



N° 3882

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 28 juin 2016.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE LOI, ADOPTÉ PAR LE SÉNAT, *autorisant la ratification de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie,*

PAR M. THIERRY MARIANI

Député

ET

**ANNEXE : TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES
ÉTRANGÈRES**

Voir le numéro :

Sénat : **167, 434, 435** et T.A. **95** (2013-2014).

Assemblée nationale : **1884**

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. LA POLITIQUE D'ESPACES AÉRIENS DE L'UNION EUROPÉENNE	7
A. DES ACCORDS BILATÉRAUX AUX ESPACES AÉRIENS COMMUNS	7
1. L'espace aérien commun	7
2. Finalités des accords d'espace aérien commun	7
B. L'ACCORD AVEC LA MOLDAVIE	8
1. Négociation et dimension politique de l'accord	8
2. Spécificité de l'accord avec la Moldavie	10
II. CONTENU DE L'ACCORD	11
1. Dispositions économiques	11
2. L'harmonisation des normes	12
3. Stipulations traditionnelles.....	13
CONCLUSION	15
ANNEXE LES « LIBERTÉS DE L'AIR »	17
ANNEXE : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR	19
EXAMEN EN COMMISSION	21
ANNEXE : TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES	23

INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

Notre commission est saisie du projet de loi autorisant la ratification de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie.

Cet accord vise à établir un cadre juridique unique pour l'exploitation des services aériens entre l'Union européenne et le territoire moldave. Il s'inscrit dans le cadre de la politique européenne de création d'« espaces aériens communs » avec les États du voisinage. Des accords analogues à celui dont nous sommes saisis ont été à ce jour signés avec les pays des Balkans occidentaux, l'Islande, la Norvège, le Maroc, la Géorgie et la Jordanie.

La création d'un espace aérien commun avec la Moldavie s'accompagnera d'une harmonisation des législations fondée sur les règles édictées par l'Union européenne. L'ouverture progressive des marchés permettra d'abord aux entreprises de transport aérien européennes et moldaves de desservir l'intégralité des routes entre tout aéroport situé dans l'Union européenne et toute destination en Moldavie. Dans un deuxième temps, les transporteurs aériens bénéficieront d'opportunités supplémentaires vers les pays tiers sous certaines conditions. L'investissement dans les transporteurs aériens sera également facilité en autorisant la détention et le contrôle effectif des entreprises de transport aérien de l'une des Parties par des intérêts de l'autre Partie.

Du point de vue de la Moldavie, ancienne république de l'Union soviétique indépendante depuis 1991 mais dont la situation économique demeure difficile et qui doit faire face depuis 1991 à la sécession de la Transnistrie, améliorer le cadre juridique du transport aérien depuis et vers l'Union européenne devrait contribuer à son désenclavement.

I. LA POLITIQUE D'ESPACES AÉRIENS DE L'UNION EUROPÉENNE

A. DES ACCORDS BILATÉRAUX AUX ESPACES AÉRIENS COMMUNS

1. L'espace aérien commun

La compétence européenne en matière de transport aérien international est consacrée par les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes du 5 novembre 2002, qui jugeait que certaines dispositions des accords bilatéraux conclus par les États membres empiétaient sur la compétence communautaire.

Prenant en considération les conclusions de ces arrêts, le Conseil « Transport » du 5 juin 2003 a autorisé la Commission à négocier un accord communautaire avec les États-Unis d'Amérique visant à établir un espace aérien sans frontière avec l'Union européenne et remplaçant les accords bilatéraux passés par les États membres, ainsi qu'à négocier des accords communautaires avec les pays tiers remplaçant certaines dispositions des accords bilatéraux.

Les principaux objectifs de la politique extérieure de l'Union européenne en matière d'aviation civile ont été définis dans la communication du 11 mars 2005 de la Commission européenne « *Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté* », puis validés par le conseil « Transport » de juin 2005. Le principal volet de cette politique est le développement de l'« espace aérien commun » avec les pays de la politique de voisinage⁽¹⁾, qui consiste à mettre en place des normes communes en matière commerciale reposant sur l'accès mutuel aux marchés des transports aériens, la concurrence équitable et le respect de règles communes en matière de sécurité, de sûreté », de gestion du trafic, d'harmonisation sociale et d'environnement. De tels accords ont ainsi été conclus avec les pays des Balkans occidentaux, l'Islande, la Norvège, le Maroc, la Géorgie et la Jordanie.

L'accord moldave a été signé en 2012. La Commission a depuis signé un accord avec Israël et a été autorisée par le Conseil à négocier de tels accords avec l'Algérie, l'Azerbaïdjan, le Liban et la Tunisie.

2. Finalités des accords d'espace aérien commun

Ces accords aériens visent en premier lieu à ouvrir progressivement des relations aériennes entre l'Union européenne et le pays voisin concerné, en permettant aux entreprises de transport d'ouvrir de nouvelles routes aériennes et de les exploiter sans restriction.

(1) Algérie, Arménie, Azerbaïdjan, Belarus, Égypte., Géorgie, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, territoires palestiniens occupés, Syrie, Tunisie et Ukraine.

Ces accords étendent en deuxième lieu les normes internes à l'Union européenne, qui sont particulièrement strictes en matière de sécurité, de sûreté et de protection des droits des passagers, aux pays du voisinage puisqu'ils sont corrélés à l'adoption par ces derniers d'une part importante de l'acquis communautaire en matière de transport aérien.

Enfin, ils présentent une dimension politique importante puisqu'ils s'inscrivent dans la politique européenne de voisinage mise en œuvre depuis 2004.

À terme, la Commission européenne envisage la « fusion » de certains de ces accords, mais ces derniers demeurent pour l'heure différenciés, conformément aux conclusions adoptées par le Conseil en décembre 2012 pour orienter la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation sur la base d'une communication de la Commission intitulée « *La politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation – Anticiper les défis à venir* ».

B. L'ACCORD AVEC LA MOLDAVIE

L'accord avec la Moldavie présente toutefois un aspect politique important. Les relations avec la Moldavie se sont accrues de façon constante depuis la signature de l'accord de partenariat et de coopération de 1994⁽¹⁾. Les négociations en vue de conclure un accord d'association, successeur de l'accord de 1994, ont commencé en 2010. Cet accord, qui vise à renforcer le dialogue politique et la coopération en matière de politique extérieure, ainsi qu'à créer une zone de libre-échange, a été paraphé lors du sommet de Vilnius de 2013. La Moldavie est par ailleurs membre du Partenariat oriental, lancé en 2009 avec cinq autres pays d'Europe orientale et du Caucase du Sud.

Le présent accord constitue quant à lui le premier accord sectoriel conclu entre l'Union européenne et la Moldavie, qui voit dans sa conclusion une avancée autant politique que commerciale. La Moldavie est cependant membre de la Conférence européenne de l'Aviation civile (CEAC), composée de quarante-quatre États, qui intervient en matière de sécurité, de sûreté aérienne et d'environnement, ainsi que de l'Organisation européenne pour la Sécurité de la Navigation aérienne (Eurocontrol), composée de quarante États, chargée d'assurer une navigation aérienne sûre, efficace et respectueuse de l'environnement.

1. Négociation et dimension politique de l'accord

L'autorisation d'ouvrir des négociations en vue d'un accord de transport aérien est délivrée par le Conseil sur la base d'une recommandation de la Commission, qui devient alors le négociateur unique pour l'Union et ses États

(1) *Accord de partenariat et de coopération entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la République de Moldova, d'autre part - Protocole sur l'assistance mutuelle entre autorités administratives en matière douanière - Acte final - Déclarations communes - Échange de lettres Journal officiel n° L 181 du 24/06/1998 p. 0003 – 0048. L'accord est entré en vigueur en 1998 pour une durée initiale de dix ans.*

membres. L'accord avec la Moldavie a ainsi été négocié en juillet 2011 par la Commission. Un projet d'accord a été paraphé en octobre 2011 à Chisinau.

Cet accord doit se substituer aux seize accords ayant été auparavant conclus entre la Moldavie et des États membres de l'Union européenne ⁽¹⁾. La France a négocié un projet d'accord bilatéral avec la Moldavie en 1999, mais cet accord n'a jamais été signé. Le présent accord fixera donc le cadre juridique des opérations de transport aérien entre la France et la Moldavie.

Les grands principes de l'accord sont ceux qui régissent les autres accords conclus avec les pays de la politique européenne de voisinage. Le marché européen se trouvera donc progressivement ouvert aux entreprises de transport moldaves en contrepartie de l'harmonisation des normes sur la base de celles édictées par l'Union européenne.

Les entreprises de transport moldaves pourront donc desservir l'intégralité des routes entre tout aéroport situé dans l'Union européenne et toute destination en Moldavie, et fixer librement les fréquences, les capacités et les tarifs de leurs services. La Commission européenne évalue à 15 % la croissance annuelle du transport aérien entre les deux espaces et à 17 millions d'euros les gains économiques potentiels pour la Moldavie. Une telle prévision est cependant potentiellement optimiste, si l'on prend en considération le fait que peu de passagers voyagent actuellement depuis et vers la Moldavie (465 000 en 2010 selon Eurostat, dont 8000 pour la France selon l'étude d'impact). Les entreprises de transport aérien moldaves sont par ailleurs au nombre de deux : la compagnie publique Air Moldova et la compagnie privée Moldavian Airlines.

Au-delà d'un impact commercial potentiellement limité, l'accord devrait surtout contribuer à harmoniser la législation moldave en matière de transport aérien. Cela sera particulièrement le cas en matière de sécurité aérienne, puisque la Moldavie devra retirer de son registre des immatriculations des aéronefs les appareils qui ne sont pas certifiés par l'Agence européenne de Sécurité aérienne (AESA). En matière de sûreté aérienne, des mesures de précaution et de contrôle devront être mises en place dans les aéroports et par les transporteurs moldaves. Les règles en matière d'indemnisation des passagers en cas d'annulation ou de retard devront également être harmonisées du côté moldave.

La mise en conformité de la réglementation moldave à la réglementation européenne fera l'objet d'une évaluation par la Commission européenne, tandis que la Moldavie bénéficiera de l'appui de programmes européens, notamment dans le cadre d'un projet d'assistance pour la transposition de l'acquis européen et du programme de « Couloir de transport Europe-Asie-Caucase » (TRACECA).

(1) L'Allemagne, l'Autriche, la Bulgarie, Chypre, l'Estonie, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, le Portugal, la République tchèque, la Roumanie et le Royaume-Uni.

2. Spécificité de l'accord avec la Moldavie

Les accords aériens conclus avec les pays du voisinage tendent vers les mêmes objectifs mais se distinguent les uns des autres par le degré d'intégration des normes européennes qu'ils mettent en place. L'accord conclu avec les pays des Balkans occidentaux aboutit ainsi à une véritable extension du marché intérieur, une entreprise de transport de cette région pouvant désormais exploiter des services entre deux États membres, proposer des services en cabotage et s'établir dans n'importe quel État membre. L'accord avec la Moldavie, de la même façon que ceux conclus avec la Géorgie et le Maroc, ne permet pas aux transporteurs moldaves d'être reconnus comme transporteurs européens et de s'établir dans un État membre. L'accord avec la Moldavie fait néanmoins référence à la possibilité d'adhésion à l'accord « Balkans », disposition absente des accords conclus avec la Jordanie et le Maroc.

II. CONTENU DE L'ACCORD

L'accord comprend trois titres, « Dispositions économiques », « coopération réglementaire » et « Dispositions institutionnelles », comprenant vingt-neuf articles et quatre annexes.

1. Dispositions économiques

Le titre I vise à créer les conditions d'un libre accès au marché tout en respectant les conditions de concurrence équitable. L'article 2 et l'annexe I posent le principe de l'absence de restriction sur l'offre de services des entreprises de transport aérien, établie de manière progressive. Les transporteurs européens pourront desservir tout aéroport sur le territoire moldave depuis tout aéroport de l'Union européenne.

Les transporteurs aériens pourront donc bénéficier des quatre premières « libertés de l'air » (Cf. *annexe*) : survol du territoire sans atterrissage (première liberté), possibilité d'effectuer des escales non commerciales (deuxième liberté), d'embarquer ou débarquer des passagers, des bagages, du fret et du courrier (troisième et quatrième libertés). L'annexe I exclut spécifiquement l'exploitation d'une route entre deux points d'un même territoire (droit de cabotage, ou huitième liberté).

Les transporteurs européens bénéficieront dans un second temps des droits de cinquième liberté c'est-à-dire du droit de débarquer et d'embarquer, dans le territoire moldave, du trafic en provenance d'une liste définie d'États tiers ou à destination de n'importe quel État tiers. Les transporteurs moldaves, pour leur part, ne bénéficieront que du premier de ces droits.

Les articles 3 à 5 définissent les conditions de délivrance des autorisations d'exploitation des services aériens. Des conditions sont fixées concernant la localisation du principal établissement du transporteur et la détention de son capital. Le transporteur de l'Union européenne doit ainsi être détenu ou effectivement contrôlé par des États membres ou des ressortissants de ces États, ou par d'autres États énumérés à l'annexe IV (l'Islande, le Lichtenstein, la Norvège ou la Suisse). Le transporteur moldave doit être détenu par la République moldave, des ressortissants de cet État, ou des investisseurs européens. Les investissements moldaves dans les transporteurs européens sont cependant soumis à la décision préalable d'un comité mixte institué à l'article 22 du présent accord.

L'article 4 pose le principe de la reconnaissance mutuelle des déclarations d'aptitude et de nationalité économique. L'article 5 fixe les modalités de refus, révocation, suspension ou limitation des autorisations.

L'article 8 énonce comme objectif la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation des services aériens par les transporteurs,

dont les conditions « ont le plus de chances de s’instaurer si ces transporteurs aériens opèrent sur une base totalement commerciale et ne bénéficient pas de subventions. ». Toute discrimination basée sur la nationalité est interdite, ainsi que les aides publiques.

L’article 9, dans le même esprit, oblige les parties à éliminer les obstacles à la conduite des affaires des opérateurs commerciaux s’ils risquent d’entraver le développement de conditions de concurrence loyale. Le même article énumère les conditions applicables aux services d’assistance en escale, à la coopération interentreprises, aux opérations de location d’aéronefs ou encore aux représentants des transporteurs aériens.

L’article 10 concerne certaines exemptions en matière de droits de douane et de taxes. L’article 11 précise les principes de fixation des redevances imposées par une partie aux transporteurs aériens de l’autre partie. L’article 12 énonce le principe de liberté de fixation des tarifs sur la base d’une concurrence libre et loyale, tandis que l’article 13 traite de l’échange d’informations statistiques.

L’annexe II de l’accord prévoit une période transitoire d’adaptation, pendant laquelle les droits des transporteurs moldaves sont limités à des services entre le territoire de la Moldavie et celui de l’Union, le temps que les autorités moldaves procèdent à l’harmonisation prévue par l’accord, cette dernière faisant l’objet d’une évaluation par l’Union européenne, validée par le comité mixte, comité d’application de l’accord.

2. L’harmonisation des normes

Le titre II « Coopération réglementaire » précise les normes applicables au transport aérien qui doivent être harmonisées avec les règles communautaires en matière d’accès au marché, de gestion du trafic aérien, de sécurité et sûreté aériennes, d’environnement, de temps de travail, de protection des consommateurs et de systèmes informatisés de réservations. L’inventaire de ces règlements et directives figure à l’annexe II « Règles applicables à l’aviation civile » de l’accord.

En matière de sécurité et de sûreté aériennes, l’article 14 prévoit l’association de la Moldavie aux travaux de l’Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) en qualité d’observateur. L’article 15 rappelle les obligations de la Moldavie en matière d’harmonisation de ses règles de sûreté aérienne et prévoit la possibilité d’inspections de la Commission européenne, conformément à la législation *ad hoc* de l’Union européenne.

En matière de gestion de trafic, l’article 16 prévoit une coopération spécifique avec la Moldavie, qui est associée en qualité d’observateur aux travaux du comité du « Ciel unique européen », chargé d’assister la Commission européenne dans la gestion du ciel unique.

L'article 17 consacre la nécessité de prendre des mesures visant à réduire les incidences de l'aviation civile sur l'environnement. Les articles 19, 18 et 20 posent l'obligation des parties de se conformer à la législation européenne en matière de protection des consommateurs, en matière sociale et en matière de systèmes informatisés de réservation.

3. Stipulations traditionnelles

L'article 22 institue un « comité mixte », organe responsable de la mise en œuvre de l'accord, composé de représentants des parties, dont les décisions, prises par consensus, sont contraignantes pour les parties.

Le comité mixte surveille le retrait progressif du registre moldave des immatriculations des aéronefs ne répondant pas aux exigences européennes en matière de certification, examine les conséquences sociales de l'application de l'accord et développe la coopération et intervient dans la procédure d'ouverture de l'investissement dans la capital des transporteurs.

Le comité mixte est également un lieu de concertation dans le cadre de la procédure de règlement de conflits pouvant naître à l'occasion de l'interprétation des dispositions de l'accord, énoncée à l'article 23. L'article 21 prévoit quant à lui un échange d'informations relatives à l'interprétation des dispositions de l'accord. Enfin, l'article 24 prévoit la possibilité pour une des deux parties de recourir à des mesures de sauvegarde si elle considère que l'autre partie n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose l'accord.

L'article 25 traite de l'articulation de l'accord avec les autres traités. Les dispositions de l'accord prévalent sur celles des accords bilatéraux entre les États membres et la Moldavie, mais les droits de trafic découlant de ces accords bilatéraux sont maintenus s'ils sont plus favorables que ceux découlant de l'accord, à condition qu'ils n'entrent pas dans le champ de l'accord et qu'ils n'entraînent pas de discrimination entre les États membres et leurs ressortissants. L'article 25 prévoit également la possibilité pour la Moldavie d'adhérer à l'accord multilatéral signé en mai 2006 avec les pays des Balkans occidentaux, l'Islande et la Norvège sur la création d'un espace aérien commun (EACE).

L'article 29 précise les modalités d'entrée en vigueur de l'accord, qui a lieu un mois après la date de transmission de la dernière note tendant à confirmer l'accomplissement de toutes les procédures qui lui sont nécessaire. L'application provisoire, sous réserve du droit interne des parties, est toutefois possible. Concernant la France, l'application provisoire sera possible dès que la procédure de ratification aura été accomplie.

L'article 27 contient une clause de dénonciation qui permet à chaque partie, à tout moment, de notifier par écrit à l'autre partie sa décision de mettre fin à l'accord.

CONCLUSION

Le présent accord a été signé le 26 juin 2012 à Bruxelles par la République de Moldavie, l'Union européenne et les États membres. Au 27 juin 2016, dix-neuf États ont notifié au Secrétariat général du Conseil l'achèvement de leurs procédures internes préalables à son entrée en vigueur.

L'article 27 de l'accord précise ses modalités d'entrée en vigueur :

« 1. Le présent accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien. Aux fins de cet échange, la République de Moldavie remet au secrétariat général du Conseil de l'Union européenne sa note diplomatique à l'Union européenne et à ses États membres, tandis que le secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet à la République de Moldavie la note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres. La note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres contient des communications de chaque État membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

« 2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord, conformément à leurs procédures internes et/ou leur législation nationale, selon le cas, à compter de sa signature. »

Cet accord contribue à la réalisation de l'objectif du Conseil de l'Union européenne adopté en juin 2005 de développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile. En favorisant les échanges avec la Moldavie, il contribue plus généralement à l'approfondissement des échanges avec ce pays.

La France n'ayant pas signé l'accord bilatéral négocié en 1999 avec la Moldavie, cet accord permettra la mise en place d'un cadre juridique unique pour les services aériens entre la France, ainsi que les autres États membres de l'Union européenne, et la Moldavie.

Il contribuera par ailleurs à améliorer la sécurité et la sûreté du transport aérien, puisque l'harmonisation des normes moldaves sur les règles européennes amènera ce pays à adopter des normes parmi les plus contraignantes dans ce domaine.

Pour toutes ces raisons, votre rapporteur vous recommande d'adopter ce projet de loi.

ANNEXE LES « LIBERTÉS DE L'AIR »

– Première liberté de l'air : droit ou privilège accordé par un État à un ou plusieurs autres États, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de survoler son territoire sans y atterrir (ce droit est aussi appelé droit de première liberté).

– Deuxième liberté de l'air : droit ou privilège accordé par un État à un ou plusieurs autres États, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, d'atterrir sur son territoire pour des raisons non commerciales (ce droit est aussi appelé droit de deuxième liberté).

– Troisième liberté de l'air : droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance de l'État dont le transporteur a la nationalité (ce droit est aussi appelé droit de troisième liberté).

– Quatrième liberté de l'air : droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, d'embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic à destination de l'État dont le transporteur a la nationalité (ce droit est aussi appelé droit de quatrième liberté).

– Cinquième liberté de l'air : droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer et d'embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance ou à destination d'un État tiers (ce droit est aussi appelé droit de cinquième liberté). Cette liberté permet de rentabiliser certaines routes, en permettant aux avions de ne pas repartir à vide.

Seules les cinq premières libertés ont été officiellement reconnues en tant que telles aux termes d'un traité international. En conséquence, l'OACI qualifie toutes les libertés suivantes de « soi-disant libertés ».

– Sixième liberté de l'air : droit ou privilège, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter, en passant par l'État dont le transporteur a la nationalité, du trafic entre deux autres États (on parle aussi de droit de sixième liberté). À la différence des cinq premières libertés, la sixième ne figure comme telle dans aucun accord sur les services aériens largement reconnus, tel l'« Accord sur les cinq libertés ». Cette liberté permet l'installation de hubs.

– Septième liberté de l'air : droit ou privilège accordé par un État à un autre, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter du trafic entre le territoire de l'État qui accorde ce droit ou privilège et un

troisième État quelconque sans obligation d'inclure dans cette opération un point du territoire de l'État bénéficiaire, ce qui signifie qu'il n'est pas nécessaire que le service soit en correspondance avec un service ou soit un prolongement d'un service à destination ou en provenance de l'État dont le transporteur a la nationalité.

– Huitième liberté de l'air : droit ou privilège, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de transporter du trafic de cabotage entre deux points situés à l'intérieur du territoire de l'État qui accorde le droit ou privilège au moyen d'un service qui commence ou se termine dans le territoire de l'État dont le transporteur étranger a la nationalité, ou (en rapport avec la septième liberté de l'air) à l'extérieur du territoire de l'État qui accorde le droit ou privilège (on parle aussi de droit de huitième liberté ou « cabotage consécutif »).

Cette liberté n'est pas appliquée aux États-Unis qui protègent les compagnies nationales en interdisant aux étrangères de transporter du fret ou des passagers à l'intérieur du pays.

– Neuvième liberté de l'air : droit ou privilège de transporter du trafic de cabotage de l'État qui accorde ce droit ou privilège au moyen d'un service effectué entièrement à l'intérieur du territoire de cet État (on parle aussi de droit de neuvième liberté ou « cabotage autonome »).

Source : OACI

ANNEXE :
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR

Néant

EXAMEN EN COMMISSION

La commission examine le présent projet de loi au cours de sa réunion du mardi 28 juin 2016.

Après l'intervention du rapporteur, un débat a lieu.

Mme Odile Saugues. Je vous remercie monsieur le Rapporteur. Je souhaiterais vous poser une question concernant la Moldavie. Ce pays, est-il concerné par le ciel unique européen ?

M. Thierry Mariani. Dans le cadre de l'accord d'association oui, le but de ces accords est de faire notamment rentrer tous ces pays dans le projet sur le ciel unique européen. De plus, dans le cadre de la politique européenne concernant l'Est de l'Europe, nous avons signé un partenariat avec la Moldavie.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission *adopte* le projet de loi n° 1884 sans modification.

ANNEXE :

TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Article unique

(Non modifié)

Est autorisée la ratification de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie (ensemble quatre annexes), signé à Bruxelles le 26 juin 2012, et dont le texte est annexé à la présente loi.