

**Projet de loi**  
**autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale démocratique d'Éthiopie relatif aux services aériens, de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Costa Rica relatif aux services aériens et de l'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Mozambique**

NOR : EAEJ1810175L/Bleue-1

**ÉTUDE D'IMPACT**

**I- Situation de référence**

La France comme le Costa Rica, l'Éthiopie et le Mozambique sont parties à la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après convention de Chicago)<sup>1</sup> instituant l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après OACI)<sup>2</sup>. En revanche, leurs relations bilatérales en matière de transport aérien ne reposaient pas, jusqu'à la conclusion en 2017 de ces trois accords, sur un fondement conventionnel :

1. Le transport aérien entre la France et le Costa Rica n'est en effet actuellement régi par aucun accord bilatéral.
2. Le transport aérien entre la France et le Mozambique fait l'objet d'un mémorandum d'entente (ci-après MoU pour *memorandum of understanding* en anglais), soit un acte non juridiquement contraignant au regard du droit international, signé en 1991.
3. Enfin, s'agissant de l'Éthiopie, les relations aériennes ont été réglementées par un accord relatif au transport aérien signé à Addis-Abeba le 2 septembre 1970<sup>3</sup> jusqu'à la dénonciation de cet accord par la France en 1979 (cf. infra). Elles sont actuellement régies par un mémorandum d'entente (MoU) signé en 2008<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Décret n° 47-974 du 31 mai 1947 de publication de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 : [https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000000482311](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000482311)

<sup>2</sup> État des ratifications de la convention relative à l'aviation civile internationale : [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago\\_FR.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_FR.pdf)  
Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (A) : France : 25 mars 1947 ; Costa Rica : 1<sup>er</sup> mai 1958 ; Éthiopie : 1<sup>er</sup> mars 1947 ; Mozambique : 5 janvier 1977 (A).

<sup>3</sup> Décret n°71-76 du 26 janvier 1971 portant publication de l'accord entre le gouvernement de la république française et le gouvernement de l'empire d'Éthiopie relatif au transport aérien, avec une annexe, signé à Addis-Abeba le 2 septembre 1970 :

[https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000000336150](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000336150)

<sup>4</sup> En pièce jointe (annexe II).

Aucune compagnie de ces trois pays n'est inscrite sur la liste des compagnies aériennes interdites dans l'UE<sup>5</sup>.

## **II- Historique des négociations**

1. Des consultations entre le **Costa Rica** et la France se sont tenues à San José les 13 et 14 octobre 2016, faisant suite au projet de la compagnie Air France d'ouvrir une ligne directe entre San José et Paris. Ces négociations, menées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), ont permis d'aboutir à un accord qui a été paraphé le 14 octobre 2016. Le vol inaugural d'Air France Paris-San José a eu lieu le 2 novembre 2016 (avant la signature de l'accord, intervenue le 23 mars 2017 à San José), en présence du Président de la République du Costa Rica, M. Luis Guillermo Solís. La compagnie Air France opère des services réguliers entre Paris et San-José : depuis fin octobre 2017 une troisième rotation hebdomadaire<sup>6</sup> a été mise en service.

2. Les consultations aéronautiques entre le **Mozambique** et la France, qui avaient pour but de conclure la négociation d'un nouvel accord aérien, destiné à remplacer le MoU signé en 1991 et amendé en octobre 2003, se sont tenues à Maputo les 12 et 13 mars 2014. La délégation française, menée par la DGAC, comprenait des représentants d'Air France-KLM et d'Air Austral. La délégation mozambicaine était composée de représentants de l'Institut mozambicain de l'aviation civile et de la compagnie nationale LAM. Un projet d'accord aérien a été paraphé le 13 mars 2014 à l'issue de ces consultations.

3. L'accord entre le Gouvernement de la République française et celui de l'Empire d'**Éthiopie** relatif au transport aérien, signé à Addis-Abeba le 2 septembre 1970, a été dénoncé en 1979 par la France compte tenu du refus des autorités éthiopiennes d'autoriser la compagnie Air France à mettre en service des Airbus A 300 sur la liaison entre Paris et Addis-Abeba, jusqu'alors exploitée en Boeing 707. Air France a alors suspendu son exploitation. Les autorités françaises ont été rapidement contraintes de dénoncer l'accord aérien pour éviter une desserte unilatérale par la compagnie nationale Ethiopian Airlines, au détriment des intérêts français. L'étroitesse du marché entre les deux pays n'a pas permis d'envisager la réouverture de cette desserte, dont la rentabilité apparaissant trop incertaine, avant le début des années 2000. A partir de 2002, la compagnie Ethiopian Airlines a manifesté son souhait de reprendre une desserte de Paris. Dès 2003, la compagnie éthiopienne a repris l'exploitation d'une seule liaison fondée sur une autorisation temporaire accordée par la DGAC. La desserte était assurée depuis Paris à raison de deux vols par semaine en B763 entre Addis-Abeba et Paris CDG via Francfort (sans droits de trafic entre Francfort et Paris).

A partir de l'été 2004, et à la demande de l'Éthiopie, désireuse de sécuriser et d'augmenter ses fréquences, des négociations ont débuté avec un nouveau projet d'accord aérien proposé par les autorités françaises ; elles ont abouti à la signature d'un mémorandum d'entente (MoU en 2008). Par la suite, les autorités civiles aéronautiques éthiopiennes ont demandé de façon régulière l'octroi d'une fréquence supplémentaire au profit de la compagnie Ethiopian Airlines pour les vols vers Paris. Les négociations formelles entre autorités de l'aviation civile, ont permis de traiter à la fois de la question de l'ouverture des marchés et des conditions de concurrence entre transporteurs aériens<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban_en)  
[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/air-safety-list\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/air-safety-list_en.pdf)

<sup>6</sup> Elle est opérée en Boeing 777-300ER pouvant accueillir 14 passagers en classe Affaires, 32 en Premium et 422 en Economie (468 places au total), pour un total de 2 808 sièges par semaine.

<sup>7</sup> Seule Ethiopian Airlines exploite des services aériens entre Paris et Addis-Abeba, à raison d'un vol quotidien.

### **III- Objectifs des accords**

Les présents accords de transport aérien permettent de définir un nouveau cadre juridique bilatéral, conforme au droit européen<sup>8</sup>, en incluant des clauses de sûreté, de sécurité ainsi que toutes modalités opérationnelles permettant de développer les services aériens. Ils apportent la sécurité juridique nécessaire aux opérations des transporteurs aériens, ainsi assurés de disposer d'un cadre stable.

Ces accords, qui reprennent pour l'essentiel les dispositions contenues dans le modèle d'accord aérien proposé par l'OACI<sup>9</sup>, permettent aux États d'organiser conjointement leurs relations en matière de services aériens internationaux. Ils sont fondés sur le principe d'équilibre entre les avantages octroyés, évalués généralement en termes de perspective de trafic aérien ou de recettes réalisées par le transporteur désigné par chaque État lors de la négociation. Chacune des autorités aéronautiques s'appuie sur une analyse fine du trafic aérien direct ou indirect (nombre de passagers au départ, en transit et à l'arrivée) et de son évolution pour évaluer le niveau de l'offre et de la demande d'un marché. A partir de ces états statistiques, des prévisions de croissance<sup>10</sup> du trafic sont définies et servent de bases aux discussions qui ont lieu lors des consultations aéronautiques. C'est notamment à partir de l'analyse des prévisions de recettes que le transporteur aérien désigné aura préalablement étudié la rentabilité d'une nouvelle ligne (équilibre entre l'offre et la demande).

Sur le plan politique, la signature de ces accords témoigne de la volonté des gouvernements de renforcer les liens entre leurs États et d'avancer sur des projets de coopération concrets.

### **IV- Conséquences estimées de la mise en œuvre des accords**

Les présents accords n'emportent pas d'incidences sociales et n'ont pas d'impact sur l'égalité entre les femmes et les hommes. En revanche des conséquences juridiques, économiques et financières, environnementales et administratives méritent d'être soulignées.

#### **1. Conséquences juridiques :**

Ces trois accords 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 2002.

---

<sup>8</sup> Voir infra point sur les impacts juridiques

<sup>9</sup> En pièce jointe, annexe III

Le modèle OACI propose une approche traditionnelle des droits d'exploitation et des droits commerciaux des compagnies désignées sur des sujets tels que les droits accordés, la désignation et l'autorisation, la capacité, les tarifs, la concurrence loyale et un certain nombre d'activités accessoires connexes ainsi que des dispositions de type «libéralisation intégrale». Entre ces deux approches, figurent des dispositions correspondant à une ou à plusieurs étapes transitoires fondées sur diverses démarches récentes vers la libéralisation, notamment certaines formulations de type «ciel ouvert». Dans les cas où il n'y a pas de transition valable entre l'approche traditionnelle et celle de la libéralisation intégrale, on trouve soit un texte unique (p. ex. en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation), soit un choix de textes (p. ex. certaines dispositions de type administratif telles que celles sur l'application des lois).

<sup>10</sup> Pour mémoire, l'association du transport aérien international (IATA) prévoit que le nombre de passagers aériens doublera en 20 ans : elle évalue ainsi à 7,2 milliards le nombre de passagers qui voyageront en avion en 2035, soit près du double des 3,8 milliards de voyageurs aériens enregistrés en 2016. Elle met toutefois en garde contre le risque que le protectionnisme nuise à ces perspectives de croissance..

- **Articulation avec les accords ou conventions internationales existantes**

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'OACI, dont le rôle principal est d'établir un cadre juridique international pour la sécurité de l'aviation civile. 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 vertu de l'article 1<sup>er</sup> de la convention de Chicago<sup>11</sup>, chaque État dispose d'une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Les articles 2 des accords signés avec le Costa Rica, l'Éthiopie et le Mozambique précisent les droits octroyés afin d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées en annexe des accords : droit de survol du territoire de l'autre partie sans atterrir et droit d'effectuer des escales à des fins commerciales par l'entreprise de transport aérien désignée par chaque partie contractante.

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 visant à promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale. Ainsi, le Conseil de l'OACI a adopté le 25 juin 1986 une résolution<sup>12</sup> qui prie instamment tous les États contractants d'insérer dans leurs accords bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation.

Conformément aux recommandations de l'OACI, les présents accords fixent 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.

Les accords incluent les dispositions les plus récentes du droit international et du droit européen, relatives à la sécurité et à la sûreté des vols (articles 10 -sécurité- et 11 -sûreté- de l'accord signé avec le Costa Rica, articles 8 -sécurité- et 18 -sûreté- de l'accord signé avec l'Éthiopie, articles 8 -sécurité- et article 9 -sûreté- de l'accord avec le Mozambique) :

- chaque partie peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité et de sûreté 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 ;
- 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.

Les parties agissent dans le respect du droit international et conformément aux accords multilatéraux en la matière détaillés dans le paragraphe 1 des articles susmentionnés :

---

<sup>11</sup> Article 1<sup>er</sup> : « Les États contractants reconnaissent que chaque État a souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire ».

<sup>12</sup> En annexe IV

- la *convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* signée à Tokyo le 14 septembre 1963 (dite « *convention de Tokyo* »)<sup>13</sup> ;
- la *convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, conclue et ouverte à la signature le 16 décembre 1970 à La Haye (dite « *convention de La Haye* »)<sup>14</sup> ;
- la *convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale*, conclue et ouverte à la signature le 23 septembre 1971 à Montréal (dite « *convention de Montréal* »)<sup>15</sup> ;
- le *protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*<sup>16</sup>, fait à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988 ;
- la *convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, signée à Montréal le 1er mars 1991<sup>17</sup>.

Ces accords ont été complétés par les deux accords suivants, adoptés le 10 septembre 2010 sous l'égide de l'OACI : le protocole complémentaire à la convention de La Haye (dit « *protocole de Pékin* ») et une nouvelle convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale qui se substituera à la convention de Montréal (dite « *convention de Pékin* »)<sup>18</sup>. Le protocole de Pékin et la convention de Pékin visent à modifier, compléter et renforcer les dispositions, respectivement, de la convention de La Haye et de la convention de Montréal, afin de faire face aux nouvelles menaces qui pèsent sur l'aviation civile internationale<sup>19</sup>.

- **Articulation avec le droit de l'Union européenne**

Tirant les conséquences de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne<sup>20</sup>, le règlement (CE) 847/2004 du Parlement européen et du Conseil<sup>21</sup> sur la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États-membres et les pays tiers encadre les négociations d'accords de services aériens par les États membres.

<sup>13</sup> La France a signé cette convention le 11 juillet 1969. Elle a été publiée au *Journal officiel* de la République française par décret n° 71-151 du 19 février 1971 : [https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000000878277](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000878277)

Pour renforcer et moderniser le cadre juridique international posé par la convention de Tokyo, des travaux ont été initiés à l'automne 2009 ; ces travaux ont abouti lors de la conférence diplomatique de l'OACI, qui s'est tenue à Montréal du 25 mars au 4 avril 2014, à l'adoption d'un protocole portant amendement de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs. Il a été signé par le représentant de la France auprès de l'OACI le 30 mai 2016. La procédure de ratification est actuellement en cours pour la France.

Le protocole n'entrera en vigueur qu'après le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion. A ce jour, douze États ont déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

<sup>14</sup> La France a signé cette convention le 16 décembre 1970 à La Haye. La convention est entrée en vigueur pour la France le 18 septembre 1972. Elle a été publiée au *Journal officiel* de la République française par décret n° 73-171 du 15 février 1973 :

[http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo\\_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=19730223&numTexte=&pageDebut=02028&pageFin=](http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=19730223&numTexte=&pageDebut=02028&pageFin=)

<sup>15</sup> La France a signé cette convention le 23 septembre 1971. Elle est entrée en vigueur pour la France le 30 juillet 1976 et a été publiée au *Journal officiel* de la République française par décret n° 76-923 du 2 octobre 1976 : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000307088&categorieLien=cid>

<sup>16</sup> Cf. décret n° 89-815 du 2 novembre 1989 publié au *Journal officiel* de la République française :

[https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000000333262](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000333262)

<sup>17</sup> Cf. décret n° 99-460 du 2 juin 1999 publié au *Journal officiel* de la République française par :

[https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000000759918](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000759918)

<sup>18</sup> - Convention de Pékin : pas encore en vigueur (33 signatures, 12 ratifications, 8 adhésions, 1 acceptation au 24/01/2018).

[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing\\_Conv\\_FR.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing_Conv_FR.pdf)

- Protocole de Pékin : entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018

[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing\\_Prot\\_FR.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing_Prot_FR.pdf)

<sup>19</sup> La France a signé le protocole de Pékin et la convention de Pékin le 15 avril 2011 à Montréal et a déposé ses instruments de ratification le 15 décembre 2016

Loi n° 2016-1323 du 7 octobre 2016 autorisant la ratification de la convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale et du protocole complémentaire à la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2016/10/7/MAEJ1528644L/jo/texte>

<sup>20</sup> cf. arrêts du 5 novembre 2002, dits « ciel ouvert » : <https://curia.europa.eu/fr/actu/communiqués/cp02/aff/cp0289fr.htm>

Cour de justice de l'Union européenne : <http://curia.europa.eu/> - 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.

<sup>21</sup> [http://europa.eu/legislation\\_summaries/internal\\_market/single\\_market\\_services/124260\\_fr.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_services/124260_fr.htm)

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<sup>22</sup> 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<sup>23</sup>.

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 trois États concernés étaient conformes au droit européen (voir notifications ci-jointes<sup>24</sup>).

- **Articulation avec le droit interne**

L'entrée en vigueur de ces trois accords ne nécessitera aucune modification de la législation interne.

Ils comprennent tous trois un article portant sur les droits de douane et taxes<sup>25</sup> 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, y compris les moteurs, les provisions de bord, les équipements destinés à l'exploitation et à l'entretien de l'avion. Ces exemptions correspondent à des standards pour ce type d'accord bilatéral<sup>26</sup> et sont conformes à la réglementation internationale applicable en la matière, à la convention de Chicago ainsi qu'aux pratiques de l'industrie du transport aérien.

---

<sup>22</sup> Clauses communautaires types : désignation des transporteurs aériens et révocation, assistance en escale. L'accord contient par ailleurs les clauses recommandées en matière de tarifs, de sécurité et de taxation du carburant sur les liaisons intracommunautaires ou domestiques.

<sup>23</sup> Cf. article 3 des trois accords aériens.

<sup>24</sup> Annexes V, VI et VII

<sup>25</sup> Cf. article 11 de l'accord avec le Mozambique, article 13 de l'accord avec le Costa Rica, l'article 10 de l'accord avec l'Éthiopie.

<sup>26</sup> Voir modèle de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Les exemptions prévues par ces accords n'impliquent aucun changement de législation ou de réglementation, car les dispositions nécessaires sont déjà prévues en droit français :

- Pour la TVA, par l'article 262 du code général des impôts (II 4° à 8°)<sup>27</sup> qui prévoit 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 (...)».
- Pour les droits d'accises, l'article 302 F bis du code général des impôts<sup>28</sup> qui 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. ».

## 2. Conséquences économiques

Sur le plan économique, ces accords fixent un cadre stable, nécessaire au développement des services aériens, jusqu'ici soumis aux aléas des relations entre les autorités des États concernés. Il convient en effet de rappeler que les MoU signés avec le Mozambique et l'Éthiopie sont dépourvus de force obligatoire en droit international.

L'approche retenue avec l'Éthiopie, le Mozambique et le Costa Rica 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

<sup>27</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006069577&idArticle=LEGIARTI000023412205>

<sup>28</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006069577&idArticle=LEGIARTI000006304985>

aux exigences de connectivité directe et d'attractivité du territoire concerné ainsi qu'aux opportunités de développement des échanges touristiques et économiques.

Au-delà des bénéfices attendus pour le secteur aérien, la mise en œuvre de ces accords aériens devrait avoir des répercussions positives sur les économies de chaque pays signataire et permettent un meilleur accès aux services de transport stimulant les échanges et favorisant l'ouverture de nouveaux débouchés commerciaux.

- Le secteur aérien en Éthiopie est une priorité nationale compte tenu des devises qu'il procure et du développement de la compagnie Ethiopian Airlines, qui se positionne sur l'ensemble du continent africain. Le deuxième objectif du gouvernement Éthiopien est d'attirer un trafic croissant (long courrier et panafricain) sur le *hub* d'Addis-Abeba, eu égard à sa position géographique (à mi-chemin entre Europe et Asie et pas trop excentrée pour les vols Afrique – Europe). L'accord aérien avec l'Éthiopie renforce le cadre bilatéral dans un secteur moteur de l'économie de l'Éthiopie dans lequel nos intérêts sont forts : Airbus, ADP et Air France ont en effet développé des partenariats avec la compagnie Ethiopian Airlines.

Leader du transport aérien en Afrique, Ethiopian Airlines, qui opère avec plus de 93 avions d'une moyenne d'âge de cinq ans, dont 20 Boeing 787 Dreamliner déployés sur les lignes long-courriers, compte ainsi fortement accroître sa flotte dans le cadre de son plan stratégique «Vision2025».

La compagnie se prépare à acquérir 19 Airbus A350-900 (sur un total de 24 commandés), 4 Boeing 787-9 et 5 Bombardier Q400. Elle attend aussi la livraison de 30 Boeing 737 Max 8.

Depuis 2010, Ethiopian Airlines a investi plusieurs milliards de dollars pour acquérir 32 nouveaux avions et s'est fixée comme objectif de disposer d'une flotte de 150 avions à l'horizon 2025.

Avec cette flotte, Ethiopian Airlines qui dessert plus de 100 destinations internationales sur cinq continents compte renforcer son réseau de dessertes aussi bien en Afrique que vers le reste du monde<sup>29</sup>.

- L'ouverture d'une ligne directe avec le Costa Rica offre quant à elle des opportunités économiques aux transporteurs aériens désignés par chacune des parties dans l'accord bilatéral, en particulier pour la compagnie Air France qui profite des perspectives de croissance des séjours touristiques au Costa Rica. Depuis le 2 novembre 2016, Air France relie l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à San José (Costa Rica) à raison de deux vols hebdomadaires. La liaison est opérée en Boeing 777-300, d'une capacité de 468 sièges. En parallèle, Air France va opérer à partir de la saison aéronautique d'été 2018 deux vols quotidiens vers San José en partage de codes avec Copa Airlines, en continuation de la liaison Paris CDG - Panama City.
- Le trafic aérien mozambicain a fortement progressé au cours des dix dernières années, passant de 830 000 passagers en 2002, à 1,8 million en 2013<sup>30</sup>. La croissance du secteur (7,5% par an, soit un niveau équivalent à la croissance du PIB) est liée à la politique de libéralisation menée par les autorités, au développement de l'aéroport de Maputo et à l'ouverture de nouvelles destinations et de nouvelles fréquences. L'essentiel du trafic est lié aux déplacements d'affaires, mais l'augmentation des revenus de la population permet un développement des déplacements à but touristique. La croissance du secteur devrait se poursuivre à un rythme soutenu.<sup>31</sup>

<sup>29</sup> <http://m.le360.ma/afrique/maroc-algerie/economie/2018/01/14/18072-compagnies-aeriennes-africaines-la-course-la-taille-est-engagee-18072> (janvier 2018)

<sup>30</sup> Il n'existe pas en revanche de vol direct France / Mozambique

<sup>31</sup> Source : DG Trésor (<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Ressources/File/405047>)



### **3. Conséquences financières**

Les trois présents accords prévoient des exemptions de droits de nature fiscale et douanière, pesant sur différents biens et services nécessaires à l'exploitation des services aériens internationaux<sup>32</sup>, conformes à la convention de Chicago et aux pratiques de l'industrie du transport aérien.

L'entrée en vigueur des accords 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 supplémentaires.

### **4. Conséquences environnementales**

Ces trois accords relatifs aux services aériens n'emportent aucune conséquence environnementale directe.

Toutefois, la mise en place éventuelle de nouveaux vols par les compagnies aériennes désignées par chaque partie, est susceptible d'engendrer une augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

### **5. Conséquences administratives**

Les présents accords définissent le nouveau cadre juridique pour les consultations aéronautiques entre les administrations de l'aviation civile française et celles des autres parties contractantes<sup>33</sup>. Leur mise en œuvre n'entraînera cependant aucune modification organisationnelle ou administrative.

Pour la France, les négociations bilatérales sont menées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), en liaison avec le ministère de l'Europe et des affaires étrangères (MEAE), dans le cadre d'un mandat validé par le ministre en charge des transports.

La charge de travail induite par ces nouveaux accords (concernant notamment les autorisations d'exploitation, conformément à l'article 3, ou l'approbation des programmes d'exploitation, conformément à l'article 19) font partie des activités classiques des autorités aéronautiques.

## **V – État des signatures et ratifications**

Le ministre des transports, Alain Vidalies, et son homologue éthiopien ont signé l'accord relatif aux services aériens entre la France et l'Éthiopie le 30 janvier 2017 à Paris. La procédure de ratification éthiopienne est en cours : le projet de loi de ratification devrait être soumis au vote du parlement éthiopien avant la fin de l'année fiscale éthiopienne, soit avant la fin du mois de juin 2018.

Le 23 mars 2017 l'accord relatif aux services aériens entre la France et le Costa Rica a été signé par l'ambassadeur de France à San José, Thierry Vankerk-Hoven, et le ministre des relations extérieures costaricien, Manuel Gonzales. A ce jour, la procédure de ratification est en cours au Costa Rica.

---

<sup>32</sup> Article 13 de l'accord avec le Costa Rica, article 10 de l'accord avec l'Éthiopie et article 11 de l'accord avec le Mozambique.

<sup>33</sup> Article 22 l'accord avec le Costa Rica, l'article 19 de l'accord avec l'Éthiopie, et l'article 20 de l'accord avec le Mozambique

Enfin, l'accord relatif aux services aériens entre la France et le Mozambique a été signé le 3 mai 2017 par l'ambassadeur de France, Bruno Clerc, à Maputo et par le ministre des transports et des communications mozambicain. La partie mozambicaine a achevé les procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord le 14 novembre 2017.