

N° 430

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2007-2008

Annexe au procès-verbal de la séance du 1er juillet 2008

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi autorisant l'**approbation de l'accord** relatif aux **transports aériens** entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la **Mongolie**, et le projet de loi autorisant l'**approbation de l'accord** relatif aux **services aériens** entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la région administrative spéciale de **Macao** de la **République populaire de Chine***

Par M. Jean-Louis CARRÈRE,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Josselin de Rohan, *président* ; MM. Jean François-Poncet, Robert del Picchia, Jacques Blanc, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Jean-Pierre Placade, Philippe Nogrix, André Boyer, Robert Hue, *vice-présidents* ; MM. Jacques Peyrat, Jean-Guy Branger, Jean-Louis Carrère, André Rouvière, André Trillard, *secrétaires* ; MM. Bernard Barraux, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Pierre Biarnès, Didier Borotra, Didier Boulaud, Robert Bret, Mme Paulette Brisepierre, M. Christian Cambon, Mme Michelle Demessine, M. André Dulait, Mme Josette Durrieu, MM. Jean Faure, Jean-Pierre Fourcade, Mmes Joëlle Garriaud-Maylam, Gisèle Gautier, Nathalie Goulet, MM. Jean-Noël Guérini, Michel Guerry, Hubert Haenel, Joseph Kergueris, Robert Laufoaulu, Louis Le Penec, Simon Loueckhote, Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Charles Pasqua, Daniel Percheron, Xavier Pintat, Yves Pozzo di Borgo, Jean Puech, Jean-Pierre Raffarin, Yves Rispat, Roger Romani, Gérard Roujas, Mme Catherine Tasca, M. André Vantomme, Mme Dominique Voynet.

Voir le(s) numéro(s) :

Sénat : 333, 334 (2007-2008)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. DEUX ACCORDS CONFORMES AU NOUVEAU TYPE D'ACCORDS AÉRIENS BILATÉRAUX	6
A. LES DISPOSITIONS RELATIVES AUX DROITS DE TRAFIC ET À L'EXPLOITATION DES SERVICES AÉRIENS.....	6
B. LES AUTRES DISPOSITIONS DES ACCORDS.....	7
II. DES PARTENAIRES DONT LES RELATIONS AVEC LA FRANCE DEVRAIENT SE DÉVELOPPER	8
A. LA MONGOLIE.....	8
B. MACAO	10
CONCLUSION	13
EXAMEN EN COMMISSION	14
PROJETS DE LOI	16
ANNEXE – FICHES D'ÉVALUATION JURIDIQUE	17

Mesdames, Messieurs,

La commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées a souhaité procéder dans le cadre d'un rapport unique à l'examen de deux projets de loi déposés le 14 mai dernier par le Gouvernement sur le bureau du Sénat et visant à autoriser l'approbation de deux accords bilatéraux dans le domaine des transports aériens :

- l'accord relatif aux transports aériens signé le 22 février 2007 avec la Mongolie ;

- et l'accord relatif aux services aériens signé le 23 mai 2006 avec la région administrative spéciale de Macao de la République populaire de Chine.

Ces deux accords à la rédaction pratiquement similaire sont conformes au nouveau type d'accords bilatéraux conclus par la France en matière de transports aériens. Ils en reprennent les dispositions en matière d'octroi des droits de trafic, de désignation des transporteurs, de sécurité et de sûreté. Ils ont en outre pour point commun d'établir un cadre juridique, aujourd'hui inexistant, avec deux partenaires vers lesquels la France ne possède à l'heure actuelle aucune liaison commerciale.

Votre rapporteur présentera le contenu des deux accords, avant d'évoquer brièvement la situation de la Mongolie et de Macao, ainsi que leurs relations avec la France.

I. DEUX ACCORDS CONFORMES AU NOUVEAU TYPE D'ACCORDS AÉRIENS BILATÉRAUX

Les accords respectivement conclus avec Macao le 23 mai 2006 et avec la Mongolie le 22 février 2007 comportent des dispositions pratiquement identiques qui reprennent les clauses figurant dans tous les accords aériens bilatéraux les plus récents, en particulier en matière d'octroi des droits, de désignation des transporteurs aériens, de sécurité technique des vols et de sûreté de l'aviation.

A. LES DISPOSITIONS RELATIVES AUX DROITS DE TRAFIC ET À L'EXPLOITATION DES SERVICES AÉRIENS

Les accords octroient à chaque partie contractante le droit de survol, le droit d'escale et de transit ainsi que le **droit de débarquer et d'embarquer des passagers** dans le cadre de services aériens internationaux.

Ces droits s'exercent sur des **routes spécifiées** telles qu'elles sont décrites dans le « tableau des routes » annexé à chacun des deux accords.

S'agissant de la **possibilité de desservir des points intermédiaires ou des points au-delà** ne se situant pas sur le territoire de l'une ou de l'autre partie, l'article 2 de l'accord entre la France et la Mongolie stipule que ces droits de trafic dits de « 5^{ème} liberté » sont seulement accordés sur la base d'un accord spécial entre les deux parties.

L'accord entre la France et Macao prévoit la possibilité de desservir des pays tiers, soit comme point intermédiaire, soit comme point au-delà, mais il spécifie (annexe relative au tableau des routes) que ni la Chine continentale, ni Hong Kong, ni Taïwan ne sont assimilés à des pays-tiers. Les liaisons entre Macao et ces différentes destinations, y compris Taïwan, sont donc considérées comme des liaisons intérieures chinoises et ne sont pas ouvertes aux compagnies désignées par la France.

Chacun des deux accords permet aux parties contractantes de **désigner plusieurs transporteurs aériens**, sans limitation de nombre, pour l'exploitation des services aériens agréés sur les routes spécifiés. Conformément au droit communautaire (règlement (CE) n° 847/2004 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 États tiers), chacun des deux accords intègre une nouvelle clause de désignation des transporteurs aériens qui permet à la France de désigner des compagnies aériennes françaises mais aussi des **compagnies communautaires** établies en France. Cette clause est destinée à permettre le respect du principe de la liberté d'établissement au sein du marché intérieur européen.

Les accords définissent les conditions dans lesquelles les autorisations d'exploitation peuvent être suspendues ou révoquées.

Ils précisent également les **principes régissant l'exploitation des services aériens**, de manière à garantir aux compagnies désignées des « chances justes et égales pour l'exploitation des services agréés ». Il s'agit, à travers ces principes, de prendre en compte l'intérêt des compagnies des deux parties et les besoins du public.

Toutefois, pour se conformer au droit communautaire, les deux accords proscrivent toute entente entre compagnies sur les tarifs, alors que les clauses d'entente tarifaire étaient de rigueur dans tous les accords bilatéraux de transport aérien signés dans les années soixante. Ainsi, les tarifs doivent être établis à des taux raisonnables compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, et soumis à l'approbation expresse des autorités aéronautiques des parties contractantes.

B. LES AUTRES DISPOSITIONS DES ACCORDS

Chacun des deux accords intègre les règles les plus récentes édictées, en matière de sécurité et de sûreté, par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

S'agissant de la **sécurité technique des vols**, les accords ouvrent la possibilité à l'un des États parties de demander à l'autre de modifier sa réglementation ou d'assurer sa mise en œuvre sur des points particulier en vue de respecter les normes internationales. En cas de refus, les autorisations d'exploitation peuvent être suspendues. Chaque partie peut également effectuer des contrôles sur les appareils de l'autre partie et suspendre l'autorisation d'exploitation s'il constate des manquements par rapport aux normes de sécurité.

Le domaine de la **sûreté de l'aviation**, qui vise à prévenir les détournements et tous autres actes illicites, fait aujourd'hui l'objet d'une préoccupation renforcée. Les deux accords y consacrent des dispositions précises, notamment en matière de protection des appareils et d'inspection des passagers et des équipages. Ici encore, les droits d'exploitation peuvent être suspendus si une partie ne prend pas les mesures suffisantes au regard des demandes de l'autre partie.

Enfin, chacun des deux accords comporte des dispositions communes à tous les accords de transport aériens en matière d'échanges d'information et de consultations bilatérales, de régime fiscal et commercial applicable aux transporteurs, et de règlement des différends.

II. DES PARTENAIRES DONT LES RELATIONS AVEC LA FRANCE DEVRAIENT SE DÉVELOPPER

Il n'existe actuellement aucune liaison aérienne régulière entre la France et la Mongolie, ni entre la France et Macao. Les deux accords de transport aérien établissent toutefois le cadre juridique approprié si de telles liaisons devaient voir le jour. Bien que limitées aujourd'hui, les relations entre la France d'une part, la Mongolie et Macao d'autre part, sont appelées à se développer.

A. LA MONGOLIE

Pays enclavé entre la Russie et la Chine, la Mongolie compte **2,7 millions d'habitants** sur un territoire représentant trois fois celui de la France. Englobée dans l'empire chinois jusqu'au début du 20^{ème} siècle, la Mongolie a déclaré son indépendance en 1911 et a vécu sous un régime de parti unique de 1924 à 1990. Elle fait depuis une quinzaine d'années l'apprentissage de la démocratie et a connu depuis lors deux alternances politiques.

Dotée d'une **économie de taille modeste**, la Mongolie reste un pays pauvre, très dépendant de l'aide internationale qui pourvoit à environ 25 % de son revenu national. L'importance du cheptel fait de l'élevage l'une des activités dominantes. Le sous-sol est riche en matières premières qui ne sont pas encore pleinement exploitées.

Au cours des cinq dernières années, la Mongolie a connu une croissance soutenue (9,9% en 2007), sous l'effet de la hausse du cours des matières premières, stimulée par la demande chinoise. Ces bonnes performances macroéconomiques demeurent fragiles, bien que plusieurs secteurs (mines, agroalimentaire, télécommunications, tourisme) possèdent un fort potentiel de développement.

Du fait de sa position géographique, la Mongolie entretient naturellement des relations privilégiées avec **la Russie et la Chine**, qui **constituent ses deux partenaires privilégiés**. La Russie est le premier fournisseur de la Mongolie. Les relations économiques avec la Chine progressent rapidement, celle-ci étant désormais son premier investisseur, son premier client, et son deuxième fournisseur.

La Mongolie cherche néanmoins à diversifier ses contacts, notamment avec les grands pays industrialisés (Etats-Unis, Japon, Corée du Sud et Union Européenne) qui sont les principaux donateurs bilatéraux.

Les **relations avec la France** se sont développées ces dernières années.

Notre Ambassade a été transformée en poste permanent en juin 2003. Le Président mongol Enkhbayar a effectué en février 2007 une visite à Paris au cours de laquelle ont été signés plusieurs accords de coopération bilatéraux, ainsi que l'accord aérien que nous examinons aujourd'hui.

La France est aujourd'hui le 8^{ème} pays fournisseur de la Mongolie (et son 4^{ème} fournisseur européen). Les **échanges économiques et commerciaux** connaissent une progression sensible depuis cinq ans et se sont élevés à un peu plus de 24 millions d'euros en 2007. Le Conseil franco-mongol des affaires, qui vient d'être créée, a pour ambition de développer les échanges commerciaux bilatéraux.

L'**aide au développement** de la France en faveur de la Mongolie est en expansion continue ces dernières années. Elle a dépassé, en 2005, les 2,5 millions d'euros tous financements confondus, indépendamment de la part française de l'aide multilatérale européenne.

La **présence française en Mongolie** s'est notablement renforcée ces dernières années à travers trois types d'action :

- la création, en janvier 2005, d'une **Alliance française** à Oulan-Bator ;
- la mise en place d'une **mission archéologique franco-mongole** sur le site de Gol Mod ;
- une **coopération dans le domaine de l'élevage**, pour conforter l'une des principales activités du pays. Il s'agit notamment, sous forme de dons ou de microcrédits, de sécuriser le niveau de vie des éleveurs nomades et de soutenir la reconstitution et de l'amélioration du cheptel, décimé par les rigueurs de deux terribles hivers au tournant du siècle.

Le **tourisme** offre pour la Mongolie de réelles perspectives, même si la rigueur du climat limite l'essentiel de la saison aux mois d'été. Un accord cadre de coopération a été signé dans ce domaine en février 2005 entre la France et la Mongolie. Cet accord vise à soutenir le développement d'un secteur du tourisme durable et responsable.

Les Français constituent désormais le premier contingent de touristes occidentaux et 8 000 d'entre eux se sont rendus en Mongolie sur l'année 2006.

En l'**absence, à ce jour, de service aérien international régulier exploité entre la France et la Mongolie**, l'accord relatif aux transports aériens signé lors de la visite du président mongol à Paris en février 2007 présente dans l'immédiat un intérêt d'ordre technique.

Un certain nombre de nos lignes aériennes régulières survolent l'espace aérien mongol, pour gagner la Chine, la Corée ou le Japon. L'existence d'un accord aérien peut faciliter le règlement de problèmes liés à ce survol ou à des incidents techniques qui nécessiteraient l'atterrissage d'appareils français sur le territoire mongol. A titre d'exemple, si un appareil français venait à se poser en Mongolie pour cause d'avarie, l'accord

permettrait d'acheminer en franchise de droits et taxes toutes les pièces détachées nécessaires.

Mais l'intérêt essentiel de l'accord sera d'instaurer le **cadre juridique nécessaire à l'exploitation de liaisons régulières entre la France et la Mongolie**. Aujourd'hui, les seules liaisons directes avec la Mongolie depuis l'Europe partent de Berlin. Il s'agit d'un héritage de l'époque soviétique, au cours de laquelle avait été mise en place une liaison Berlin-Est – Moscou – Oulan-Bator. Un projet de liaison avec Milan est à l'étude. Rien n'interdit de penser qu'une liaison directe régulière avec la France pourrait être mise en place à l'avenir, compte tenu du développement de nos relations et de l'intérêt naissant, dans notre pays, vis-à-vis des richesses touristiques de la Mongolie.

L'accord signé en février 2007 instaure d'ores et déjà le cadre juridique adapté à cette future liaison.

B. MACAO

Territoire portugais depuis le 16^{ème} siècle, Macao est devenue la **deuxième « région administrative spéciale » de la République populaire de Chine** le 20 décembre 1999. Une déclaration conjointe sur le futur de Macao avait été signée par les deux parties en 1987.

Par ce statut analogue à celui de Hong Kong, Macao s'est vue reconnaître un **large degré d'autonomie**, conformément à la formule « un pays, deux systèmes », avec la garantie d'un maintien pour 50 ans de son régime économique, juridique et social.

Aux termes de la loi fondamentale, les affaires extérieures, la sécurité et la défense relèvent du gouvernement central de Pékin. **Macao demeure toutefois un sujet de droit international dans le domaine économique, commercial et financier**. La région administrative spéciale continue, par ailleurs, d'être représentée en tant que membre à part entière dans plusieurs organisations internationales à vocation économique et peut conclure des conventions internationales. L'accord aérien avec la France en est l'une des illustrations.

Macao compte **530 000 habitants** sur un territoire très exigu de 28,6 km² seulement.

Macao connaît une situation économique très favorable. La croissance a été de 16,6% en 2006 et a grimpé à 27,3% en 2007. L'excédent budgétaire a doublé pour atteindre 2,3 milliards de dollars sur les neuf premiers mois de 2007, grâce notamment aux taxes sur le jeu qui représentent 75,5% du budget de l'Etat

L'économie domestique de Macao repose essentiellement sur le **tourisme, lié à l'industrie du jeu**. 2007 a été une année faste avec l'ouverture du Venetian, le plus grand hôtel casino du monde, portant à 28 le nombre de

casinos à Macao. Macao est en passe de devenir la première ville casino du monde devant Las Vegas. Le nombre de visiteurs a atteint un chiffre record de 25 millions sur les dix premiers mois de 2007, en hausse de 23% par rapport à 2006.

D'importants projets dans le domaine des infrastructures et des transports ont été lancés. L'industrie manufacturière est en revanche en déclin. Dominée par le textile, cette activité, favorisée par les contingentements à l'importation dans les pays de l'OCDE est destinée à être délocalisée en Chine continentale depuis l'abolition des quotas.

Sur le plan commercial, les Etats-Unis (40,6% du total) et l'Union européenne (18,2%) demeurent les premières destinations des exportations de Macao, tandis que la Chine (42,5%), l'Union européenne (15,6%), et Hong Kong (10%) sont ses principaux fournisseurs. Macao bénéficie, comme Hong Kong, d'un accord commercial bilatéral avec la Chine (*Closer Economic Partnership Agreement*), offrant un accès privilégié au marché chinois.

Dans ce contexte, le **trafic aérien vers Macao** se développe rapidement. Macao dispose de sa propre compagnie aérienne, Air Macao, dont la flotte est entièrement constituée d'Airbus. Les autorités locales projettent également de construire un nouvel aéroport international.

Aujourd'hui, il n'existe **pas de liaison aérienne directe entre la France et Macao**, ce qui impose une correspondance, le plus souvent par Hong Kong.

D'après les indications dont dispose votre rapporteur, il n'y a pas, à l'heure actuelle, de véritable projet de liaison directe entre Macao et Paris.

L'accord aérien, signé lors d'une visite en France du ministre de l'équipement de Macao, en mai 2006 constitue un jalon symbolique dans les relations bilatérales, plus qu'une réponse à une nécessité immédiate.

Toutefois, la création d'une ligne depuis la France pourrait intéresser des compagnies spécialisées sur les liaisons long-courrier à bas coûts, Macao servant d'aéroport secondaire par rapport à Hong Kong et Canton.

Enfin, la **présence économique française** sur place pourrait se renforcer dans deux secteurs principaux, les produits de luxe et l'ingénierie touristique, ces implantations pouvant d'ailleurs servir de plate-forme de développement vers la Chine. La France est aujourd'hui le 2^{ème} partenaire européen de Macao, derrière l'Allemagne. Elle est aussi le 1^{er} investisseur européen, avec une présence dans les secteurs du bâtiment et des travaux publics et de l'environnement.

L'accord aérien du 23 mai 2006 met en place le cadre juridique adéquat pour d'éventuelles relations aériennes régulières si l'intérêt venait à s'en faire sentir plus concrètement au cours des prochains mois.

CONCLUSION

Les accords conclus avec la Mongolie et Macao s'inscrivent dans une politique plus vaste de rénovation de nos accords bilatéraux de transport aérien.

Tous les accords existants sont en effet en cours de révision pour les rendre conformes au droit communautaire et au nouvel environnement d'ouverture des marchés.

Dans ces conditions, il est apparu utile de négocier des instruments du même type avec des partenaires qui ne sont actuellement pas couverts par des accords bilatéraux relatifs au transport aérien. Tel est le cas de la Mongolie et de Macao, vers lesquels n'existe aujourd'hui aucune liaison aérienne régulière depuis la France, mais avec qui de telles relations pourraient à l'avenir se développer.

Votre commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées vous propose d'adopter les projets de loi visant à autoriser l'approbation de ces deux accords.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission a examiné le présent rapport lors de sa réunion du 1^{er} juillet 2008.

Après l'exposé du rapporteur, M. Robert del Picchia a demandé si les accords incluaient des procédures de transmission d'informations relatives aux passagers analogues à celles actuellement exigées par les Etats-Unis.

M. Jean-Louis Carrère, rapporteur, a répondu que de telles procédures ne faisaient pas partie des clauses prévues par l'accord en matière de sûreté de la navigation aérienne.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission a adopté le projet de loi et proposé qu'il fasse l'objet d'une procédure d'approbation simplifiée en séance publique.

PROJETS DE LOI

(Textes proposés par le Gouvernement)

1. Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la Mongolie, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le ministre des affaires étrangères et européennes, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

Est autorisée l'approbation de l'accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la Mongolie (ensemble une annexe), signé à Paris le 22 février 2007, et dont le texte est annexé à la présente loi¹.

2. Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la région administrative spéciale de Macao de la République populaire de Chine, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le ministre des affaires étrangères et européennes, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

Est autorisée l'approbation de l'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la région administrative spéciale de Macao de la République populaire de Chine (ensemble une annexe), signé à Paris le 23 mai 2006, et dont le texte est annexé à la présente loi².

¹ Voir texte annexé au document Sénat n° 333 (2007-2008)

² Voir texte annexé au document Sénat n° 334 (2007-2008)

ANNEXE – FICHES D'ÉVALUATION JURIDIQUE¹

1. Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la Mongolie, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le ministre des affaires étrangères et européennes, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

I – Etat du droit existant

Le présent accord comporte les articles usuels relatifs à l'octroi des droits de trafic, à la désignation des transporteurs aériens, aux autorisations d'exploitation de services agréés et à l'approbation des programmes d'exploitation, aux tarifs, aux droits de douanes et taxes, à la sûreté de l'aviation et à la sécurité technique des vols, aux activités commerciales des compagnies et aux transferts des excédents de recettes, et aux redevances d'usage. Ces dispositions figurent traditionnellement dans les accords de services aériens bilatéraux conclus par la France, conformément aux droits établis par l'accord du 7 décembre 1944 relatif au transit des services aériens internationaux et aux principes définis par la convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago.

Afin de se conformer aux exigences du traité instituant la Communauté européenne en matière de droit d'établissement, l'article 3 du présent accord « désignation et autorisation d'exploitation des entreprises de transport aérien » comprend une clause communautaire type prévoyant la possibilité pour la partie française de désigner une compagnie communautaire établie en France en vue de la délivrance à cette dernière d'une autorisation d'exploiter par la Mongolie. En droit national, ce cas de figure est prévu par l'arrêté du 22 janvier 2007 relatif à l'autorisation d'exploitation des services aériens réguliers entre la France et les pays situés hors de l'Union européenne par des transporteurs aériens communautaires établis en France.

II – Modifications à apporter au droit existant et délai de réalisation

Les dispositions de l'accord, y compris celles contenues à l'article 9 (« droits de douane et taxes »), pourront être appliquées sans modifier le droit existant.

¹ Textes transmis par le Gouvernement pour l'information des parlementaires.

2. Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la région administrative spéciale de Macao de la République populaire de Chine, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le ministre des affaires étrangères et européennes, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

I - Etat du droit existant

Le présent accord comporte les articles usuels relatifs à l'octroi des droits, à la désignation des transporteurs aériens, à l'exploitation des services agréés, à la sûreté de l'aviation, à la sécurité technique des vols, aux redevances et droits de douanes, à la représentation commerciale des entreprises, aux tarifs et aux transferts de recettes.

Ces dispositions figurent traditionnellement dans les accords de services aériens conformément aux principes définis par la convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago et aux droits établis par l'accord du 7 décembre 1944 relatif au transit des services aériens internationaux.

L'accord négocié avec Macao également conforme au traité instituant la Communauté européenne et au droit communautaire dérivé ; il reprend les clauses type obligatoires élaborées conjointement par les Etats membres et la Commission européenne¹ et les rend opposables à la partie macanaise.

II - Modifications à apporter au droit existant et délai de réalisation

L'accord conclu avec Macao comprend un article 12 « droits de douanes » qui instaure des exemptions de nature douanière et fiscale pour l'équipement normal des aéronefs, les carburants et lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces détachées, les provisions de bord, les équipements destinés à l'exploitation et l'entretien de l'avion ainsi que les documents publicitaires promotionnels alors que seules des exemptions de nature douanière sont prévues par l'article 24 de la Convention de Chicago.

De plus, y compris en ce qui concerne les exemptions douanières, le champ d'application de l'accord entre la France et Macao est plus large que celui prévu par la Convention de Chicago puisque sont concernés non seulement les éléments introduits sur le territoire d'une des parties mais aussi les éléments embarqués dans les aéronefs sur le territoire de cette partie. De plus, sont également visés dans l'accord les billets imprimés, les lettres de transport aérien et le matériel publicitaire.

1 Clauses communautaires type : désignation et révocation, tarifs, sécurité et taxation du carburant sur les liaisons intracommunautaires ou domestiques

Le contenu de l'article 12 est similaire à celui des accords aériens déjà mis en œuvre.

Néanmoins, l'avis du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie pourrait être sollicité afin de déterminer s'il est nécessaire de consolider les bases juridiques des exemptions prévues dans cet accord aérien bilatéral qui ne figurent pas expressément à l'article 24 de la Convention de Chicago ou si les dispositions pertinentes figurent déjà au code des douanes et au code général des impôts.