

PROJET DE LOI

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

NOR : MAEJ1511074L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

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

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

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

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

1

http://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf?bcsi_scan_1fe59ba8c561fa18=KaBWt/IMQVQAPatouny7yA9JTpEnAAAAgyzSQQ==:1&bcsi_scan_96404f7f6439614d=CxKegB0m0S9vmC4hAUQ5SWjByKUnAAAAF4GVUA==&bcsi_scan_filename=7300_cons.pdf
<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19440106/index.html>

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

- Conséquences économiques

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

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

- Conséquences financières

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

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

- Conséquences environnementales

L'Accord n'emporte aucune conséquence environnementale directe.

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

- Conséquences juridiques

Articulation avec le droit interne :

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

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

Articulation avec le droit de l'Union européenne :

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

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

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

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

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

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

- Conséquences administratives

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

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

III. - Historique des négociations

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

IV. - État des signatures et ratifications

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

La partie philippine poursuit actuellement sa propre procédure de ratification.

V. - Déclarations ou réserves

Sans objet.

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