et dans le cas de la République d'Ouzbékistan, comme se référant à des ressortissants de la République d'Ouzbékistan ;
- j) l'expression « Traités de l'UE » s'entend comme faisant référence au Traité sur l'Union européenne et au Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;
- k) 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.

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

Article 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits 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.

2. Dans le cadre de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, un transporteur aérien désigné par une Partie contractante a les droits suivants :

- a) droit de survoler le territoire de l'autre Etat de l'autre Partie contractante sans atterrir ;
 - b) droit d'effectuer des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales ;
 - c) droit d'effectuer des escales sur ledit territoire aux points mentionnés dans le tableau des routes figurant à l'annexe au présent accord afin d'embarquer et de débarquer, séparément ou ensemble, des passagers, du fret et du courrier, en trafic international, à destination ou en provenance du territoire national de la première Partie contractante ou à destination ou en provenance du territoire d'un autre Etat, conformément aux dispositions de l'annexe au présent accord.
3. Les droits prévus aux paragraphes a) et b) ci-dessus sont accordés aux transporteurs aériens de l'une ou l'autre Partie contractante autres que les transporteurs aériens désignés.
4. 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 des transporteurs aériens et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par notification écrite adressée par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante un ou plusieurs transporteurs aériens aux fins d'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées et de remplacer un transporteur aérien précédemment désigné par un autre transporteur aérien. Le nombre de transporteurs aériens désignés sera fixé par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
2. Dès réception d'une telle désignation et sur demande émanant du transporteur aérien désigné, sous la forme et selon les modalités prescrites, l'autre Partie contractante accorde les autorisations et agréments d'exploitation appropriés, avec un délai de procédure minimum, conformément aux paragraphes 3 et 4 du présent article.
3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent demander à tout transporteur aérien désigné par l'autre Partie contractante de leur démontrer qu'il est à même de satisfaire aux conditions prescrites, au titre de la législation normalement et raisonnablement applicable, en matière d'exploitation de services aériens internationaux, par ces autorités conformément aux dispositions de la Convention.
4. L'octroi des autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article est soumis à la condition :
 - a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République française :
 - i) que ce transporteur soit établi sur le territoire de la République française en vertu des traités de l'UE et possède une licence d'exploitation en cours de validité conforme au droit de l'Union européenne ; et
 - ii) qu'un contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et maintenu par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation ; et
 - iii) que le transporteur soit 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'Ouzbékistan :
 - i) que le transporteur soit établi sur le territoire de la République d'Ouzbékistan et détienne une licence d'exploitation valable délivrée par les autorités aéronautiques de la République d'Ouzbékistan ; et
 - ii) qu'un contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et maintenu par la République d'Ouzbékistan ; et
 - iii) que ce transporteur soit la propriété directe ou majoritaire de la République d'Ouzbékistan et/ou de ressortissants de la République d'Ouzbékistan et soit soumis à un contrôle effectif de cet Etat et/ou de ses ressortissants ;

5. 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
6. que les normes énoncées aux articles 9 et 10 soient requises et appliquées ;
7. Lorsqu'un transporteur aérien a été ainsi désigné et autorisé, il peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, conformément aux dispositions fixées dans le présent accord.

Article 4

Révocation ou suspension d'une autorisation d'exploitation

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

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

- i) lorsque le transporteur n'est pas établi sur le territoire de la République française en vertu des traités de l'Union européenne ou ne possède de licence d'exploitation valable conforme au droit de l'Union européenne ; ou
- ii) lorsque le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ou maintenu par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou que l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
- iii) (*sic*) lorsque le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces Etats, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de ces Etats et/ou des ressortissants de ces Etats ; ou
- iv) (*sic*) lorsque le transporteur aérien bénéficie déjà d'une autorisation d'exploitation en vertu d'un accord bilatéral entre la République d'Ouzbékistan et un autre Etat membre de l'Union européenne et la République d'Ouzbékistan démontre qu'en exerçant les droits de trafic découlant du présent accord sur une liaison qui comprend un point situé dans cet autre Etat membre de l'Union européenne, le transporteur aérien contournerait les restrictions en matière de droits de trafic imposées par cet autre accord ; ou
- v) lorsque le transporteur aérien détient un certificat de transporteur aérien octroyé par un Etat membre de l'Union Européenne et qu'il n'existe pas d'accord bilatéral concernant des services aériens entre la République d'Ouzbékistan et cet Etat membre de l'Union européenne, et que des droits de trafic vers cet Etat membre de l'Union européenne ont été refusés au transporteur aérien désigné de la République d'Ouzbékistan.

Lorsque la République d'Ouzbékistan fait valoir ses droits conformément au présent paragraphe, elle n'opère pas de discrimination fondée sur la nationalité entre les transporteurs aériens de l'Union européenne.

c) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République d'Ouzbékistan :

- i) lorsque le transporteur n'est pas établi sur le territoire de la République d'Ouzbékistan ou ne possède pas de licence d'exploitation en cours de validité délivrée par les autorités aéronautiques de la République d'Ouzbékistan ; ou
- ii) lorsqu'un contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ni maintenu par la République d'Ouzbékistan ; et
- iii) lorsque le transporteur aérien n'est pas la propriété directe ou majoritaire de la République d'Ouzbékistan et/ou de ressortissants de la République d'Ouzbékistan, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de cet Etat et/ou de ses ressortissants ;

d) si le transporteur ne se conforme pas à la législation de la Partie contractante qui accorde ces droits ;

e) dans tous les cas où ce transporteur aérien n'exploite pas les services agréés conformément aux conditions établies dans le présent accord ;

f) si l'autre Partie contractante ne se conforme pas aux normes de sûreté et de sécurité aux termes des articles 9 et 10 du présent accord.

2. Sans préjudice des dispositions des articles 9 et 10 et à moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soit immédiatement nécessaire pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements des Etats des Parties contractantes, ce droit n'est exercé qu'après des

consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations se tiennent dans les trente (30) jours suivant la date de leur demande par l'une des Parties contractantes, sauf accord contraire entre les deux Parties contractantes.

Article 5

Principes régissant l'exploitation des services agréés

1. Chaque Partie contractante fait en sorte que les transporteurs aériens désignés des deux Parties contractantes disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services agréés régis par le présent accord. Chaque Partie contractante s'assure que son ou ses transporteur(s) aérien(s) désigné(s) fonctionne(nt) dans des conditions qui permettent de respecter ce principe et prend des mesures pour en assurer le respect en tant que de besoin.
2. Les services agréés offerts par les transporteurs aériens désignés des Parties contractantes sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs doivent être en rapport étroit avec la demande de transport de la clientèle et doivent avoir pour objectif primordial d'offrir, avec un coefficient de remplissage raisonnable compatible avec les tarifs conformes aux dispositions de l'article 14 du présent accord, une capacité appropriée pour faire face aux besoins courants et raisonnablement attendus de transport de passagers, de fret et de courrier, afin de favoriser le développement harmonieux des services aériens entre les territoires des Parties contractantes.

Article 6

Concurrence loyale

1. Les Parties contractantes reconnaissent que leur objectif commun est de disposer d'un environnement de concurrence loyale et de possibilités équitables et égales pour permettre aux transporteurs aériens des deux Parties contractantes de se concurrencer dans l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées. En conséquence, les Parties contractantes prennent toutes les mesures adéquates pour assurer le plein respect de cet objectif.
2. Les Parties contractantes affirment qu'une concurrence libre, loyale et sans distorsion est importante pour promouvoir les objectifs du présent accord et notent que l'existence d'un droit de la concurrence complet et d'une autorité indépendante de la concurrence, ainsi que l'application saine et efficace de leur droit national de la concurrence est important pour la fourniture efficace de services de transport aérien. Le droit de la concurrence de chaque Partie contractante qui traite des questions couvertes par le présent article, tel qu'amendé périodiquement, s'applique aux activités des transporteurs aériens sur le territoire de chacune des Parties contractantes. Les Parties contractantes partagent l'objectif de compatibilité et de convergence du droit de la concurrence et de son application effective. Elles coopèrent en tant que de besoin et lorsque cela est justifié à l'application effective du droit de la concurrence, notamment en autorisant leur(s) transporteur(s) aérien(s) ou d'autres ressortissants, à communiquer, conformément à leurs règles et jurisprudence respectives, les informations pertinentes se rapportant à une action relevant du droit de la concurrence intentée par les autorités de la concurrence de l'autre Partie.
3. Aucune disposition du présent accord ne peut affecter ou limiter l'autorité et les pouvoirs des instances compétentes en matière de concurrence, et des tribunaux de l'une ou l'autre des Parties contractantes (et de la Commission européenne) ni y porter atteinte, et toutes les questions relatives à l'application de la législation sur la concurrence continuent de relever de la compétence exclusive de ces autorités et tribunaux. Toute mesure d'une Partie contractante au titre du présent article sera donc entreprise sans préjudice de toute mesure éventuelle prise par ces autorités et ces tribunaux.
4. Toute mesure prise en vertu du présent article relève de la responsabilité exclusive des Parties contractantes et vise exclusivement l'autre Partie contractante et/ou le(s) transporteur(s) aérien(s) de l'autre Partie contractante fournissant des services de transport aérien à destination/à partir des Parties contractantes. Une telle mesure ne peut faire l'objet d'une procédure de règlement des différends au titre de l'article 19 du présent accord.

Concurrence déloyale

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

Subventions et aides publiques

6. Aucune Partie contractante n'accorde ni n'autorise de subventions ni d'aides publiques à ses transporteurs aériens si celles-ci sont susceptibles de fausser, de façon injustifiée, la concurrence loyale et équitable en matière de prestation de services de transports aériens pour les transporteurs de l'autre Partie contractante. Ces subventions ou aides peuvent inclure notamment les subventions croisées, la compensation de pertes d'exploitation, l'apport de capitaux, des aides non remboursables, des cautionnements, des prêts ou assurances assortis de conditions préférentielles, la protection contre la faillite, la renonciation au recouvrement de montants dus, la renonciation à la rémunération normale des ressources publiques engagées, des allègements ou exonérations fiscaux, la compensation des charges financières imposées par les autorités publiques et

l'accès, sur une base discriminatoire ou non commerciale, aux installations et services de navigation aérienne ou aéroportuaires, aux carburants, à la manutention au sol, à la sécurité, aux systèmes informatiques de réservation, à l'allocation de créneaux horaires ou aux autres installations et services connexes nécessaires à l'exploitation de services aériens.

7. Lorsqu'une Partie contractante accorde des subventions ou des aides publiques au sens du paragraphe 6 ci-dessus à un transporteur aérien, elle doit garantir la transparence de ces mesures par les moyens appropriés, qui peuvent inclure d'exiger du transport aérien qu'il précise clairement et séparément cette subvention ou cette aide dans les comptes.
8. Chaque Partie contractante, à la demande de l'autre Partie contractante, fournit à cette dernière, dans des délais raisonnables, des rapports financiers concernant les entités relevant de la juridiction de la première Partie contractante et toute autre information pouvant raisonnablement être demandée par l'autre Partie contractante pour assurer le respect des dispositions du présent article. Cela peut inclure des informations détaillées concernant les subventions et aides au sens du paragraphe 6 ci-dessus. La fourniture de telles informations peut faire l'objet d'un traitement confidentiel de la part de la Partie contractante qui demande accès à l'information.
9. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité compétente chargée de la concurrence et/ou le tribunal chargé de l'exécution des règles visées aux paragraphes 5 et 6 :
 - a) si l'une des Parties contractantes estime qu'un transporteur aérien est victime de discrimination ou de pratiques déloyales au sens des paragraphes 5 et 6 ci-dessus et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre Partie contractante. Après avoir informé l'autre Partie contractante, une Partie contractante peut également s'adresser aux pouvoirs publics compétents sur le territoire de l'autre Partie, notamment les entités publiques de niveaux national, régional ou local, pour discuter de questions relatives à cet article. En outre, l'une des Parties contractantes peut demander des consultations sur cette question avec l'autre Partie contractante afin de résoudre le problème. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Dans l'intervalle, les Parties contractantes échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des Parties contractantes.
 - b) si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre la question par le biais de consultations dans un délai de trente jours (30) à compter du début des consultations ou si les consultations ne commencent pas dans un délai de trente jours (30) à compter de la réception de la demande concernant une violation alléguée des paragraphes 5 et 6 ci-dessus, la Partie contractante qui a demandé les consultations a le droit de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent accord au(x) transporteur(s) aérien(s) de l'autre Partie contractante en refusant, retirant, révoquant ou suspendant l'autorisation d'exploitation, ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires, ou d'imposer des droits ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise en vertu du présent paragraphe doit être appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire par son champ et sa durée.

Antitrust

10. Chaque Partie contractante applique efficacement la législation antitrust conformément au paragraphe 2 et interdit au(x) transporteur(s) aérien(s) :

- a) en liaison avec tout/tous autre(s) transporteur(s) aérien(s), de conclure des accords, prendre des décisions ou se livrer à des pratiques concertées susceptibles d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance de cette Partie contractante, et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence. Cette interdiction peut être déclarée inapplicable lorsque ces accords, décisions ou pratiques contribuent à améliorer la production ou la distribution des services ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux consommateurs une partie équitable du profit qui en résulte, et sans : a) imposer aux transporteurs aériens intéressés des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ces objectifs ; b) donner à ces transporteurs aériens la possibilité, pour une partie substantielle des services en cause, d'éliminer la concurrence, et
 - b) abuser d'une position dominante susceptible d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance de cette Partie contractante.
11. Chacune des Parties contractantes confie exclusivement l'application de la législation antitrust visée au paragraphe 10 ci-dessus à son autorité indépendante compétente en matière de concurrence et/ou à son tribunal.

12. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité compétente chargée de la concurrence et/ou le tribunal chargé de l'exécution des règles visées au paragraphe 10, si l'une des Parties contractantes estime qu'un transporteur aérien est victime d'une violation alléguée du paragraphe 10 ci-dessus et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre Partie contractante. Après avoir informé l'autre Partie contractante, une Partie contractante peut également s'adresser aux pouvoirs publics compétents sur le territoire de l'autre Partie, notamment les entités publiques de niveaux national, régional ou local, pour discuter de questions liées à cet article. En outre, l'une des Parties contractantes peut demander des consultations sur ce sujet avec l'autre Partie contractante afin de résoudre le problème. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Dans l'intervalle, les Parties contractantes échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des Parties contractantes.

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

Article 7

Application des lois et règlements

1. La législation de chacune des Parties contractantes relative à l'entrée sur son territoire 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 son territoire, s'applique aux aéronefs des transporteurs désignés de l'autre Partie contractante.
2. La législation régissant l'entrée, les mouvements, le séjour et la sortie, sur le territoire national de chacune des Parties contractantes, des passagers, des équipages, des bagages, du courrier et du fret, ainsi que les règlements relatifs aux exigences en matière d'entrée dans le pays et de sortie de celui-ci, à l'immigration, aux règles douanières et sanitaires, s'appliquent, sur ce territoire, à l'exploitation des transporteurs aériens désignés de l'autre 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

Reconnaissance des certificats et licences

1. La validité des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitude et des 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 dans l'annexe au présent accord, sous réserve que les conditions d'obtention ou de validation desdits certificats, brevets ou licences soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être établies 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 ou d'atterrissage sur celui-ci, 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 maintient 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 des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et l'autre Partie contractante adopte les mesures correctives qui s'imposent. Si l'autre Partie contractante n'adopte pas les mesures appropriées dans les quinze (15) jours ou dans un délai plus long éventuellement arrêté d'un commun accord, il y a lieu d'appliquer l'article 4 du présent accord.

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

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

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

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

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

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

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

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

8. Si la République française a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et maintenu par un autre Etat membre de l'Union européenne, les droits de l'autre Partie contractante au titre du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'application ou au maintien de normes de sécurité par cet autre 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 fait partie intégrante du présent accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent, notamment, conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouvert à la signature à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991 et d'autres accords multilatéraux en la matière entrés en vigueur pour 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 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 immatriculés sur leur territoire, que les exploitants d'aéronefs dont le siège principal d'exploitation ou le siège est situé sur le territoire des Parties contractantes ou, dans le cas de la République française, que les exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu des traités UE et possèdent une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation de l'Union européenne, ainsi que les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.
4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer, pour l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que pour la sortie de celui-ci, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation visées au paragraphe ci-dessus requises par l'autre Partie. Au départ du territoire de la République française ou pendant le séjour sur celui-ci, les exploitants d'aéronefs sont tenus de respecter les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation conformément à la législation en vigueur dans ce pays. Au départ du territoire de la République française ou pendant le séjour sur celui-ci, les exploitants d'aéronefs sont tenus de respecter les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation conformément à la législation de l'Union européenne et aux règlements français en vigueur en la matière. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales de sécurité raisonnables afin de faire face à une menace particulière.
5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité d'aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, 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.
7. 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 pour retirer, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation ou les agréments techniques des transporteurs aériens des deux Parties contractantes.
8. Lorsque cela est justifié par une menace immédiate et extraordinaire, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration de ces quinze (15) jours.
9. Toute mesure prise conformément au paragraphe 7 ci-dessus est suspendue dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent article.

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 ou des transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et des installations de sécurité, de sûreté, de navigation aérienne et autres qui relèvent de leur autorité doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires et faire l'objet d'une répartition équitable entre les catégories d'utilisateurs. 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 notifie(nt) au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante tout projet de modification significative de ces redevances ; cette notification doit intervenir dans un délai raisonnable précédant l'entrée en vigueur de ladite modification. En cas d'augmentation des redevances, chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les transporteurs aériens qui utilisent les services et installations.

Article 12

Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs exploités sur des services agréés par les transporteurs aériens désignés de l'une ou l'autre Partie contractante, leur équipement normal (l'équipement nécessaire devant être utilisé durant l'exploitation de l'aéronef), carburants et lubrifiants, et provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs) se trouvant à bord desdits aéronefs sont exemptés, sur une base de réciprocité et conformément à la législation applicable en la matière, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété ou le capital, de tout droit de douane, de toute taxe ou redevance spéciale ou de droits analogues et de toute taxe ou redevance imposés sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord de l'aéronef dans l'attente de leur réexportation.

2. Sont également exemptés de ces droits et taxes, à l'exception des paiements correspondant à une prestation de service :

- a) les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante, et destinées à être utilisées à bord de l'aéronef exploité sur les services agréés par les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante ;
 - b) les pièces détachées, introduites sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation d'un aéronef exploité sur les services agréés par les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante ;
 - c) les carburants et lubrifiants destinés à avitailler des aéronefs exploités sur des services aériens internationaux par les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, même s'ils sont destinés à être consommés pendant la partie du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués ;
 - d) les billets imprimés, les lettres de transport aérien, tout imprimé portant l'insigne de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par les transporteurs aériens désignés.
3. L'équipement aéroporté normal, ainsi que les matériels et fournitures conservés à bord de l'aéronef 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 utilisés de quelque autre manière conformément à la réglementation douanière nationale des Parties contractantes.

4. Les exemptions prévues au présent article s'appliquent également lorsque les transporteurs aériens désignés de l'une ou l'autre Partie contractante ont conclu avec d'autres transporteurs aériens des arrangements de prêt ou de transfert, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des équipements normaux et des autres articles visés au présent article, sous réserve que les autres transporteurs aériens bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.
5. Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante ainsi que leurs bagages sont soumis aux contrôles prévus par la législation douanière nationale des Parties contractantes. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes.
6. Les exonérations prévues au présent article sont accordées conformément aux modalités prévues par la législation douanière nationale des Parties contractantes.
7. En application de la législation de l'Union européenne, aucune disposition du présent accord n'empêche la République française d'imposer, de manière non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien désigné de la République d'Ouzbékistan 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.
8. Aucune disposition du présent accord n'empêche la République d'Ouzbékistan 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 française qui exploite une liaison entre un point situé sur le territoire de la République d'Ouzbékistan et un autre point situé sur le territoire de la République d'Ouzbékistan.

Article 13

Capacité

1. Les transporteurs aériens désignés des Parties contractantes ont la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services agréés sur les routes spécifiées dans le présent accord.
2. Les fréquences, capacités et droits de trafic exploitables par le transporteur aérien désigné de chacune des Parties contractantes font l'objet de discussions entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
3. Les transporteurs aériens désignés par une Partie contractante soumettent leurs programmes pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au plus tard trente (30) jours avant le début de l'exploitation. Pour l'approbation des programmes, les transporteurs aériens indiquent en particulier les horaires, la fréquence des services, les types d'aéronefs, la configuration et le nombre de sièges mis à la disposition du public.
4. Toute modification apportée ultérieurement à un programme approuvé est également soumise pour approbation.
5. Si l'une des Parties contractantes estime que les services assurés par un ou plusieurs transporteurs aériens de l'autre Partie contractante ne sont pas conformes aux exigences et aux principes énoncés au présent article, elle peut demander la tenue de consultations conformément à l'article 18 du présent accord afin d'examiner les services en question et d'établir d'un commun accord les mesures qui peuvent être jugées nécessaires.

Article 14

Tarifs

1. Les tarifs appliqués par les transporteurs aériens désignés de chaque Partie contractante pour le transport international dans le cadre des services assurés en vertu du présent accord sont fixés librement à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, notamment les coûts d'exploitation, les caractéristiques du service, l'intérêt des usagers, un profit raisonnable et d'autres considérations liées au marché.

2. Sans préjudice de la législation applicable en matière de concurrence et de protection des consommateurs en vigueur dans chaque Partie contractante, les Parties contractantes ne peuvent prendre aucune mesure unilatérale visant à empêcher l'adoption ou le maintien du tarif effectif qu'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante a l'intention d'appliquer ou applique pour le transport aérien international dans le cadre des services assurés en application du présent accord. L'intervention des Parties contractantes se limite à :

- a) l'interdiction de tarifs ou de pratiques discriminatoires déraisonnables ;
 - b) la protection du consommateur contre des tarifs déraisonnablement élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante ;
 - c) la protection des transporteurs aériens contre des tarifs artificiellement bas en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes ;
 - d) la protection des transporteurs aériens contre des prix artificiellement bas, si l'intention d'éliminer la concurrence est avérée.
3. Si les autorités aéronautiques estiment qu'un tarif relève des catégories visées au paragraphe 2a, 2b, 2c et 2d du présent article, elles adressent un avis motivé de désaccord aux autorités aéronautiques de l'autre Partie

contractante ainsi qu'au transporteur aérien concerné aussi tôt que possible et elles peuvent demander des consultations selon les modalités prévues au paragraphe 4 du présent article.

4. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante des consultations sur tout tarif appliqué par un transporteur aérien de l'autre Partie contractante pour le transport international à destination ou au départ du territoire de la première Partie contractante, notamment sur les tarifs pour lesquels un avis de désaccord a été adressé. Ces consultations se tiennent au plus tard trente (30) jours après réception de la demande. Les Parties contractantes coopèrent afin de fournir les informations nécessaires à un règlement rationnel de la question. Si un accord est conclu en ce qui concerne un tarif pour lequel un avis de désaccord a été adressé, les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes déploient tous leurs efforts pour que cet accord entre en vigueur. En l'absence d'un tel commun accord, le tarif entre en vigueur ou est maintenu.

Article 15

Activités commerciales

1. Les transporteurs aériens de chaque Partie contractante sont autorisés, sur la base de la réciprocité, à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante les bureaux et les représentants, ainsi que le personnel commercial, d'exploitation et technique nécessaire pour exploiter les services agréés.
2. Au choix du transporteur aérien désigné de chaque Partie contractante, les besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par son propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou transporteur aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisé à assurer de tels services sur ce territoire.
3. Chaque Partie contractante accorde au personnel nécessaire du ou des transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, l'autorisation d'accéder, sur son territoire, à l'aéroport et aux zones en rapport avec l'exploitation des aéronefs, les équipages, les passagers et le fret d'un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante.
4. Lorsque des circonstances spéciales exigent l'entrée ou le séjour de membres du personnel en urgence et sur une base temporaire, les permis, visas et documents requis en vertu de la législation de chaque Partie contractante sont délivrés promptement, de manière à ne pas retarder l'entrée desdits personnels sur le territoire de l'Etat en question.
5. Sous réserve des lois et règlements 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. Si les lois et règlements applicables à la fourniture de services au sol sur le territoire de l'une des Parties contractantes entravent ou limitent la faculté des transporteurs aériens désignés de sous-traiter ces services ou de les assurer eux-mêmes, chaque transporteur aérien désigné est traité de façon non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux services de manutention au sol assurés par ses soins ou par d'autres prestataires.
6. Sous réserve de réciprocité et sur une base non discriminatoire par rapport à tout autre transporteur aérien assurant des liaisons internationales, les transporteurs aériens désignés par les Parties contractantes ont toute latitude de vendre des services de transport aérien sur le territoire des deux Parties contractantes soit directement, soit par l'entremise d'un agent et dans toute devise conformément à la législation en vigueur de chacune des Parties contractantes.
7. Les transporteurs aériens de chaque Partie contractante sont libres de transférer du territoire de vente vers leur territoire national l'excédent de leurs recettes sur leurs dépenses réalisées sur le territoire de vente. Les montants nets ainsi transférés comprennent les recettes de la vente, réalisées directement ou par l'intermédiaire d'agents, de services de transport aérien et de services accessoires ou supplémentaires ainsi que l'intérêt commercial normal servi sur lesdites recettes pendant qu'elles sont en dépôt en attente de transfert.
8. Les virements en question s'effectuent sans préjudice des obligations fiscales en vigueur sur le territoire de chacune des Parties contractantes.
9. Les transporteurs aériens désignés par les Parties contractantes sont autorisés à effectuer lesdits transferts aux échéances prévues, en devises étrangères au taux de change en vigueur à la date de la demande.
10. Les transporteurs aériens désignés de chaque Partie contractante sont autorisés à faire appel, dans le cadre des services aériens internationaux, à tout transfert de surface à destination ou au départ de tous points situés sur le territoire des Parties contractantes ou de pays tiers. Les transporteurs aériens peuvent choisir d'assurer leurs propres transports de surface ou de les assurer par le biais d'accords avec d'autres transporteurs de surface, notamment des accords de partage de codes. Lesdits services intermodaux peuvent être proposés comme services au long cours, et à un prix unique pour les transports aériens et de surface combinés, à condition que les passagers et les armateurs soient informés quant aux prestataires des services de transport en question.

Article 16

Accords de coopération commerciale

1. Tout transporteur aérien d'une Partie contractante peut, dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre de services agréés sur les routes spécifiées ou sur tout tronçon des routes, conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de code, avec des transporteurs aériens d'une Partie contractante ou avec des transporteurs aériens de pays tiers disposant des autorisations adéquates. Dans le cas de transporteurs aériens de pays tiers, le pays tiers concerné autorise ou permet des accords analogues entre les transporteurs aériens de l'autre Partie contractante et les autres transporteurs sur des services à destination ou en provenance dudit pays tiers ou transitant par celui-ci.
2. Si un transporteur aérien désigné exploite des services dans le cadre d'accords de partage de codes en tant que transporteur de fait, la capacité exploitée est décomptée de l'enveloppe de capacité de la Partie qui a désigné ledit transporteur aérien.
3. La capacité proposée par un transporteur aérien désigné agissant comme transporteur aérien contractuel sur les services exploités par d'autres transporteurs aériens n'est pas décomptée de l'enveloppe de capacité de la Partie contractante qui a désigné ce transporteur.
4. Un transporteur aérien contractuel ne peut exercer de droits de trafic de cinquième liberté sur des services assurés dans le cadre d'accords de partage de codes.
5. Les transporteurs aériens désignés de l'une des Parties contractantes peuvent transférer du trafic entre aéronefs aux fins du partage de codes, sans restriction quant au nombre, à la taille et au type d'aéronef, à condition que le service soit assuré en tant que liaison directe.
6. Les services de partage de codes doivent répondre aux exigences réglementaires normalement appliquées à de telles opérations par les Parties, notamment en ce qui concerne la protection et l'information des passagers, la sûreté, la responsabilité et toute autre condition généralement appliquée aux autres transporteurs aériens exploitant des aéronefs en transport international.
7. Les transporteurs aériens de chacune des Parties contractantes doivent soumettre les programmes et horaires des services concernés pour examen et, le cas échéant, approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante trente (30) jours au moins avant la date prévue pour le début de l'exploitation.

Article 17

Statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante doivent communiquer aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur demande, les informations et statistiques relatives au trafic assuré par les transporteurs aériens désignés de l'une des Parties contractantes sur les services agréés à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, telles qu'elles ont été élaborées et présentées par les transporteurs aériens désignés à leurs autorités aéronautiques nationales. Toutes statistiques additionnelles relatives au trafic, que les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante doivent, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, faire l'objet de discussions entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 18

Consultations et modifications

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre, dans un esprit d'étroite coopération, afin de veiller à l'application satisfaisante 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. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier l'une quelconque des dispositions du présent accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et peuvent se tenir verbalement ou par correspondance et doivent commencer dans les soixante (60) jours qui suivent la demande. Toute modification ainsi convenue entre en vigueur conformément aux dispositions de l'article 23.
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.
4. L'annexe au présent accord peut être modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes, confirmé par un échange de notes diplomatiques. Les consultations à cet effet peuvent se tenir verbalement ou par correspondance et doivent commencer dans les soixante (60) jours qui suivent la demande.

Article 19

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 18 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 dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, elles peuvent à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, le soumettre pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, dont un désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième désigné par les deux premiers. 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 du deuxième arbitre. Ce troisième arbitre doit être ressortissant d'un Etat tiers ; il assure la présidence du tribunal et détermine le lieu de l'arbitrage. Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre 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. Dans ce cas, le troisième arbitre est ressortissant d'un Etat tiers et assure la présidence du tribunal.
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 20

Enregistrement auprès de L'OACI

Le présent accord, y compris ses amendements, doit être enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21

Conventions multilatérales

Au cas où les deux Parties contractantes concluraient une convention ou un accord multilatéral concernant des questions régies par le présent accord après l'entrée en vigueur de ce dernier, lesdites Parties contractantes tiennent des consultations conformément à l'article 18 du présent accord afin de déterminer s'il est opportun de réviser l'accord afin de le rendre conforme aux dispositions de cette convention ou de cet accord multilatéral.

Article 22

Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre Partie contractante 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 quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en a accusé réception.

Article 23

Entrée en vigueur

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 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 Tachkent, le 20 juillet 2016, en deux exemplaires originaux, en langues française, ouzbèque et anglaise, tous les textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République française :
 MATTHIAS FEKL
Secrétaire d'Etat
chargé du Commerce extérieur,
de la Promotion du tourisme
et des Français de l'étranger

Pour le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan :
 ELYOR GANIEV
Ministre
des Relations économiques extérieures,
des Investissements et du Commerce

ANNEXE

À L'ACCORD ENTRE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LA RÉPUBLIQUE D'OUZBÉKISTAN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Tableau des routes

Article 1^{er}

Les transporteurs aériens désignés par les Autorités aéronautiques de la République française sont autorisés à exploiter des services agréés sur les routes spécifiées :

POINTS EN RÉPUBLIQUE FRANÇAISE	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS EN RÉPUBLIQUE D'OUZBÉKISTAN	POINTS AU-DELÀ
Tout/tous point(s)	Tout/tous point(s)	Tachkent et deux points à convenir	Tout/tous point(s)

Article 2

Les transporteurs aériens désignés par les Autorités aéronautiques de la République d'Ouzbékistan sont autorisés à exploiter des services agréés sur les routes spécifiées :

POINTS EN RÉPUBLIQUE D'OUZBÉKISTAN	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS EN RÉPUBLIQUE FRANÇAISE	POINTS AU-DELÀ
Tout/tous point(s)	Tout/tous point(s)	Paris et deux points à convenir	Tout/tous point(s)

Notes :

1. Les transporteurs aériens désignés peuvent modifier l'ordre des points ou omettre un ou plusieurs points sur les routes mentionnées aux articles 1^{er} et 2 de la présente annexe, sur tout ou partie des services, à condition que le point de départ sur la route soit situé sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné ces transporteurs aériens.

2. Les transporteurs aériens désignés de chacune des Parties contractantes peuvent, à leur gré, desservir des points de co-terminalisation sur les routes spécifiées aux articles 1^{er} et 2 sur le territoire de l'autre Partie contractante.

3. Les points situés sur le territoire de la France et les points situés sur le territoire de l'Ouzbékistan indiqués aux articles 1^{er} et 2 ainsi que les points intermédiaires et au-delà établis sur les deux routes à exploiter sans droits de trafic de cinquième liberté sont choisis librement par les transporteurs aériens désignés de chaque Partie contractante et convenus par les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante (30) jours avant le début des services. Les points sélectionnés initialement peuvent également être remplacés.

4. L'exercice de droits de trafic de cinquième liberté entre des points intermédiaires ou des points au-delà et le territoire de l'autre Partie contractante est subordonné à un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

5. Les points au-delà et les points intermédiaires sur les routes susmentionnées à exploiter avec des droits de trafic de cinquième liberté par les transporteurs aériens désignés seront spécifiés ultérieurement par accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

6. Les deux points supplémentaires des territoires des deux Parties contractantes mentionnés dans l'annexe des routes seront convenus ultérieurement entre les autorités aéronautiques.