

**Projet de loi**  
**autorisant l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement de la République française et**  
**le Gouvernement d'Antigua-et-Barbuda relatif aux services aériens**

NOR : EAEJ2508686L/Bleue-1

**ETUDE D'IMPACT**

**I. Situation de référence**

Antigua-et-Barbude est un État indépendant de l'arc antillais (cf. annexe 1 de la présente étude d'impact), situé au nord de la Guadeloupe, peuplé de 94 000 habitants. En tant que Royaume du Commonwealth depuis son indépendance en 1981, le roi Charles III est le Chef de l'État, représenté en son absence par un Gouverneur général. Le Gouvernement est dirigé par Gaston Browne, Premier ministre depuis le 13 juin 2014 et membre de l'*Antigua and Barbuda Labour Party*.

Antigua-et-Barbude détient un PIB nominal de 2,03 Mds USD (Banque Mondiale, 2023) et par habitant de 21 560 USD. Après avoir longtemps été dépendant des productions agricoles, le pays a essentiellement forgé sa croissance sur le tourisme (60% du PIB et 40% des investissements) et sur l'accueil des entreprises *offshore*. Ce dernier point a notamment conduit le Conseil de l'Union européenne à réinscrire en octobre 2023 Antigua-et-Barbude sur la liste des juridictions non coopératives après l'en avoir initialement sortie en février 2020.

La France est représentée à Antigua-et-Barbude par un Consul honoraire, l'Ambassade compétente étant l'Ambassade de France à Sainte-Lucie. Au 31 décembre 2023, 95 français étaient inscrits au Registre. Sur le plan bilatéral, les relations sont assez limitées et s'exercent principalement à travers les territoires ultramarins des Antilles françaises. Ainsi, la Guadeloupe et la Martinique ont signé respectivement en 2011 et 2012 des déclarations d'intention visant à mettre en place une coopération dans les domaines du tourisme, de la santé, de la culture, de l'éducation et de l'agriculture.

Antigua-et-Barbude est structurellement un partenaire commercial marginal de la France. En 2023, selon les douanes françaises, la France a exporté à Antigua-et-Barbude 13,9 M EUR de biens et en a importé 2,5 M EUR. Au sein de la région Amérique centrale et du sud, le pays est le 25<sup>ème</sup> client de la France et son 29<sup>ème</sup> fournisseur.

Les principaux postes de ventes françaises sont concentrés sur deux secteurs : le matériel de transport dont la vente de bateaux de plaisance (59% des exportations françaises vers Antigue-et-Barbude en 2023) et les produits des industries agroalimentaires (24,9%). Les importations françaises d'Antigue-et-Barbude sont dominées de manière symétrique par les matériels de transport (75%), les produits agroalimentaires (13,7%) et, dans une moindre mesure, les produits agricoles, de la pêche et de l'aquaculture (9,4%).

Le transport aérien entre la France et Antigue-et-Barbude n'est régi par aucun accord bilatéral, bien que des vols sont ponctuellement effectués, bénéficiant d'autorisations octroyées à titre extra-bilatéral<sup>1</sup>. Les autorités d'Antigue-et-Barbude ont sollicité la tenue de consultations afin de négocier un tel cadre. Accueillie favorablement par la partie française, cette demande de négociations répondait notamment à la volonté commune d'offrir un cadre juridique stable aux opérations existantes, de garantir la réciprocité de droits entre les deux pavillons et d'offrir aux transporteurs de nouvelles possibilités de développement, au service du renforcement de la connectivité aérienne entre les deux pays.

La France et Antigue-et-Barbude ne sont plus reliés par des vols réguliers directs depuis 2019. La compagnie LIAT, basée à Saint-John's (Antigue-et-Barbude), a opéré de 2013 à 2019 une liaison Bridgetown (La Barbade) – Point-à-Pitre (France) – Saint-Johns (Antigue-et-Barbude), à raison de 3 rotations hebdomadaires. Celle-ci a été interrompue peu avant la liquidation judiciaire de la compagnie en 2020. Au cours de la dernière année d'exploitation, 5 700 passagers ont été transportés (trafic en légère augmentation régulière depuis 2013).

Outre ces vols réguliers, des vols non-réguliers peuvent être opérés<sup>2</sup> entre les deux pays depuis la Martinique, la Guadeloupe et Saint-Barthélemy, mais également au-delà d'Antigue-et-Barbude, essentiellement par Air Antilles vers La Barbade et Saint-Christophe-et-Niévès.

En 2024, seules des compagnies britanniques (British Airways et Virgin Atlantic Airways) opèrent des services aériens réguliers directs entre l'Europe (Londres) et Antigue-et-Barbude. L'Europe (hors territoires ultramarins) n'est que le troisième marché d'Antigue-et-Barbude en termes d'offre de sièges (20% du total) après les Caraïbes (42%) et l'Amérique du Nord (30% - principalement les Etats-Unis).

---

<sup>1</sup> C'est-à-dire accordé de manière discrétionnaire et réfragable, au-delà des droits déjà permis par l'accord.

<sup>2</sup> 30 vols par an en moyenne

## II. Historique des négociations

Les consultations sur les services aériens se sont tenues par visioconférence, les 23 et 24 juin 2021. Elles ont permis de parapher un projet d'accord de services aériens et de signer un *mémorandum d'entente*, document administratif qui prévoit les conditions d'application. Bien que la demande pour ces consultations aéronautiques ait émané des autorités d'Antigüe-et-Barbude, trois compagnies aériennes françaises, Air France, ainsi que les sociétés locales Air Antilles et St Barth Commuter, se sont montrées favorables à cette démarche<sup>3</sup>.

Air Antilles et St Barth Commuter se sont toutes deux montrées favorables à une libéralisation des services aériens réguliers de troisième<sup>4</sup> et quatrième libertés<sup>5</sup> entre les Antilles et la Guyane française, d'une part, et Antigüe-et-Barbude, d'autre part. Elles souhaitaient également pouvoir exercer des droits de cinquième liberté<sup>6</sup> vers un certain nombre d'îles de l'arc antillais. C'est pourquoi le tableau des routes figurant en annexe du projet d'accord aérien prévoit une route régionale avec une liste limitative de points intermédiaires<sup>7</sup> *via* lesquels des droits de cinquième liberté peuvent être exploités par chaque pavillon, à l'exclusion notamment de la liaison Saint-Barthélemy – Sint Maarten, à la demande des compagnies françaises. Sur la route régionale, les services de troisième et quatrième libertés ne font l'objet d'aucune limitation<sup>8</sup>, tandis qu'une enveloppe de 35 rotations hebdomadaires par pavillon a été créée pour les services de cinquième liberté<sup>9</sup>. Par ailleurs, un quota annuel de 350 vols non-réguliers<sup>10</sup> a été défini sur la route régionale, les services non-réguliers étant particulièrement importants dans les Antilles.

De son côté, si Air France n'opère pas de vols en propre depuis et vers Antigüe-et-Barbude, elle dessert l'Etat insulaire indirectement, *via* le territoire néerlandais de Sint Maarten, en posant son code sur les vols opérés par la compagnie aérienne de Sint-Maarten, Winair. Bien que la compagnie n'ait pas de projet de desserte en propre à court-terme, l'accord paraphé prévoit la possibilité pour les transporteurs des deux pavillons d'opérer des services aériens réguliers entre la France hexagonale et Antigüe-et-Barbude. Le tableau des routes annexé à l'accord comprend en effet une route long-courrier, à laquelle correspond une enveloppe de 14 fréquences hebdomadaires pour les vols de troisième et quatrième libertés<sup>11</sup>. Le nouveau cadre bilatéral ne prévoit en revanche pas de droits de cinquième liberté.

---

<sup>3</sup> D'autres compagnies françaises basées dans les Antilles, notamment Air Caraïbes et ATIS, n'ont en revanche pas manifesté d'intérêt pour ces consultations.

<sup>4</sup> Le droit de débarquer sur le territoire d'un Etat des passagers en provenance du territoire de l'Etat du transporteur.

<sup>5</sup> Le droit d'embarquer sur le territoire d'un Etat des passagers à destination du territoire de l'Etat du transporteur.

<sup>6</sup> Le droit de débarquer ou d'embarquer sur le territoire d'un Etat des passagers en provenance ou à destination d'un autre Etat, en continuation d'un service opéré depuis ou vers l'Etat du transporteur.

<sup>7</sup> Sint Maarten, La Barbade, La Dominique, Tortola, Anguilla, Saint-Christophe-et-Niévès, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, La Grenade (Saint-Georges), Montserrat, Puerto Rico, Trinité-et-Tobago, Saint-Thomas, Sainte-Croix, Sainte-Lucie.

<sup>8</sup> Prévu par le mémorandum d'entente signé à l'issue des consultations aéronautiques des 23 et 24 juin 2021.

<sup>9</sup> Idem.

<sup>10</sup> Idem.

<sup>11</sup> Idem.

Les négociations n'ont pas soulevé de difficultés particulières, les deux autorités aéronautiques s'étant entendues sur l'ensemble des points d'attention figurant au mandat de négociation de la délégation française, notamment la conformité des clauses de désignation et de révocation au droit de l'Union européenne, l'insertion de clauses modernes en matière de sécurité et de sûreté, ainsi que celle d'une clause de concurrence loyale ambitieuse, conforme aux standards européens. Cette clause engage notamment les États à garantir aux entreprises de transport aérien des deux parties un cadre concurrentiel libre, loyal, équitable et sans distorsion.

### III. Objectifs de l'accord

La conclusion du présent accord permet de définir un cadre juridique bilatéral, conforme au droit de l'Union européenne et incluant des clauses modernes de sûreté et de sécurité. Cet accord apporte la sécurité juridique nécessaire aux opérations des transporteurs aériens des deux pavillons, ce qui sera de nature à favoriser la concrétisation de leurs projets et, par extension, de la connectivité aérienne, enjeu majeur dans les Antilles. Il est ainsi cohérent avec les conclusions des Assises du Transport aérien de 2019 ayant mobilisé l'ensemble des acteurs français du secteur (privés et publics) sous l'égide de Mme Elisabeth Borne, alors ministre chargée des transports, qui insistaient sur la nécessité de mieux connecter les territoires à leur environnement régional dans la région Antilles-Guyane.

L'accord permettra aux deux États de régler conjointement leurs relations en matière de services aériens internationaux en application des principes d'équilibre et d'équité des opportunités entre transporteurs aériens désignés des deux pavillons et de réciprocité. Le nombre de fréquences pouvant être exploitées par chaque pavillon est fixé entre autorités aéronautiques. Sur le plan politique, la signature de cet accord témoigne de la volonté des deux gouvernements de renforcer leurs liens.

Le texte paraphé, qui reprend pour l'essentiel les éléments inclus dans le modèle d'accord aérien de l'OACI, contient toutes les dispositions constitutives d'un accord moderne :

- l'article 6 (concurrence équitable) établit un certain nombre de règles en matière de concurrence loyale, alignées avec le droit de l'Union européenne, qui tiennent en particulier à l'encadrement des aides d'Etat, à la transparence des comptes des compagnies aériennes et au contrôle des concentrations ;
  - les articles 9 (sécurité) et 10 (sûreté) renvoient à des normes communes dans ces deux domaines, alignées avec les standards de l'OACI ;
  - l'article 14 (partages de codes) autorise les transporteurs des deux parties contractantes à conclure des accords de coopération commerciale entre eux ou avec des transporteurs de pays tiers, favorisant les dessertes indirectes et *in fine* le développement de la connectivité aérienne ;
  - l'article 17 (encadrement des tarifs) permet la libre fixation des tarifs par les transporteurs aériens et encadre l'intervention des parties contractantes à certaines situations abusives.

Il est conforme au droit de l'Union européenne s'agissant des articles 3 (clause de désignation) et 4 (clause de révocation), en ce qu'ils s'appliquent aux transporteurs établis sur le territoire de la République française au sens des traités européens, détenteurs d'une licence d'exploitation valide conforme au droit de l'Union européenne et détenus par participation majoritaire par des États membres ou des ressortissants d'États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange. La délégation française a concédé une forme de réciprocité sur cette clause, en permettant à Antigue-et-Barbude de désigner toute compagnie majoritairement détenue et effectivement contrôlée par des intérêts des membres de plein droit de la Communauté caribéenne ou Communauté des Caraïbes (CARICOM). Cette désignation demeure limitée aux transporteurs établis sur le territoire d'Antigue-et-Barbude et disposant d'un certificat de transporteur aérien délivré par ces autorités.

#### **IV. Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'accord**

Le présent accord emporte des conséquences économiques (a.) ; financières (b.) ; juridiques (c.) ; environnementales (d.) ; sociales (e.) et administratives (f.).

##### *a. Conséquences économiques*

Cet accord fixe un cadre juridique stable, favorable à la concrétisation des projets des transporteurs aériens, jusqu'ici soumis aux aléas des relations entre les autorités françaises et antiguaises. Il offre de la prévisibilité en stabilisant par avance le volume de trafic maximum admis par chaque partie contractante à l'égard des transporteurs de l'autre partie contractante. L'accord tendra, *de facto*, à stimuler la demande en transport aérien.

La politique française en matière de transport aérien vise, en fonction du contexte prévalant pour chaque relation bilatérale considérée, à articuler la promotion des intérêts industriels et commerciaux du pavillon français aux exigences de connectivité directe et d'attractivité du territoire ainsi qu'aux opportunités de développement des échanges touristiques et économiques.

La détermination de l'enveloppe de fréquences découle d'une fine analyse du trafic direct et indirect (nombre de passagers au départ, en transit et à l'arrivée) entre les deux parties contractantes, de son évolution prévisible et des perspectives d'exploitation des transporteurs aériens intéressés, elles-mêmes fondées sur la rentabilité estimée de l'exploitation des services considérés.

Ces nouvelles enveloppes favoriseront le développement de l'activité des transporteurs français dans l'arc antillais. Ces derniers pourront désormais plus facilement intégrer Antigue-et-Barbude dans leurs programmes (y compris dans le cadre de routes comprenant plusieurs points intermédiaires, avec des droits de 5<sup>ème</sup> liberté, pour les routes régionales, et en 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> libertés pour les routes reliant la France hexagonale). L'augmentation potentielle des flux – en particulier touristiques – depuis la France (hexagonale ou Antilles Française) ne sera par ailleurs pas anodine pour l'économie d'Antigue-et-Barbude au regard de la contribution dominante du secteur à cette dernière : en 2023, l'activité touristique représentait 60 % du PIB et 40 % de l'investissement dans le pays.

*b. Conséquences financières*

L'accord comprend un article portant sur les droits de douane et taxes (article 12) qui instaure des exemptions de nature douanière et fiscale pour l'équipement normal des aéronefs, les carburants et lubrifiants, les fournitures techniques consommables (nettoyants, ustensiles utilisés/consommés à bord...), les pièces détachées, y compris les moteurs, les provisions de bord, les équipements destinés à l'exploitation et à l'entretien de l'avion ainsi que les documents publicitaires promotionnels (horaires, brochures et imprimés destinés à être distribués gratuitement à bord). Ces exemptions sont standards pour ce type d'accord bilatéral, conformes à la réglementation internationale en la matière, à la Convention de Chicago ainsi qu'aux pratiques de l'industrie du transport aérien. Les transporteurs aériens pouvant être conduits à se procurer certaines provisions de bord sur le territoire de l'autre partie, l'accord prévoit des exemptions de nature fiscale non seulement pour les provisions de bord importées mais aussi pour celles achetées sur place afin de prendre en compte la réalité des besoins.

Ces clauses d'exemptions fiscales et douanières étant d'ores et déjà existantes, la ratification de l'accord relatif aux services de transport aérien entre la France et Antigue-et-Barbude n'engendrera pas de dépenses financières supplémentaires pour l'État.

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

*c. Conséquences juridiques*

L'accord met en place entre la France et Antigue-et-Barbude un cadre juridique bilatéral conforme, d'une part, aux normes internationales régissant le secteur aérien, et, d'autre part, au droit de l'Union européenne, qui s'est développé en la matière depuis 2002.

- *Articulation avec les accords internationaux et le droit international*

La France et Antigue-et-Barbude sont parties<sup>11</sup> à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dite Convention de Chicago, ouverte à la signature le 7 décembre 1944<sup>12</sup>. Cette dernière a mis en place l'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 visant à promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale.

---

<sup>11</sup> Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion : France : 25 mars 1947 ; Antigue-et-Barbude : 10 novembre 1981.

<sup>12</sup> Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (Etat des ratifications).

En vertu de l'article 1<sup>er</sup> de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944<sup>13</sup>, chaque État dispose d'une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. L'article 2 du présent accord précise les droits octroyés afin d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées en annexe : droit de survol du territoire de l'autre partie sans atterrir, droit d'escale à des fins non commerciales sur le territoire de l'autre partie et droit d'effectuer des escales à des fins commerciales pour l'entreprise de transport aérien désignée par chaque partie contractante. L'accord ne confère pas aux transporteurs aériens d'une partie contractante le droit d'exploitation de vols à l'intérieur du territoire de l'autre partie (article 2, paragraphe 3).

L'accord inclut à l'article 9 les dispositions les plus récentes du droit international relatives à la sécurité des vols. Celles-ci sont issues des annexes à la Convention de Chicago, en particulier les annexes 1 (Licences du personnel), 2 (Règles de l'air), 6 (Exploitation technique des aéronefs), 8 (Navigabilité des aéronefs), 18 (Marchandises dangereuses) et 19 (Gestion de la sécurité).

Afin de veiller au respect des normes de sécurité en vigueur, l'accord prévoit que :

- chaque partie peut demander des consultations entre autorités aéronautiques 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<sup>14</sup> 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 ou de modification de l'autorisation d'exploitation peut être prise immédiatement par les autorités aéronautiques de l'autre partie.

Conformément aux recommandations de l'OACI<sup>15</sup>, le présent accord fixe à l'article 10 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 illicite (terrorisme, criminalité organisée, activisme politique, folie individuelle d'un passager, etc.). Chaque partie contractante peut demander des consultations entre autorités aéronautiques si elle a des raisons d'estimer que l'autre partie contractante n'a pas respecté les dispositions relatives à la sûreté fixées par l'accord bilatéral sur les services aériens.

En outre, les parties agissent dans le respect du droit international et conformément aux accords multilatéraux en la matière, et en particulier :

---

<sup>13</sup> Ledit article 1<sup>er</sup> dispose que « *Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire* ».

<sup>14</sup> Annexes à la Convention de Chicago, notamment les annexes 1 (Licences du personnel), 2 (Règles de l'air), 6 (Exploitation technique des aéronefs), 8 (Navigabilité des aéronefs), 18 (Marchandises dangereuses) et 19 (Gestion de la sécurité).

<sup>15</sup> Résolution du Conseil de l'OACI adoptée le 26 juin 1986 qui prie instamment les Etats contractants à insérer dans leurs cadres bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation.

- 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>16</sup> ;
- la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronef (« dite Convention de La Haye ») amendée par le protocole complémentaire à la convention, fait à Pékin le 10 septembre 2010 (dit « Protocole de Pékin »)<sup>17</sup> ; le Protocole de Pékin et la Convention de La Haye sont considérés comme un seul et même instrument portant le titre de « Convention de La Haye amendée par le Protocole de Pékin de 2010 » ;
- 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>18 19</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, fait à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988<sup>20</sup> ;
- la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1<sup>er</sup> mars 1991<sup>21</sup>.

---

<sup>16</sup> Décret n° 71-151 du 19 février 1971 portant publication de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963 signée par la France le 11 juillet 1969.

<sup>17</sup> Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronef (« dite Convention de La Haye ») amendée par le protocole complémentaire à la convention, fait à Pékin le 10 septembre 2010 (dit « Protocole de Pékin »).

<sup>18</sup> 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>19</sup> Elle a vocation à être remplacée par la convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, adoptée à Pékin le 10 septembre 2010 (dite « Convention de Pékin »). Celle-ci est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018, suivant sa ratification par 22 Etats (dont la France le 7 octobre 2016) mais ne s'applique pas dans les relations entre la France et Antigue-et-Barbude, à défaut de ratification par cet Etat.

<sup>20</sup> Décret n° 99-460 du 2 juin 1999.

<sup>21</sup> Décret n° 99-460 du 2 juin 1999 portant publication de la convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection (ensemble une annexe), signée à Montréal le 1<sup>er</sup> mars 1991.

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

Le droit de l'Union européenne régit très largement le domaine du transport aérien, notamment les aspects portant sur la sécurité aérienne<sup>22</sup>, la sûreté de l'aviation civile<sup>23</sup>, les services de navigation aérienne<sup>24</sup>, l'accès au marché<sup>25</sup>, la concurrence loyale<sup>26</sup>, l'assistance en escale<sup>27</sup>, les créneaux aéroportuaires<sup>28</sup>, l'environnement<sup>29</sup> ou les droits des passagers<sup>30</sup>.

Tirant les conséquences de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne<sup>31</sup>, cet accord sur les services aériens a été négocié conformément au règlement (CE) 847/2004 du Parlement européen et du Conseil<sup>32</sup> sur 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 de l'Union européenne et que l'État membre respecte la procédure de notification que ledit règlement instaure. Le respect du droit de l'Union européenne est assuré par l'inclusion de clauses types<sup>33</sup> développées conjointement par la Commission européenne et les États membres. Les accords ne doivent pas comporter de dispositions entravant la libre concurrence.

La clause de désignation des transporteurs aériens (article 3 de l'accord), son corollaire, la clause de révocation/suspension (article 4) et la clause sur les services d'assistance en escale (article 17) sont les éléments centraux de ce dispositif.

---

<sup>22</sup> Règlement (UE) 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE ; Règlement (UE) 2018/1139 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.

<sup>23</sup> Règlement (CE) 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

<sup>24</sup> Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ; Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services") ; Règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte).

<sup>25</sup> Règlement (CE) 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.

<sup>26</sup> Règlement (CE) 487/2009 du Conseil du 25 mai 2009 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords et de pratiques concertées dans le domaine des transports aériens (version codifiée) ; Règlement (UE) 2019/712 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien, et abrogeant le règlement (CE) n° 868/2004.

<sup>27</sup> Directive 96/67 relative au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.

<sup>28</sup> Règlement (CEE) 95/93 modifié fixant des règles communes concernant l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté.

<sup>29</sup> Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil ; Règlement (UE) 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE ; Règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation).

<sup>30</sup> Règlement (CE) 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.

<sup>31</sup> CJUE, Arrêts du 5 novembre 2002, dits « ciel ouvert », 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>32</sup> Règlement (CE) 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers.

<sup>33</sup> Décision de la Commission C(2005)943 du 29 mars 2005 listant les clauses communautaires types suivantes : 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.

Elles permettent, pour la première, 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, pour la deuxième, de révoquer ou de suspendre les autorisations de tout transporteur aérien qui ne remplirait plus ces conditions et, pour la troisième, de permettre aux transporteurs aériens désignés de pratiquer l'auto-assistance ou de choisir un prestataire de services d'assistance en escale sur le territoire de l'autre partie contractante.

La procédure de notification à la Commission européenne 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 européenne. Un État membre qui planifie une négociation bilatérale avec un État tiers en informe la Commission européenne en accompagnant sa notification des documents pertinents. Cette notification est portée à la connaissance des autres États membres qui, comme la Commission européenne, 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 européenne, qui autorise la signature de l'accord bilatéral ou son application provisoire lorsque l'accord ne comporte pas l'ensemble des clauses pertinentes. Conformément à cette procédure, la Commission européenne a été notifiée du résultat des négociations et a donné son aval, considérant que l'accord négocié par la France avec Antigua-et-Barbude était conforme au droit de l'Union européenne.

Enfin, l'article 7 (application des lois et règlements) rend applicable aux activités des transporteurs aériens désignés par Antigua-et-Barbude, lorsqu'ils opèrent sur le territoire de la République française, les aspects du droit de l'Union européenne relatifs au secteur du transport aérien qui produisent des effets sur les transporteurs aériens des États tiers. Parmi ces dispositions peuvent être citées, de manière non exhaustive :

- le règlement 261/2004 qui prévoit une obligation d'indemnisation des retards ou annulations de tout vol au départ d'un aéroport de l'Union européenne, indépendamment de la nationalité du transporteur ;
- le règlement 2023/2405 qui prévoit que la quantité annuelle de carburant d'aviation embarquée par un exploitant d'aéronef donné, indépendamment de sa nationalité, dans un aéroport de l'Union donnée représente au moins 90 % de la quantité annuelle de carburant d'aviation requise, étant entendu que ledit règlement prévoit que le carburant d'aviation mis à disposition des exploitants aéronefs dans l'Union européenne est soumis, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, à une obligation d'incorporation de carburant d'aviation durable (2%) ;
- le règlement 300/2008 qui oblige tous les transporteurs aériens qui utilisent l'espace aérien à l'intérieur, à destination, en provenance ou au-dessus du territoire d'un État membre de l'Union européenne (UE) de se conformer aux règles qu'il édicte en matière d'assurance.

- *Articulation avec le droit interne*

L'entrée en vigueur de cet accord ne nécessitera aucune modification de la législation interne.

L'article 12 sur les droits de douane et taxes instaure des exemptions de nature douanière et fiscale pour certains équipements.

Ces exemptions n'impliquent aucun changement de législation ou de réglementation interne car elles sont déjà prévues en droit français :

- pour la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), par l'article 262 du code général des impôts (II 4° à 8°)<sup>35</sup> ;
- pour les droits d'accises, par les articles L.311-8, L. 313-36 et L. 314-27 du code des impositions sur les biens et services.

*d. Conséquences environnementales*

La mise en place éventuelle par les compagnies aériennes de nouveaux vols entre la France et Antigue-et-Barbude, qui engendrerait une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, découle de choix économiques du strict ressort de ces compagnies. La desserte aérienne bilatérale et les émissions de gaz à effet de serre y afférentes ne sont toutefois pas amenées à évoluer significativement au cours des prochaines années en raison de la relative étroitesse du marché des transports aériens entre la France et Antigue-et-Barbude.

*e. Conséquences sociales*

Le présent accord offre un cadre juridique pour le développement des services aériens entre les deux États à même de générer de l'activité économique créatrice d'emplois. Il garantit également le droit pour un transporteur aérien désigné par une partie contractante d'établir un bureau et de faire entrer et séjourner du personnel sur le territoire de l'autre partie contractante (article 13).

*f. Conséquences administratives*

La mise en œuvre de l'accord n'entraîne aucune modification organisationnelle administrative. Il offrira le nouveau cadre juridique pour les consultations aéronautiques officielles régulières entre les administrations de l'aviation civile française et antiguaise en charge de la négociation des droits de trafic (article 21). Il offre de la clarté, de la stabilité et de la prévisibilité concernant les modalités d'autorisations des transporteurs aériens (article 3), contrairement aux situations en l'absence d'accord où celles-ci interviennent sur une base discrétionnaire. De surcroît, l'accord fixe une procédure pour l'approbation des programmes, notamment des délais minimaux de dépôt auprès des autorités aéronautiques (article 18), simplifiant leur travail. La DGAC, chargée en France de l'approbation des programmes des compagnies aériennes européennes et non-européennes, mobilise 5 fonctionnaires pour ce travail, au niveau national.

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

L'Accord entre le gouvernement de la République française et le Gouvernement d'Antigue-et-Barbude relatif aux services aériens (ensemble une Annexe) a été signé à Saint-John's le 28 mars 2022 par Marc Mertillo, pour le Gouvernement de la République française, et Robin Yearwood, pour le Gouvernement d'Antigue-et-Barbude.

---

<sup>35</sup> Article 262 du Code général des impôts.

La ratification du présent accord nécessitera, côté français, une autorisation parlementaire (conformément à l'article 53 de la Constitution) dans la mesure où certaines dispositions de l'accord ont trait à des exemptions douanières et fiscales et entrent, *de facto*, dans le champ du domaine de la loi (article 34).

Antigue-et-Barbude a indiqué par note verbale adressée le 18 mars 2025 à l'Ambassade de France à Castries avoir accompli l'ensemble des procédures internes requises pour l'entrée en vigueur du présent accord, suivant adoption par le Parlement d'une résolution portant sur sa ratification le 27 février 2025.

## **VI. Déclarations ou réserves**

La France et Antigue-et-Barbade n'envisagent pas de formuler de déclarations ou réserves au présent accord.

VII. Annexes

Annexe 1 : Carte de situation géographique d'Antigie-et-Barbude



Annexe 2 : *Schéma rappelant les neuf libertés de l'air*

