



LOI n° 2012-018

autorisant la ratification de l'Accord aérien entre la République de Madagascar et la République de Turquie signé le 31 mai 2012

EXPOSE DE MOTIFS

L'industrie de l'aviation civile internationale à Madagascar a parmi ses fonctions de servir d'abord et surtout aux politiques touristiques et d'exportation – génératrice de devises et également d'intégrer Madagascar dans les échanges régionaux et mondiaux (déplacement d'affaires et transport de fret).

Madagascar doit ainsi disposer d'un vaste portefeuille en droits aériens afin de mettre à la disposition des transporteurs aériens, un large choix de marchés devant répondre à leurs propres besoins et à ceux du pays. La détention d'un portefeuille riche en droits aériens valorise également le pays car :

- elle constitue une marque de confiance des pays étrangers envers le pays ;
- elle offre des opportunités de développement pour les transporteurs aériens.

Dans cette optique, un Accord de services aériens a été signé le 31 mai 2012 entre Madagascar et la Turquie lequel constitue un atout géostratégique pour le développement du tourisme international à Madagascar et des échanges commerciaux de par sa position, à cheval sur l'Europe et l'Asie et au carrefour de l'Asie et du Moyen Orient.

Une des dispositions originales dans l'Accord est la possibilité pour les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie de conclure des accords de coopération commerciale notamment des accords de bloc-sièges, et partage de code ou de location, non seulement entre elles, mais avec des compagnies des pays tiers.

L'exploitation des droits de trafic est ouverte pour chaque Partie à une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui ont toute latitude pour fixer les tarifs, la capacité et les fréquences de leurs vols en se basant sur une enveloppe globale préalablement déterminée par les Autorités aéronautiques des deux Parties.

De plus, l'Accord prévoit entre autres :

- le critère de désignation du transporteur aérien basé sur les réglementations nationales ;
- l'instauration d'un niveau élevé de sécurité et de sûreté ;
- des possibilités d'auto assistance et de contrat à bail d'avion ;
- des dispositions pour éviter la double imposition des revenus ;
- l'application du taux à la date effective du transfert des excédents de recettes ;
- l'opportunité juste et égale d'exploitation de services aériens agréés ;
- des possibilités de coopération entre transporteurs aériens des deux Parties ou avec des transporteurs des pays tiers ;
- l'exploitation de droits de 5^e liberté subordonnée à l'accord des Autorités aéronautiques ;
- la fixation à un point de destination : Istanbul pour les transporteurs aériens de Madagascar et Antananarivo pour ceux de la Turquie.

Toutefois, l'Accord prévoit des clauses de sauvegarde :

- pas de cabotage sur le territoire de l'autre Partie Contractante ; et
- intervention des Parties pour protéger les consommateurs ou les transporteurs aériens contre les pratiques et prix déraisonnablement discriminatoires et pour les abus de position dominante.

Après ratification, l'Accord entrera en vigueur.

Tel est, l'objet de la présente loi.



LOI n° 2012-018

autorisant la ratification de l'Accord aérien entre la République de Madagascar et la République de Turquie signé le 31 mai 2012

Le Congrès de la Transition et le Conseil Supérieur de la Transition ont adopté en leurs séances respectives en date du 25 octobre 2012 et du 15 novembre 2012, la loi dont la teneur suit :

Article premier : - Est autorisée la ratification de l'Accord aérien entre la République de Madagascar et la République de Turquie signé le 31 mai 2012.

Article 2 : La présente loi sera publiée au Journal Officiel de la République. Elle sera exécutée comme loi de l'Etat.

Antananarivo, le 15 novembre 2012

LE PRESIDENT DU CONSEIL SUPERIEUR DE LA TRANSITION,

LE PRESIDENT DU CONGRES DE LA TRANSITION, p.i

RASOLOSOA Dolin

RAZAFIANDRIAMBELO Njato Harinony

**Accord relatif
aux services aériens entre le Gouvernement de la République de Madagascar
et le Gouvernement de la République de Turquie (nouvelle version de traduction)**

Le Gouvernement de la République de Madagascar et le Gouvernement de la République de Turquie dénommés ci-après « les Parties Contractantes ».

Etant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, tous deux ouverts à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireux de favoriser le développement des possibilités des services aériens internationaux,

Reconnaissant que l'efficacité et la compétitivité des services aériens internationaux renforcent la croissance économique, le commerce, le tourisme, l'investissement et le bien être des consommateurs,

Désireux d'assurer le plus haut degré de sécurité et de sûreté dans les services aériens internationaux et de réaffirmer leur profonde préoccupation au sujet des actes ou de menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs qui mettent en danger la sécurité des personnes ou des biens, nuisent au bon fonctionnement des services aériens et affectent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile, et

Désireux de conclure un Accord afin d'établir et d'exploiter des services aériens entre et au-delà de leurs territoires respectifs.

Sont convenus de ce qui suit :

**Article 1
Définitions**

1. Aux fins du présent Accord sauf si le contexte en dispose autrement :

- a) « Autorités aéronautiques » signifie, dans le cas de la République de Turquie, le Ministère des Transports et des Communications et dans le cas de la République de Madagascar, le Ministère chargé de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions actuellement attribuées auxdites autorités ;
- b) « Accord » signifie le présent accord, ses Annexes et tous amendements y afférents ;
- c) « Services agréés » signifie les services aériens internationaux qui peuvent être exploités conformément aux dispositions du présent Accord sur les routes spécifiées ;
- d) « Annexe » désigne l'annexe au présent Accord ou tous amendements y afférents conformément aux dispositions de l'Article 21 (Consultations et Amendement) du présent Accord. L'Annexe fait partie intégrante du présent Accord et toute référence à l'Accord doit inclure l'Annexe sauf dispositions contraires expressément convenues ;
- e) « Services aériens », « service aérien international », « transporteur aérien » et « escale non commerciale » ont la signification spécifiée dans l'Article 96 de la Convention ;
- f) « Capacité » désigne :
 - en ce qui concerne un aéronef, la charge utile de l'aéronef disponible sur la route ou un tronçon de route
 - en ce qui concerne un service aérien spécifié, la capacité de l'aéronef utilisé sur un tel service multipliée par la fréquence des vols effectués par cet aéronef pendant une période donnée sur une route ou un tronçon de route ;
- g) « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend toute Annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement des Annexes de la

Convention en vertu de ses Articles 90 et 94 dans la mesure où ces Annexes et amendement ont pris effet ou ont été ratifiés par les deux Parties Contractantes ;

- h) « Transporteur(s) aérien(s) désigné(s) » désigne tout ou tous transporteurs aériens qui ont été désignés et autorisés conformément à l'Article 3 (Désignation et Autorisation) du présent Accord ;
- i) « Assistance en escale » désigne et comprend, sans s'y limiter, l'assistance aux passagers, au fret et aux bagages et les services et/ou provisions de restauration ;
- j) « OACI » signifie l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;
- k) « Transport aérien international » désigne le transport aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de plus d'un Etat ;
- l) « Transporteur aérien commercial » désigne un transporteur aérien qui assure le transport aérien sur un aéronef exploité par un autre transporteur aérien par le biais de partage de codes ;
- m) « Tableau » désigne le tableau de routes pour exploiter les services de transport aérien annexé au présent Accord et toutes modifications y afférentes convenues conformément aux dispositions de l'Article 21 du présent Accord ;
- n) « Routes spécifiées » désigne les routes établies ou à établir dans l'Annexe au présent Accord ;
- o) « Pièces de rechange » désigne des articles de réparation ou de remplacement destinés à être incorporés dans un avion, y compris les moteurs ;
- p) « Tarif » désigne tout tarif, taux ou frais, les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et/ou de fret à l'exception du courrier dans le transport aérien y compris tout autre mode de transport s'y rattachant, facturés par les transporteurs aériens, y compris leurs agents et les conditions régissant la disponibilité desdits tarifs, taux ou frais ;
- q) Le terme « Territoire » a le sens spécifié dans l'Article 2 de la Convention ;
- r) « Trafic » désigne des passagers, des bagages, du fret et du courrier ;
- s) « Equipements normaux » désigne les articles autres que les provisions et les pièces de rechange de nature amovible pour usage à bord d'un aéronef durant le vol, y compris les premiers secours et l'équipement de survie ;
- t) « Redevance d'usage » désigne les frais ou taux perçus pour l'utilisation des aéroports, des installations de navigation et d'autres services connexes offerts par une Partie Contractante à l'autre Partie.

Article 2 Octroi de Droits

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants pour l'exploitation des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées à l'Annexe I du présent Accord par les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie Contractante :
 - a. survoler le territoire de l'autre Partie Contractante sans atterrir,
 - b. effectuer des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales,
 - c. effectuer des escales sur le territoire aux points spécifiés pour cette route dans l'Annexe I du présent Accord afin d'embarquer et de débarquer séparément ou ensemble, du trafic international,
 - d. les droits spécifiés par ailleurs dans le présent Accord.

2. Rien dans le paragraphe (1) du présent Article ne doit être interprété comme conférant aux transporteurs aériens d'une Partie Contractante le privilège d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie Contractante, du trafic transporté moyennant rémunération ou location et à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

Article 3 **Désignation et Autorisation**

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner un ou plusieurs transporteurs aériens aux fins d'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées conformément à sa propre réglementation nationale. Une telle désignation est effectuée par notification écrite par voie diplomatique sur la base de réciprocité.
2. Dès réception de cette désignation, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante doivent, sous réserve des dispositions du paragraphe (3) du présent Article, accorder sans délai au(x) transporteur(s) aérien(s) les autorisations d'exploitation appropriées.
3. Chaque Partie Contractante a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe (2) du présent Article ou d'imposer telles conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice par le transporteur aérien désigné des droits spécifiés à l'Article 2 (Octroi des droits) du présent Accord, dans tous les cas où la Partie Contractante n'est pas convaincue que le Gouvernement qui a désigné le transporteur aérien adopte et applique les normes énoncées dans l'Article 8 (Sécurité aérienne) et l'Article 9 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord.
4. Lorsqu'un transporteur aérien a été ainsi désigné et autorisé, il peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, à condition que le transporteur aérien se conforme aux dispositions du présent Accord.

Article 4 **Révocation ou Suspension de l'Autorisation d'Exploitation**

1. Chaque Partie Contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits visés à l'Article 2 (Octroi de droits) du présent Accord à un (des) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) par l'autre Partie Contractante ou d'imposer telles conditions qu'elle juge nécessaire à l'exercice de ces droits :
 - a. en cas de défaillance de ce transporteur aérien à se conformer aux lois et règlements de la Partie Contractante accordant les droits ; ou
 - b. dans le cas où ce transporteur aérien n'exploite pas les services aériens dans les conditions présentes par le présent Accord ; ou
 - c. dans le cas où l'autre Partie n'adopte et n'applique pas les normes énoncées dans l'Article 8 (Sécurité aérienne) et l'Article 9 (Sûreté de l'aviation).
2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions mentionnées au paragraphe (1) du présent Article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou aux règlements, un tel droit n'est exercé qu'après consultation avec les Autorités aéronautiques de l'Etat de l'autre Partie Contractante. Dans un tel cas, les consultations doivent commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande faite par l'une ou l'autre Partie Contractante.

Article 5 **Application des Lois et Règlements Nationaux**

1. Les Lois et règlements nationaux d'une Partie Contractante régissant l'entrée, le séjour ou le départ de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux ou à l'exploitation et la navigation de ces aéronefs ou les vols de ces aéronefs au-dessus de ce territoire s'appliquent aux aéronefs du transporteur aérien désigné par l'autre Partie Contractante.
2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant l'entrée, le séjour ou la sortie de son territoire des passagers, des équipages, des bagages ou du fret, y compris du courrier, telles que les formalités relatives à l'entrée, à la sortie, à l'autorisation, l'émigration et l'immigration, la sûreté

de l'aviation, les passeports, la douane, les devises, les services postaux, la santé et la quarantaine sont respectés par ou pour le compte des passagers, des équipages, des bagages, du fret ou du courrier transportés par les aéronefs des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie Contractante pendant qu'ils se trouvent sur ledit territoire.

3. Aucune des Parties Contractantes n'accordera la préférence à tout autre transporteur aérien plutôt qu'aux transporteurs aériens de l'autre Partie Contractante dans l'application de ses règlements sur la douane, l'immigration et autres règlements similaires ou pour l'utilisation des aéroports, des voies aériennes et des services de la circulation aérienne et des installations associées sous son contrôle.
4. Chaque Partie Contractante fournira, à la demande de l'autre Partie Contractante, copies des lois, réglementations et procédures pertinentes visées dans le présent Accord.

Article 6 Transit Direct

Sous réserve des lois et règlements de chaque Partie Contractante, les passagers, les bagages, le fret ou le courrier en transit direct sur le territoire d'une Partie Contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié sauf dans le respect des mesures de sûreté contre la violence, la piraterie et la contrebande de stupéfiants et de substances psychotropes. Ces bagages, fret et courrier sont exonérés de droits de douane, des droits d'accises et similaires, frais et redevances non basés sur le coût de services fournis à l'arrivée.

Article 7 Reconnaissance Mutuelle des Certificats et Licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par une Partie Contractante et encore en vigueur seront reconnus comme valides par l'autre Partie Contractante aux fins de l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées à condition que les conditions dans lesquelles ces certificats ou licences ont été délivrés ou validés soient égales ou supérieures aux normes minimales qui sont ou peuvent être établies conformément à la Convention.

Chaque Partie se réserve toutefois, le droit de refuser de reconnaître aux fins de survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants, ou validés pour eux par l'autre Partie Contractante ou de tout autre Etat.

2. Si les privilèges ou conditions des licences ou certificats mentionnés au paragraphe (1) ci-dessus, délivrés par les Autorités aéronautiques d'une Partie Contractante à toute personne ou transporteur aérien ou à l'égard d'un aéronef utilisé dans l'exploitation des services convenus, devraient permettre une dérogation aux normes minimales en vigueur conformément de la Convention et cette différence a été déposée auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), l'autre Partie Contractante peut demander des consultations entre les Autorités aéronautiques en vue de clarifier la pratique en question. Le défaut de parvenir à un accord satisfaisant constituera un motif pour l'application de l'Article 4 (Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation) du présent Accord.

Article 8 Sécurité Aérienne

1. Chaque Partie Contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation adoptées par l'autre Partie Contractante. Ces consultations ont lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande.
2. Si, à la suite de telles consultations, une Partie Contractante découvre que l'autre Partie Contractante n'adopte pas ou n'applique pas effectivement en ce domaine, dans les aspects mentionnés au paragraphe 1 du présent Article, les normes de sécurité qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, la première Partie Contractante avisera l'autre Partie Contractante de ces conclusions et des démarches jugées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales de l'OACI, et cette autre Partie Contractante prendra les normes correctives appropriées dans un délai convenu. Le

manquement à prendre les mesures appropriées dans le délai convenu constituera un motif pour l'application de l'Article 4 (Révocation en suspension de l'autorisation d'exploitation) du présent Accord.

3. Conformément à l'article 16 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou au nom du transporteur aérien d'une Partie Contractante sur les services à destination ou en provenance du territoire de l'Etat de l'autre Partie Contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'Etat de l'autre Partie Contractante, faire l'objet d'une inspection (appelée dans le présent Article « inspection sur l'aire de trafic ») à condition que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable. Ce serait une inspection par les représentants habilités de l'autre Partie Contractante à bord et autour de l'aéronef. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention, l'objectif de cette inspection sera de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et son équipement, conformément aux normes établies en vigueur sur la base de la Convention.
4. Si une inspection ou une série d'inspection sur l'aire de trafic donne lieu à :
 - a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention, ou
 - b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans le maintien et la mise en œuvre effective des normes de sécurité en vigueur à ce moment conformément à la Convention, la Partie Contractante effectuant l'inspection sera, pour l'application de l'Article 33 de la Convention, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à l'équipage de cet aéronef ont été délivrés ou validés, ou que les conditions dans lesquelles cet aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.
5. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par le transporteur aérien désigné d'une Partie Contractante aux fins de procéder à une inspection sur l'aire de trafic conformément au paragraphe (3) ci-dessus, est refusé par le représentant de ce transporteur aérien, l'autre Partie Contractante est libre d'en déduire que des motifs sérieux du type visé au paragraphe (4) ci-dessus existent et d'en tirer les conclusions mentionnées dans ce paragraphe.
6. Chaque Partie se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation du transporteur aérien de l'autre Partie Contractante dans le cas où la première Partie Contractante parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic ou d'une série d'inspection, de consultation ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation aérienne.
7. Toute action entreprise par une Partie Contractante conformément aux paragraphes (2) ou (6) ci-dessus, est suspendue dès que les motifs qui y ont donné lieu ont cessé d'exister.

Article 9 Sûreté de l'Aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du premier Accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes agissent en particulier, 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 contre la sécurité de l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988 ou de toute autre Convention sur la sûreté de l'aviation à laquelle les Parties Contractantes sont parties.
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 et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation.

3. Les Parties Contractantes agissent, dans leurs relations mutuelles, conformément à toutes les normes de sécurité de l'aviation et aux pratiques recommandées appropriées établies par l'OACI et désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux autres Parties Contractantes. Elles exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés par elles ou les exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal d'activités ou la résidence permanente situés sur leur territoire et les exploitants des aéroports agissent conformément à ces dispositions relatives à la sécurité qui sont applicables aux Parties Contractantes. En conséquence, chaque Partie Contractante informe l'autre Partie Contractante de toute différence entre sa réglementation nationale et les pratiques et normes de sûreté de l'aviation des Annexes mentionnées ci-dessus. L'une ou l'autre Partie Contractante peut demander à tout moment, des consultations immédiates avec l'autre Partie Contractante pour discuter de ces différences qui doivent se tenir conformément au paragraphe 2 de l'Article 21 du présent Accord.
4. Chaque Partie Contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions en matière de sûreté de l'aviation visée au paragraphe (3) ci-dessus requise par l'autre Partie Contractante pour l'entrée, la sortie ou le séjour sur le territoire de ladite autre Partie Contractante. 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, les bagages à main, les 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'accident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des 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 avec célérité et sécurité à cet incident ou à cette menace, avec un risque minimal pour la vie.
6. Chaque Partie Contractante prend telles mesures qu'elle juge réalisable, pour assurer qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite qui a atterri sur le territoire de l'Etat concerné, soit retenu au sol à moins que l'obligation primordiale de protéger les vies humaines n'exige de le laisser partir. Ces mesures sont prises toutes les fois que cela est possible, sur la base de consultations mutuelles.

Article 10 **Redevances**

1. Les services et installations aéroportuaires, de sûreté et autres qui sont fournis sur le territoire d'une Partie Contractante doivent être disponibles pour utilisation par les transporteurs aériens de l'autre Partie dans des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à tout transporteur aérien engagé dans des services aériens internationaux similaires au moment de l'établissement des arrangements pour utilisation.
2. L'établissement et la perception des frais et redevances imposés sur le territoire d'une Partie Contractante à un transporteur aérien de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des services et installations aéroportuaires, de sûreté de l'aviation et autres doivent être justes et équitables. De tels frais et redevances seront imposés à un transporteur aérien de l'autre Partie Contractante dans des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à tout transporteur aérien engagé dans des services aériens internationaux similaires au moment de l'imposition des frais et redevances.
3. Chaque Partie Contractante encourage les discussions entre ses autorités compétentes et les transporteurs aériens qui utilisent les services et installations, ou si possible par l'intermédiaire d'organisations représentatives des transporteurs aériens. Les usagers doivent être informés, autant que possible avec un préavis, des propositions de modification des redevances d'utilisation, afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que les changements soient apportés.

Article 11
Taxes, droits de douane et autres charges

1. Les aéronefs exploités aux fins de services aériens internationaux par le transporteur aérien désigné de l'une ou l'autre Partie Contractante ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les réserves de carburants et lubrifiants (y compris les fluides hydrauliques) et les provisions de bord (y compris la nourriture, les boissons et alcools, le tabac et d'autres produits destinés à la vente ou à la consommation au cours du vol) seront exonérés, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, à condition que ces équipements et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés à bord des aéronefs sur la Partie du trajet à effectuer au-dessus de ce territoire ».
2. Sont également exonérés de ces mêmes droits et taxes à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus :
 - a) les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie Contractante, et destinées à la consommation à bord des aéronefs utilisés en service international de la Partie Contractante,
 - b) les pièces de rechange (y compris les moteurs) et les équipements normaux de bord introduits sur le territoire d'une Partie Contractante aux fins de maintenance ou de réparation des aéronefs utilisés en service international par la ou les entreprises désignées de l'autre Partie Contractante,
 - c) les carburants, lubrifiants (y compris les fluides hydrauliques) destinés au ravitaillement des aéronefs exploités en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, même lorsque ces approvisionnements sont destinés à être utilisés sur la partie du trajet à effectuer sur le territoire de la Partie Contractante dans lequel ils sont pris à bord,
 - d) les stocks de billets imprimés, les lettres de transport aérien, tout imprimé qui porte les insignes du transporteur aérien et les matériels publicitaires courants distribués gratuitement par cette entreprise de transport aérien désigné destinés à être utilisés dans l'exploitation de services internationaux jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.
3. Les articles visés au paragraphe (2) ci-dessus doivent être soumis à la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.
4. Les équipements normaux de bord, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord et les réserves de carburants et lubrifiants (y compris les fluides hydrauliques) ainsi que le matériel et les provisions gardées à bord des aéronefs d'une Partie Contractante peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils doivent être placés sous la surveillance des dites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou disposés autrement conformément à la réglementation douanière de cette Partie Contractante.
5. Les redevances correspondant aux services rendus se rapportant à l'entreposage et de dédouanement seront facturées conformément aux lois et règlements nationaux de l'État des Parties Contractantes.

Article 12
Lieu d'Imposition

1. Les bénéfices qu'un transporteur aérien désigné d'une Partie Contractante tire de l'exploitation du trafic international ne sont imposables que dans l'Etat où se trouve le siège du transporteur aérien en question.
2. Dans le cas où il existe un accord spécial entre les Parties Contractantes pour éviter la double imposition, cet accord prévaudra.

Article 13

Capacité

1. Le ou les transporteurs aériens désignés de chaque Partie Contractante bénéficieront de possibilités justes et égales pour l'exploitation des services aériens entre les territoires des deux Parties Contractantes.
2. Dans l'exploitation par le ou les transporteurs aériens désignés de l'une ou l'autre Partie Contractante, des services aériens spécifiés, les intérêts du transporteur aérien de l'autre Partie Contractante seront pris en considération afin de ne pas affecter indûment les services que ce dernier assure sur tout ou partie de la même route.
3. Les services agréés assurés par les transporteurs aériens désignés des Parties Contractantes seront en rapport étroit avec les besoins du public pour le transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal de fournir, à un coefficient de remplissage raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins actuels et raisonnablement prévisibles de passagers et du fret, y compris du courrier entre les territoires des Parties Contractantes.
4. Dans l'exploitation des services agréés, la capacité totale à fournir par les transporteurs aériens désignés de chaque Partie Contractante est, au départ, mutuellement déterminée par les Autorités aéronautiques des Parties Contractantes avant que les services soient inaugurés. Cette capacité initialement déterminée peut être examinée et revue de temps à autre par lesdites Autorités.

Article 14

Tarifs

1. Chaque Partie Contractante permet que les tarifs pour les services aériens internationaux exploités à destination/en provenance/ à travers son territoire soient établis par les transporteurs aériens à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres transporteurs aériens. L'intervention par les Parties Contractantes se limite à:
 - a) prévenir des prix ou des pratiques déraisonnablement discriminatoires;
 - b) protéger les consommateurs contre des prix déraisonnablement élevés ou restrictifs en raison de l'abus de position dominante, et
 - c) protéger les transporteurs aériens contre des prix artificiellement bas à cause de subventions gouvernementales à titre direct ou indirect.
2. Chaque Partie Contractante peut exiger la notification des tarifs par les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie pour le transport à destination ou en provenance de son territoire. Cette notification peut être exigée au plus tard trente (30) jours avant la date prévue d'entrée en vigueur. Dans des cas particuliers, cette période peut être réduite.
3. Aucune des Parties Contractantes ne doit permettre à son ou ses transporteurs aériens, dans l'établissement des tarifs, soit en accord avec un ou d'autres transporteurs aériens soit séparément, d'abuser de son pouvoir de marché de manière à ou susceptible de ou destiné à affaiblir sérieusement un concurrent, un transporteur aérien désigné sur place de l'autre Partie Contractante, ou d'exclure un tel concurrent d'une route.
4. Les Parties Contractantes conviennent que les pratiques suivantes des transporteurs aériens concernant l'établissement des tarifs, peuvent être considérées comme des pratiques de concurrence déloyale qui méritent un examen plus approfondi:
 - a) l'imposition de tarifs et de taux sur des routes à des niveaux qui sont, dans l'ensemble, insuffisants pour couvrir les coûts de prestation de services à laquelle ils se rapportent;
 - b) les pratiques en question sont permanentes plutôt que temporaires;
 - c) les pratiques en question ont un effet économique grave, ou engendrent des dommages importants au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie Contractante;
 - d) un comportement dénotant un abus de position dominante sur la route.

5. Dans le cas où l'une ou l'autre Autorité aéronautique n'est pas satisfaite avec un tarif proposé ou en vigueur pour un transporteur aérien de l'autre Partie Contractante, les Autorités aéronautiques s'efforceront de régler la question par voie de consultations, à la demande de l'une ou l'autre Autorité. En tout état de cause, les Autorités aéronautiques d'une Partie Contractante ne doit pas prendre des mesures unilatérales visant à empêcher l'entrée en vigueur ou le maintien d'un tarif d'un transporteur aérien de l'autre Partie Contractante.
6. Nonobstant ce qui précède, les transporteurs aériens désignés d'une Partie Contractante doit fournir, sur demande, aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante les informations relatives à l'établissement des tarifs, dans les forme et présentation telles que spécifiées par ces Autorités.
7. Aucune Partie Contractante n'impose aux transporteurs aériens désignés de l'autre Partie Contractante une obligation de premier refus, de rapport de partage de trafic, ou de redevance de non-objection ou autre obligation en matière de capacité, de fréquence ou de trafic incompatible avec les objectifs du présent Accord.

Article 15 **Conversion de Monnaies et Transfert de Revenus**

1. Chaque transporteur aérien désigné a le droit de convertir et de transférer à son pays, sur demande, au taux de change officiel, l'excédent des recettes sur les dépenses réalisées en rapport au transport du trafic. En l'absence de dispositions appropriées d'un accord de paiements entre les Parties Contractantes, le transfert mentionné ci-dessus doit être fait en monnaies convertibles et conformément aux lois et règlements nationaux de change applicables.
2. La conversion et le transfert de ces revenus seront autorisés sans restriction, au taux de change applicable aux transactions courantes, qui est en vigueur à la date effective du transfert et en conformité avec les procédures de contrôle des changes de la Partie Contractante sur le territoire duquel les revenus provenaient. Ledit transfert ne doit être soumis à aucune taxe, sauf celles normalement perçues par les banques pour effectuer ces conversions et transferts.
3. Le ou les transporteurs aériens désignés de chaque Partie Contractante ont le droit, à leur discrétion à payer les dépenses locales, y compris les achats de carburant sur le territoire de l'autre Partie Contractante en monnaie locale ou, à condition que cela soit conforme aux règlements en monnaie locale, en monnaies librement convertibles.

Article 16 **Opportunités Commerciales**

1. Chaque transporteur aérien désigné a le droit de vendre et d'émettre ses propres documents de transport sur le territoire de l'autre Partie Contractante à travers ses bureaux de vente et, à sa discrétion, par l'intermédiaire de ses agents. Ces transporteurs aériens ont le droit de vendre ce transport, et toute personne est libre d'acheter tel transport dans n'importe quelle monnaie convertible et / ou en monnaie locale.
2. Conformément aux lois et règlements de l'autre Partie Contractante relatifs à l'entrée, le séjour et l'emploi, le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie Contractante ont le droit de faire venir et de maintenir sur le territoire de l'autre Partie Contractante leur propre personnel de gestion, leur personnel commercial, de ventes, d'exploitation, leur personnel technique et autre personnel spécialisé nécessaires à l'exploitation des services agréés.
3. Ces besoins en personnel peuvent, au choix du ou des transporteurs aériens désignés d'une Partie Contractante, être satisfaits par son propre personnel ou à l'aide des services et du personnel de toute autre organisation, société ou transporteur aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et qui a été autorisé à effectuer de tels services pour d'autres transporteurs aériens.

4. Les représentants et les employés sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie Contractante. Conformément à ces lois et règlements, chaque Partie Contractante accorde, sur la base de la réciprocité et avec le minimum de délai, les permis de travail, les visas d'entrée ou les autres documents analogues nécessaires aux représentants et aux employés mentionnés au paragraphe (2) du présent Article .

Article 17 **Assistance en Escale**

Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie Contractante sont autorisés, conformément aux lois et règlements nationaux des deux Parties Contractantes, sur la base de la réciprocité, à assurer ses propres services spécifiés d'assistance en escale sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou, à leur gré, à avoir les services d'assistance en escale fournis, en tout ou en partie par un agent autorisé, si requis par les lois et règlements nationaux, par les autorités compétentes de l'autre Partie Contractante à fournir ces services.

Article 18 **Location d'Aéronefs**

Chaque Partie Contractante permet au transporteur aérien désigné de l'autre Partie Contractante d'affréter un aéronef conformément aux règlements internationaux et si les normes prescrites dans l'Article 8 (Sécurité aérienne) et l'Article 9 (sûreté de l'aviation) sont appliquées et mises en œuvre.

Article 19 **Statistiques**

Les Autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante fourniront aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, à leur demande, des données statistiques périodiques ou d'autres informations qui peuvent être raisonnablement requises aux fins de vérifier la capacité offerte sur les services agréés par les transporteurs aériens désignés de la première Partie Contractante. Ces données contiennent toutes les informations nécessaires pour déterminer le volume du trafic transporté par ce transporteur aérien sur les services agréés et les origines et les destinations de ce trafic

Article 20 **Soumission des Programmes de Vol**

1. Le ou les transporteurs aériens désignés de chaque Partie Contractante soumet ses programmes de vol envisagés à l'approbation des Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante sur chaque période d'horaire (été et hiver), au moins trente (30) jours avant l'exploitation des services agréés.
2. Pour les vols supplémentaires que le transporteur aérien désigné d'une Partie Contractante souhaite exploiter sur les services agréés en dehors des programmes de vol approuvés, ce transporteur aérien doit demander l'autorisation préalable des Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Ces demandes doivent être soumises conformément aux lois et règlements nationaux des Parties Contractantes. La même procédure est appliquée à toute modification de celui-ci.

Article 21 **Consultations et Amendement**

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consultent de temps en temps pour la mise en œuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord et de ses Annexes.
2. Si une Partie Contractante demande des consultations en vue de modifier le présent Accord ou ses Annexes, ces consultations doivent commencer le plus tôt possible mais au plus tard soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie Contractante reçoit la demande écrite, à moins que les Parties Contractantes n'en conviennent autrement. Ces consultations peuvent être menées par voie de discussions ou par correspondance. Chaque Partie Contractante doit préparer et présenter lors de ces consultations les éléments de preuve pertinents à l'appui de sa position afin de faciliter la prise de décisions rationnelles et économiques.

3. Si l'une des Parties Contractantes estime souhaitable de modifier une disposition du présent Accord, cette modification entrera en vigueur lorsque les Parties Contractantes se seront mutuellement notifiées de l'accomplissement de leurs procédures constitutionnelles.
4. Toute modification de l'Annexe I peut être effectuée par accord direct entre les Autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elle sera appliquée à titre provisoire à partir de la date à laquelle elle a été convenue et entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article 22

Règlement des différends

1. En cas de différend entre les Parties Contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront en premier lieu de régler leur différend par voie de négociations entre les Autorités aéronautiques des États des deux Parties Contractantes.
2. Si les Autorités aéronautiques ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, le différend sera réglé par la voie diplomatique.
3. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un accord en vertu des paragraphes (1) et (2) ci-dessus, chaque Partie Contractante peut, en conformité avec ses lois et règlements applicables soumettre le différend à un tribunal arbitral composé de trois arbitres, dont un sera désigné par chaque Partie Contractante et le troisième arbitre, qui sera le président, sera convenu par les deux arbitres ainsi choisis, à condition que cet arbitre ne soit pas un ressortissant de l'État de l'une ou l'autre Partie Contractante et doive être un ressortissant d'un État ayant des relations diplomatiques avec chacune des Parties Contractantes au moment de sa nomination.

Chaque Partie Contractante désigne son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception, par courrier recommandé, d'une demande d'arbitrage. Le troisième arbitre doit être désigné dans un délai de soixante (60) jours suivant la nomination de l'arbitre par chacune des Parties Contractantes.

Si une Partie Contractante omet de désigner son arbitre dans le délai fixé ou au cas où les arbitres choisis ne parviennent pas à s'entendre sur le troisième arbitre dans le délai mentionné, chaque Partie Contractante peut demander au Président du Conseil de l'OACI de nommer l'arbitre ou l'arbitre représentant la Partie en défaut, selon le cas.

4. Le vice-président ou un membre éminent du Conseil de l'OACI, n'étant pas un ressortissant de l'une des Parties Contractantes remplace, le cas échéant, le président de l'OACI dans ses fonctions d'arbitrage, tel que mentionné au paragraphe (3) du présent Article, en cas d'absence ou d'incapacité de ce dernier.
5. Le tribunal arbitral établit ses procédures et le lieu de l'arbitrage sous réserve des dispositions convenues entre les Parties Contractantes.
6. Les décisions du tribunal arbitral est définitive et obligatoire pour les Parties Contractantes au différend.
7. Si une Partie Contractante ou le transporteur aérien désigné de l'une ou l'autre Partie Contractante ne se conforme pas à la décision rendue en vertu du paragraphe (2) du présent Article, l'autre Partie Contractante peut limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qui ont été accordés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante en défaut.
8. Chaque Partie Contractante prend à sa charge les frais de son propre arbitre. Les dépenses du troisième arbitre, y compris ses frais et de toutes les dépenses engagées par l'OACI dans le cadre de la nomination de l'arbitre et/ou de l'arbitre de la partie en défaut visé au paragraphe (3) du présent Article doit être partagée à parts égales par les Parties Contractantes.

9. Pendant l'arbitrage et par la suite jusqu'à ce que le tribunal arbitral publie sa sentence, les Parties Contractantes, sauf en cas de dénonciation, continuent à s'acquitter de toutes leurs obligations en vertu du présent Accord, sans préjudice d'un règlement final en conformité avec ladite sentence.

Article 23 Enregistrement

Le présent Accord, ses annexes et tous ses amendements seront enregistrés auprès de l'OACI.

Article 24 Accords multilatéraux

En cas de conclusion d'une convention ou d'un accord multilatéral sur les transports aériens auxquels les deux Parties Contractantes adhèrent, le présent Accord doit être modifié pour se conformer aux dispositions de cette convention ou cet accord.

Article 25 Titres

Les titres sont insérés dans le présent Accord à la tête de chaque Article aux fins de référence et de commodité et en aucune manière, ne définissent la limite, ou décrivent la portée ou l'objet du présent Accord.

Article 26 Validité et Dénonciation

Le présent Accord est conclu pour une durée illimitée.

Chacune des Parties Contractantes peut à tout moment notifier, par la voie diplomatique, à l'autre Partie Contractante sa décision de mettre fin au présent Accord; cette notification sera communiquée simultanément à l'OACI.

Dans ce cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée par accord mutuel avant l'expiration de cette période. En l'absence d'accusé de réception par l'autre Partie Contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours ouvrables suivant la date à laquelle l'OACI aura reçu la notification.

Article 27 Entrée en Vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur lorsque les Parties Contractantes se seront mutuellement notifiées de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles concernant la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord comprenant vingt-sept (27) Articles et deux (2) Annexes et y ont apposé leur sceau.

Fait à Izmir le trente et un mai deux mil douze en double exemplaire, en langues française, turque et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence de mise en œuvre, d'interprétation ou d'application, le texte anglais prévaudra.

POUR LE GOUVERNEMENT DE
LA RÉPUBLIQUE DE MADAGASCAR

Benamina Ramarcel RAMANANTSOA
Ministre des Transports

POUR LE GOUVERNEMENT DE
LA RÉPUBLIQUE DE TURQUIE

Binali YILDIRIM
Ministre des Transports, des Affaires
Maritimes et des Communications

Annexe I
Tableau des routes

1. Les transporteurs aériens désignés par la République de Turquie ont le droit d'exploiter des services aériens dans les deux sens comme suit:

Points de départs	Points intermédiaires	Points de destination	Points au-delà
Points en Turquie	Tous points (*)	Antananarivo	Tous points (*)

2. Les transporteurs aériens désignés par la République de Madagascar ont le droit d'exploiter des services aériens dans les deux sens comme suit :

Points de départs	Points intermédiaires	Points de destination	Points au-delà
Points à Madagascar	Tous points (*)	Istanbul	Tous points (*)

Notes:

(*) Les points intermédiaires et les points au-delà des routes ci-dessus, et les droits de trafic de 5e liberté qui peuvent être exercés à ces points par les transporteurs aériens désignés, sont déterminés conjointement entre les Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

(*) Les points intermédiaires et au-delà peuvent être omis par le ou les transporteurs aériens désignés sur tout ou une partie des vols, à leur discrétion, à condition que ces services sur cette route doivent commencer et terminer sur le territoire de la Partie Contractante désignant le transporteur aérien.

Annexe II

Arrangements de coopération

Le ou les transporteurs aériens désignés de chacune des Parties Contractantes peuvent conclure des accords commerciaux tels que l'espace bloqué, le partage de codes ou d'autres arrangements commerciaux avec:

- a) un ou des transporteurs aériens de la même Partie Contractante;
- b) un ou des transporteurs aériens de l'autre Partie Contractante;
- c) un ou des transporteurs aériens d'un pays tiers

à condition que tous les transporteurs aériens faisant parties des arrangements ci-dessus détiennent les droits de route et de trafic appropriés, et, quant à chaque billet vendu, l'acheteur est informé au moment de la vente quel transporteur aérien opérera sur chaque secteur du service.

Pour les arrangements de partage de code avec des tiers, tous les transporteurs aériens dans de tels arrangements sont soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Si cette Partie tierce n'autorise ou ne permet pas des arrangements comparables entre les transporteurs aériens de l'autre Partie Contractante et d'autres transporteurs aériens sur les services à destination, en provenance et via ce pays tiers, les Autorités aéronautiques de la Partie Contractante concernée ont le droit de ne pas accepter de tels arrangements

Les deux Parties Contractantes conviennent de commun accord que les services de partage de code ne sont pas comptés comme une fréquence du transporteur aérien commercial.

Les accords de coopération doivent être déposés auprès des Autorités aéronautiques avant leur mise en œuvre.

Sur tous les segments ou tronçons de routes, tout transporteur aérien désigné peut assurer du transport aérien international sans aucune restriction quant au changement en tout point de la route, du type ou du nombre d'aéronefs utilisés, à condition que, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit en continuation du transport en provenance du territoire de la Partie qui a désigné le transporteur aérien et, dans le sens retour, le transport vers le territoire de la Partie qui a désigné le transporteur aérien est en continuation du transport d'au-delà de ce point.