

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères
et du développement international

PROJET DE LOI

autorisant la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Gouvernement de l'Etat d'Israël, d'autre part

MAEJ1530309L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

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

Les éléments de contexte :

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

Plus précisément, les services de transport aérien internationaux entre la France et Israël s'inscrivent dans le cadre de l'accord relatif aux transports aériens entre la République française et l'État d'Israël, signé à Tel Aviv le 29 avril 1952. Cet accord aérien a été rendu conforme au droit communautaire par l'accord entre la Communauté européenne et l'État d'Israël sur certains aspects des services aériens, signé le 9 décembre 2008 à Bruxelles et entré en vigueur le 4 novembre 2009, qui a simultanément amendé les accords aériens qu'Israël avait conclus avec vingt-cinq autres États membres¹.

Dans l'Union européenne, cette pratique a toutefois évolué depuis les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes du 5 novembre 2002 relatifs à des accords bilatéraux concernant certains des États membres de la Communauté européenne et les États-Unis d'Amérique, arrêts dits « ciel ouvert »², qui ont marqué l'émergence d'une politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation.

¹ voir annexe

² Cour de justice de l'Union européenne :

<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=47840&pageIndex=0&doclang=fr&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=197468>

<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=47841&pageIndex=0&doclang=fr&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=197560>

<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=47842&pageIndex=0&doclang=fr&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=197604>

<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=47843&pageIndex=0&doclang=fr&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=197684>

Dans sa communication du 11 mars 2005, « *Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté* »³, la Commission européenne a précisé les objectifs de cette politique qui s'articule autour de deux axes principaux : la conclusion à l'échelle européenne d'accords de transport aérien ciblés avec, d'une part, les pays de la politique européenne de voisinage et, d'autre part, les principaux partenaires de l'Union européenne. L'approche proposée par la Commission européenne pour une politique extérieure du transport aérien commune a été validée par le Conseil Transports de l'Union européenne qui a adopté des conclusions en ce sens lors de sa réunion de juin 2005.

L'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part (ci-après l'« accord ») signé le 10 juin 2013, s'inscrit dans le premier axe de cette politique qui a d'ores et déjà conduit à la conclusion d'accords similaires avec le Maroc⁴ en 2006, avec la Géorgie⁵ et la Jordanie⁶ en 2010 et avec la Moldavie en 2012⁷.

En décembre 2012, le Conseil a adopté de nouvelles conclusions sur la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation qui visent à renforcer cette politique européenne. Plus particulièrement s'agissant des pays du voisinage, le Conseil a invité la Commission à intensifier ses négociations afin de mettre en place, dès 2015, des espaces aériens communs avec l'ensemble des pays voisins.

Les objectifs assignés à l'accord :

Sur la base de la communication de la Commission intitulée « *Création d'un espace aérien commun avec Israël* »⁸, le Conseil Transports de l'Union européenne a adopté, en avril 2008, une décision autorisant la Commission à ouvrir des négociations en vue d'atteindre cet objectif.

L'accord fixe un cadre juridique unique pour l'exploitation des services aériens entre les vingt-sept États membres de l'Union européenne et Israël, se substituant *de facto* aux accords bilatéraux existants pour les territoires des États membres dans lesquels il est applicable.

<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=47844&pageIndex=0&doclang=fr&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=197731>

<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=47837&pageIndex=0&doclang=fr&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=207854>

<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=47838&pageIndex=0&doclang=fr&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=207982>

<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=47839&pageIndex=0&doclang=fr&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=208089>

³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005DC0079&from=FR>

⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22006A1229%2804%29&rid=2>

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22012A1120%2801%29&rid=6>

⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22012A1206%2801%29&rid=5>

⁷ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22012A1020%2801%29&rid=7>

⁸ http://www.parliament.bg/pub/ECD/70776COM_2007_691_EN_ACTE_f.pdf

Ce cadre juridique unique met en place un espace aérien commun entre les États membres et Israël, concept européen qui se décline autour de deux principes dans le cas des partenaires européens du voisinage : l'harmonisation des législations fondée sur les règles édictées par l'Union européenne et l'ouverture des marchés.

Le premier principe garantit aux usagers du transport aérien l'application de normes et procédures parmi les plus exigeantes. L'harmonisation des législations favorise également l'émergence d'un cadre concurrentiel unifié pour les entreprises de transport aérien, corolaire indispensable de l'ouverture des marchés. Ce principe a cependant fait l'objet d'adaptations dans le cas de l'accord euro-méditerranéen de transport aérien avec Israël.

Dans le domaine de la sécurité aérienne, par exemple, pour lequel Israël a de longue date fait le choix d'appliquer les normes édictées par l'administration fédérale de l'aviation des États-Unis d'Amérique (FAA), l'harmonisation cède la place à un processus de convergence réglementaire, les normes américaines étant reconnues au moins équivalentes à celles appliquées en vertu de la législation européenne.

S'agissant de la sûreté aérienne, qui s'intéresse à la protection des personnes et des biens dans le transport aérien, le haut niveau de sûreté des opérateurs israéliens est avéré ; dans ce secteur, les négociateurs ont substitué au principe d'harmonisation des législations, l'objectif de parvenir à la reconnaissance mutuelle de leurs normes.

Enfin, le présent accord prévoit une coopération étroite dans le domaine de la gestion du trafic aérien, en prévision de l'élargissement du ciel unique européen à Israël ; ce domaine est celui dans lequel l'harmonisation des législations est la plus aboutie.

Le second principe, l'ouverture des marchés, se traduit dans un premier temps par la possibilité pour les transporteurs européens et israéliens de desservir l'intégralité des routes entre les aéroports de l'Union européenne et ceux d'Israël (droits dits de 3^{ème} et de 4^{ème} libertés). Cette première étape de l'ouverture des marchés est progressive et différenciée :

- progressive, car le nombre de fréquences hebdomadaires que les transporteurs aériens pourront exploiter sur chacune des routes entre les aéroports européens et israéliens augmente chaque année, sur la base des droits antérieurement négociés dans les accords bilatéraux ; l'ouverture complète de ces marchés devrait être effective en 2018.

- différenciée, car les dispositions transitoires de l'accord prévoient une moindre progression des fréquences sur les sept routes principales qui desservent Tel-Aviv, dont celle au départ de Paris.

L'accord prévoit également que les transporteurs puissent exploiter leurs services via les pays de la zone Euromed⁹, les pays de l'Espace aérien commun européen (EACE)¹⁰, les autres pays de l'Espace économique européen et la Suisse où ils pourront embarquer et débarquer des passagers et du fret (droits dits de 5^{ème} liberté). Ces droits commerciaux seront disponibles dans une seconde phase lorsque l'harmonisation de la réglementation sera achevée.

⁹ Zone Euromed : Maroc, Algérie, Tunisie, Libye, Egypte, Liban, Jordanie, Israël, Territoires palestiniens, Syrie et Turquie.

¹⁰ EACE : 28 États membres de l'Union européenne, Albanie, Bosnie et Herzégovine, Islande, Macédoine, Monténégro, Norvège, Serbie et Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo.

Au même titre que les accords de voisinage précédemment conclus, l'accord autorise l'ouverture du capital et le contrôle des transporteurs aériens d'une partie par des intérêts de l'autre partie. Cette évolution des conditions de propriété et de contrôle des entreprises de transport aérien est novatrice, alors que des réflexions sont menées sur ce thème dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Enfin, cet accord contient des dispositions spécifiques à l'environnement qui, notamment, affirment l'importance de réduire l'impact du transport aérien international sur l'environnement et garantissent le droit des parties de prendre des mesures en ce sens.

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

L'impact de l'accord a fait l'objet d'une évaluation globale par la Commission européenne, dans sa communication sur la *création d'un espace aérien commun avec Israël*, dans la mesure où les transporteurs aériens européens seront libres d'exploiter des services entre n'importe quel aéroport de l'Union européenne et Israël indépendamment de leur nationalité. L'impact de cet accord sectoriel avec Israël dépasse les seuls intérêts économiques du secteur et participe à la réalisation d'une vision politique plus générale de l'Union européenne.

▪ Le renforcement des liens entre l'Union européenne et Israël :

L'Union européenne et Israël ont noué des relations politiques et économiques bilatérales de longue date, un accord de coopération ayant été signé dès 1975. Sur le plan régional, le partenariat euro-méditerranéen entre l'Union européenne et les pays du sud de la Méditerranée a été initié en 1995 par le Processus de Barcelone.

Ce partenariat, qui vise à faire de la Méditerranée un espace de paix, de stabilité et de prospérité en renforçant le dialogue politique, la sécurité et la coopération économique, financière, sociale et culturelle, s'est traduit par la conclusion d'accords bilatéraux avec sept des pays méditerranéens impliqués¹¹. « L'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et l'État d'Israël, d'autre part »¹², signé le 19 avril 2000 et entré en vigueur 1er juin 2000, s'est substitué à l'accord de coopération de 1975¹³.

Cet accord d'association a pour principaux objectifs de fournir un cadre approprié au dialogue politique et de promouvoir le développement des relations économiques et d'encourager la coopération régionale. Il prévoit notamment de développer la coopération dans le domaine des transports aériens, en particulier l'application de normes de sécurité et de sûreté élevées.

Israël est devenu l'un des seize partenaires de la politique européenne de voisinage mise en place en 2004. Ce partenariat s'est traduit par l'adoption d'un plan d'action déclinant les objectifs et les engagements mutuels au titre desquels figure la promotion de la coopération dans le domaine des transports.

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=URISERV:r14104&from=FR>

¹² http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:f7d9fe94-a4a7-495d-b49b-04ff098f05f4.0007.02/DOC_2&format=PDF

¹³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:L:1975:136:FULL&from=FR>

S'agissant plus particulièrement du transport aérien, le plan d'action est ambitieux, évoquant la conclusion d'un accord global de transport aérien, la participation d'Israël au ciel unique européen, la coopération en matière de sécurité et de sûreté aériennes et la reconnaissance mutuelle dans le domaine de la certification. Plusieurs de ces objectifs devraient être atteints dans le cadre de l'accord.

Parallèlement à ces rapprochements politiques, l'Union européenne et Israël ont développé des liens particuliers dans le domaine de l'aviation avec la signature, en 2008, d'un accord sur certains aspects des services aériens¹⁴ qui assure la mise en conformité des accords bilatéraux conclus par les États membres et Israël avec le droit européen. Israël a également conclu un arrangement de travail relatif à la coopération technique, avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) en décembre 2012.

L'accord réalise donc des objectifs assignés par le plan d'action de 2004 dans le domaine du transport aérien et, plus généralement, marque une étape supplémentaire dans la relation Union européenne-Israël.

▪ **Les conséquences économiques et financières de l'accord :**

L'Union européenne est le principal partenaire commercial d'Israël, le total des échanges ayant atteint plus de 31 milliards d'euros en 2014¹⁵ ; l'Union européenne est devenue à la fois première origine d'importations d'Israël et le premier marché mondial pour ses exportations.

Compte tenu de la situation géopolitique d'Israël, le transport aérien revêt une importance primordiale et le marché israélien, à la fois touristique et affinitaire, est prometteur en termes de croissance.

Le trafic entre l'Union européenne et Israël s'est établi à 8,3 millions de passagers en 2014, en progression constante depuis plusieurs années (on enregistre, par exemple, un accroissement de 22 % du nombre des passagers entre 2010 et 2014)¹⁶. Les deux tiers de ce trafic concernent seulement six États membres : l'Allemagne, la France, l'Italie, le Royaume-Uni, la Grèce et l'Espagne, par ordre décroissant.

Plus de 1 050 000 passagers ont voyagé entre la France et Israël en 2014, près de 80 % de ce trafic concernant la seule route Paris–Tel-Aviv ; cette ville israélienne est également desservie régulièrement au départ de Marseille et de Nice. A noter que près de 130 000 passagers étaient en correspondance en France, transitant principalement vers les États-Unis, le Brésil, le Canada et le Mexique¹⁷. Le groupe Air France (Air France et Transavia France), d'une part, et la compagnie El Al, d'autre part, assurent la plupart des services réguliers, s'octroyant plus de 74 % de parts de marché en 2014.

¹⁴ http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:11b21aee-d962-472c-87f9-f21c6a915066.0010.01/DOC_2&format=PDF

¹⁵ Source : site internet de la Commission européenne / direction générale du commerce

¹⁶ Source : Eurostat

¹⁷ (Données DGAC)

Selon la Commission européenne, le développement des services de transport aérien entre l'Union européenne et Israël était freiné par les dispositions restrictives de la plupart des accords bilatéraux négociés par Israël avec les États membres. Dans le cadre de l'accord franco-israélien de 1952, par exemple, seuls deux transporteurs aériens sont autorisés à exploiter des services sur chacune des routes entre la France et Israël, le second transporteur étant de surcroît plafonné à sept services hebdomadaires sur la route Paris– Tel-Aviv.

L'ouverture des marchés dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord avec Israël, devrait se traduire par un renforcement de l'offre de services, notamment par l'arrivée de nouveaux opérateurs, la desserte de nouvelles routes entre les aéroports européens et israéliens et l'accroissement des capacités. Toutefois, les effets de cette libéralisation ne devraient se faire sentir pleinement qu'à la fin de la période transitoire prévue initialement pour s'achever en 2018, dans la mesure où les principales routes desservant Tel Aviv resteront soumises à des contraintes en termes de fréquences de desserte hebdomadaire.

L'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre d'un accord similaire signé avec le Maroc en 2006 montre que le trafic a progressé au niveau européen sur un rythme annuel de près de 17 % jusqu'en 2010. Toutefois, en ce qui concerne le trafic entre la France et le Maroc, qui s'était fortement développé au cours des années précédentes, la croissance observée sur la même période a été plus faible (10 % en rythme annuel), traduisant le degré de maturité auquel était déjà parvenu ce marché. Il est également intéressant de souligner que l'ouverture du marché dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord euro-méditerranéen avec le Maroc a profondément modifié la structure de l'offre avec l'apparition et le développement spectaculaire des transporteurs à bas coûts et la quasi disparition des vols charters. Ce schéma devrait vraisemblablement se reproduire avec l'ouverture du marché Union européenne-Israël.

Les opportunités économiques pour les entreprises de transport aérien ne se limitent pas à l'ouverture des marchés. Une consolidation du secteur est envisageable dans la mesure où le présent accord prévoit de libéraliser l'investissement, la détention et le contrôle des transporteurs aériens européens par des intérêts israéliens, et réciproquement, étant autorisée. Ce type d'opération relèvera de la stratégie des entreprises, dans un univers où les regroupements permettent des économies d'échelle et ouvrent l'accès à de nouveaux marchés.

Le présent accord constitue une nouvelle étape dans la construction, à terme, d'un vaste espace aérien commun avec les pays méditerranéens qui auront conclu un accord similaire avec l'Union européenne. L'ambition de la Commission est de dupliquer ce que l'accord sur l'Espace aérien commun européen a mis en place avec les pays des Balkans occidentaux, l'Islande et la Norvège : un espace sans frontière, au sein duquel les entreprises de transport aérien sont libres d'exploiter tous les services de transport aérien qu'elles jugent nécessaires à leur développement économique, dans un environnement concurrentiel rendu plus équitable par l'harmonisation des règles applicables.

▪ **Les conséquences sociales de l'accord :**

L'accord permet de réaliser un premier pas vers l'harmonisation des législations dans le domaine social, Israël s'engageant à appliquer certaines des normes européennes relatives aux conditions de travail du personnel mobile de l'aviation civile, déclinées dans la directive 2000/79/CE¹⁸ du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile de l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA).

Toutefois, un accord n'a pu être trouvé sur ce point qu'à la condition de consentir des adaptations de la norme européenne, l'annexe VI spécifiant les écarts admissibles par rapport à cette norme pour les temps de vol et le nombre de jours libres de tout service ou de réserve des personnels navigants.

Cette avancée dans le domaine social contribue, s'agissant de temps de travail des personnels navigants, à la sécurité du transport aérien ; elle participe également à l'uniformisation des conditions de concurrence, les frais de personnel étant un poste important de la structure de coûts des compagnies aériennes.

Par ailleurs, la coopération prévue dans le cadre du comité mixte instauré par l'accord aura notamment pour objet d'examiner les conséquences sociales de sa mise œuvre et d'apporter des réponses aux problématiques qui pourraient survenir.

La prise en compte de la dimension sociale dans un accord de transport aérien est une spécificité des accords européens, plus-value notable par rapport au traditionnel cadre bilatéral.

▪ **Les conséquences environnementales de l'accord :**

Généralement absentes du cadre bilatéral, des dispositions relatives à l'environnement sont intégrées dans les accords de transport aérien conclus au niveau européen.

L'accord consacre un article à l'environnement (article 16) qui débute par une déclaration de principe affirmant l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale. La nécessité de prendre des mesures pour réduire les incidences de l'aviation civile sur l'environnement est affirmée et l'importance d'une collaboration pour y parvenir, y compris dans un cadre multilatéral, est soulignée.

¹⁸ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32000L0079&from=EN>

De plus, les dispositions négociées affirment le droit des parties d'imposer unilatéralement des mesures pour prévenir ou corriger les incidences environnementales du transport aérien (article 16, paragraphe 4), confortant l'application de la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil qui a intégré les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre¹⁹. Néanmoins, en l'état actuel de la réglementation, les services aériens entre l'Union européenne et Israël ne devraient être concernés par ce système d'échange de quotas qu'à partir de 2017, le règlement (UE) n° 421/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 prévoyant des dérogations pour les vols à destination et en provenance d'aéroports situés dans des pays en dehors de l'Espace économique européen jusqu'au 31 décembre 2016²⁰.

Enfin, les normes européennes s'appliqueront s'agissant de l'exploitation des aéronefs les plus bruyants ou de l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports.

▪ **Les conséquences juridiques de l'accord :**

L'accord comporte les articles usuels d'un accord sur les services aériens, notamment les articles traitant de l'autorisation des transporteurs aériens, de l'exploitation des services agréés, des modalités d'exercice des activités commerciales, des exemptions de certains droits de douane et de taxes, des redevances d'usage, des tarifs ainsi que des articles relatifs à la sécurité et à la sûreté aériennes.

Ces dispositions figurent traditionnellement dans les accords bilatéraux sur les services aériens conclus par la France, conformément aux principes définis par la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale (voir infra, point a), et dans les accords aériens précédemment conclus au niveau européen. L'approbation de cet accord par la France ne nécessite donc aucune modification du droit interne.

a- Articulation avec les accords ou conventions internationales existantes :

Le cadre juridique en matière de transport aérien international résulte de l'application de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale de 1944²¹. Son article 1^{er} pose le principe de la souveraineté complète et exclusive des Etats contractants sur l'espace aérien au-dessus de leur territoire. En conséquence, aux termes de son article 6, « *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* ».

¹⁹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0101&from=FR>

²⁰ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0421&from=FR>

²¹ <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19440105/201408120000/0.748.0.pdf>

Le présent accord, qui fixe un cadre juridique unique pour l'exploitation des services aériens entre les vingt-sept États membres de l'Union européenne²² et Israël, se substitue aux accords bilatéraux relatifs aux services aériens précédemment conclus par les États membres avec Israël, soit pour la France à l'accord relatif aux transports aériens entre la République française et l'État d'Israël, signé à Tel-Aviv le 29 avril 1952²³.

b - Articulation du Traité avec les dispositions du droit de l'Union européenne

Aux termes de l'article 4-2 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne²⁴, le domaine des transports correspond à une compétence partagée entre l'Union et les États membres. L'Union européenne et ses États membres partagent la compétence pour négocier et conclure des accords avec des pays tiers.

Le présent accord relève d'une stratégie de développement de la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile avec les pays de la politique européenne de voisinage. Israël est le marché des transports aériens le plus important au Moyen-Orient, avec un potentiel de croissance élevé.

La décision du Conseil et des représentants des Gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, du 20 décembre 2012 (décision 2013/398/UE), a autorisé la signature, au nom de l'Union européenne, et l'application provisoire, dans la limite des législations nationales, de l'accord euro-méditerranéen de transport aérien avec Israël²⁵.

Cet accord remplacera divers accords bilatéraux sur les services aériens conclus entre des États membres de l'Union européenne et Israël (cf. *supra*).

Conformément au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, l'accord s'applique au territoire métropolitain ainsi qu'à la Guadeloupe, la Guyane française, la Martinique, Mayotte, la Réunion et Saint-Martin. L'accord relatif aux transports aériens entre la République française et l'État d'Israël du 29 avril 1952 demeure le cadre juridique applicable à d'éventuels services de transport aérien entre les autres collectivités d'outre-mer de la République française et Israël.

²² L'adhésion de la Croatie à l'Union européenne le 1^{er} juillet 2013 ayant entraîné la conclusion d'un protocole

²³ Modifié par l'accord par échange de notes signé le 29 avril 1962 portant modification du tableau des routes aériennes (annexé à l'accord de 1952) : http://portaildoc.diplomatie.gouv.fr/exl-php/commun/Accede_TRAITES.php?accord=19620068

²⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=FR>

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:208:0001:0002:FR:PDF>

Pour mémoire, la France a d'ores et déjà ratifié les accords européens suivants :

- accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part (loi n° 2007-306 du 5 mars 2007) ;
- accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part (loi n° 2008-325 du 7 avril 2008)²⁶ ;
- accord multilatéral sur la création d'un Espace aérien commun européen²⁷ (loi n° 2008-661 du 4 juillet 2008) ;
- accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses États membres²⁸ (loi n° 2012-1291 du 22 novembre 2012) ;
- protocole modifiant l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part²⁹ (loi n° 2014-1349 du 13 novembre 2014) ;
- accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part³⁰ (loi n° 2014-1350 du 13 novembre 2014) ; et
- accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part (loi n° 2014-1351 du 13 novembre 2014).

Enfin, la loi autorisant la ratification de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie a été promulguée le 12 juillet 2016³¹.

▪ Les conséquences administratives de l'accord :

Les services aériens internationaux sont généralement soumis à de nombreuses procédures administratives synonymes de coûts pour les opérateurs et générant, dans certains cas, des délais préjudiciables dans la réalisation de leurs projets.

L'accord prévoit d'accompagner l'ouverture des marchés par une simplification des démarches administratives afin de faire bénéficier pleinement les entreprises de transport aérien des nouvelles opportunités qui s'ouvrent à elles.

Dans cet esprit, la procédure de désignation des transporteurs aériens est supprimée et une procédure de reconnaissance mutuelle, limitée à certaines décisions prises par les autorités aéronautiques, est mise en place. Il en est ainsi du contrôle de l'aptitude des transporteurs aériens, c'est-à-dire de leur capacité à exploiter des services aériens internationaux compte tenu

²⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22007A0525%2801%29&rid=1>

²⁷ http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e233becd-52bd-482f-8741-b804549c5ebe.0009.02/DOC_2&format=PDF

²⁸ http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:6537486a-2ec4-42f0-8378-4fe19b053210.0004.01/DOC_2&format=PDF

²⁹ <http://www.assemblee-nationale.fr/14/pdf/projets/pl0192.pdf>

³⁰ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2012:321:FULL&from=FR>

³¹

notamment de leur solidité financière, ou de la vérification de la nationalité des intérêts détenant et contrôlant les entreprises de transport.

III. - Historique des négociations :

Le Conseil Transports du 8 avril 2008 a adopté la décision autorisant la Commission européenne à ouvrir des négociations avec Israël en vue de conclure un accord global dans le domaine du transport aérien. Cette décision faisait suite à la communication de la Commission du 9 novembre 2007 intitulée « Création d'un espace aérien commun avec Israël ».

Débutées en décembre 2008, sous la Présidence française de l'Union européenne, les négociations ont abouti, au terme de huit rencontres, au paraphe d'un projet d'accord le 30 juillet 2012.

IV. - État des signatures et ratifications :

L'accord a été signé le 10 juin 2013 à Luxembourg par Israël, l'Union européenne et les États membres. Il a été amendé par le protocole faisant partie intégrante de l'accord signé le 19 février 2015 entre les États membres, l'Union Européenne et le Gouvernement de l'État d'Israël pour tenir compte de l'accession de la Croatie à l'Union européenne, le 1^{er} juillet 2013³².

A la date du 24 mai 2016, la Bulgarie, Chypre, la République tchèque, l'Allemagne, l'Estonie, l'Espagne, la Hongrie, la Lettonie, Malte, les Pays-Bas, la Pologne et la Roumanie ainsi qu'Israël ont notifié au Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne l'achèvement de leur procédure interne³³.

V. - Déclarations ou réserves :

La France n'a fait aucune déclaration ni n'a formulé de réserve à l'occasion de la signature de cet accord et n'entend pas en émettre au moment de la ratification.

³² <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:22015A0307%2801%29>

³³ Source : base de données des accords du Conseil <http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2012073>