

**Projet de loi  
autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et  
le Gouvernement de la République unie de Tanzanie relatif aux services aériens**

NOR : EAEJ2511297L/Bleue-1

**ÉTUDE D'IMPACT**

**I. Situation de référence**

La République unie de Tanzanie est une république parlementaire située en Afrique de l'Est. D'une superficie de 947 300 km<sup>2</sup>, le pays partage ses frontières avec huit pays : le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi, la République démocratique du Congo, la Zambie, le Malawi et le Mozambique. La Tanzanie est le deuxième pays le plus peuplé de la Communauté d'Afrique de l'Est, derrière la République démocratique du Congo, avec une population de 63,8 M habitants (2023).

La République unie de Tanzanie est issue de l'union entre le Tanganyika (partie continentale du territoire tanzanien, indépendant depuis 1961) et l'archipel de Zanzibar, en 1964. Elle est dirigée par Samia Suluhu Hassan, réélue pour un second mandat en octobre 2025. Elle avait accédé à la présidence le 19 mars 2021 suite au décès du président John Magufuli, élu en octobre 2020.

Le PIB nominal de la Tanzanie s'élève à 79,6 Mds USD (FMI, 2024) et à environ 1 220 USD par habitant. La croissance tanzanienne est dynamique (6,0% en 2025, FMI), supérieure à la moyenne de l'Afrique subsaharienne, et est soutenue par l'agriculture, les mines, et les services financiers. Toutefois, elle reste peu inclusive, la Tanzanie étant placée au 167<sup>e</sup> rang de l'indice de développement humain en 2022. La transformation de l'économie en une économie semi-industrielle peine à se concrétiser. L'agriculture, majoritairement de subsistance, représentait 30 % du PIB et occupait 65 % de la population active en 2019<sup>1</sup>.

Sur le plan bilatéral, plusieurs domaines sont au cœur de notre coopération : l'immigration (enjeux liés à la maîtrise de la route migratoire vers Mayotte) ; la lutte contre le narcotrafic ; la structuration de nos relations commerciales ; mais aussi le tourisme, avec plus de 150 000 touristes français par an en Tanzanie.

---

<sup>1</sup> Voir notamment « [Situation économique et financière](#) » de la Tanzanie, par la Direction générale du Trésor.

En 2023, selon les Douanes françaises, le commerce bilatéral entre la France et la Tanzanie s'est élevé à 111 M EUR, avec un excédent commercial de 17,9 M EUR en faveur de la France. La Tanzanie constitue un client marginal pour la France, tant dans le monde (0,01 % des exportations françaises) qu'en Afrique Subsaharienne (0,6 % des exportations).

Le transport aérien entre la France et la Tanzanie est régi par l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République tanzanienne relatif au transport aérien, signé à Dar es Salam le 16 juin 1978<sup>2</sup>.

Du fait de son ancienneté, sont manquantes de l'accord de 1978 un certain nombre de dispositions aujourd'hui nécessaires au bon développement des services aériens entre les deux pays telles que la possibilité pour les transporteurs aériens de signer des accords commerciaux pour leurs services aériens (partage de codes) ou la présence de clauses relatives à la sûreté de l'aviation ou à la sécurité technique des vols. Cet accord n'est par ailleurs plus conforme au droit de l'Union européenne, notamment du point de vue des clauses de désignation (qui exige la possibilité de désigner, pour les services aériens agréés, des compagnies françaises et des compagnies européennes établies en France) et de révocation des transporteurs.

L'accord de 1978 définit, en matière capacitaire, le droit pour le pavillon français d'exploiter jusqu'à deux fréquences hebdomadaires entre la France et la Tanzanie. Il prévoit toutefois qu'un accord puisse être trouvé entre autorités aéronautiques pour équilibrer les capacités en cas d'arrivée d'une compagnie tanzanienne sur les services agréés (ce qui ne s'est jamais produit). Cette enveloppe était dans les faits dépassée par les compagnies du pavillon français, les vols additionnels étant autorisés à titre extra-bilatéral par la partie tanzanienne ce qui pouvait rendre ces autorisations sujettes à une certaine fragilité.

Il existe deux liaisons directes entre la France et la Tanzanie, toutes deux étant opérées par des compagnies du pavillon français :

- la compagnie française Ewa Air exploite depuis 2013 une liaison régulière saisonnière (une rotation par semaine en moyenne) entre Dzaoudzi (Mayotte) et Dar es Salam ;
- la compagnie Air France opère une liaison Paris – Zanzibar, tout d'abord, à raison de deux rotations hebdomadaires via Nairobi (Kenya) à compter d'octobre 2021 puis de trois en direct selon un schéma triangulaire Paris – Zanzibar – Dar es Salam – Paris à partir de juin 2023. La desserte de Zanzibar, non intégrée au tableau des routes de l'accord de 1978, avait été accordée de façon extra bilatérale en août 2021<sup>3</sup>. Air France opère ses vols. Durant la saison des pluies – de fin mars à fin mai 2026 – AF-KLM n'assure plus ces liaisons avec la Tanzanie en raison de la faible demande de vols vers cette destination à cette période de l'année. A partir de la fin mai 2026, AF assurera trois vols hebdomadaires selon un schéma tripartite Paris – Kilimandjaro – Zanzibar – Paris. La cadence passera à cinq vols hebdomadaires à partir du début du mois de juillet 2026.

De leur côté, les compagnies tanzaniennes n'offrent pas de desserte vers la France. A ce jour, les compagnies tanzaniennes ne sollicitent pas d'autorisation pour desservir les destinations situées en France, en particulier dans les territoires ultra-marins de l'Océan indien (Réunion, Mayotte).

---

<sup>2</sup> Décret 81-1114 du 9 décembre 1981, publié au JO du 18 déc. 1981, p. 3442.

<sup>3</sup> C'est-à-dire accordé de manière discrétionnaire et réfragable, au-delà des droits déjà permis par l'accord.

En 2023, 66 000 passagers<sup>4</sup> ont bénéficié des liaisons directes entre la France et la Tanzanie. Ce nombre ne prend en revanche pas en considération le trafic indirect, transitant principalement par Istanbul (Turkish Airlines), Doha (Qatar Airways), Dubaï (Emirates et Fly Dubaï), Addis Abeba (Ethiopian Airlines) et Nairobi (Kenya Airways).

De précédentes consultations aéronautiques entre les autorités des deux pays avaient eu lieu en février 2015 à Dar es Salam, mais n'avaient pas abouti à un accord en raison du refus de la partie tanzanienne d'intégrer une clause de désignation conforme au droit de l'Union européenne (voir *infra* IV c.).

## II. Historique des négociations

Des consultations sur les services aériens se sont tenues à Mayotte les 27 et 28 juin 2022, avec la République unie de Tanzanie, à l'initiative de celle-ci. L'organisation de telles consultations dans un département d'Outre-mer constituait une première. Elles ont permis aux deux délégations de s'entendre sur un cadre moderne, conforme aux standards actuels du transport aérien et ouvrant des possibilités de développement nouvelles aux compagnies aériennes du pavillon français, en particulier Ewa Air (filiale d'Air Austral) et Air France, toutes deux représentées lors des consultations. Celui-ci est constitué d'un projet d'accord de services aériens et d'un mémorandum d'entente, document administratif qui en prévoit les conditions d'application.

Ces consultations ont été organisées à la demande des autorités tanzaniennes, désireuses de modifier l'accord de services aériens de 1978 afin de permettre à leurs transporteurs de desservir Mayotte (ce qui n'est pas prévu par ledit accord). Accueillie favorablement par la partie française, cette demande répondait aussi 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.

L'accord paraphé à l'issue des consultations comprend un nouveau tableau des routes prévoyant d'un côté, une route long-courrier vers la France hexagonale et, de l'autre, une route régionale, vers La Réunion et Mayotte. Il vise à remplacer un tableau à route unique, qui manquait de clarté, et rééquilibre les droits entre les deux pavillons, le pavillon tanzanien obtenant la possibilité de plein droit de desservir La Réunion et Mayotte.

Pour les transporteurs français, trois points de destination sont prévus en Tanzanie : Dar es Salam, Kilimandjaro et Zanzibar, ce qui correspond aux demandes exprimées par les compagnies, en particulier Air France qui sécurise ainsi ses opérations à destination de Zanzibar. En termes de capacités, des droits supplémentaires ont été définis en conformité avec le souhait exprimé par le Président de la République lors de son déplacement à la Réunion, fin 2019, d'une meilleure insertion des territoires français de l'Océan Indien dans leur environnement régional. Tant la route long-courrier que la route régionale est ainsi accompagnée d'une enveloppe plafonnée à 7 fréquences hebdomadaires par pavillon.

---

<sup>4</sup> [Bulletin statistique du trafic aérien commercial – année 2023 \(DGAC\)](#)

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.

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.

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 (voir *infra* IV c.), qui tiennent en particulier à l'encadrement des aides d'Etat, à la transparence des comptes des compagnies aériennes au contrôle des concentrations et à la lutte contre les pratiques concertées et abus de positions dominantes ;
- les articles 9 (sécurité) et 10 (sûreté) renvoient à des normes communes dans ces deux domaines, alignées avec les standards de l'OACI (voir *infra* IV) ;
- l'article 11 (environnement) prévoit la reconnaissance par les deux parties de la nécessité d'agir en matière de protection de l'environnement et de développement durable de l'aviation, notamment à travers la participation au programme CORSIA<sup>5</sup> et sa promotion.
- l'article 15 (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 18 (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 Etats membres ou des ressortissants d'Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange.

### III. 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

---

<sup>5</sup> Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale, adopté le 6 octobre 2016 lors de la 39<sup>ème</sup> Assemblée de l'OACI.

Sur le plan économique, cet accord fixe un cadre juridique stable favorable à la concrétisation des projets des transporteurs aériens, donc au développement des services aériens, jusqu'ici soumis aux aléas des relations entre les autorités françaises et tanzaniennes en ce qui concerne les vols accordés au-delà de ce que prévoit le cadre bilatéral actuellement en vigueur. 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.

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.

La Tanzanie constitue une destination au potentiel de croissance important, notamment en matière de flux touristiques depuis la France. Les possibilités offertes par l'accord d'opérer jusqu'à 7 rotations par semaine entre la France hexagonale et la Tanzanie doivent permettre aux transporteurs français ou européens établis en France de générer des revenus supplémentaires en captant, au moyen d'une offre directe, un flux de trafic en partie détourné par des vols avec correspondance au Kenya, en Éthiopie, au Qatar, aux Émirats arabes unis et en Turquie.

L'augmentation des flux touristiques depuis la France aurait un impact positif sur l'économie tanzanienne au regard de la contribution significative du secteur à l'économie du pays : en 2019, le secteur représentait 11 % du PIB et 35 % des recettes en devises, générait 1,54 M emplois (directs et indirects) et était le premier poste d'exportation de services<sup>6</sup>.

#### *b. Conséquences financières*

L'accord comprend un article portant sur les droits de douane et taxes (article 13) qui instaure des exemptions de nature douanière et fiscale pour un certain nombre de biens à bord des aéronefs (notamment les carburants et lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces détachées ou les provisions de 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 contractante, l'accord prévoit des exemptions de nature fiscale non seulement pour les provisions de bord importées mais aussi pour celles approvisionnées 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 la Tanzanie 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.

---

<sup>6</sup> Lettre économique de l'Afrique de l'Est et de l'Océan indien, mars 2022 (DG Trésor)

c. *Conséquences juridiques*

L'accord met en place entre la France et la Tanzanie 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 la Tanzanie sont parties<sup>7</sup> à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dite Convention de Chicago, ouverte à la signature le 7 décembre 1944<sup>8</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.

En vertu de l'article 1<sup>er</sup> de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944<sup>9</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>10</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.

---

<sup>7</sup> Date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion : France : 25 mars 1947 ; Tanzanie : 23 avril 1962.

<sup>8</sup> Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (Etat des ratifications).

<sup>9</sup> Ledit article 1<sup>er</sup> stipule que : « *Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire* ».

<sup>10</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).

Conformément aux recommandations de l'OACI<sup>11</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 :

- 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>12</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>13</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 pour 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>14</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>15</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>16</sup>.

---

<sup>11</sup> Résolution du Conseil de l'OACI adoptée le 25 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.

<sup>12</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>13</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>14</sup> Convention pour 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 »). 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 la Tanzanie, à défaut de ratification par cet Etat.

<sup>15</sup> Décret n° 89-815 du 2 novembre 1989 portant publication du 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, faite à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988.

<sup>16</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.

<sup>15</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>16</sup>, la sûreté de l'aviation civile<sup>17</sup>, les services de la navigation aérienne<sup>18</sup>, l'accès au marché<sup>19</sup>, la concurrence loyale<sup>20</sup>, l'assistance en escale<sup>21</sup>, les créneaux aéroportuaires<sup>22</sup>, l'environnement<sup>23</sup> ou les droits des passagers<sup>24</sup>.

---

<sup>16</sup> Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE ; Règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil ; Règlement (UE) n° 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) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.

<sup>17</sup> Règlement (CE) n° 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>18</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 (dit « règlement sur la fourniture de services ») ; Règlement (UE) n° 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte).

<sup>19</sup> Règlement (CE) n° 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>20</sup> Règlement (CE) n° 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) n° 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>21</sup> Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté ;

<sup>22</sup> Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 modifié fixant des règles communes concernant l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté ;

<sup>23</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>24</sup> Règlement (CE) n° 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 et abrogeant le règlement (CEE) 295/91 ;

Tirant les conséquences de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne<sup>25</sup>, cet accord sur les services aériens a été négocié conformément au règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil<sup>26</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 instaurée par le règlement. Le respect du droit de l'Union européenne est assuré par l'inclusion de clauses types<sup>27</sup> développées conjointement par la Commission européenne et les États membres. Les accords aériens de ce type ne doivent pas comporter de stipulations entravant la libre concurrence.

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 le présent accord 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 la Tanzanie, 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 (UE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil 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 (UE) n° 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil 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 minimale de carburant d'aviation durable (2 %) ;

---

<sup>25</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>26</sup> Règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers ;

<sup>27</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.

- le règlement (UE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil 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 ;
- le règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif
- le règlement (CE) n° 474/2006 qui établit la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté

À cet égard, il y a lieu de constater que le règlement d'exécution (UE) n° 2025/1144 de la Commission du 3 juin 2025 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006<sup>17</sup> a inscrit l'ensemble des transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Tanzanie responsables de la surveillance réglementaire à l'annexe A du règlement de base, sur la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union. Parmi les raisons principales ayant motivé cette inscription, figurent notamment, le manquement à des normes de sécurité internationales dans le domaine de la navigabilité (considérant 83) et plusieurs manquements dans la mise en œuvre de ses systèmes de gestion de la sécurité et de gestion de la qualité (considérant 85).

Ainsi que le prévoit l'article 3 du règlement (CE) n° 2111/2005, chaque Etat membre doit appliquer, sur son territoire, les interdictions d'exploitation figurant sur la liste communautaire au regard des transporteurs aériens qui font l'objet de ces interdictions. Par suite, tant que les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Tanzanie demeurent inscrits à l'annexe A du règlement (CE) n° 474/2006, ils ne peuvent opérer dans l'espace aérien français. Cependant, ainsi qu'il ressort du 5<sup>ème</sup> considérant du règlement n° 2111/2005, un transporteur aérien tanzanien interdit d'exploitation peut être autorisé à exercer des droits de trafic s'il affrète un aéronef avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, pour autant que les normes de sécurité applicables soient respectées.

- *Articulation avec le droit interne*

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

L'article 13 sur les droits de douane et taxes instaure des exemptions de nature douanière et fiscale pour certains équipements. Dans la mesure où cet article vise un contenu qui est de niveau législatif, il instaure la nécessité d'une loi de ratification pour l'ensemble de l'accord.

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

---

<sup>17</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 2025/1144 de la Commission du 3 juin 2025 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union.

- pour la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), par l'article 262 du code général des impôts (II 4° 8°)<sup>28</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 vols additionnels entre la France et la Tanzanie, qui engendrerait une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, découle de choix économiques du strict ressort de ces compagnies. Des services aériens entre la France et la Tanzanie existent déjà. Toutefois, en tant que garantie internationale que se donnent les Etats français et tanzanien d'autoriser des vols réguliers entre leurs territoires respectifs, l'accord contribuera à générer des émissions de gaz à effet de serre. A titre indicatif, un passager circulant entre les aéroports de Mayotte et Dar Es Salam émet selon la DGAC autour de 90 Kg d'équivalent CO<sub>2</sub>.

Les autorités tanzaniennes ont accepté la proposition des autorités françaises d'insérer dans l'accord un article consacré à la protection de l'environnement. Cet article encouragera le travail en commun des deux pays pour minimiser l'impact de l'aviation sur l'environnement, notamment au moyen d'échange d'informations entre experts. Les deux parties étant membres de la phase volontaire du CORSIA, le programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale, elles s'engagent à promouvoir ce dispositif dans le cadre de leurs interactions avec d'autres pays.

*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 14).

*f. Conséquences administratives*

La mise en œuvre du présent accord n'entraîne aucune modification organisationnelle administrative. Il maintient à l'article 22 la possibilité pour les parties contractantes de tenir des consultations aéronautiques officielles régulières entre les administrations de l'aviation civile française et tanzanienne en charge de la négociation des droits de trafic, actuellement prévu par l'article 15 de l'accord bilatéral de 1978 sur les services aériens. Il met en conformité les modalités d'autorisations des transporteurs aériens (article 3) avec le droit de l'Union européenne, ce qui élargit le champ des transporteurs aériens susceptibles d'être désignées par la France aux fins d'exploiter les services aériens bilatéraux. De surcroît, l'accord fixe une procédure pour l'approbation des programmes, notamment des délais minimaux de dépôt auprès des autorités aéronautiques (article 19), simplifiant leur travail. La DGAC, chargée en France de l'approbation des programmes des compagnies aériennes européennes et non-européennes, mobilise cinq fonctionnaires pour ce travail, au niveau national.

---

<sup>28</sup> Article 262 du Code général des impôts.

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

L'accord entre le gouvernement de la République française et la République unie de Tanzanie relatif aux services aériens a été signé à Dar es Salam le 23 février 2023 par Olivier Becht, ministre délégué chargé du Commerce extérieur, de l'Attractivité et des Français de l'étranger, pour la partie française et Makame Mbarawa, ministre des Transports, pour la partie tanzanienne.

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).

La Tanzanie a indiqué à la France avoir finalisé les procédures internes de validation du projet d'accord (la ratification par le Parlement tanzanien n'étant pas requise en l'espèce), permettant, dès à présent, son application côté tanzanien.

#### **V. Déclarations ou réserves**

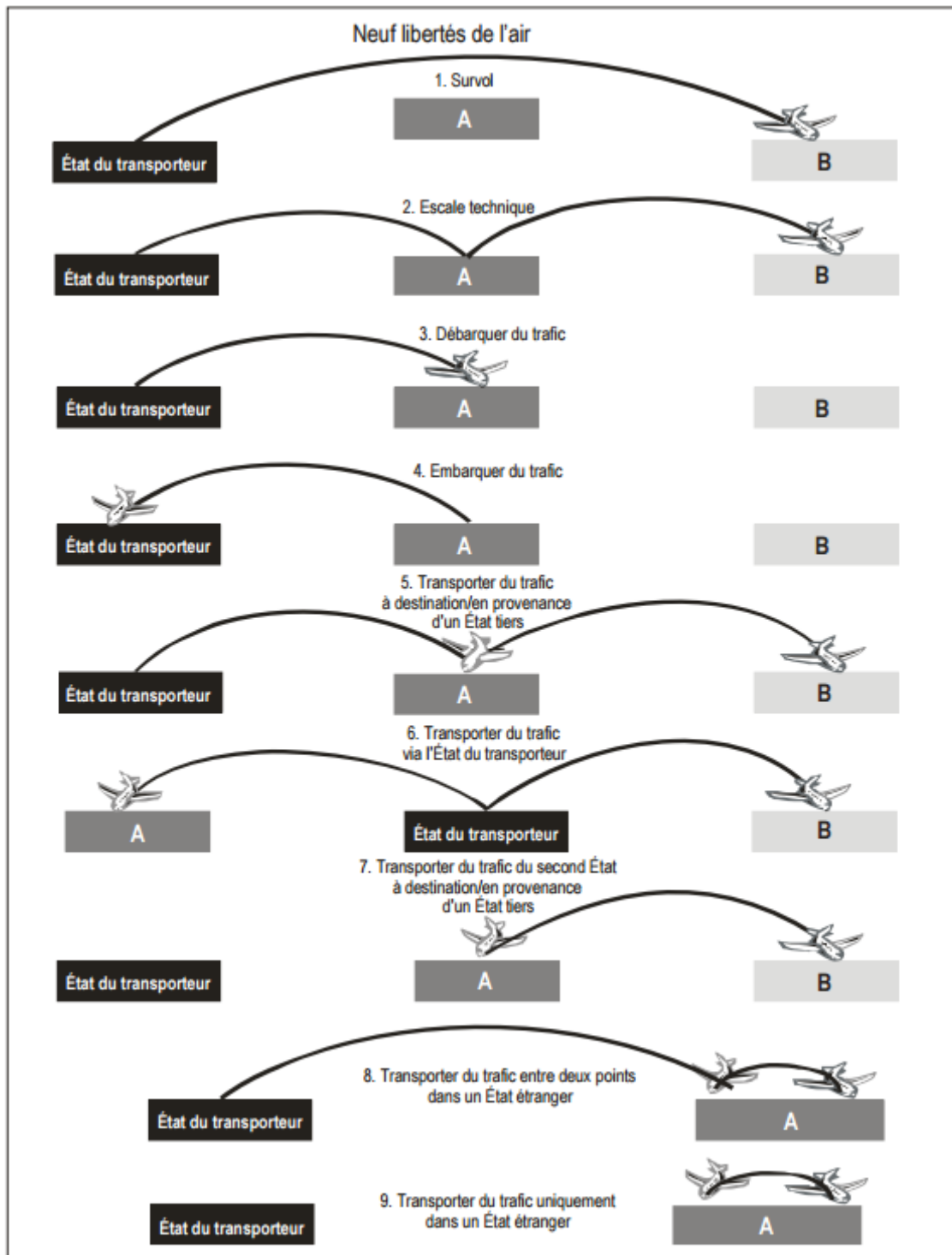
La France et la Tanzanie n'envisagent pas de formuler de déclarations ou réserves au présent accord.

VI. Annexes

Annexe 1 : Carte de situation géographique de Tanzanie



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



VI.