



N° 4304, N° 4305, N° 4306, N° 4307 et N° 4308

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 14 décembre 2016.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR :

– LE PROJET DE LOI, *adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Panama relatif aux services aériens,*

– LE PROJET DE LOI, *adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de l'accord relatif aux services de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République démocratique du Congo,*

– LE PROJET DE LOI, *adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Congo relatif aux services aériens,*

– LE 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.*

– LE PROJET DE LOI *autorisant l'approbation de l'accord relatif aux services de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Union des Comores.*

PAR M. MICHEL TERROT

Député

ET

ANNEXE : TEXTES DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Voir les numéros :

Sénat : 260, 242, 241 (2014-2015), 92, 93, 94, 95 et T.A. 18, 19, 20 (2016-2017).

Assemblée : 4210, 4209, 4205, 3383 et 3384

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. DES ACCORDS BILATÉRAUX CONFORMES AU DROIT INTERNATIONAL	7
A. LA CONVENTION DE CHICAGO ET L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE	7
B. LA POLITIQUE EXTÉRIEURE DE L'UNION EUROPÉENNE DANS LE DOMAINE DES SERVICES AÉRIENS.....	9
1. Les arrêts « Ciel ouvert »	9
2. Le règlement 847/2004 du 29 avril 2004	9
3. Une politique extérieure de l'UE dans le domaine du transport aérien	10
C. LA POLITIQUE FRANÇAISE EN MATIÈRE D'ACCORDS DE SERVICES AÉRIENS BILATÉRAUX	11
II. LE CONTENU DES ACCORDS	13
A. DES ACCORDS COMPORTANT DES DISPOSITIONS CLASSIQUES ET SIMILAIRES	13
1. Les transporteurs aériens désignés.....	13
Les conditions d'exploitation.....	14
Dispositions financières.....	15
Sécurité et sûreté	15
B. LES CINQ ACCORDS.....	15
1. L'accord avec la République du Congo.....	16
Les relations aériennes avec le Congo.....	16
Le nouveau régime juridique	16
Les transporteurs concernés	17
Ratification.....	18

2. L'accord avec la République démocratique du Congo	18
Les relations aériennes avec la République démocratique du Congo	18
Le nouveau régime juridique	18
Les transporteurs concernés	19
Ratification.....	19
3. L'accord avec le Panama	19
Les relations aériennes avec le Panama	19
Le nouveau régime juridique	20
Les transporteurs concernés	20
Ratification.....	20
4. L'accord avec les Philippines	21
Les relations aériennes avec les Philippines	21
Le nouveau régime juridique	22
Les transporteurs concernés	23
Ratification.....	23
5. L'accord avec les Comores	23
Les relations aériennes avec les Comores.....	23
Le nouveau régime juridique	24
Conséquences pour Mayotte	25
Les transporteurs concernés	25
Ratification.....	25
CONCLUSION	27
ANNEXE LES « LIBERTÉS DE L'AIR »	29
ANNEXE : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR	31
EXAMEN EN COMMISSION	33
ANNEXE : TEXTES DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES	35

INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

Notre commission est saisie de cinq projets de loi autorisant respectivement l'approbation des accords relatifs aux services de transport aériens entre le Gouvernement de la République française et les Gouvernements de la République du Panama, de la République démocratique du Congo, de la République du Congo, de la République des Philippines et de l'Union des Comores.

Ces cinq accords sont très similaires. Tous sont basés sur le modèle de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), qui contient des dispositions visant à instaurer une sécurité juridique au profit des transporteurs aériens, ainsi assurés de disposer d'un cadre stable.

Les cinq accords soumis à notre examen diffèrent peu les uns des autres et s'écartent très peu du modèle d'accord de l'OACI. Aucun des cinq États concernés n'est par ailleurs membre de l'Union européenne ni n'est concerné par sa politique de voisinage. Il n'est donc pas inopportun de les examiner conjointement.

I. DES ACCORDS BILATÉRAUX CONFORMES AU DROIT INTERNATIONAL

Les cinq accords examinés visent à mettre en place entre la France et chacun des États concernés un cadre juridique bilatéral conforme, d'une part, aux normes internationales régissant le secteur aérien, et, d'autre part, au droit européen, qui s'est développé en la matière depuis les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes de 2002, dits arrêts de « Ciel ouvert ».

L'évolution du droit de l'Union européenne, au cours des quinze dernières années, nécessite en effet une révision de l'ensemble des accords conclus dans le domaine des services aériens par les États membres. Cette révision se fait :

– soit de manière bilatérale, comme c'est le cas pour trois des cinq accords présentement examinés (les deux restant, passés avec le Panama et les Comores, mettant en place un cadre juridique qui n'existait pas auparavant) ;

– soit par mandat donné à la Commission européenne, dès lors autorisée à se substituer aux États membres pour négocier des accords globaux de transport aérien.

Le système des accords bilatéraux, qui fixent le cadre juridique des services internationaux de transport aérien, résulte de l'application de la Convention relative à l'aviation civile internationale, dite Convention de Chicago, ouverte à la signature le 7 décembre 1944.

A. LA CONVENTION DE CHICAGO ET L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

La Convention relative à l'aviation civile internationale, dite Convention de Chicago, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 a mis en place l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), dont le rôle principal est d'établir le cadre réglementaire mondial de la sécurité de l'aviation civile internationale. Cette organisation, devenue une institution spécialisée des Nations unies en 1947, a aussi un rôle d'organisation économique des services aériens, qui doivent être établis sur les bases d'une saine concurrence.

En tant qu'instance mondiale de coopération entre ses États membres et la communauté aéronautique mondiale, l'OACI établit et développe des normes et des pratiques recommandées (SARP1) visant à promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale. À ce jour, l'OACI gère plus de 12 000 SARP ventilées dans les 19 Annexes à la Convention de Chicago. Dans le cadre de sa mission principale d'élaboration des principes et techniques de la navigation aérienne mondiale, et de promotion de la planification et du développement du transport aérien, l'OACI a établi cinq « objectifs stratégiques » :

- sécurité ;
- capacité et efficacité de la navigation aérienne ;
- sûreté et facilitation ;
- développement économique du transport aérien ;
- protection de l’environnement.

En outre, la Convention de Chicago est complétée par l’accord relatif au transit des services aériens internationaux, également adopté à Chicago le 7 décembre 1944.

L’OACI définit neuf « libertés de l’air », dont seules les cinq premières sont officiellement reconnues aux termes d’un traité international. Les deux premières libertés ont un caractère technique. Il s’agit du droit de survol (1^{ère} liberté) et du droit d’escale technique (2^{ème} liberté). Les autres libertés comportent une dimension commerciale : droit de débarquer/embarquer des passagers en provenance ou à destination de l’État dont l’aéronef a la nationalité (3^{ème} et 4^{ème} libertés), droit de débarquer ou d’embarquer dans un État tiers des passagers en provenance ou à destination de tout autre État contractant (5^{ème} liberté), droit d’assurer un service entre deux autres États en passant par l’État (hub) où le transporteur est enregistré (6^{ème} liberté), droit d’assurer un service entre deux États entièrement hors de son territoire (7^{ème} liberté), droit d’effectuer des dessertes nationales ou d’assurer un service entre deux points situés à l’intérieur d’un État étranger, ce qui correspond au droit de « cabotage » (8^{ème} et 9^{ème} libertés) ⁽¹⁾.

Enfin, en vertu de l’article 1^{er} de la Convention de Chicago, chaque État dispose d’une souveraineté complète et exclusive sur l’espace aérien au-dessus de son territoire. En conséquence, l’article 6 précise qu’« aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l’intérieur du territoire d’un État contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit État conformément aux conditions de cette permission ou autorisation ».

Ce principe sous-tend le système des accords bilatéraux, qui instaurent une sécurité juridique au profit des transporteurs aériens, ainsi assurés de disposer d’un cadre stable. Ce cadre constitue un plancher et non un plafond, puisque les États peuvent toujours décider d’aller plus loin, dans le respect du droit international et du droit européen en vigueur.

(1) Voir annexe

B. LA POLITIQUE EXTÉRIEURE DE L'UNION EUROPÉENNE DANS LE DOMAINE DES SERVICES AÉRIENS

1. Les arrêts « Ciel ouvert »

Dans l'Union européenne, les pratiques bilatérales directement issues de la Convention de Chicago ont notablement évolué depuis les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes du 5 novembre 2002, relatifs à des accords bilatéraux concernant certains États membres de la Communauté européenne et les États-Unis d'Amérique, arrêts dits de « Ciel ouvert », qui ont consacré l'application du principe de libre-établissement, reconnu par les traités européens.

Ces arrêts ⁽¹⁾ de la Cour de justice des communautés européenne en date du 5 novembre 2002 sont relatifs à des accords conclus par certains États membres avec les États-Unis. Ils portent sur la non-conformité au droit de l'Union des dispositions limitant la désignation des transporteurs aériens par un État membre aux entreprises détenues et effectivement contrôlées par des intérêts de cet État membre.

Cette limitation a été jugée contraire au principe de liberté d'établissement, garanti par les traités européens.

Les dispositions des accords bilatéraux qui entravent la concurrence, comme les ententes interentreprises sur la fixation des tarifs, ou la détermination des capacités, auxquelles les compagnies aériennes avaient couramment recours pour développer leurs services aériens entre les deux pays signataires d'un accord aérien, ont également été jugées contraires au droit de l'Union.

Par ailleurs, ces arrêts reconnaissent une compétence exclusive de l'Union pour les questions relatives aux systèmes informatisés de réservation de billets d'avion, à l'attribution des créneaux horaires, aux services d'assistance en escale et à la fixation des tarifs pour les services aériens intraeuropéens ⁽²⁾.

2. Le règlement 847/2004 du 29 avril 2004

À la suite des arrêts « Ciel ouvert », les négociations d'accords de services aériens par les États membres ont été encadrées par le règlement 847/2004 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾.

(1) *Cour de justice de l'Union européenne : affaires C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C- 471/98, C-472/98, C-475/98 et C-476/98 concernant le Royaume-Uni, le Danemark, la Suède, la Finlande, la Belgique, le Luxembourg, l'Autriche et l'Allemagne. - 12 - SERVICES AÉRIENS CONGO-RDC-PANAMA*

(2) *Suites aux dernières évolutions sur la liberté tarifaire pour les services intra-européens, il ne reste que la clause de désignation des transporteurs aériens et celle relative aux services d'assistance en escale.*

(3) *Règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers.*

En application de ce règlement, un État membre est autorisé à négocier un accord de services aériens avec un pays tiers, ou à amender un accord existant, dès lors que ledit accord est conforme au droit européen et que l'État membre respecte la procédure de notification instaurée par le règlement. Le respect du droit européen est assuré par l'inclusion de clauses types⁽¹⁾, développées conjointement par la Commission et les États membres. Les accords ne doivent pas comporter de dispositions entravant la libre concurrence.

La clause de désignation des transporteurs aériens est l'élément central de ce dispositif. Elle permet à un État membre de désigner tout transporteur européen, dès lors qu'il est établi sur le territoire de cet État membre, pour effectuer des services aériens autorisés par l'accord bilatéral concerné. Par exemple, la compagnie britannique EasyJet, reconnue comme établie sur le territoire français, pourrait être désignée par la France en vertu de cette clause.

La procédure de notification à la Commission vise, d'une part, à assurer la transparence des négociations conduites par les États membres et, d'autre part, à assurer la conformité des accords bilatéraux avec le droit de l'Union. Un État membre qui planifie une négociation bilatérale avec un pays tiers, en informe la Commission au plus tard un mois avant la rencontre en accompagnant sa notification des documents pertinents. Cette notification est portée à la connaissance des autres États membres qui, comme la Commission, peuvent formuler des observations. Les parties intéressées, notamment les transporteurs aériens établis sur le territoire de l'État membre, sont associées aux discussions.

Le résultat des négociations est transmis à la Commission, qui autorise la signature de l'accord bilatéral ou son application provisoire lorsque l'accord ne comporte pas l'ensemble des clauses pertinentes. En application de cette procédure de notification, la Commission européenne a jugé que les accords négociés par la France avec chacun des cinq États concernés étaient conformes au droit européen, car ils incluaient les clauses type de désignation et d'assistance en escale. La Commission a donc autorisé la France à conclure les accords en question.

3. Une politique extérieure de l'UE dans le domaine du transport aérien

La politique conventionnelle de l'Union en matière de transport aérien est principalement tournée vers les pays du voisinage européen, afin d'étendre et de consolider un « espace aérien commun européen », au-delà du territoire même de l'Union européenne.

Elle s'oriente également, dans une certaine mesure, vers les principaux partenaires de l'Union, en termes de trafic aérien, c'est-à-dire l'Amérique du Nord, l'Asie de l'Est et du Sud-Est, la Russie, le Brésil et le Golfe arabo-persique.

(1) Ces clauses types sont relatives à la désignation à la révocation des transporteurs, aux tarifs, à l'assistance en escale, à la sécurité et à la taxation du carburant sur les liaisons intracommunautaires ou domestiques.

Cette politique européenne est marquée par l'objectif de libéralisation des marchés de services aériens. La Commission et le Conseil transports de l'Union européenne ont précisé en 2005 les trois axes de cette politique :

– La mise en conformité avec le droit européen des accords bilatéraux que les États membres ont conclu avec les pays tiers ;

– La conclusion d'accords européens, ayant vocation à se substituer aux accords bilatéraux, avec les pays cibles de la politique européenne de voisinage, afin de mettre en place des espaces aériens communs, notion européenne qui recouvre l'ouverture des marchés et l'harmonisation des réglementations applicables. Un accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun a notamment été signé en 2006 avec la Bulgarie, la Roumanie, l'Islande, la Norvège et les pays des Balkans de l'Ouest. D'autres accords de ce type ont été signés avec le Maroc (2006), la Géorgie et la Jordanie (2010), la Moldavie (2012) et Israël (2013). Un accord a été paraphé avec l'Ukraine en 2013. Des négociations ont été ouvertes avec l'Azerbaïdjan, le Liban et la Tunisie. Des négociations sont ouvertes avec la Turquie depuis le Conseil du 7 juin 2016.

– La conclusion d'accords européens avec des partenaires clefs de l'UE : deux accords de ce type ont été signés, le premier avec les États-Unis en 2007 (amendé en 2010) et le second avec le Canada en 2009. Des négociations avec le Brésil sont engagées depuis 2010. En juin 2016, le Conseil a autorisé la Commission à ouvrir des négociations avec l'Association des Nations d'Asie du Sud - Est (ASEAN), les Émirats arabes unis (EAU) et le Qatar.

La politique bilatérale française se distingue de cette démarche multilatérale, car elle a vocation à s'étendre à l'ensemble des États, entretenant ou étant susceptibles d'entretenir des relations avec la France dans le domaine du transport aérien. Les cinq accords examinés s'inscrivent dans cette logique.

Les accords récents se distinguent toutefois des précédents, en particulier par la possibilité assurée aux États Parties de désigner plusieurs compagnies, par la liberté de fixation des tarifs et de choix des services en escale ou encore par la possibilité donnée aux transporteurs aériens de signer des accords commerciaux pour leurs services. La sûreté de l'aviation et la sécurité technique des vols font aussi l'objet d'une attention renforcée par rapport aux générations précédentes d'accords aériens.

C. LA POLITIQUE FRANÇAISE EN MATIÈRE D'ACCORDS DE SERVICES AÉRIENS BILATÉRAUX

Pour la France, les négociations bilatérales sont menées par la Direction générale de l'Aviation Civile (DGAC), en liaison avec le Ministère des affaires étrangères et du développement international (MAEDI), dans le cadre d'un mandat, validé par le Ministre en charge des transports. Conformément aux lois

organiques qui les concernent, la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie possèdent des compétences autonomes pour la négociation des services aériens desservant leurs territoires. Ces négociations sont menées en étroite collaboration avec les services de l'État, notamment la DGAC.

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

Les accords bilatéraux font l'objet de renégociations régulières pour permettre l'ajout de nouvelles dispositions, la révision de clauses périmées et l'extension de possibilités commerciales.

Les cinq accords examinés, conclus respectivement avec la République du Congo, la République démocratique du Congo, le Panama, les Philippines et les Comores, suivent le modèle type d'accord aériens bilatéraux élaboré par la DGAC, lui-même issu du modèle d'accord bilatéral sur les services aériens proposé par l'OACI conformément aux principes énoncés par cette dernière et l'Union européenne. En effet, la France, de même que les cinq États avec lesquels ces accords ont été conclus, sont signataires de la Convention relative à l'aviation civile internationale ainsi que de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux précités.

II. LE CONTENU DES ACCORDS

A. DES ACCORDS COMPORTANT DES DISPOSITIONS CLASSIQUES ET SIMILAIRES

Les cinq accords examinés, conclus respectivement avec le Congo, la République démocratique du Congo, le Panama, les Comores et les Philippines comportent des dispositions similaires. Ils prévoient une procédure de désignation par les États des transporteurs aériens autorisés à desservir le territoire de l'autre Partie, définissent les conditions d'exploitation des services aériens bilatéraux, établissant notamment des exemptions de droits ainsi que des normes renforcées dans le domaine de la sûreté et de la sécurité.

1. Les transporteurs aériens désignés

S'inscrivant dans le sillage de la convention de l'OACI, les accords examinés consacrent la possibilité pour les parties contractantes d'exploiter les quatre premières « libertés de l'air » (survol, escale non commerciale, débarquement/embarquement de passagers/fret/courrier en provenance/à destination de l'un des États contractants). Les accords excluent, en revanche, les droits de cabotage (8ème et 9ème libertés). Dans le cas de l'accord avec les Philippines, à la demande de la partie philippine, les droits de trafic dits de 5^{ème} liberté préalablement accordés par l'accord bilatéral sur les services aériens de 1968 ont été confirmés et maintenus dans le nouveau cadre juridique

Dans chaque accord, une clause de multidésignation permet aux deux parties de désigner plusieurs transporteurs aériens, comme le veut le droit européen. La France peut donc désigner des compagnies aériennes françaises ainsi que toute compagnie européenne établie en France pour des vols à destination du territoire de l'autre État contractant, conformément au règlement 847/2004 précité.

Il est à noter que dans le cas de l'accord avec les Philippines, les autorités philippines peuvent s'opposer à la désignation, par les autorités françaises, d'une compagnie européenne, dans le cas où cette dernière exercerait, déjà et par ailleurs, des droits de trafic entre un autre État membre de l'UE et les Philippines, dans le cas où cette compagnie européenne surpasserait alors les éventuelles limitations de fréquences concertées dans ce cadre bilatéral particulier entre les Philippines et l'État membre concerné.

La clause de multidésignation est complétée par une clause de révocation/suspension à l'intention des transporteurs aériens qui ne respecteraient plus les critères définis dans la clause de multidésignation. La délivrance de l'autorisation d'exploitation répond en effet à des critères relatifs au lieu d'établissement, au contrôle réglementaire effectif ainsi qu'à la propriété du capital du transporteur aérien concerné. Le non-respect de ces conditions peut être sanctionné par la révocation ou la suspension de l'autorisation.

Les conditions d'exploitation

Concernant les conditions d'exploitation, les accords introduisent les principes suivants :

– Les entreprises désignées par chaque Partie contractante sont traitées de façon égale et les services offerts correspondent à la demande ;

– Les lois et règlements applicables sur le territoire de chaque Partie, en matière de douane, de police aux frontières, de navigation aérienne sont appliqués par les transporteurs de l'autre Partie contractante ;

– Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés font l'objet d'une reconnaissance mutuelle ;

– Les redevances d'usage, au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires sont justes, raisonnables, non discriminatoires et équitablement réparties entre catégories d'usagers ;

– Les transporteurs désignés par une Partie contractante sont libres d'établir une activité commerciale (agences) sur le territoire de l'autre Partie ;

– Les transporteurs aériens des deux Parties peuvent conclure des accords commerciaux entre eux ou avec des compagnies de pays tiers pour l'exploitation de services aériens (accords de réservation de capacité, de partage de codes, de location ou tout autre accord de coentreprise) ;

– Afin de faciliter leurs activités commerciales, les transporteurs aériens sont libres de convertir et transférer leurs excédents de recettes, tirées de la vente des services de transport aérien sur le territoire de l'autre État Partie ;

– Les transporteurs aériens choisissent librement parmi les possibilités d'assistance technique en escale, sur le territoire de l'autre État contractant et accèdent à ces services de façon non discriminatoire ;

– Les transporteurs fixent librement leurs tarifs, à des niveaux raisonnables. Tout système d'entente tarifaire est exclu. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne peuvent intervenir que pour protéger le consommateur de prix déraisonnablement élevés, ou pour protéger les entreprises de prix artificiellement faibles, en raison de subventions illicites ou dans l'intention d'éliminer la concurrence.

– Les programmes d'exploitation sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, également destinataire des documents statistiques pertinents.

– Tout différend sur le respect des obligations au titre du présent accord peut, s'il n'est pas résolu par voie de consultations diplomatiques, être ultimement réglé par un tribunal arbitral.

Dispositions financières

Les accords prévoient des exemptions de droits sur différents biens et services nécessaires à l'exploitation des services aériens internationaux : équipements, carburant, lubrifiants, pièces détachées, provisions de bord, imprimés, demeurant à bord de l'aéronef, et équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret. Ces exemptions sont conformes à la pratique et à la réglementation internationale en la matière.

Conformément au droit européen, la France se réserve toutefois le droit d'imposer, de façon non discriminatoire, des taxes sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef de l'autre Partie contractante, sur une liaison entre la France et un autre État membre de l'Union européenne.

Les exemptions prévues par les accords examinés n'impliquent aucun changement de législation ou de réglementation puisqu'elles sont déjà prévues en droit français : par l'article 262 du code général des impôts (II 4° à 8°) pour la TVA, et par l'article 302 F bis du code général des impôts, s'agissant des droits d'accises.

Sécurité et sûreté

Les accords incluent les dispositions les plus récentes du droit international et du droit européen, relativement à la sécurité des vols :

– Chaque Partie peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie ;

– Une autorisation peut être suspendue ou révoquée par une Partie si l'autre ne requiert ou n'applique pas les normes minimales édictées en application de la Convention de Chicago, au moment considéré ;

– Tout aéronef de l'une des Parties peut être soumis par l'autre Partie à un examen dit « inspection au sol », à la suite duquel une décision de suspension/modification de l'autorisation d'exploitation peut être prise immédiatement.

Conformément aux dispositions de l'OACI, les accords fixent, par ailleurs, des principes de coopération et d'assistance mutuelle entre les Parties contractantes dans le domaine de la sûreté, pour prévenir et traiter des atteintes à la sûreté de l'aviation civile du fait d'actes d'intervention illicites.

B. LES CINQ ACCORDS

Ces cinq accords aériens examinés ne présentent pas de différences majeures entre eux, dans la mesure où leurs dispositions sont issues de recommandations types, issues soit de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), soit de clauses élaborées au sein de l'Union européenne.

Hormis d'éventuelles différences de formulation, les dispositions de ces accords aériens sont globalement similaires dans leur contenu comme dans leur esprit.

On notera toutefois que l'accord sur les services aériens entre la France et les Philippines, compte-tenu de la situation particulière des services aériens entre ces deux pays (vols très long-courriers et historique des relations aériennes), présente certaines spécificités, en particulier s'agissant de l'article 2 « octroi des droits » et de l'article 13 « accords de coopération commerciale », mais aussi pour l'article 4 « révocation ou suspension d'une autorisation d'exploitation ».

1. L'accord avec la République du Congo

Les relations aériennes avec le Congo

La croissance du trafic aérien entre la France et la République du Congo est importante puisqu'elle a été de 14 % entre 2013 et 2012 et devrait s'élever à 12 % entre 2014 et 2013. L'augmentation du trafic reflète notamment le schéma d'opération d'Air France, passé à un vol quotidien vers Pointe noire à la saison d'hiver 2014. Si le trafic de la ligne Paris - Brazzaville est resté sensiblement le même au cours de ces dernières années, la desserte de Pointe Noire, capitale économique en raison de ses activités pétrolières et portuaires, correspond pour sa part à une demande soutenue de la clientèle d'affaires dans un contexte de forte concurrence avec les autres compagnies européennes ou étrangères.

Avec près de 170 000 passagers en moyenne annuelle, le marché France - Congo est relativement modeste et reste largement dominé par Air France, qui transporte plus de 80 % de la totalité des passagers.

Le nouveau régime juridique

Les services aériens entre la France et le Congo reposaient sur l'accord relatif aux services aériens du 1^{er} janvier 1974. Cet accord prévoyait, en son article 14, le « traitement juste et équitable » des entreprises désignées par chacune des deux Parties et leur assure « des possibilités égales et des droits égaux pour l'exploitation des services agréés ». Il constituait l'unique base pour la détermination des droits de trafic et aucune consultation aéronautique bilatérale n'ayant été tenue depuis.

Du fait de son ancienneté, l'accord de 1974 ne contient cependant aucune des clauses habituellement comprises par les accords bilatéraux récents de ce type et n'est pas conforme au droit de l'Union européenne. La modernisation de l'accord aérien bilatéral a donc fait l'objet de nombreux échanges entre la France et la République du Congo au cours des années 2000, pour aboutir à parapher un projet lors des consultations aéronautiques entre autorités de l'aviation civile françaises et congolaises les 16 et 17 juillet 2013 à Paris.

Le présent accord accroît la sécurité juridique pour les compagnies ; il permet à la France de désigner plusieurs compagnies pour desservir le Congo, y compris des compagnies communautaires établies en France

Dans le procès-verbal de consultation du 17 juillet 2013 entre autorités aéronautiques fixe, pour chaque pavillon, une enveloppe de 11 fréquences hebdomadaires pour les services passagers a été établie, avec un maximum de sept fréquences par paire de points. Cette formule donne à Air France les garanties nécessaires pour maintenir sa desserte de Brazzaville avec 4 fréquences hebdomadaires et lui a permis d'augmenter ses services vers Pointe-Noire à raison d'un vol quotidien.

Par ailleurs, en application de la note b) de l'Annexe de l'Accord (Tableau des routes), les délégations des deux autorités aéronautiques sont convenues que les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante sont autorisées à exercer des droits de trafic, dans la limite de leurs services agréés respectifs, passagers ou cargo, entre les points suivants :

– sur les routes pouvant être exploitées par les entreprises de transport aérien désignées de la République française, entre Rome, Tunis, Tripoli, Kano et/ou Lagos, d'une part, et Brazzaville et/ou Pointe Noire, d'autre part ;

– sur les routes pouvant être exploitées par les entreprises de transport aérien désignées de la République du Congo, entre Kano, Lagos, Rome, un point en Suisse, d'une part, et Marseille ou Nice et/ou Paris, d'autre part.

Les transporteurs concernés

L'unique transporteur désigné à ce jour par la clause de multidésignation est la compagnie congolaise Ecair (Equatorial Congo Airlines). Créée en 2012, cette dernière assure vers Paris des services de 4 fréquences hebdomadaires depuis Brazzaville et de 3 vols par semaine depuis Pointe-Noire. Dans les deux cas, les vols d'Ecair sont affrétés par la compagnie suisse Privatair. En effet, l'ensemble des compagnies congolaises fait l'objet d'une interdiction d'exploitation générale dans l'Union Européenne, conformément au règlement n°368/2014 de la commission (dit « liste noire »).

Les autorités congolaises ont cependant insisté sur la possibilité de désigner, le moment venu, la compagnie régionale multinationale AIR CEMAC. Cette possibilité a donc été insérée dans la clause de désignation de l'accord aérien (art. 3, alinéa 3), conformément aux articles 77 et 79 de la Convention de Chicago. Cette disposition ne crée aucune obligation pour la France d'accepter AIR CEMAC mais offre le droit de demander des consultations spécifiques pour traiter de cette désignation, le cas échéant.

Sur la liste des transporteurs qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'union (Annexe A) sont inscrites les compagnies Aero Service (RAC 06-002), Canadian Airways Congo (RAC 06-012), Emeraude (RAC

06-008), Equafight Services (RAC 06-003), Equajet (RAC 06-007), Equatorial Congo Airlines S.A. (RAC 06-014), Mistral Aviation (RAC 06-011) et Trans Air Congo (RAC 06-001). Aucune de ces compagnies n'est désignée au titre de l'accord.

Ratification

L'accord a été signé le 29 novembre 2013. À ce jour, la République du Congo n'a pas transmis d'instrument de ratification.

2. L'accord avec la République démocratique du Congo

Les relations aériennes avec la République démocratique du Congo

La compagnie Air France détient le monopole du relativement petit marché des liaisons France - République Démocratique du Congo, en proposant 5 fréquences hebdomadaires vers Kinshasa.

Reprise en 2002 après une interruption de 6 ans due à la guerre civile, la desserte France-République Démocratique du Congo par la compagnie Air France a connu cinq années de forte croissance de 2003 à 2009, pendant lesquelles le trafic de passagers a augmenté de 130 %. Le marché s'est légèrement contracté en 2010 et le flux annuel de passagers s'est depuis stabilisé autour de 60 000 passagers.

Ce nouvel accord ouvre la voie à la désignation de plusieurs compagnies aériennes par la France pour desservir la République démocratique du Congo, tandis que d'autres compagnies qu'Air France s'intéressent à ce marché en développement, vers lequel se tournent de plus en plus de compagnies européennes ou moyen-orientales. Il aménage notamment la possibilité de desservir, à terme, Lubumbashi, sur laquelle la forte présence d'industries extractives implique de forts revenus potentiels en raison d'une classe « affaires » développée.

Le nouveau régime juridique

Les services aériens entre la France et la République démocratique du Congo reposaient jusqu'à présent sur l'accord relatif au transport aérien du 10 janvier 1964. En 2005, un projet de nouvel accord, modernisé, a fait l'objet de négociation. Ce projet, paraphé à la même date, n'est finalement pas entré en vigueur, malgré une relance du processus en 2008 à l'occasion de consultations aéronautiques bilatérales entre les autorités aéronautiques de la France et la RDC. Les négociations de 2013 ont donc permis de finaliser ce processus, sur la base d'un texte entièrement revu et contenant toutes les dispositions nécessaires à la sécurisation juridique de l'exploitation de services aériens bilatéraux.

Le nouvel accord aérien est conforme au droit de l'Union européenne et contient des dispositions modernes relatives à la sécurité et à la sûreté, aux accords

commerciaux et au partage de codes, enfin permet la possibilité de desservir Paris et un autre point en France pour les transporteurs aériens congolais, Kinshasa et Lubumbashi en RDC pour les transporteurs aériens français.

L'enveloppe des services aériens autorisés a été établie de manière graduée, sous réserve « des exigences du trafic » selon une demande de la partie congolaise : 4 fréquences hebdomadaires au minimum sont disponibles pour les deux pavillons, qui peuvent exploiter une cinquième fréquence hebdomadaire depuis la saison IATA d'été 2014 et jusqu'à un vol quotidien, depuis la saison IATA d'été 2015.

Ces dispositions ont permis à Air France d'envisager librement une progression de sa desserte de Kinshasa.

Les transporteurs concernés

Si la possibilité pour les compagnies françaises de desservir Lubumbashi (en plus de Kinshasa) a été préservée, les autorités congolaises s'opposent en revanche, à ce stade, à l'ouverture de l'aéroport à des services internationaux intercontinentaux. Très réticente à donner des droits aux compagnies étrangères sans contreparties, la RDC a cependant concédé le service vers Lubumbashi au pavillon français uniquement sous la forme d'un partage de codes (annexe tableau des routes, point c). Ainsi, dans l'intervalle d'une ouverture potentielle de service aérien direct entre Paris et Lubumbashi, l'article 13 de l'accord aérien permet à Air France, compagnie contractuelle, de poser son code sur un vol opéré par un opérateur de fait desservant Lubumbashi, agréé par les autorités congolaises (en l'occurrence Kenya Airways, via Nairobi).

Sur la liste des transporteurs qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'union (Annexe A) sont inscrites les compagnies Air Fast Congo, Air Kasai, Air Katanga, Air Tropiques, Blue Airlines, Blue Sky, Busy Bee Congo, Compagnie Africaine d'Aviation (CAA), Congo Airways, Dakota Sprl, Doren Air Congo, Gomair, Kin Avia, Korongo Airlines, Malu Aviation, Mango Airlines, Serve Air, Services Air, Swala Aviation, Transair Cargo Services, Will Airlfit. Aucune de ces compagnies n'est désignée dans l'Accord.

Ratification

L'accord a été signé le 27 novembre 2013. À ce jour, la République démocratique du Congo n'a pas transmis d'instrument de ratification.

3. L'accord avec le Panama

Les relations aériennes avec le Panama

Les dispositions agréées entre autorités aéronautiques pour l'exploitation de services aériens sur la route long-courrier prévoient une enveloppe de sept fréquences hebdomadaires par pavillon. Cela permet de répondre aux projets de

l'ensemble des compagnies françaises à moyen/long terme, y compris pour les transporteurs opérants éventuellement depuis les territoires ultramarins français.

Il n'existe pas de restriction en terme désignation, la compagnie panaméenne COPA n'a pas d'opérations vers la France à l'heure actuelle et Air France est désignée au titre du pavillon français. La compagnie français détient donc le monopole du transport de passages pour les trafics directs entre la France et le Panama, su un volume estimé à environ 90 000 – 100 000 passagers par an.

Depuis quelques mois, la compagnie aérienne Air France a ajouté une sixième fréquence hebdomadaire entre Paris et Panama City.

L'accord prévoit une enveloppe de sept fréquences hebdomadaires. Cela permet de répondre aux projets de l'ensemble des compagnies françaises à moyen/long terme.

Le nouveau régime juridique

Le transport aérien international entre la France et le Panama n'est actuellement régi par aucun accord bilatéral.

L'accord prévoit une enveloppe de sept fréquences hebdomadaires. Cela permet de répondre aux projets de l'ensemble des compagnies françaises à moyen/long terme, y compris pour les transporteurs opérants éventuellement depuis la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française, un tableau des routes couvrant ces territoires et des possibilités ouvertes de partages de codes.

Les transporteurs concernés

La compagnie panaméenne COPA n'a pas d'opérations vers la France à l'heure actuelle.

De son côté, Air France a inauguré une ligne directe en novembre 2013. En saison d'hiver 2014-15, la compagnie française opère en propre et en direct 6 vols hebdomadaires depuis Paris Charles de Gaulle à destination de Panama City. Elle propose en outre des possibilités de correspondances en posant son code sur des vols opérés par KLM via Amsterdam, ou par Delta Airlines via Atlanta.

La liste « noire » des compagnies interdites par l'Union Européenne ne comprend pas de compagnies panaméennes.

Ratification

L'accord a été signé à Paris le 26 juillet 2013 et la partie panaméenne l'a ratifié le 30 octobre 2013.

4. L'accord avec les Philippines

Les relations aériennes avec les Philippines

Il n'existe plus de services directs entre la France et les Philippines depuis 2004, Philippine Airlines ayant suspendu sa desserte en 1998 et Air France ayant cessé en 2004 de desservir Manille directement.

Les autorités aéronautiques des deux États se sont entendus pour que l'ensemble des compagnies désignées de chaque pavillon aient la possibilité d'exploiter jusqu'à sept fréquences hebdomadaires pour les services de passagers et jusqu'à deux fréquences hebdomadaires pour les vols tout cargo.

Cela n'empêche pas l'existence de services aériens indirects, via notamment les accords de partage de codes, encadrés par l'article 13 de l'accord aérien. Il convient de noter que les autorités philippines restent très prudentes sur les conséquences que peuvent avoir de tels accords commerciaux. Elles ont refusé que les partages de codes soient permis entre les compagnies des deux pavillon et des compagnies de pays tiers. En effet, pour les autorités philippines, une telle possibilité pourrait conduire à concentrer des flux de trafic vers quelques grosses plateformes de correspondances dans des États tiers entre la France et les Philippines, au détriment de la possibilité d'établissement de liaisons directes.

Malgré l'absence d'une clause générale autorisant le partage de codes avec des transporteurs de pays tiers, les Philippines ont autorisé, à titre exceptionnel, Air France à poser son code sur les vols entre la France et Manille via Amsterdam opérés par KLM, cette dernière opérant en propre et en direct le segment Amsterdam – Manille.

Enfin, à la demande de la partie philippine, les droits de trafic dits de 5^{ème} liberté préalablement accordés par l'accord bilatéral sur les services aériens de 1968 ont été confirmés et maintenus dans le nouveau cadre juridique (voir article 2(1c) « octroi des droits » de l'accord aérien).

Ces droits de trafic de 5^{ème} liberté permettent à une compagnie désignée par les autorités françaises d'opérer entre la France et les Philippines une escale sur un point intermédiaire (ou, variante, de poursuivre ses opérations sur un point au-delà des Philippines), en étant autorisée à y débarquer et à y embarquer des passagers. Une telle opération pourrait éventuellement être de nature à rentabiliser l'économie d'une liaison directe entre la France et les Philippines.

Ainsi, comme l'indique l'Annexe « tableau des routes » de l'accord aérien, la France peut librement désigner, au choix, comme points intermédiaires ouvrant à ces droits de trafic de 5^{ème} liberté, deux points au Moyen-Orient et dans le Golfe, trois points en Asie du Sud, quatre points en Asie du Sud-Est, un point en Thaïlande et enfin, comme points au-delà, quatre autres points en Asie du Sud-Est. Des dispositions réciproques existent dans le tableau des routes du pavillon philippin.

Ce nouveau texte, conforme au droit européen, contient l'ensemble des clauses modernes nécessaires à l'exploitation des services aériens entre les deux pays. Il apporte donc, pour l'ensemble des acteurs concernés du secteur aérien, les garanties juridiques nécessaires à l'exercice de leurs diverses activités.

S'agissant d'Air France en particulier, les négociations pour la conclusion de cet accord ont permis en outre de consolider les opérations en lien avec son partenaire KLM, opérant une dernière liaison directe vers les Philippines depuis Amsterdam.

En 2014, on évalue à 148 000 (soit une augmentation de 80 % par rapport à 2010), le nombre de passagers qui ont voyagé entre la France et les Philippines en effectuant une correspondance entre ces deux pays dans un pays tiers. En 2014, ces transits s'effectuent principalement dans deux pays : la Chine avec 36 % du marché (24 % via Hong Kong et 12 % par la Chine continentale) ; et les Émirats Arabes Unis, qui détiennent, pour leur part, 22 % du marché. Ainsi, à l'instar des autorités françaises, les autorités philippines sont préoccupées par le contexte de forte concurrence imposés par les hubs des compagnies du Golfe, de Chine et de Hong Kong, qui rend économiquement non viable, dans l'état actuel des choses, la reprise de liaisons directe entre les deux pays.

Le nouveau régime juridique

L'accord de transport aérien signé le 29 octobre 1968 a permis d'initier et d'encadrer les services aériens entre les deux pays. Toutefois, compte-tenu des nouveaux contextes internationaux dans le secteur aéronautique ainsi que de l'évolution des normes juridiques, les autorités aéronautiques des Philippines ont demandé l'ouverture de consultations en janvier 2013, en suggérant que l'accord soit modernisé à cette occasion, pour qu'il inclue l'ensemble des dispositions caractéristiques des accords aériens contemporains. Les négociations aéronautiques bilatérales se sont tenues à Paris les 14 et 15 janvier 2014

Ce nouvel accord, conforme au droit communautaire, contient l'ensemble des dispositions modernes nécessaires à l'exploitation des services aériens entre les deux pays, encadrés par des clauses de sécurité et de sûreté. Les principes et le droit de la concurrence sont préservés, tant en termes de désignation des compagnies pour l'exercice de services aériens, qu'en matière de dispositions commerciales, tarifaires ou encore de services d'assistance en escale. La gestion des droits de trafic et leur évolution sont organisées par le biais de consultations entre autorités aéronautiques, encadrées par les différentes dispositions de l'accord aérien, en fonction de l'évolution des opportunités économiques en matière d'offre et de demande de services aériens entre la France et les Philippines.

Toutefois, il convient de rappeler qu'en matière de révision des droits de trafic notamment, le cadre bilatéral s'efface aujourd'hui pour laisser toute sa place à la négociation de l'accord européen avec l'ASEAN, afin laisser au négociateur communautaire tous les leviers pouvant assurer sa réussite.

Les transporteurs concernés

Concernant le pavillon français, conformément à l'article 3 de l'accord aérien, toute compagnie européenne disposant d'une licence d'exploitation délivrée par l'un des États membres de l'Union européenne, établie sur le territoire de la République française, et enfin détenue et contrôlée majoritairement par des intérêts issus de l'Espace Économique Européen, peut prétendre à l'exercice de droits de trafic entre la France et les Philippines.

Cependant, comme l'indique l'article 4 de l'accord aérien, les autorités philippines peuvent notamment s'opposer à la désignation, par les autorités françaises, d'une compagnie européenne, dans le cas où cette dernière exercerait, déjà et par ailleurs, des droits de trafic entre un autre État membre de l'UE et les Philippines, et si cette compagnie européenne surpasserait alors les éventuelles limitations de fréquences concertées dans ce cadre bilatéral particulier entre les Philippines et l'État membre concerné.

Air France demeure la seule compagnie désignée par les autorités françaises pour l'exercice de droits de trafic entre la France et les Philippines.

L'ensemble des transporteurs philippins figurait, depuis mars 2010, sur la liste d'interdiction de l'Union européenne (dite « liste noire »). Toutefois, Philippine Airlines a été autorisée dès le 11 juillet 2013 à reprendre une desserte de l'Union européenne, à l'occasion d'une révision de la liste noire. Il en a été de même en avril 2014 pour Cebu Pacific Air.

Enfin, le 25 juin 2015, à la suite du dialogue continu entretenu entre la Commission européenne et les autorités philippines de l'aviation civile, la Commission a considéré que l'ensemble des transporteurs philippins présentaient un niveau satisfaisant en matière de sécurité aérienne, illustrant que les processus de certification diligentés par les autorités philippines correspondaient désormais aux normes attendues et aux pratiques internationales recommandées en la matière. Par conséquent, tous les transporteurs aériens philippins ont été retirés de la liste noire et sont autorisés à desservir tout le territoire de l'UE, dont la France en particulier.

Ratification

L'accord a été signé le 17 septembre 2014. La partie philippine poursuit actuellement sa propre procédure de ratification.

5. L'accord avec les Comores

Les relations aériennes avec les Comores

À l'occasion des dernières consultations aéronautiques d'octobre 2010, les autorités aéronautiques de France et des Comores ont défini des enveloppes de capacités pour l'exploitation des services aériens réguliers par les compagnies

désignées des deux parties, en fonction des routes distinctes prévues à l'Annexe de l'accord aérien.

Sur la route régionale permettant la desserte de l'archipel des Comores depuis et vers la Réunion ou Mayotte, aucune restriction n'a été fixée en termes de capacités, permettant aux compagnies désignées des deux pavillons de développer librement leurs services.

Sur la route long-courrier entre les Comores et la France métropolitaine, les dessertes sont limitées à 2 fréquences hebdomadaires par pavillon, avec possibilité de demander des capacités additionnelles pour absorber l'éventuelle demande de marché en haute saison.

La liaison entre Paris-CDG et Moroni a été exploitée par Air France jusqu'au début des années 1990. Sur les cinq dernières années, on a pu constater que la demande de services aériens pour le long courrier se concentre sur les quelques mois de la haute saison (juillet, août, début septembre), ce qui ne rend pas économiquement viable un vol régulier tout au long de l'année.

Aujourd'hui, aucune compagnie désignée des deux pavillons ne dessert en propre et en direct le territoire des deux parties. La desserte des Comores depuis la métropole emprunte des voies indirectes, principalement *via* Madagascar, le Kenya, la Réunion ou Mayotte.

S'agissant de la desserte régionale, on estime en 2014 le trafic direct entre La Réunion, Mayotte et l'archipel des Comores à environ 54 000 passagers. Les liaisons entre les îles de l'archipel sont assurées soit par des compagnies comoriennes (Inter-Iles Air et AB Aviation), soit par les compagnies françaises Air Austral, basée à la Réunion et EWA Air, filiale d'Air Austral, créée en 2013 et basée à Dzaoudzi. Les dessertes les plus importantes concernent les liaisons entre Mayotte et les villes principales des trois îles des Comores (Moroni, Anjouan et Mohéli).

Le nouveau régime juridique

Le transport aérien international entre la France et les Comores n'est actuellement régi par aucun accord bilatéral. Ce nouvel accord, conforme au droit communautaire, contient l'ensemble des dispositions modernes nécessaires à l'exploitation des services aériens entre les deux pays, encadrés notamment par des clauses de sécurité et de sûreté. Les principes et le droit de la concurrence sont préservés, tant en termes de désignation des compagnies pour l'exercice de services aériens, qu'en matière de dispositions commerciales, tarifaires ou encore de services d'assistance en escale.

L'accord aérien lui-même n'a pas pour conséquence directe le développement des services aériens bilatéraux, qui résulte de choix économiques du strict ressort de ces compagnies. Les fréquences, capacités et routes qui peuvent être exploitées par les compagnies désignées entre la France et les

Comores peuvent être définies par accord entre autorités aéronautiques, au travers de consultations bilatérales, en fonction de l'évolution des opportunités économiques en matière d'offre et de demande de services aériens entre les deux pays.

Conséquences pour Mayotte

La création d'une route régionale, dans l'annexe « tableau des routes » de l'accord aérien, permet aux compagnies désignées des deux pavillons d'organiser des dessertes entre Mayotte et les Comores, dans un cadre juridique sécurisé. Les autorités aéronautiques des deux parties se sont par ailleurs entendues pour ne pas limiter les services aériens sur cette route régionale, en laissant les compagnies des deux pavillons libres de développer leurs services. Enfin, du fait de sa proximité géographique et du développement de liaisons entre Dzaoudzi et la métropole, Mayotte est un nouvel axe pour assurer la connectivité indirecte entre les Comores et la France métropolitaine, offre alternative aux correspondances effectuées au Kenya ou à Madagascar par les compagnies étrangères, et complémentaire aux vols transitant via la Réunion, améliorant ainsi tendanciellement les parts de marché des compagnies du pavillon français.

Les transporteurs concernés

Concernant le pavillon français, conformément à l'article 3 de l'accord aérien, toute compagnie européenne disposant d'une licence d'exploitation délivrée par l'un des États membres de l'Union européenne, établie sur le territoire de la République française, et enfin détenue et contrôlée majoritairement par des intérêts issus de l'Espace Économique Européen, peut prétendre à l'exercice de droits de trafic entre la France et les Comores.

AB Aviation et Inter-Îles Air, les compagnies comoriennes désignées pour opérer des services aériens entre les Comores et la France, actives uniquement sur la route régionale, ne figurent pas sur le règlement européen dit « liste noire ». Ce dernier ne mentionne qu'une seule compagnie comorienne, Air Services Comores, qui fait l'objet de restriction d'exploitation pour desservir l'Europe, dont la France. Parmi les appareils constituant la flotte de cette compagnie comorienne, un seul a été jugé satisfaisant en matière de normes de sécurité. Air Services Comores n'opère cependant pas vers la France.

Ratification

L'accord a été signé le 22 août 2014. La partie comorienne poursuit actuellement sa propre procédure de ratification.

CONCLUSION

Les trois accords examinés définissent un cadre juridique conforme au droit international et au droit européen qui devrait faciliter les liaisons aériennes entre la France et respectivement, la République du Congo, la République démocratique du Congo, les Comores, les Philippines et le Panama

La République démocratique du Congo, la République du Congo, les Comores et les Philippines n'ont pas à ce jour ratifié les accords concernés. Le Panama a pour sa part procédé à la ratification de l'accord le concernant le 30 octobre 2013.

Pour toutes ces raisons, votre rapporteur vous recommande d'adopter ces cinq projets 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 les présents projets de loi au cours de sa séance du mercredi 14 décembre 2016.

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

M. Thierry Mariani. Comme l'a dit le rapporteur, il n'y a plus de liaisons directes depuis 2004 avec les Philippines. A-t-on agréé des compagnies des Philippines pour faire des liaisons directes entre la France et Manille ?

M. Jacques Myard. Je vois avec une certaine satisfaction la conclusion de ces accords. Les accords bilatéraux réglaient les problèmes de transports aériens entre les Etats conformément à la convention OACI de Chicago, et de ses annexes. Il y a eu entre temps le ciel unique, et la Commission européenne a élaboré un tas de règles. C'est donc devenu depuis une compétence quasi-communautaire.

Or ici, la commission accepte, et l'UE accepte, qu'il y ait des accords bilatéraux, tout en incluant des clauses dans ces accords. La jurisprudence de la Cour, qui est la jurisprudence AETR, selon laquelle dès lors qu'une compétence interne est accordée à l'Union, elle emporte compétence externe. Ici, la commission fait un pas en arrière, et je ne l'explique pas connaissant sa boulimie de compétences. Qu'en est-il à ce sujet ?

M. Michel Terrot, rapporteur. Tout d'abord, Air France demeure la seule compagnie désignée par les autorités françaises pour l'exercice des droits de trafics entre la France et les Philippines, même s'il n'y a plus de lignes directes. L'ensemble des transporteurs philippins figuraient sur la liste d'interdiction de l'UE, dite « liste noire ». Mais Philippines Airlines a été autorisé dès le 11 juillet 2013 à reprendre une desserte de l'UE, à l'occasion d'une révision de la liste. Il en a été de même pour Cebu-Pacific Air.

Concernant la question de M. Myard, la démarche suivie est la suivante : les Etats présentent des accords bilatéraux, les soumettent à l'UE, qui les agréé ou non. En l'occurrence, ces accords ont reçu l'agrément de la Commission. Il me semble que les droits de survol restent de la compétence des Etats. Ils ont leur mot à dire, même si cela se fait dans le cadre d'une approbation de la Commission européenne.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission *adopte* les projets de loi n° 4210, 4209, 4205, 3383 et 3384 sans modification.

ANNEXE :

TEXTES DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Article unique

(Non modifié)

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Panama relatif aux services aériens (ensemble deux annexes), signé à Paris le 26 juillet 2013, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article unique

(Non modifié)

Est autorisée l'approbation de l'accord relatif aux services de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République démocratique du Congo (ensemble une annexe), signé à Kinshasa le 27 novembre 2013, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article unique

(Non modifié)

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Congo relatif aux services aériens (ensemble une annexe), signé à Brazzaville le 29 novembre 2013, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article unique

(Non modifié)

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République des Philippines relatif aux services aériens (ensemble une annexe), signé à Paris le 17 septembre 2014, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article unique

(Non modifié)

Est autorisée l'approbation de l'accord relatif aux services de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Union des Comores (ensemble deux annexes), signé à Moroni le 22 août 2014, et dont le texte est annexé à la présente loi.