



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 5798

Projet de loi portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006

Date de dépôt : 31-10-2007

Date de l'avis du Conseil d'État : 02-02-2010

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
30-03-2010	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
31-10-2007	Déposé	5798/00	<u>5</u>
02-02-2010	Avis du Conseil d'Etat (2.2.2010)	5798/01	<u>62</u>
10-03-2010	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Marc Spautz	5798/02	<u>65</u>
23-03-2010	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (23-03-2010) Evacué par dispense du second vote (23-03-2010)	5798/03	<u>68</u>
10-03-2010	Commission du Développement durable Procès verbal ( 17 ) de la reunion du 10 mars 2010	17	<u>71</u>
24-02-2010	Commission du Développement durable Procès verbal ( 15 ) de la reunion du 24 février 2010	15	<u>91</u>
29-04-2010	Publié au Mémorial A n°67 en page 1274	5798	<u>112</u>

# Résumé

**5798 : projet de loi portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006**

## **RESUME**

L'Accord multilatéral en question a pour objet la création d'un espace aérien européen commun (EAEC). Celui-ci inclut tous les Etats membres de la Communauté européenne; l'Islande et la Norvège en tant que membres de l'Espace économique européen; ainsi que l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la Bulgarie, la Croatie, l'ex-République yougoslave de Macédoine (ERYM), la Roumanie, la Serbie et le Monténégro et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo (UNMIK). L'Espace aérien européen commun (EAEC) établira un réseau européen de transport aérien efficace qui reliera les habitants, les pays et les cultures de l'Europe et jouera un rôle essentiel dans l'intégration et le développement de l'ensemble de l'Europe.

L'EAEC sera fondé sur deux piliers indissociables, à savoir l'alignement des normes et réglementations aéronautiques en matière de sécurité, de sûreté, de concurrence, de politique sociale et des droits des consommateurs, d'un côté, ainsi que, de l'autre côté, l'ouverture de nouvelles possibilités commerciales pour l'industrie aéronautique de toutes les parties par la création d'un marché unique de services aériens composé de 35 pays comptant plus de 500 millions d'habitants.

5798/00

**N° 5798****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

**PROJET DE LOI**

**portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006**

\* \* \*

*(Dépôt: le 31.10.2007)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (24.10.2007) .....	2
2) Texte du projet de loi .....	2
3) Exposé des motifs .....	2
4) Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen.....	5

\*

## ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et de l'Immigration et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*— Notre Ministre des Affaires étrangères et de l'Immigration est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006.

Palais de Luxembourg, le 24 octobre 2007

*Le Ministre des Affaires étrangères  
et de l'Immigration,*

Jean ASSELBORN

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Article unique.**— Est approuvé l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

L'Accord multilatéral dont question a pour objet la création d'un espace aérien européen commun (EAEC). Celui-ci inclut tous les Etats membres de la Communauté européenne; l'Islande et la Norvège en tant que membres de l'Espace économique européen; ainsi que l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la Bulgarie, la Croatie, l'ex-République yougoslave de Macédonie (ERYM), la Roumanie, la Serbie et le Monténégro et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo (UNMIK). L'Espace aérien européen commun (EAEC) établira un réseau européen de transport aérien efficace et sans solution de continuité qui reliera les habitants, les pays et les cultures de l'Europe et jouera un rôle essentiel dans l'intégration et le développement de l'ensemble de l'Europe.

L'EAEC sera fondé sur les deux piliers indissociables suivants:

- 1) l'alignement des normes et réglementations aéronautiques européennes en matière de sécurité, de sûreté, de concurrence, de politique sociale et de droits des consommateurs. L'harmonisation des dispositions nationales sur la législation européenne illustre la volonté des pays de l'Europe du Sud-Est de partager les valeurs et les principes de l'Union européenne. Etant donné le rôle important des transports aériens, qui relient les personnes et les économies, l'accord sur l'EAEC aidera également les pays candidats de la région à préparer leur adhésion à l'UE. Le niveau de convergence réglementaire est sans précédent, puisque les huit partenaires de l'EAEC ont tous accepté d'aligner leur législation nationale en matière de transports aériens sur l'ensemble de la législation de l'UE dans ce domaine.

2) l'ouverture de nouvelles possibilités commerciales pour l'industrie aéronautique de toutes les parties, par la création d'un marché unique des services aériens composé de 35 pays comptant au total plus de 500 millions d'habitants, soit une augmentation de 52 millions par rapport au marché de l'UE. Les transports aériens entre l'UE et l'Europe du Sud-Est ont enregistré une croissance considérable au cours des dernières années (121% depuis 2001), et cette tendance sera renforcée par l'intégration complète dans un marché commun des services aériens.

Les prévisions concernant le trafic aérien dans la région indiquent un taux de croissance annuelle moyenne de plus de 6% par an entre 2005 et 2011. Etant donné que le tourisme connaît un essor spectaculaire dans les régions côtières de l'Europe du Sud-Est et que ces régions comptent 414 aéroports de destination potentiels, il existe encore des possibilités de croissance à exploiter. Les transports aériens deviendront ainsi de plus en plus accessibles pour un nombre croissant de personnes.

L'Accord prévoit essentiellement l'extrapolation et l'extension progressive de „l'acquis communautaire“ dans le domaine de l'aviation civile aux pays partenaires. Il repose sur le principe selon lequel l'aviation civile internationale possède un caractère intégré. Pour cette raison, l'accord est global pour ce qui est de sa couverture et vise à créer un espace aérien européen commun reposant sur la non-discrimination pour des motifs de nationalité, la liberté d'établissement, des règles communes en matière de sécurité aérienne, de sûreté, de gestion du trafic aérien, de concurrence, d'harmonisation sociale ainsi que des conditions de concurrence équitables. L'Accord traite également de l'application de l'Accord par un comité mixte et la Cour de Justice, du règlement des litiges, de l'interprétation des dispositions et des arrangements transitoires.

L'Accord sous rubrique revêt un caractère asymétrique au sens où chacune des parties adopte un point de vue différent à l'égard de la législation dont propose l'adoption et la transposition. L'adoption d'un texte uniforme pour chaque partenaire aurait ignoré la réalité des choses alors que les parties associées sont confrontées à des défis substantiels liés à la création d'un espace aérien commun (le cas de la Croatie diffère considérablement de celui du Kosovo). Il faut par ailleurs tenir compte que l'évolution générale du secteur de l'aviation dans ces pays varie sensiblement.

Il est clair que les Etats membres de l'UE mettent en oeuvre d'ores et déjà „l'acquis“ parmi lesquels figurent désormais la Bulgarie et la Roumanie alors qu'elles sont devenues membres à part entière le 1er janvier 2007. Il en va de même pour l'Islande et la Norvège en tant que partenaires au sein de l'Espace économique européen.

La première partie de l'Accord traite du fonctionnement général de l'EAEC, la seconde partie recense la législation communautaire applicable aux parties contractantes tandis que la troisième partie se compose des protocoles conclus avec chacune des parties associées établissant des arrangements transitoires quant à son application.

Il faut relever en particulier l'article 11 ayant trait à la sécurité aérienne qui garantit le respect des normes de sécurité internationales. La sécurité aérienne repose sur les principales normes communes définies dans la législation communautaire. La gestion du trafic aérien se fonde sur une extension du „Ciel unique européen“. Dans le domaine de la concurrence, les monopoles d'Etats seront progressivement ajustés afin d'exclure toute discrimination dans les marchés publics et la commercialisation des marchandises. La législation relative aux aides d'Etat sera progressivement alignée sur „l'acquis communautaire“. Il est demandé aux parties associées de mettre en place des organismes publics indépendants dotés des compétences nécessaires pour garantir le respect des dispositions de l'Accord sous rubrique.

L'Accord prévoit également son application et son interprétation. Lorsque ces dispositions sont identiques au traité CE ou aux actes adoptés en vertu de celui-ci, l'interprète final sera la Cour de Justice européenne. Un comité mixte composé de représentants des parties contractantes sera chargé de l'administration de l'Accord, du règlement des litiges et de la révision de l'annexe 1 à l'Accord qui recense les actes communautaires qui doivent impérativement être mis en oeuvre.

L'Accord comporte en annexe un protocole entre les parties contractantes (Communauté européenne, Etats membres de l'UE, Norvège et Islande) et les parties associées (Albanie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, ERYM, Serbie et Monténégro et UNMIK). Chacune des parties s'engage à introduire en étapes successives les exigences de l'Accord et chaque protocole décrit quels sont les éléments de l'Accord qui devraient être introduits à chaque étape.

Il convient de noter que les éléments sont introduits en différentes étapes dans chaque protocole de sorte que les progrès vers un espace aérien européen commun ne seront pas uniformes. Ces différences

dans les éléments inclus dans les périodes transitoires reflètent l'état d'avancement dans différents domaines opérationnels des parties associées. Il convient de noter également que les protocoles sont ouverts au sens où aucune échéance précise n'est fixée.

Le Conseil de l'Union européenne a décidé que l'Accord devrait être appliqué à titre provisoire dans l'attente de sa ratification par toutes les parties concernées. L'application finale de l'Accord dépend de sa ratification par les 37 pays concernés, ce qui risque de prendre un certain temps. Lorsque les dispositions d'un accord bilatéral existant sont plus souples que celle de l'arrangement provisoire en matière de propriété, de droits de trafic, de capacité et de fréquence, l'accord bilatéral devrait continuer de s'appliquer (article 28 paragraphe 2).

En l'absence de toute échéance précisée fixée, la Commission devra compter sur la motivation des parties associées pour garantir les progrès. Cela implique pour l'essentiel l'apport de conseils techniques, juridiques et de gestion concernant la mise en oeuvre de „l'acquis“ afin de permettre un accès mutuel au marché. Dans certains cas, la perspective de devenir un pays candidat et les négociations qui y sont liées pourraient être une incitation supplémentaire à parvenir à la pleine mise en oeuvre de l'Accord.

L'Accord vise un espace aérien européen commun à long terme dont les progrès devront être guidés avec vigilance et énergie par la Commission européenne tout au long des étapes transitoires (monitoring étroit) jusqu'à la pleine application finale.

\*

## ACCORD MULTILATERAL

**entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo<sup>1</sup> sur la création d'un espace aérien commun européen**

*Le Royaume de Belgique,*

*La République tchèque,*

*Le Royaume de Danemark,*

*La République fédérale d'Allemagne,*

*La République d'Estonie,*

*La République hellénique,*

*Le Royaume d'Espagne,*

*La République française,*

*L'Irlande,*

*La République italienne,*

*La République de Chypre,*

*La République de Lettonie,*

*La République de Lituanie,*

*Le Grand-Duché de Luxembourg,*

*La République de Hongrie,*

*Malte,*

*Le Royaume des Pays-Bas,*

*La République d'Autriche,*

*La République de Pologne,*

*La République portugaise,*

*La République de Slovénie,*

*La République slovaque,*

*La République de Finlande,*

*Le Royaume de Suède,*

*Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,*

ci-après dénommés „Etats membres de la CE“, et

*La Communauté européenne,*

ci-après dénommée „Communauté“ ou „Communauté européenne“, et

*La République d'Albanie,*

<sup>1</sup> Conformément à la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations unies du 10 juin 1999.

*L'ancienne République yougoslave de Macédoine,*

*La Bosnie-Herzégovine,*

*La République de Bulgarie,*

*La République de Croatie,*

*La République d'Islande,*

*La République du Monténégro,*

*Le Royaume de Norvège,*

*La Roumanie,*

*La République de Serbie, et*

*La Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo,*

l'ensemble des pays et institutions ci-dessus étant dénommés „parties contractantes“,

*Reconnaissant* le caractère intégré de l'aviation civile internationale et désireuses de créer un Espace aérien commun européen (EACE) fondé sur l'accès mutuel aux marchés des transports aériens des parties contractantes, la liberté d'établissement, des conditions de concurrence équitables et le respect des mêmes règles – notamment dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, de la gestion du trafic aérien, de l'harmonisation sociale et de l'environnement;

*Considérant* que les règles relatives à l'EACE doivent s'appliquer sur une base multilatérale au sein de l'EACE et qu'il n'y a pas lieu, par conséquent, de prévoir de règles spécifiques à cet égard;

*Convenant* de l'opportunité de fonder les règles gouvernant l'EACE sur la législation pertinente en vigueur dans la Communauté européenne visée à l'annexe I du présent accord, sans préjudice de celles figurant dans le traité instituant la Communauté européenne;

*Reconnaissant* que la conformité totale aux règles de l'EACE autorise les parties contractantes à profiter des avantages de l'EACE, notamment en matière d'accès au marché;

*Conscientes* que le respect des règles de l'EACE, notamment en matière de liberté totale d'accès au marché, ne peut pas être réalisé en une étape, mais nécessitera une transition facilitée par des dispositions spécifiques de durée limitée;

*Soulignant* que, sous réserve, le cas échéant, de dispositions transitoires, les règles concernant l'accès des transporteurs aériens au marché doivent exclure toute limitation en matière de fréquences, de capacité, de liaisons aériennes, de type d'aéronef ou autre restriction résultant de dispositions ou d'accords bilatéraux en matière de services aériens, et que l'accès au marché des transporteurs aériens ne doit pas être subordonné à la conclusion d'accords commerciaux ou d'arrangements similaires;

*Soulignant* que les transporteurs aériens doivent bénéficier d'un traitement non discriminatoire en matière d'accès aux infrastructures de transport aérien, en particulier lorsque ces infrastructures sont limitées;

*Conscientes* que les accords d'association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres et certaines autres parties contractantes prévoient en principe que, en vue de garantir un développement coordonné et une libéralisation progressive des transports entre les parties à de tels accords, suivant les besoins commerciaux réciproques, les conditions d'accès mutuel au marché des transports aérien devraient faire l'objet d'accords spéciaux;

*Conscientes* du souhait de chacune des parties associées de rendre sa législation relative aux transports aériens et aux questions connexes compatible avec celle de la Communauté européenne, y compris eu égard aux développements législatifs futurs au sein de la Communauté;

*Reconnaissant* l'importance que revêt l'assistance technique dans cette perspective;

*Reconnaissant* que les relations entre la Communauté et ses Etats membres et la Norvège et l'Islande doivent rester régies par l'Accord sur l'Espace économique européen;

*Désireuses* de permettre un élargissement ultérieur de l'Espace aérien commun européen;

*Rappelant* les négociations entre la Communauté européenne et les parties associées visant à la conclusion d'accords sur certains aspects des services aériens qui aligneront les accords bilatéraux de services aériens passés entre les Etats membres de la Communauté européenne et les parties associées sur la législation communautaire,

SONT CONVENUES des dispositions suivantes:

### **Objectifs et principes**

#### *Article 1*

1. Le présent accord a pour objet la création d'un Espace aérien commun européen, ci-après dénommé „EACE“. L'EACE est fondé sur le libre accès au marché, la liberté d'établissement, des conditions de concurrence équitables et des règles communes, notamment dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, de la gestion du trafic aérien, de l'environnement et en matière sociale. A cette fin, le présent accord définit les règles applicables entre les parties contractantes dans les conditions indiquées ci-après. Ces règles comprennent les dispositions des actes visés à l'annexe I.
2. Les dispositions du présent accord s'appliquent pour autant qu'elles concernent le transport aérien ou une question connexe mentionnée à l'annexe I.
3. Le présent accord se compose d'articles définissant le fonctionnement général de l'EACE (ci-après dénommés „accord de base“), d'annexes, l'annexe I précisant la législation communautaire applicable entre les parties contractantes dans le cadre de l'accord de base, et de protocoles, dont un au moins par partie associée définit les dispositions transitoires qui lui sont applicables.

#### *Article 2*

1. Aux fins du présent accord, on entend par:
  - a) „accord“, le texte de l'accord de base, ses annexes, les actes visés à l'annexe I, ainsi que ses protocoles;
  - b) „partie associée“, la République d'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la République du Monténégro, la Roumanie, la République de Serbie ou tout autre Etat ou entité partie au présent accord conformément à l'article 32;
  - c) une „partie associée additionnelle“ ou „MINUK“ (Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo) conformément à la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations unies du 10 juin 1999;
  - d) „partie contractante“, pour ce qui concerne la Communauté et ses Etats membres, la Communauté et les Etats membres de la CE, ou la Communauté, ou les Etats membres de la CE. La signification attribuée à chaque occurrence de ce terme est à déduire des dispositions pertinentes du présent accord et des compétences respectives de la Communauté et des Etats membres de la CE telles que consacrées par le traité CE;
  - e) „partenaire EACE“, une partie associée, la Norvège ou l'Islande;
  - f) „traité CE“, le traité instituant la Communauté européenne;
  - g) „Accord EEE“, l'accord sur l'Espace économique européen et ses protocoles et annexes, signés le 2 mai 1992, auxquels sont parties la Communauté européenne, ses Etats membres, l'Islande, le Liechtenstein et la Norvège;
  - h) „accord d'association“, chacun des accords établissant une association entre la Communauté européenne, ou entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la partie associée concernée, d'autre part;

- i) „transporteur aérien de l'EACE“, un transporteur aérien titulaire d'une licence au sens du présent accord, conformément aux dispositions des actes pertinents visés à l'annexe I;
  - j) „autorité compétente en matière d'aviation civile“, une agence ou un organisme public juridiquement habilité à évaluer la conformité des produits, services ou licences, ainsi qu'à en certifier et à en contrôler l'utilisation ou la vente sur le territoire relevant de la juridiction d'une partie contractante, ainsi qu'à prendre des mesures coercitives pour faire en sorte que les produits ou services commercialisés sur le territoire relevant de sa juridiction soient conformes aux exigences légales;
  - k) „convention“, la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que ses modifications et ses annexes;
  - l) „SESAR“, le programme de mise en oeuvre technique du Ciel unique européen qui permettra de coordonner et de synchroniser la recherche, l'élaboration et le déploiement des nouvelles générations de systèmes de contrôle du trafic aérien;
  - m) „plan directeur en matière de gestion du trafic aérien (ATM – Air traffic Management)“, la base du projet SESAR;
  - n) „Etat membre de la CE“, tout Etat membre de la Communauté européenne.
2. L'utilisation des termes „pays“, „ressortissant“, „ressortissants“ et „territoire“ est sans préjudice du statut de chaque partie contractante au regard du droit international.

#### *Article 3*

Les dispositions applicables des actes visés ou figurant soit à l'annexe I, adaptées en fonction de l'annexe II, soit dans les décisions du comité mixte sont obligatoires pour les parties contractantes et font partie de leur ordre juridique interne, ou y sont intégrés, de la manière suivante:

- a) un acte correspondant à un règlement de la Communauté européenne est intégré dans l'ordre juridique interne des parties contractantes;
- b) un acte correspondant à une directive de la Communauté européenne laisse aux autorités des parties contractantes le choix quant à la forme et aux moyens de sa mise en oeuvre.

#### *Article 4*

Les parties contractantes prennent toutes les mesures générales ou particulières propres à assurer l'exécution des obligations découlant du présent accord et s'abstiennent de prendre toute mesure susceptible de mettre en péril la réalisation de ses objectifs.

#### *Article 5*

Les dispositions du présent accord n'affectent pas les relations entre les parties contractantes de l'accord EEE.

### **Non-discrimination**

#### *Article 6*

Dans le cadre du présent accord, et sans préjudice des dispositions particulières qu'il prévoit, toute discrimination exercée en raison de la nationalité est interdite.

### **Droit d'établissement**

#### *Article 7*

Dans le cadre et selon les conditions du présent accord et sans préjudice des actes connexes visés à l'annexe I, les restrictions à la liberté d'établissement des ressortissants d'un Etat membre de la CE ou d'un partenaire EACE sur le territoire de l'un d'entre eux sont interdites. La liberté d'établissement comporte l'accès aux activités indépendantes non salariées et leur exercice, ainsi que la constitution et

la gestion d'entreprises, notamment de sociétés, dans les conditions définies par la législation du pays d'établissement pour ses propres ressortissants. La présente disposition s'applique également à la création d'agences, de succursales ou de filiales par les ressortissants d'un Etat membre de la CE ou d'un partenaire EACE établis sur le territoire de l'un d'entre eux.

#### *Article 8*

1. Dans le cadre du présent accord et sans préjudice des actes connexes visés à l'annexe I, les sociétés constituées ou organisées en conformité avec la législation d'un Etat membre de la CE ou d'un partenaire EACE et ayant leur principal établissement sur le territoire de l'EACE sont assimilées aux personnes physiques ressortissantes des Etats membres de la CE ou des partenaires EACE.

2. Par „sociétés“, on entend les sociétés de droit civil ou commercial, y compris les sociétés coopératives, et les autres personnes morales relevant du droit public ou privé, à l'exception des sociétés qui ne poursuivent pas de but lucratif.

#### *Article 9*

1. Ne sont pas soumises à l'application des dispositions des articles 7 et 8 les activités participant, sur le territoire de toute partie contractante, même à titre occasionnel, à l'exercice de l'autorité publique.

2. Les dispositions des articles 7 et 8 et les mesures prises en vertu de celles-ci ne préjugent pas l'applicabilité des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Parties contractantes en matière d'entrée, de séjour et de travail ou prévoyant un régime spécial pour les ressortissants étrangers et justifiées par des raisons d'ordre public, de sécurité publique ou de santé publique.

#### *Article 10*

1. Sans préjudice des dispositions plus favorables prévues par les accords existants et dans le cadre du présent accord, les parties contractantes suppriment les restrictions quantitatives et les mesures d'effet équivalent applicables aux transferts d'équipement, de fournitures, de pièces détachées et autre matériel dans la mesure où ces transferts sont nécessaires pour permettre à un transporteur aérien de l'EACE de continuer d'assurer la prestation de services de transport aérien dans les conditions prévues par le présent accord.

2. L'obligation visée au paragraphe 1 n'empêche pas les parties contractantes d'appliquer des interdictions ou d'imposer des restrictions à ces transferts pour des raisons d'ordre public ou de sécurité publique, de protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou de préservation des végétaux, ou de protection de la propriété intellectuelle, industrielle et commerciale. Toutefois, ces interdictions ou restrictions ne doivent pas constituer un moyen de discrimination arbitraire, ni une restriction déguisée dans le commerce entre les parties contractantes.

### **Sécurité aérienne**

#### *Article 11*

1. Les parties contractantes mettent en place tous les moyens appropriés pour garantir que les aéronefs immatriculés dans une partie contractante, lorsqu'ils atterrissent dans un aéroport situé sur le territoire d'une autre partie contractante, respectent les normes de sécurité internationales établies en vertu de la Convention et soient inspectés, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, sur l'aire de trafic, par les mandataires autorisés de l'autre partie afin de s'assurer de la validité des documents des aéronefs et de leur équipement, ainsi que de l'état apparent des aéronefs et de leurs équipements.

2. Une partie contractante peut à tout moment demander des consultations concernant les normes de sécurité appliquées par une autre partie contractante dans des domaines autres que ceux couverts par les actes mentionnés à l'annexe I.

3. Aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme restreignant le droit de l'autorité compétente en matière d'aviation civile de prendre immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elle constate qu'un produit ou un service pourrait:

- i) ne pas satisfaire aux normes minimales éventuelles établies en vertu de la Convention, ou
- ii) susciter de graves doutes – sur la base d'une inspection du type visé au paragraphe 1 – quant à la conformité d'un aéronef ou de l'exploitation d'un aéronef aux normes minimales établies en vertu de la Convention, ou
- iii) susciter de graves doutes quant au respect et à l'application effectifs des normes minimales établies en vertu de la Convention.

4. Lorsqu'une autorité compétente en matière d'aviation civile prend des mesures au titre du paragraphe 3, elle en informe sans délai les autorités compétentes en matière d'aviation civile des autres parties, en justifiant sa décision.

5. Si des mesures prises en vertu du paragraphe 3 ne sont pas levées alors qu'elles ne sont plus justifiées, toute partie contractante a la possibilité de saisir le comité mixte.

6. Toute modification de la législation nationale concernant le statut de l'autorité compétente en matière d'aviation civile est notifiée par la partie contractante concernée aux autres parties contractantes.

### **Sûreté aérienne**

#### *Article 12*

1. Afin de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, les parties contractantes veillent à ce que les normes de base communes et les mécanismes de contrôle de l'application des dispositions en matière de sûreté aérienne visés à l'annexe I soient mis en oeuvre dans tous les aéroports situés sur leur territoire, conformément aux dispositions pertinentes visées dans cette annexe.

2. Les parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et en toute sécurité, à cet incident ou menace d'incident.

4. Une partie associée peut être soumise à une inspection par la Commission européenne conformément à la législation communautaire visée à l'annexe I, et peut être appelée à participer à des inspections effectuées par la Commission européenne dans d'autres parties contractantes.

### **Gestion du trafic aérien**

#### *Article 13*

1. Les parties contractantes coopèrent dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le Ciel unique européen à l'EACE, et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale des normes régissant le trafic aérien général en Europe, d'optimiser la capacité et de réduire au minimum les retards.

2. En vue de faciliter l'application de la législation relative au Ciel unique européen sur leur territoire:

- les parties associées, dans les limites de leurs compétences respectives, prennent dès que possible les mesures nécessaires pour aligner leurs structures institutionnelles en matière de trafic

aérien sur le Ciel unique européen, notamment par la désignation ou la création d'organismes de contrôle nationaux indépendants, au moins sur le plan fonctionnel, des prestataires de services de navigation aérienne;

- la Communauté européenne associe les parties associées aux initiatives opérationnelles dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liées au ciel unique européen, notamment en tenant compte le plus tôt possible de l'action engagée par les parties contractantes concernées pour mettre en place des blocs d'espace aérien fonctionnels.

3. La Communauté européenne veille à ce que les parties associées soient pleinement associées à l'élaboration d'un plan directeur ATM dans le cadre du programme SESAR de la Commission.

### **Concurrence**

#### *Article 14*

1. Les dispositions de l'annexe III s'appliquent dans le cadre du présent accord. Lorsque d'autres accords conclus entre deux ou plusieurs parties contractantes, tels que les accords d'association, contiennent des règles en matière de concurrence et d'aides d'Etat, ces règles s'appliquent entre les parties concernées.

2. Les articles 15, 16 et 17 ne s'appliquent pas en ce qui concerne les dispositions de l'annexe III.

### **Application**

#### *Article 15*

1. Sans préjudice des paragraphes 2 et 3, chaque partie contractante veille à ce que les droits qui découlent du présent accord, et notamment des actes visés à l'annexe I, puissent être invoqués devant les juridictions nationales.

2. Dans les cas susceptibles de concerner les services aériens effectifs ou éventuels devant être autorisés aux termes du présent accord, les institutions de la Communauté européenne jouissent des pouvoirs qui leur sont expressément conférés en vertu des dispositions des actes visés ou figurant à l'annexe I.

3. Toutes les questions concernant la légalité des décisions des institutions de la Communauté européenne prises sur la base du présent accord, et notamment des actes visés à l'annexe I, relèvent de la compétence exclusive de la Cour de justice des Communautés européennes, ci-après dénommée „Cour de justice“.

### **Interprétation**

#### *Article 16*

1. Les dispositions du présent accord et celles des actes visés à l'annexe I, dans la mesure où elles sont identiques en substance aux règles correspondantes du traité CE et aux actes adoptés en vertu de ce traité, sont, aux fins de leur mise en oeuvre et de leur application, interprétées conformément aux arrêts et décisions de la Cour de justice et de la Commission européenne antérieurs à la date de signature du présent accord. Les décisions et arrêts rendus après la date de signature du présent accord sont communiqués aux autres parties contractantes. A la demande d'une des parties contractantes, les conséquences de ces décisions et arrêts ultérieurs sont déterminées par le comité mixte en vue d'assurer le bon fonctionnement du présent accord. Les interprétations existantes sont communiquées aux partenaires EACE avant la date de signature du présent accord. Les décisions prises par le comité mixte dans le cadre de cette procédure sont conformes à la jurisprudence de la Cour de justice.

2. Lorsqu'une question ayant trait à l'interprétation du présent accord, des dispositions des actes énumérés à l'annexe I ou des actes arrêtés sur la base de ces dispositions, identiques en substance aux

règles correspondantes du traité CE et des actes arrêtés en vertu de ce traité, est soulevée dans une affaire pendante devant une juridiction d'un partenaire EACE, cette juridiction, si elle estime qu'une décision sur ce point est nécessaire pour rendre son jugement et conformément à l'annexe IV, demande à la Cour de justice de statuer sur cette question. Un partenaire EACE peut arrêter, par décision et conformément à l'annexe IV, la portée et les modalités d'application de la présente disposition pour ses juridictions. Cette décision est notifiée au dépositaire de l'accord et à la Cour de justice. Le dépositaire informe les autres parties contractantes.

3. Lorsque, conformément au paragraphe 2, une juridiction d'une partie contractante dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne n'est pas en mesure de saisir la Cour de justice, ladite partie contractante transmet tout jugement prononcé par cette juridiction au comité mixte, qui prend position de manière à assurer l'interprétation homogène du présent accord. Si, dans les deux mois qui suivent la date à laquelle une différence entre la jurisprudence de la Cour de justice et un jugement prononcé par une juridiction de cette partie contractante a été portée à la connaissance du comité mixte, celui-ci n'est pas parvenu à assurer l'interprétation homogène du présent accord, les procédures prévues à l'article 20 peuvent être appliquées.

### **Nouvelle législation**

#### *Article 17*

1. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie contractante, sous réserve du respect du principe de non-discrimination et des dispositions du présent article et de l'article 18, paragraphe 4, d'adopter unilatéralement de nouvelles dispositions législatives ou de modifier unilatéralement sa législation concernant les transports aériens ou un domaine connexe mentionné à l'annexe I. Les parties associées n'adoptent de telles dispositions législatives que si elles sont conformes au présent accord.

2. Dès qu'une partie contractante a adopté de nouvelles dispositions législatives ou une modification de sa législation, elle en informe les autres parties contractantes par l'intermédiaire du comité mixte au plus tard un mois après leur adoption. A la demande de l'une des parties contractantes, le comité mixte procède, dans un délai de deux mois, à un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement du présent accord.

3. Le comité mixte peut:

- a) soit adopter une décision portant révision de l'annexe I afin d'y intégrer, au besoin sur une base de réciprocité, les nouvelles dispositions législatives ou les modifications concernées;
- b) soit adopter une décision aux termes de laquelle les nouvelles dispositions législatives ou la modification concernées sont réputées conformes au présent accord;
- c) soit arrêter toute autre mesure visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent accord.

4. En ce qui concerne la législation adoptée entre la signature du présent accord et son entrée en vigueur, dont les autres parties contractantes ont été informées, la date de saisine est la date de réception de l'information. Le comité mixte ne prend une décision qu'au terme d'une période de soixante jours au minimum après la date d'entrée en vigueur du présent accord.

### **Le Comité mixte**

#### *Article 18*

1. Il est créé un comité mixte chargé de l'administration du présent accord et de son application correcte, sans préjudice de l'article 15, paragraphes 2 et 3, et des articles 21 et 22. A cette fin, le comité mixte émet des recommandations et prend des décisions dans les cas prévus par le présent accord. Les décisions du comité mixte sont mises en œuvre par les parties contractantes conformément à leurs propres règles.

2. Le comité mixte est composé de représentants des parties contractantes.

3. Le comité mixte statue à l'unanimité. Il peut toutefois décider d'établir une procédure de vote à la majorité pour certains points précis.
4. Aux fins de la bonne exécution du présent accord, les parties contractantes procèdent à des échanges d'informations, notamment sur les nouvelles dispositions législatives ou les décisions adoptées dans la mesure où elles ont un rapport avec le présent accord, et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du comité mixte, y compris sur les questions sociales.
5. Le comité mixte arrête son règlement intérieur.
6. La présidence du comité mixte est exercée à tour de rôle par un partenaire EACE et par la Communauté européenne et ses Etats membres, selon des modalités à prévoir dans son règlement intérieur.
7. Le comité mixte se réunit au moins une fois par an à l'initiative de son président, en vue de procéder à un examen du fonctionnement global du présent accord, et se réunit en outre à chaque fois que des circonstances particulières le requièrent, à la demande de l'une des parties contractantes. Le comité mixte suit en permanence l'évolution de la jurisprudence de la Cour de justice. A cette fin, la Communauté européenne communique aux partenaires EACE tous les arrêts de la Cour de justice en rapport avec le fonctionnement du présent accord. Le comité mixte statue dans les trois mois de manière à assurer l'interprétation homogène du présent accord.
8. Le comité mixte peut décider de créer tout groupe de travail pour l'assister dans l'exécution de ses missions.

#### *Article 19*

1. Les décisions du comité mixte sont contraignantes pour les parties contractantes. Lorsqu'une décision prise par le comité mixte impose à une partie contractante de prendre des mesures, ladite partie prend les dispositions requises et en informe le comité mixte.
2. Les décisions du comité mixte sont publiées aux journaux officiels de l'Union européenne et des partenaires EACE. Chaque décision indique la date de sa mise en oeuvre par les parties contractantes ainsi que toute autre information susceptible d'intéresser les opérateurs économiques.

### **Règlement des différends**

#### *Article 20*

1. La Communauté, agissant avec ses Etats membres, ou un partenaire EACE peut soumettre au comité mixte tout différend relatif à l'application ou à l'interprétation du présent accord, sauf dans les cas où le présent accord prévoit des procédures particulières.
2. Lorsque le comité mixte est saisi d'un différend en vertu du paragraphe 1, des consultations sont immédiatement engagées entre les parties au différend. Dans les cas où la Communauté européenne n'est pas partie au différend, l'une des parties au différend peut inviter un représentant de la Communauté à assister aux consultations. Les parties au différend peuvent établir une proposition de solution qui sera immédiatement soumise au comité mixte. Les décisions prises par le comité mixte dans le cadre de cette procédure respectent la jurisprudence de la Cour de justice.
3. Si le comité mixte n'est pas parvenu à prendre une décision apportant une solution au différend dans un délai de quatre mois à compter de la date à laquelle il en a été saisi, les parties au différend peuvent se pourvoir devant la Cour de justice, dont la décision est exécutoire et sans appel. Les modalités de saisine de la Cour de justice en pareille circonstance sont définies à l'annexe IV.
4. Si le comité mixte ne se prononce pas dans les quatre mois sur une question dont il a été saisi, les parties contractantes peuvent prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application des arti-

cles 21 et 22, pour une période ne dépassant pas six mois. Passé ce délai, chaque partie contractante peut dénoncer l'accord avec effet immédiat. Une partie contractante ne prend pas de mesures de sauvegarde sur une question qui a été soumise à la Cour de justice en application du présent accord, sauf dans les cas visés à l'article 11, paragraphe 3, ou conformément aux mécanismes prévus dans les actes particuliers visés à l'annexe I.

### **Mesures de sauvegarde**

#### *Article 21*

Sans préjudice de l'article 11, paragraphe 3, et des évaluations de sécurité et de sûreté mentionnées dans les protocoles au présent accord, les mesures de sauvegarde sont limitées, dans leur champ d'application et leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation. La priorité est donnée aux mesures qui perturbent le moins le fonctionnement du présent accord.

#### *Article 22*

1. Lorsqu'une partie contractante envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise les autres parties contractantes par l'intermédiaire du comité mixte et fournit toutes les informations utiles.
2. Les parties contractantes se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.
3. Sans préjudice de l'article 11, paragraphe 3, la partie contractante concernée ne peut prendre de mesures de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 1, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 2 n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.
4. La partie contractante concernée notifie sans délai les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.

### **Divulgateion de renseignements**

#### *Article 23*

En tant qu'ils agissent dans le cadre du présent accord, les représentants, délégués et experts des parties contractantes ainsi que les fonctionnaires et autres agents sont tenus, même après la cessation de leurs fonctions, de ne pas divulguer les informations qui, par leur nature, sont couvertes par le secret professionnel, et notamment les renseignements relatifs aux entreprises et concernant leurs relations commerciales ou les éléments de leur prix de revient.

### **Pays tiers et organisations internationales**

#### *Article 24*

1. Les parties contractantes se consultent dans le cadre du comité mixte à la demande de l'une d'elles, conformément aux procédures définies aux articles 25 et 26:
  - a) sur les questions de transport aérien traitées par les organisations internationales et
  - b) sur les divers aspects de l'évolution possible des relations entre les parties contractantes et les pays tiers dans le domaine du transport aérien, et sur le fonctionnement des éléments pertinents des accords bilatéraux ou multilatéraux conclus dans ce domaine.
2. Les consultations prévues au paragraphe 1 interviennent dans le mois qui suit la demande, et le plus tôt possible dans les cas urgents.

*Article 25*

1. Les principaux objectifs des consultations prévues à l'article 24, paragraphe 1, point a), sont les suivants:

- a) déterminer conjointement si les questions soulèvent des problèmes d'intérêt commun et
- b) en fonction de la nature des problèmes en cause:
  - examiner conjointement s'il convient de coordonner l'action des parties contractantes au sein des organisations internationales concernées, ou
  - examiner conjointement toute autre approche qui pourrait être appropriée.

2. Les parties contractantes échangent aussi rapidement que possible toute information en rapport avec les objectifs prévus au paragraphe 1.

*Article 26*

Les principaux objectifs des consultations prévues à l'article 24, paragraphe 1, point b), sont d'examiner les questions pertinentes et d'envisager toute approche appropriée.

**Dispositions transitoires***Article 27*

1. Les protocoles I à VIII arrêtent les dispositions et périodes transitoires applicables entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la partie associée concernée, d'autre part. Les relations entre la Norvège ou l'Islande et une partie associée sont soumises aux mêmes conditions que les relations entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et cette partie associée, d'autre part.

2. Durant les périodes transitoires visées au paragraphe 1, les éléments pertinents du régime en matière de transport aérien applicable entre deux parties associées sont déterminés sur la base du plus restrictif des deux protocoles mentionnant les parties associées en question.

3. Le passage progressif de chaque partie associée à la pleine application de l'EACE fait l'objet d'évaluations. Les évaluations sont effectuées par la Communauté européenne en coopération avec la partie associée concernée. Lorsqu'une partie associée est convaincue que les conditions nécessaires à l'achèvement d'une période transitoire définies dans le protocole correspondant sont réunies, elle informe la Communauté européenne de la nécessité de procéder à une évaluation.

4. Si la Communauté européenne estime que les conditions sont réunies, elle en informe le comité mixte et prend ensuite la décision d'admettre la partie associée, selon le cas, à passer à la période transitoire suivante ou à faire partie intégrante de l'Espace aérien commun européen.

5. Si la Communauté européenne estime que les conditions ne sont pas réunies, elle en avise le comité mixte. La Communauté recommande des améliorations précises à la partie associée concernée et fixe un délai raisonnable pour la mise en oeuvre de ces améliorations. Avant l'expiration du délai de mise en oeuvre, une deuxième évaluation, voire plus s'il y a lieu, est réalisée pour déterminer si les améliorations recommandées ont été mises en oeuvre de manière effective et satisfaisante.

**Relation avec les accords et arrangements bilatéraux en matière de transport aérien***Article 28*

1. Les dispositions du présent accord prévalent sur celles des accords et/ou arrangements bilatéraux existants en matière de transport aérien conclus entre les parties associées, d'une part, et les Etats membres de la Communauté européenne, la Norvège ou l'Islande, d'autre part, ainsi qu'entre les parties associées.

2. Par dérogation au paragraphe 1, durant les périodes transitoires visées à l'article 27, les dispositions en matière de propriété, de droits de trafic, de capacité, de fréquences, de type ou de changement d'aéronef, de partage de codes et de tarification qui figurent dans un accord et/ou un arrangement bilatéral en vigueur entre une partie associée et la Communauté européenne, un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande, ou entre deux parties associées s'appliquent entre les parties audit accord ou arrangement bilatéral si ce dernier est plus souple, sur le plan de la liberté accordée aux transporteurs aériens concernés, que les dispositions du protocole applicable à la partie associée concernée.

3. Si un différend oppose une partie associée à une autre partie contractante sur le point de savoir si, en considération de la pleine application de l'accord, les dispositions les plus souples sont celles du protocole relatif à la partie associée concernée ou celles des accords et/ou arrangements bilatéraux, ce différend fait l'objet du mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 20. Les différends portant sur la relation à établir entre des protocoles non concordants sont réglés selon les mêmes modalités.

### **Entrée en vigueur, réexamen, dénonciation et autres dispositions**

#### *Article 29*

##### ***Entrée en vigueur***

1. Le présent accord est soumis à ratification ou approbation par les signataires conformément à leurs procédures respectives. Les instruments de ratification ou d'approbation sont déposés auprès du secrétariat général du Conseil de l'Union européenne (dépositaire), qui adresse une notification à chacun des autres signataires, ainsi qu'à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. Le présent accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de dépôt des instruments de ratification ou d'approbation par la Communauté européenne et ses Etats membres et au moins une partie associée. Par la suite, il entre en vigueur pour chacun des signataires ratifiant ou approuvant le présent accord le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt par ledit signataire de son instrument de ratification ou d'approbation.

3. Par dérogation aux paragraphes 1 et 2, la Communauté européenne et ses Etats membres et au moins une partie associée peuvent décider d'appliquer le présent accord à titre provisoire entre eux à compter de la date de signature, en conformité avec la législation interne, en informant le dépositaire, qui informe les autres parties contractantes.

#### *Article 30*

##### ***Réexamen***

A la demande de l'une des parties contractantes, et en tout état de cause cinq ans après son entrée en vigueur, le présent accord doit faire l'objet d'un réexamen.

#### *Article 31*

##### ***Dénonciation***

1. Chaque partie contractante peut dénoncer l'accord par notification au dépositaire, lequel en informera les autres parties contractantes, ainsi que l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si le présent accord est dénoncé par la Communauté européenne et ses Etats membres, il cesse de produire ses effets un an après la date de notification. Si le présent accord est dénoncé par une partie contractante au présent accord, il cesse de produire ses effets à l'égard de cette seule partie contractante un an après la date de notification. Néanmoins, les services aériens fonctionnant à la date d'expiration du présent accord peuvent continuer jusqu'à la fin de la saison aéronautique de l'Association internationale du transport aérien (IATA) en cours à cette date.

2. Lorsqu'une partie associée adhère à l'Union européenne, cette partie cesse automatiquement d'être une partie associée en vertu du présent accord et devient un Etat membre de la CE.
3. Le présent accord cesse de produire ses effets ou est suspendu à l'égard d'une partie associée si l'accord d'association correspondant cesse de produire ses effets ou est suspendu.

*Article 32*

***Elargissement de l'EACE***

La Communauté européenne peut demander à tout Etat ou à toute entité disposé(e) à rendre sa législation dans le domaine du transport aérien et dans les domaines connexes compatible avec celle de la Communauté et avec lequel ou laquelle la Communauté a établi ou a entrepris d'établir un cadre de coopération économique étroite, comme un accord d'association, à participer à l'EACE. A cette fin, les parties contractantes doivent modifier le présent accord en conséquence.

*Article 33*

***Aéroport de Gibraltar***

1. L'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni concernant le conflit relatif à la souveraineté sur le territoire sur lequel l'aéroport est situé.
2. L'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar est différée jusqu'à la mise en application des arrangements convenus dans la déclaration commune des ministres des affaires étrangères du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni du 2 décembre 1987.

*Article 34*

***Langues***

Le présent accord est établi en un seul exemplaire dans les langues officielles des institutions de l'Union européenne et des parties contractantes autres que la Communauté européenne et ses Etats membres, chacun de ces textes faisant également foi.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont apposé leur signature au bas du présent accord.

Hecho en Luxemburgo, el nueve de junio del dos mil seis.

V Lucemburku dne devátého června dva tisíce šest.

Udfærdiget i Luxembourg den niende juni to tusind og seks.

Geschehen zu Luxemburg am neunten Juni zweitausendsechs.

Kahe tuhanda kuuenda aasta juunikuu üheksandal päeval Luxembourgis.

Έγινε στο Δουξεμβούργο, στις εννέα Ιουνίου δύο χιλιάδες έξι.

Done at Luxembourg on the ninth day of June in the year two thousand and six.

Fait à Luxembourg, le neuf juin deux mille six.

Fatto a Lussemburgo, addì nove giugno duemilase.

Luksemburgā, divtūkstoš sestā gada devītajā jūnijā.

Priimta du tūkstančiai šeštą metų birželio devintą dieną Liuksemburge.

Kelt Luxembourgban, a kettőezer hatodik év június kilencedik napján.

Magħmul fil-Lussemburgu, fid-disgħa jum ta' Ġunju tas-sena elfejn u sitta.

Gedaan te Luxemburg, de negende juni tweeduizend zes.

Sporządzono w Luksemburgu dnia dziewiętego czerwca roku dwutysięcznego szóstego.

Feito em Luxemburgo, em nove de Junho de dois mil e seis.  
 V Luxemburgu dña deviateho júna dvetisícšest'.

V Luxembourg, devetega junija leta dva tisoč šest.

Tehty Luxemburgissa yhdeksäntenä päivänä kesäkuuta vuonna kaksituhattakuusi.

Som skedde i Luxemburg den nionde juni tjugohundrasex.

Bërë në Luksemburg, më 9 qershor 2006.

Zaključeno u Luksemburgu dana 09. juna 2006. godine.

Съставено в Люксембург, на деветия ден от юни на две хиляди и втора година.

Sastavljen u Luksemburgu, dana 9. lipnja 2006. godine.

Zaključeno u Luksemburgu dana 09. lipnja 2006. godine.

Gjört í Lúxemborg hinn 9. júní 2006.

Utferdiget i Luxembourg den niende dag i juni måned i år totusenogseks.

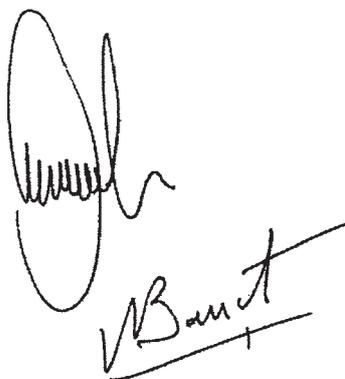
Încheiat la Luxemburg, în data de 9 iunie 2006.

Semnat la Luxemburg la nouă iunie două mii doi.

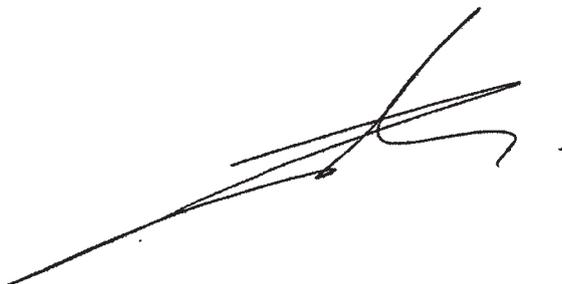
Сачињен у Луксембургу деветог јуна године две хиљаде шесте.

Закључено у Луксембургу дана 09. јуна 2006. године.

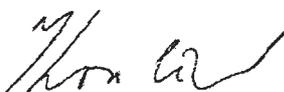
*Por la Comunidad Europea  
 Za Evropské společenství  
 For Det Europæiske Fællesskab  
 Für die Europäische Gemeinschaft  
 Euroopa Ühenduse nimel  
 Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα  
 For the European Community  
 Pour la Communauté européenne  
 Per la Comunità europea  
 Eiropas Kopienas vārdā  
 Europos bendrijos vardu  
 az Európai Közösség részéről  
 Ghall-Komunità Ewropea  
 Voor de Europese Gemeenschap  
 W imieniu Wspólnoty Europejskiej  
 Pela Comunidade Europeia  
 Za Európske spoločenstvo  
 za Evropsko skupnost  
 Euroopan yhteisön puolesta  
 På Europeiska gemenskapens vägnar*



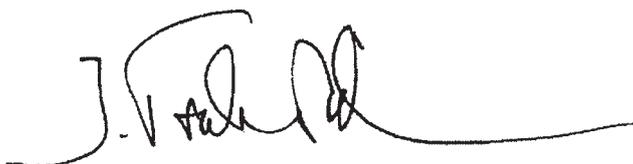
*Pour le Royaume de Belgique  
Voor het Koninkrijk België  
Für das Königreich Belgien*

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes.

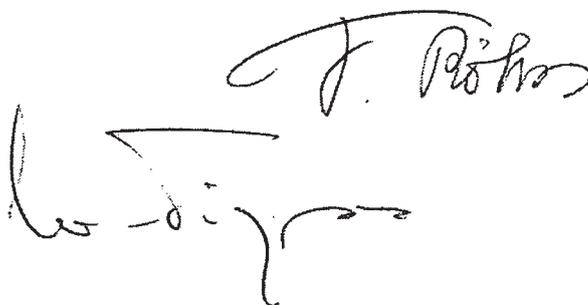
*Za Českou republiku*

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name.

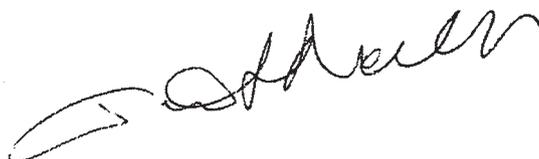
*På Kongeriget Danmarks vegne*

A handwritten signature in black ink, featuring a large, prominent initial 'J'.

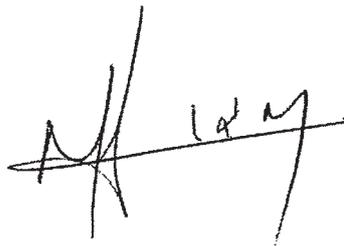
*Für die Bundesrepublik Deutschland*

Two handwritten signatures in black ink. The top one is a stylized signature, and the bottom one is a more cursive signature.

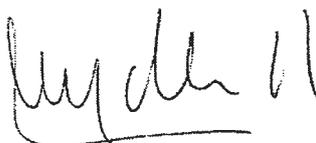
*Eesti Vabariigi nimel*

A handwritten signature in black ink, written in a cursive style.

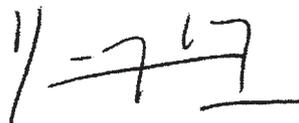
*Για την Ελληνική Δημοκρατία*



*Por el Reino de España*



*Pour la République française*



*Thar cheann Na hÉireann  
For Ireland*



*Per la Repubblica italiana*



*Για την Κυπριακή Δημοκρατία*



*Latvijas Republikas vārdā*



22.6.2006

*Lietuvos Respublikos vardu*



*Pour le Grand-Duché de Luxembourg*



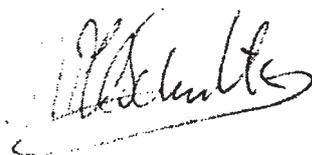
*A Magyar Köztársaság részéről*



*Għar-Repubblika ta' Malta*



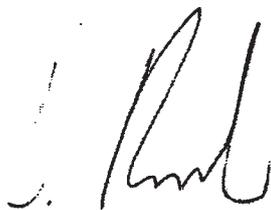
*Voor het Koninkrijk der Nederlanden*



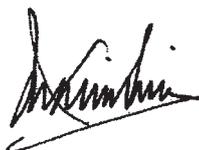
*Für die Republik Österreich*



*W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej*



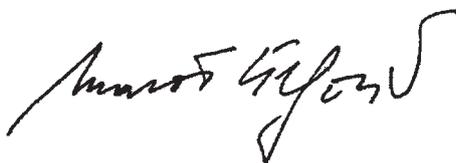
*Pela República Portuguesa*



*Za Republiko Slovenijo*



*Za Slovenskú republiku*



13.6.2006

*Suomen tasavallan puolesta  
För Republiken Finland*



*För Konungariket Sverige*

*Ulrica Messing*

*For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland*



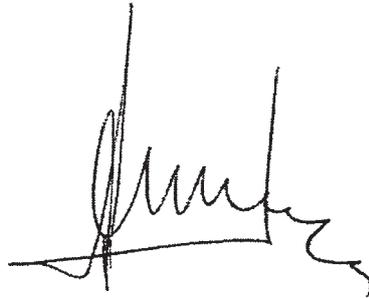
*Për Republikën e Shqipërisë*

*Dukim Basha*

*Za Bosnu i Hercegovinu*  
*За Босну и Херцеговину*  
*Za Bosnu i Hercegovinu*



За Република България



*Za Republiku Hrvatsku*



За Бивша Југославска Република Македонија

*Fyrir hönd Lyðveldisins Íslands*

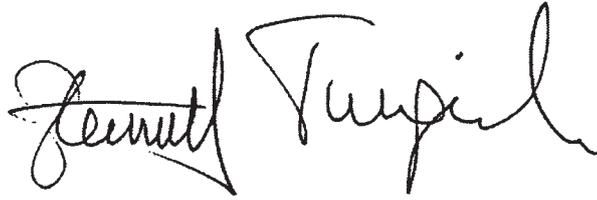


*Za Republiku Crnu Goru*



5.7.2006

*For Kongeriket Norge*



*Pentru România*

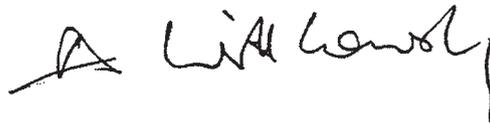


За Републику Србију



29.6.2006

*For the United Nations Interim Administration in Kosovo  
with Declaration*



\*

**REPUBLIC OF MACEDONIA**

**Ministry of Transport and Communications**

Luxembourg, 9 June 2006

Dear Sirs,

Hereby I declare that the final text from 22 May 2006 of the Multilateral ECAA Agreement is acceptable for the Government of the Republic of Macedonia.

With this letter, the Government of the Republic of Macedonia considers itself as signatory of the Multilateral Agreement between the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the European Community and its Member States, the Republic of Iceland, the Republic of Macedonia, the Kingdom of Norway, Serbia and Montenegro, Romania and United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the Establishment of a European Common Aviation Area.

However, I declare that the Republic of Macedonia does not accept the denomination used for my country in the above-mentioned Agreement, having in view that the constitutional name of my country is Republic of Macedonia.

Please accept, Sirs, the assurances of my highest consideration.

*Minister of Transport  
and Communications*

Xhemali MEHAZI



*The European Community  
and its Member States*

Brussels

\*

**THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION  
AND THE EUROPEAN COMMISSION**

Luxembourg, 9 June 2006

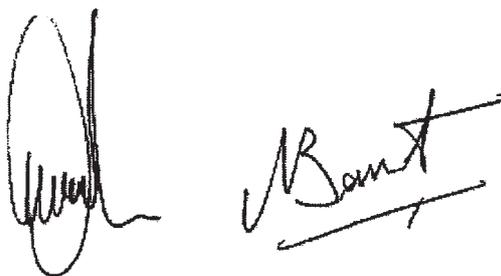
Mr. Xhemali MEHAZI,  
Minister of Transport and Communications  
of the former Yugoslav Republic of Macedonia

Sir,

The European Community and its Member States take note of your letter of today's date and confirm that your letter and this reply shall together take the place of the signature of the Multilateral Agreement between the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the European Community and its Member States, the Republic of Iceland, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Kingdom of Norway, Serbia and Montenegro, Romania and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the Establishment of a European Common Aviation Area (ECAA). However, this cannot be construed as acceptance or recognition by the European Community and its Member States, in whatever form or content of a denomination other than the „former Yugoslav Republic of Macedonia“.

Please accept, Sir, the assurance of our highest consideration.

*On behalf of the European Community  
and its Member States*



\*

ANNEXE I

**Règles applicables à l'aviation civile**

Les „dispositions applicables“ des actes suivants de la Communauté européenne s'appliquent en conformité avec l'accord de base et l'annexe II concernant les adaptations horizontales, sauf disposition contraire dans la présente annexe ou dans les protocoles I à IX ci-après. Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont indiquées à la suite de l'acte concerné.

**A. Accès au marché et questions connexes**

No 2407/92

Règlement (CEE) No 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens

Dispositions applicables: les articles 1er à 18 et l'annexe, à l'exception de la référence à l'article 226 (ex article 169) du traité CE figurant à l'article 13, paragraphe 3

No 2408/92

Règlement (CEE) No 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires

tel que modifié ou adapté par:

- l'article 29 de l'acte relatif aux conditions d'adhésion de la République d'Autriche, de la République de Finlande et du Royaume de Suède
- la décision du comité mixte de l'EEE No 7/94 du 21 mars 1994 modifiant le protocole 47 et certaines annexes de l'Accord EEE
- l'article 20 de l'acte relatif aux conditions d'adhésion à l'Union européenne de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovénie et de la République slovaque, et aux adaptations des traités sur lesquels est fondée l'Union européenne (ci-après dénommé „acte d'adhésion de 2003“)

Dispositions applicables: les articles 1er à 15 et les annexes I, II et III

No 2409/92

Règlement (CEE) No 2409/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens

Dispositions applicables: les articles 1er à 10

No 95/93

Règlement (CEE) No 95/93 du Conseil, du 18 janvier 1993, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté

tel que modifié par:

- le règlement (CE) No 894/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 mai 2002 modifiant le règlement (CEE) No 95/93
- le règlement (CE) No 1554/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CEE) No 95/93
- le règlement (CE) No 793/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 modifiant le règlement (CEE) No 95/93

Dispositions applicables: les articles 1er à 12 et l'article 14bis, paragraphe 2

Aux fins de l'application de l'article 12, paragraphe 2, „la Commission“ doit se lire „le comité mixte“.

No 96/67

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

Dispositions applicables: les articles 1er à 25 et l'annexe

Aux fins de l'application de l'article 10, „Etats membres“ doit se lire „Etats membres de la CE“.

Aux fins de l'application de l'article 20, paragraphe 2, „la Commission“ doit se lire „le comité mixte“.

No 785/2004

Règlement (CE) No 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs

Dispositions applicables: les articles 1er à 8 et l'article 10, paragraphe 2

## **B. Gestion du trafic aérien**

No 549/2004

Règlement (CE) No 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen („règlement-cadre“)

Dispositions applicables: les articles 1er à 4, l'article 6 et les articles 9 à 14

No 550/2004

Règlement (CE) No 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“)

Dispositions applicables: les articles 1er à 19 et les annexes I et II

No 551/2004

Règlement (CE) No 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen („règlement sur l'espace aérien“)

Dispositions applicables: les articles 1er à 11

No 552/2004

Règlement (CE) No 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien („règlement sur l'interopérabilité“)

Dispositions applicables: les articles 1er à 12 et les annexes I à V

No 2096/2005

Règlement (CE) No 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne

Dispositions applicables: les articles 1er à 9 et les annexes I à V

No 2150/2005

Règlement (CE) No 2150/2005 de la Commission du 23 décembre 2005 établissant des règles communes pour la gestion souple de l'espace aérien

Dispositions applicables: les articles 1er à 9 et l'annexe

### ***C. Sécurité aérienne***

No 3922/91

Règlement (CEE) No 3922/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile  
modifié par:

- le règlement (CE) No 2176/96 de la Commission du 13 novembre 1996 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) No 3922/91 du Conseil
- le règlement (CE) No 1069/1999 de la Commission, du 25 mai 1999, portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) No 3922/91 du Conseil
- le règlement (CE) No 2871/2000 de la Commission du 28 décembre 2000 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) No 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile
- le règlement (CE) No 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne

Dispositions applicables: les articles 1er à 10, les articles 12 et 13, à l'exception de l'article 4, paragraphe 1, et de l'article 8, paragraphe 2, deuxième phrase, les annexes I à III

Aux fins de l'application de l'article 12, „Etats membres“ doit se lire „Etats membres de la CE“.

No 94/56

Directive 94/56/CE du Conseil, du 21 novembre 1994, établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile

Dispositions applicables: les articles 1er à 12

Aux fins de l'application des articles 9 et 12, „la Commission“ doit se lire „toutes les autres parties contractantes à l'EACE“.

No 1592/2002

Règlement (CE) No 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne

modifié par:

- le règlement (CE) No 1643/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CE) No 1592/2002
- le règlement (CE) No 1701/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 adaptant l'article 6 du règlement (CE) No 1592/2002

Dispositions applicables: les articles 1er à 57 et les annexes I et II

No 2003/42

Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

Dispositions applicables: les articles 1er à 11 et les annexes I et II

No 1702/2003

Règlement (CE) No 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production

modifié par:

- le règlement (CE) No 381/2005 de la Commission du 7 mars 2005 modifiant le règlement (CE) No 1702/2003

Dispositions applicables: les articles 1er à 4 et l'annexe. Les périodes transitoires prévues dans ce règlement sont définies par le comité mixte.

No 2042/2003

Règlement (CE) No 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches

Dispositions applicables: les articles 1er à 6 et les annexes I à IV

No 104/2004

Règlement (CE) No 104/2004 de la Commission du 22 janvier 2004 fixant les règles relatives à l'organisation et à la composition de la chambre de recours de l'Agence européenne de la sécurité aérienne

Dispositions applicables: les articles 1er à 7 et l'annexe

No 488/2005

Règlement (CE) No 488/2005 de la Commission du 21 mars 2005 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne

No 2111/2005

Règlement (CE) No 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

Dispositions applicables: les articles 1er à 13 et l'annexe

#### **D. Sûreté aérienne**

No 2320/2002

Règlement (CE) No 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

modifié par:

- le règlement (CE) No 849/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant le règlement (CE) No 2320/2002

Dispositions applicables: les articles 1er à 12 et l'annexe

No 622/2003

Règlement (CE) No 622/2003 de la Commission du 4 avril 2003 fixant des mesures pour la mise en oeuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne

modifié par:

- le règlement (CE) No 68/2004 de la Commission du 15 janvier 2004 modifiant le règlement (CE) No 622/2003
- le règlement (CE) No 781/2005 de la Commission du 24 mai 2005 modifiant le règlement (CE) No 622/2003
- le règlement (CE) No 857/2005 de la Commission du 6 juin 2005 modifiant le règlement (CE) No 622/2003

Dispositions applicables: les articles 1er à 5 et l'annexe

No 1217/2003

Règlement (CE) No 1217/2003 de la Commission du 4 juillet 2003 arrêtant les spécifications communes des programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile

Dispositions applicables: les articles 1er à 11 et les annexes I et II

No 1486/2003

Règlement (CE) No 1486/2003 de la Commission du 22 août 2003 définissant les modalités des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

Dispositions applicables: les articles 1er à 16

No 1138/2004

Règlement (CE) No 1138/2004 de la Commission du 21 juin 2004 établissant une définition commune des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé dans les aéroports

Dispositions applicables: les articles 1er à 8

### **E. Environnement**

No 89/629

Directive 89/629/CEE du Conseil, du 4 décembre 1989, relative à la limitation des émissions sonores des avions à réaction subsoniques civils

Dispositions applicables: les articles 1er à 8

No 92/14

Directive 92/14/CEE du Conseil, du 2 mars 1992, relative à la limitation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 2, deuxième édition (1988)

modifiée par:

- la directive 98/20/CE du Conseil du 30 mars 1998 modifiant la directive 92/14/CEE
- la directive 1999/28/CE de la Commission du 21 avril 1999 portant modification de l'annexe de la directive 92/14/CEE
- le règlement (CE) No 991/2001 de la Commission du 21 mai 2001 modifiant l'annexe de la directive 92/14/CEE

Dispositions applicables: les articles 1er à 11 et l'annexe

No 2002/30

Directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté

tel que modifiée ou adaptée par l'article 20 de l'acte d'adhésion de 2003

Dispositions applicables: les articles 1er à 15 et les annexes I et II

No 2002/49

Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

Dispositions applicables: les articles 1er à 16 et les annexes I à VI

#### **F. Aspects sociaux**

No 1989/391

Directive 89/391/CEE du Conseil, du 12 juin 1989, concernant la mise en oeuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail

Dispositions applicables: les articles 1er à 16 et les articles 18 et 19

No 2003/88

Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail

Dispositions applicables: les articles 1er à 19, 21 à 24 et 26 à 29

No 2000/79

Directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en oeuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA)

Dispositions applicables: les articles 1er à 5

#### **G. Protection des consommateurs**

No 90/314

Directive 90/314/CEE du Conseil, du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait

Dispositions applicables: les articles 1er à 10

No 92/59

Directive 92/59/CEE du Conseil, du 29 juin 1992, relative à la sécurité générale des produits

Dispositions applicables: les articles 1er à 19

No 93/13

Directive 93/13/CEE du Conseil, du 5 avril 1993, concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs

Dispositions applicables: les articles 1er à 10 et l'annexe

Aux fins de l'application de l'article 10, „la Commission“ doit se lire „toutes les autres parties contractantes à l'EACE“.

No 95/46

Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données

Dispositions applicables: les articles 1er à 34

No 2027/97

Règlement (CE) No 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident

modifié par:

- le règlement (CE) No 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) No 2027/97

Dispositions applicables: les articles 1er à 8

No 261/2004

Règlement (CE) No 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) No 295/91

Dispositions applicables: les articles 1er à 17

#### **H. Autre législation**

No 2299/1989

Règlement (CEE) No 2299/1989 du Conseil, du 24 juillet 1989, instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation

modifié par:

- le règlement (CEE) No 3089/93 du Conseil du 29 octobre 1993 modifiant le règlement (CEE) No 2299/89
- le règlement (CE) No 323/1999 du Conseil du 8 février 1999 modifiant le règlement (CEE) No 2299/89

Dispositions applicables: les articles 1er à 22 et l'annexe

No 91/670

Directive 91/670/CEE du Conseil, du 16 décembre 1991, sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile

Dispositions applicables: les articles 1er à 8 et l'annexe

No 3925/91

Règlement (CEE) No 3925/91 du Conseil, du 19 décembre 1991, relatif à la suppression des contrôles et formalités applicables aux bagages à main et aux bagages de soute des personnes effectuant un vol intracommunautaire ainsi qu'aux bagages des personnes effectuant une traversée maritime intracommunautaire

Dispositions applicables: les articles 1er à 5

No 437/2003

Règlement (CE) No 437/2003 du Parlement européen et du Conseil du 27 février 2003 sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne

modifié par:

- le règlement (CE) No 1358/2003 de la Commission du 31 juillet 2003 concernant la mise en oeuvre du règlement (CE) No 437/2003 du Parlement européen et du Conseil et modifiant ledit règlement.

Dispositions applicables: les articles 1er à 11 et les annexes I et II

No 1358/2003

Règlement (CE) No 1358/2003 de la Commission du 31 juillet 2003 concernant la mise en oeuvre du règlement (CE) No 437/2003 du Parlement européen et du Conseil sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne et modifiant ledit règlement

Dispositions applicables: les articles 1er à 4 et les annexes I à III

No 2003/96

Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité

Dispositions applicables: l'article 14, paragraphe 1, point b), et paragraphe 2

## ANNEXE II

**Adaptations horizontales et règles de procédure**

Les dispositions des actes auxquels il est fait référence à l'annexe I s'appliquent conformément à l'accord et aux points 1 à 4 de la présente annexe, sauf disposition contraire à l'annexe I. Les adaptations particulières nécessaires pour certains actes sont prévues à l'annexe I.

Le présent accord s'applique en conformité avec les règles de procédure énoncées aux points 5 et 6 de la présente annexe.

**1. Parties introductives des actes**

Les préambules des actes auxquels il est fait référence ne sont pas adaptés aux fins du présent accord. Ils sont pris en considération dans la mesure nécessaire pour l'interprétation et l'application exactes, dans le cadre du présent accord, des dispositions contenues dans lesdits actes.

**2. Terminologie particulière des actes**

Les termes ci-après, utilisés dans les actes visés à l'annexe I, doivent se lire de la manière suivante:

- a) le terme „Communauté“ doit se lire „Espace aérien commun européen“;
- b) les termes „droit communautaire“, „législation communautaire“, „instruments communautaires“ et „traité CE“ doivent se lire „accord EACE“;
- c) les termes „aéroport de la Communauté“ doivent se lire „aéroports situés dans l'Espace aérien commun européen“;
- d) les termes „Journal officiel des Communautés européennes“ ou „Journal officiel de l'Union européenne“ doivent se lire „Journal officiel des parties contractantes“;
- e) le terme „transporteur aérien communautaire“ doit se lire „transporteur aérien de l'EACE“.

**3. Mentions relatives aux Etats membres**

Sans préjudice du point 4 de la présente annexe, dans tous les cas où les actes indiqués à l'annexe I font référence aux „Etat(s) membre(s)“, ces mentions sont réputées renvoyer non seulement aux Etats membres de la Communauté européenne, mais également aux partenaires EACE.

**4. Dispositions relatives aux comités de la Communauté européenne et à la consultation des parties associées**

La Commission européenne consulte les experts des parties associées et leur donne la possibilité de soumettre leur avis à chaque fois que les actes visés à l'annexe I prévoient que la Commission européenne consulte les comités de la Communauté européenne et que ces derniers ont la possibilité d'émettre leur avis.

Chaque consultation comprend une réunion présidée par la Commission européenne et se déroule dans le cadre du comité mixte, à l'invitation de la Commission européenne et préalablement à la consultation du comité de la Communauté européenne concerné. La Commission européenne fournit à chaque partie associée toutes les informations nécessaires, au plus tard deux semaines avant la date de la réunion, sauf si des circonstances particulières imposent un délai plus court.

Les parties associées sont invitées à soumettre leurs observations à la Commission européenne. La Commission européenne prend dûment en compte l'avis émis par les parties associées.

Les dispositions qui précèdent ne valent pas pour l'application des règles de concurrence énoncées dans le présent accord, qui sont régies par les procédures de consultation particulières prévues à l'annexe III.

**5. Coopération et échange d'informations**

Pour faciliter l'exercice des pouvoirs dévolus en la matière aux autorités compétentes des parties contractantes, ces autorités s'échangent mutuellement, si demande leur en est faite, toutes les informations nécessaires au bon fonctionnement du présent accord.

## **6. Mentions relatives aux langues**

Dans les procédures mises en place dans le cadre du présent accord et sans préjudice de l'annexe IV, les parties contractantes ont le droit de faire usage de n'importe quelle langue officielle des institutions de l'Union européenne ou d'une autre partie contractante. Les parties contractantes sont toutefois conscientes que l'utilisation de l'anglais facilite ces procédures. Si une langue qui n'est pas une langue officielle de l'Union européenne est utilisée dans un document officiel, une traduction est fournie simultanément dans une langue officielle des institutions de l'Union européenne, compte tenu de la disposition contenue dans la phrase précédente. Si une partie contractante a l'intention d'utiliser, dans une procédure orale, une langue qui n'est pas une langue officielle des institutions de l'Union européenne, elle assure l'interprétation simultanée en anglais.

\*

### ANNEXE III

#### **Règles en matière de concurrence et d'aides d'Etat visées à l'article 14 de l'accord principal**

##### *Article premier*

##### ***Monopoles d'Etat***

Chaque partie associée aménage progressivement les monopoles d'Etat à caractère commercial, de telle façon qu'à l'expiration de la deuxième période visée dans le protocole au présent accord contenant les mesures transitoires relatives à la partie associée concernée, il n'existe aucune discrimination entre les parties contractantes en ce qui concerne les conditions d'approvisionnement et de débouchés. Le comité mixte est informé des mesures adoptées pour atteindre cet objectif.

##### *Article 2*

##### ***Rapprochement des dispositions législatives en matière d'aides d'Etat et de concurrence***

1. Les parties contractantes reconnaissent l'importance que revêt le rapprochement des dispositions législatives existantes en matière d'aides d'Etat et de concurrence avec celles de la Communauté européenne. Chaque partie associée s'efforce de faire en sorte que sa législation existante et future en matière d'aides d'Etat et de concurrence soit rendue progressivement compatible avec l'acquis communautaire.

2. Cet alignement est entamé à l'entrée en vigueur du présent accord et est progressivement étendu à tous les éléments des dispositions communautaires en matière d'aides d'Etat et de concurrence visées à la présente annexe, pour la fin de la deuxième période définie dans le protocole au présent accord contenant les mesures transitoires applicables à la partie associée concernée. La partie associée définit également, en accord avec la Commission européenne, les modalités relatives au contrôle de la mise en oeuvre du rapprochement de la législation et aux mesures d'exécution devant être adoptées.

##### *Article 3*

##### ***Règles en matière de concurrence et autres dispositions économiques***

1. Les pratiques suivantes sont incompatibles avec le bon fonctionnement du présent accord, dans la mesure où elles peuvent affecter le commerce entre deux ou plusieurs parties contractantes:

- i) tous les accords entre entreprises, toutes les décisions d'association d'entreprises et toutes les pratiques concertées entre entreprises, qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence;

- ii) l'exploitation abusive par une ou plusieurs entreprises d'une position dominante sur l'ensemble des territoires des parties contractantes ou dans une partie substantielle de ceux-ci;
  - iii) toute aide d'Etat qui fausse ou menace de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certains produits.
2. Toute pratique contraire au présent article est évaluée sur la base des critères découlant de l'application des règles en matière de concurrence applicables dans la Communauté européenne, en particulier celles des articles 81, 82, 86 et 87 du traité CE et des instruments interprétatifs adoptés par les institutions communautaires.
  3. Chaque partie associée veille à ce qu'un organisme public fonctionnellement indépendant soit doté des pouvoirs nécessaires à l'application intégrale du paragraphe 1, points i) et ii), en ce qui concerne les entreprises privées et publiques et les entreprises auxquelles des droits spéciaux ont été accordés.
  4. Chaque partie associée désigne ou met en place une autorité fonctionnellement indépendante, dotée des pouvoirs nécessaires à la pleine application du paragraphe 1, point iii). Cette autorité a, notamment, le pouvoir d'autoriser des régimes d'aides d'Etat et des aides individuelles conformément au paragraphe 2, et d'exiger le recouvrement des aides d'Etat illégalement octroyées.
  5. Chaque partie contractante assure la transparence dans le domaine des aides d'Etat, notamment en fournissant aux autres parties un rapport annuel régulier, ou un document équivalent, selon la méthodologie et la présentation des rapports communautaires sur les aides d'Etat. A la demande d'une partie contractante, une autre partie contractante fournit des informations sur certains cas particuliers d'aide publique.
  6. Chaque partie associée établit un inventaire complet des régimes d'aide en place avant la création de l'autorité visée au paragraphe 4 et aligne ces régimes sur les critères mentionnés au paragraphe 2.
  7. a) Aux fins de l'application du paragraphe 1, point iii), les parties contractantes conviennent que, pendant les périodes visées dans le protocole dans le présent accord contenant les mesures transitoires applicables à une partie associée, toute aide publique accordée par ladite partie associée est évaluée en tenant compte du fait que la partie associée concernée est considérée comme une région identique aux régions de la Communauté décrites à l'article 87, paragraphe 3, point a), du traité instituant la Communauté européenne.
  - b) Au plus tard à l'expiration de la première période visée dans le protocole au présent accord contenant les mesures transitoires applicables à une partie associée, cette partie soumet à la Commission européenne les données concernant le PIB par habitant harmonisées au niveau NUTS II. L'autorité visée au paragraphe 4 et la Commission européenne évaluent ensuite conjointement l'éligibilité des régions de la partie associée concernée, ainsi que l'intensité maximale des aides correspondantes, afin de dresser la carte des aides régionales sur la base des orientations communautaires en la matière.
  8. Si l'une des parties contractantes estime qu'une pratique est incompatible avec les dispositions du paragraphe 1, elle peut prendre des mesures appropriées après consultation du comité mixte ou trente jours ouvrables après que cette instance a été saisie de la demande de consultation.
  9. Les parties contractantes échangent des informations en tenant compte des restrictions imposées par les exigences de secret professionnel et commercial.

\*

## ANNEXE IV

**Recours devant la Cour de justice des Communautés européennes*****1. Principes généraux relatifs à l'article 16 de l'accord***

1. Les procédures définies par la Cour de justice des Communautés européennes (ci-après dénommée „Cour de justice“) en matière de renvoi préjudiciel au sein de la Communauté européenne s'appliquent, le cas échéant. Lorsque la décision préjudicielle est prononcée, la juridiction de la partie contractante applique l'interprétation arrêtée par la Cour de justice.
2. Les parties contractantes ont le droit, dans le cadre du présent accord, de présenter des observations à la Cour de justice au même titre que les Etats membres de la CE.

***2. Portée et modalités de la procédure prévue à l'article 16, paragraphe 2, de l'accord***

1. Lorsque, en vertu de l'article 16, paragraphe 2, deuxième phrase, une partie contractante adopte une décision sur la portée et les modalités de saisine de la Cour de justice, cette décision indique:
  - a) soit que toute juridiction de la partie contractante dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne demande à la Cour de justice de statuer à titre préjudiciel sur une question soulevée dans une affaire pendante devant elle et portant sur la validité ou l'interprétation d'un acte visé à l'article 16, paragraphe 2, lorsqu'elle estime qu'une décision sur ce point est nécessaire pour rendre son jugement,
  - b) soit que toute juridiction de cette partie contractante a la faculté de demander à la Cour de justice de statuer à titre préjudiciel sur une question soulevée dans une affaire pendante devant elle et portant sur la validité ou l'interprétation d'un acte visé à l'article 16, paragraphe 2, lorsqu'elle estime qu'une décision sur ce point est nécessaire pour rendre son jugement.
2. Les modalités d'application de l'article 16, paragraphe 2, sont fondées sur les principes inscrits dans les dispositions juridiques qui régissent le fonctionnement de la Cour de justice, notamment les dispositions y afférentes du traité CE, le statut et le règlement de procédure de la Cour de justice, ainsi que la jurisprudence de cette dernière. Dans l'hypothèse où elle prend une décision sur les modalités d'application de la présente disposition, la partie contractante prend également en compte les indications pratiques diffusées par la Cour de justice dans la Note informative sur l'introduction de procédures préjudicielles par les juridictions nationales.

***3. Saisine conformément à l'article 20, paragraphe 3, de l'accord***

Les différends soumis à la Cour de justice conformément à l'article 20, paragraphe 3, de l'accord sont traités de la même manière que les différends dont elle est saisie en vertu de l'article 239 du traité CE.

***4. Usage des langues aux fins de la saisine de la Cour de justice***

Les parties contractantes ont le droit d'utiliser, dans les procédures devant la Cour de justice définies dans le cadre de l'accord, n'importe quelle langue officielle des institutions de l'Union européenne ou de toute autre partie contractante. Tout document officiel rédigé dans une langue qui n'est pas une langue officielle des institutions de l'Union européenne est accompagné d'une traduction française présentée simultanément. Si une partie contractante a l'intention d'utiliser, dans une procédure orale, une langue qui n'est pas une langue officielle des institutions de l'Union européenne, elle assure l'interprétation simultanée en français.

\*

## ANNEXE V

## PROTOCOLE I

**Dispositions transitoires entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République d'Albanie, d'autre part***Article premier****Périodes transitoires***

1. La première période transitoire débute à l'entrée en vigueur du présent accord pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la République d'Albanie, ci-après dénommée „l'Albanie“, a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 1, du présent protocole.
2. La deuxième période transitoire débute à la fin de la première période transitoire pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que l'Albanie a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 2, du présent protocole.

*Article 2****Conditions applicables en ce qui concerne la transition***

1. Au terme de la première période transitoire, l'Albanie
  - i) est membre à part entière des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) et s'efforce de mettre en oeuvre toute la législation en matière de sécurité aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - ii) applique le document 30 de la CEAC et s'efforce de mettre en oeuvre toute la législation en matière de sûreté aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - iii) applique le règlement (CEE) No 3925/91 (relatif à la suppression des contrôles et formalités applicables aux bagages à main et aux bagages de soute), le règlement (CEE) No 2409/92 (sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens), la directive 94/56/CE (concernant les enquêtes sur les accidents et les incidents), le règlement (CE) No 2027/97 (relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident), la directive 2003/42/CE (concernant les comptes rendus d'événements), le règlement (CE) No 261/2004 (relatif aux refus d'embarquement), la directive 2000/79/CE (relative à l'aménagement du temps de travail dans l'aviation civile) et la directive 2003/88/CE (concernant le temps de travail), conformément à l'annexe I;
  - iv) sépare le prestataire de services de gestion du trafic aérien de l'organisme de régulation national, crée un organisme national de surveillance des services de trafic aérien, entreprend l'organisation de son espace aérien en bloc(s) fonctionnel(s) et applique une gestion souple de son espace aérien;
  - v) ratifie la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal);
  - vi) a progressé suffisamment dans la mise en oeuvre des règles en matière d'aides d'Etat et de concurrence prévues dans un accord visé à l'article 14, paragraphe 1, de l'accord principal ou à l'annexe III, selon le cas.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, l'Albanie applique le présent accord, y compris l'ensemble de la législation mentionnée dans l'annexe I.

*Article 3****Dispositions transitoires***

1. Nonobstant l'article 1er, paragraphe 1, de l'accord principal,
  - a) durant la première période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'Albanie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre tout point en Albanie et tout point dans un Etat membre de la CE;

- ii) les transporteurs aériens communautaires ne peuvent être détenus majoritairement ni effectivement contrôlés par l'Albanie ou par ses ressortissants, et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'Albanie ne peuvent être détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par des Etats membres de la CE ou leurs ressortissants;
- b) durant la deuxième période transitoire:
- i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'Albanie sont autorisés à exercer les droits de trafic prévus au paragraphe 1, point a), sous i);
  - ii) les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points en Albanie et d'autres parties associées, et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans un Etat membre de la CE;
  - iii) les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'Albanie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points situés dans différents Etats membres de la CE et sont autorisés à changer à tout moment d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point en Albanie.
2. Aux fins du présent article, on entend par „transporteur aérien communautaire“ un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande.
3. Les articles 7 et 8 de l'accord principal ne s'appliquent pas avant la fin de la deuxième période transitoire, sans préjudice de l'obligation de l'Albanie et de la Communauté, respectivement, d'octroyer, à compter de la fin de la première période transitoire, des licences d'exploitation conformément aux actes mentionnés à l'annexe I, aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par les Etats membres de la CE ou leurs ressortissants et aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par l'Albanie ou ses ressortissants.

#### *Article 4*

##### ***Sécurité aérienne***

1. Au début de la première période transitoire, l'Albanie participe en tant qu'observateur aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, le comité mixte créé en vertu de l'article 18 de l'accord principal détermine le statut exact et les conditions de participation de l'Albanie au sein de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
3. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sécurité, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par l'Albanie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sécurité spécifique. Ce contrôle de sécurité est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

#### *Article 5*

##### ***Sûreté aérienne***

1. Au début de la deuxième période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté visée à l'annexe I est mise à la disposition de l'autorité compétente de l'Albanie.
2. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sûreté, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par l'Albanie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sûreté spécifique. Ce contrôle de sûreté est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

\*

PROTOCOLE II

**Dispositions transitoires entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Bosnie-Herzégovine, d'autre part**

*Article premier*

***Périodes transitoires***

1. La première période transitoire débute à l'entrée en vigueur du présent accord pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la Bosnie-Herzégovine a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 1, du présent protocole.
2. La deuxième période transitoire débute à la fin de la première période transitoire pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la Bosnie-Herzégovine a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 2, du présent protocole.

*Article 2*

***Conditions applicables en ce qui concerne la transition***

1. Au terme de la première période transitoire, la Bosnie-Herzégovine
  - i) est membre à part entière des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) et s'efforce de mettre en oeuvre toute la législation en matière de sécurité aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - ii) applique le document 30 de la CEAC et s'efforce de mettre en oeuvre toute la législation en matière de sûreté aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - iii) applique le règlement (CEE) No 3925/91 (relatif à la suppression des contrôles et formalités applicables aux bagages à main et aux bagages de soute), le règlement (CEE) No 2409/92 (sur les tarifs de passagers et de fret des services aériens), la directive 94/56/CE (concernant les enquêtes sur les accidents et les incidents), la directive 96/67/CE (relative à l'assistance en escale), le règlement (CE) No 2027/97 (relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident), la directive 2003/42/CE (concernant les comptes rendus d'événements), le règlement (CE) No 261/2004 (relatif aux refus d'embarquement), la directive 2000/79/CE (relative à l'aménagement du temps de travail dans l'aviation civile) et la directive 2003/88/CE (concernant le temps de travail), conformément à l'annexe I du présent accord;
  - iv) ratifie la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal);
  - v) a progressé suffisamment dans la mise en oeuvre des règles en matière d'aides d'Etat et de concurrence prévues dans un accord visé à l'article 14, paragraphe 1, de l'accord principal ou à l'annexe III du présent accord, selon le cas.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, la Bosnie-Herzégovine
  - i) sépare le prestataire de services de gestion du trafic aérien de l'organisme de régulation national, crée un organisme national de surveillance des services de trafic aérien, entreprend l'organisation de son espace aérien en bloc(s) fonctionnel(s) et applique une gestion souple de son espace aérien;
  - ii) applique le présent accord, y compris l'ensemble de la législation mentionnée dans l'annexe I.

*Article 3*

***Dispositions transitoires***

1. Nonobstant l'article 1er, paragraphe 1, de l'accord principal,
  - a) durant la première période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Bosnie-Herzégovine sont autorisés à exercer des droits de trafic illi-

- mités entre tout point en Bosnie-Herzégovine et tout point dans un Etat membre de la CE;
- ii) les transporteurs aériens communautaires ne peuvent être détenus majoritairement ni effectivement contrôlés par la Bosnie-Herzégovine ou par ses ressortissants, et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Bosnie-Herzégovine ne peuvent être détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par des Etats membres de la CE ou leurs ressortissants;
- b) durant la deuxième période transitoire:
- i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Bosnie-Herzégovine sont autorisés à exercer les droits de trafic prévus au paragraphe 1, point a), sous i);
  - ii) les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points en Bosnie-Herzégovine et d'autres parties associées et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans un Etat membre de la CE;
  - iii) les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Bosnie-Herzégovine sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points situés dans différents Etats membres de la CE et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point en Bosnie-Herzégovine.
2. Aux fins du présent article, on entend par „transporteur aérien communautaire“ un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande.
3. Les articles 7 et 8 de l'accord principal ne s'appliquent pas avant la fin de la deuxième période transitoire, sans préjudice de l'obligation de la Bosnie-Herzégovine et de la Communauté, respectivement, d'octroyer, à compter de la fin de la première période transitoire, des licences d'exploitation conformément aux actes mentionnés à l'annexe I, aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par les Etats membres de la CE ou leurs ressortissants et aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par la Bosnie-Herzégovine ou ses ressortissants.

#### *Article 4*

##### ***Sécurité aérienne***

1. Au début de la première période transitoire, la Bosnie-Herzégovine participe en tant qu'observateur aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, le comité mixte créé en vertu de l'article 18 de l'accord principal détermine le statut exact et les conditions de participation de la Bosnie-Herzégovine au sein de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
3. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sécurité, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la Bosnie-Herzégovine d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sécurité spécifique. Ce contrôle de sécurité est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

#### *Article 5*

##### ***Sûreté aérienne***

1. Au début de la deuxième période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté visée à l'annexe I est mise à la disposition de l'autorité compétente de la Bosnie-Herzégovine.
2. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sûreté, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien

titulaire d'une licence délivrée par la Bosnie-Herzégovine d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sûreté spécifique. Ce contrôle de sûreté est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

\*

### PROTOCOLE III

#### **Dispositions transitoires entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République de Bulgarie, d'autre part**

##### *Article premier*

##### ***Période transitoire***

1. La période transitoire débute à l'entrée en vigueur du présent accord pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la République de Bulgarie, ci-après dénommée „la Bulgarie“, a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2 du présent protocole, et au plus tard, à la date de l'adhésion de la Bulgarie à l'Union européenne.
2. Dans le cas de la Bulgarie, les références à la „deuxième période transitoire“ figurant dans le présent accord ou ses annexes désignent la période transitoire visée au paragraphe 1.

##### *Article 2*

##### ***Conditions applicables en ce qui concerne la transition***

Au terme de la période transitoire, la Bulgarie applique le présent accord, y compris l'ensemble de la législation mentionnée dans l'annexe I, conformément à l'article 3 de l'accord principal.

##### *Article 3*

##### ***Dispositions transitoires***

1. Nonobstant l'article 1er, paragraphe 1, de l'accord principal, durant la période transitoire:
  - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Bulgarie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre tout point en Bulgarie et tout point dans un Etat membre de la CE;
  - ii) les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points en Bulgarie et d'autres parties associées et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans un Etat membre de la CE;
  - iii) les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Bulgarie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points situés dans différents Etats membres de la CE et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point en Bulgarie.
2. Aux fins du présent article, on entend par „transporteur aérien communautaire“ un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande.
3. Les articles 7 et 8 de l'accord principal ne s'appliquent pas avant la fin de la période transitoire, sans préjudice de l'obligation de la Bulgarie et de la Communauté, respectivement, d'octroyer, à compter du début de la période transitoire, des licences d'exploitation conformément aux actes mentionnés à l'annexe I, aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par les Etats

membres de la CE ou leurs ressortissants et aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par la Bulgarie ou ses ressortissants.

*Article 4*

***Sécurité aérienne***

1. Au terme de la période transitoire, le comité mixte créé en vertu de l'article 18 de l'accord principal détermine le statut exact et les conditions de participation de la Bulgarie au sein de l'Agence européenne pour la sécurité aérienne.

2. Jusqu'à la fin de la période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sécurité, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la Bulgarie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sécurité spécifique. Ce contrôle de sécurité est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

*Article 5*

***Sûreté aérienne***

Jusqu'à la fin de la période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sûreté, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la Bulgarie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sûreté spécifique. Ce contrôle de sûreté est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

\*

PROTOCOLE IV

**Dispositions transitoires entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République de Croatie, d'autre part**

*Article premier*

***Périodes transitoires***

1. La première période transitoire débute à l'entrée en vigueur du présent accord pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la République de Croatie, ci-après dénommée „la Croatie“, a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 1, du présent protocole.

2. La deuxième période transitoire débute à la fin de la première période transitoire pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la Croatie a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 2, du présent protocole.

*Article 2*

***Conditions applicables en ce qui concerne la transition***

1. Au terme de la première période transitoire, la Croatie
  - i) est membre à part entière des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) et s'efforce de mettre en oeuvre toute la législation en matière de sécurité aérienne mentionnée à l'annexe I;

- ii) applique le document 30 de la CEAC et s'efforce de mettre en oeuvre toute la législation en matière de sûreté aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - iii) applique le règlement (CEE) No 3925/91 (relatif à la suppression des contrôles et formalités applicables aux bagages à main et aux bagages de soute), le règlement (CEE) No 2409/92 (sur les tarifs de passagers et de fret des services aériens), la directive 94/56/CE (concernant les enquêtes sur les accidents et les incidents), la directive 96/67/CE (relative à l'assistance en escale), le règlement (CE) No 2027/97 (relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident), la directive 2003/42/CE (concernant les comptes rendus d'événements), le règlement (CE) No 261/2004 (relatif aux refus d'embarquement), la directive 2000/79/CE (relative à l'aménagement du temps de travail dans l'aviation civile) et la directive 2003/88/CE (concernant le temps de travail), conformément à l'annexe I;
  - iv) sépare le prestataire de services de gestion du trafic aérien de l'organisme de régulation national, crée un organisme national de surveillance des services de trafic aérien, entreprend l'organisation de son espace aérien en bloc(s) fonctionnel(s) et applique une gestion souple de son espace aérien;
  - v) ratifie la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal);
  - vi) a progressé suffisamment dans la mise en oeuvre des règles en matière d'aides d'Etat et de concurrence prévues dans un accord visé à l'article 14, paragraphe 1, de l'accord principal ou à l'annexe III du présent accord, selon le cas.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, la Croatie applique le présent accord, y compris l'ensemble de la législation mentionnée dans l'annexe I.

### *Article 3*

#### ***Dispositions transitoires***

1. Nonobstant l'article 1er, paragraphe 1, de l'accord principal,
  - a) durant les première et deuxième périodes transitoires, les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Croatie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre tout point en Croatie et tout point dans un Etat membre de la CE;
  - b) durant la deuxième période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Croatie sont autorisés à exercer les droits de trafic prévus au paragraphe 1, point a);
    - ii) les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points en Croatie et d'autres parties associées et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans un Etat membre de la CE;
    - iii) les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Croatie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points situés dans différents Etats membres de la CE et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point en Croatie.
  - c) Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, les transporteurs aériens communautaires ne peuvent être détenus majoritairement ni effectivement contrôlés par la Croatie ou par ses ressortissants, et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Croatie ne peuvent être détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par des Etats membres de la CE ou leurs ressortissants.
2. Aux fins du présent article, on entend par „transporteur aérien communautaire“ un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande.
3. Les articles 7 et 8 de l'accord principal ne s'appliquent pas avant la fin de la deuxième période transitoire, sans préjudice de l'obligation de la Croatie et de la Communauté, respectivement, d'oc-

troyer, à compter de la fin de la première période transitoire, des licences d'exploitation conformément aux actes mentionnés à l'annexe I, aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par les Etats membres de la CE ou leurs ressortissants et aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par la Croatie ou ses ressortissants.

*Article 4*

***Sécurité aérienne***

1. Au début de la première période transitoire, la Croatie participe en tant qu'observateur aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, le comité mixte créé en vertu de l'article 18 de l'accord principal détermine le statut exact et les conditions de participation de la Croatie au sein de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
3. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sécurité, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la Croatie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sécurité spécifique. Ce contrôle de sécurité est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

*Article 5*

***Sûreté aérienne***

1. Au début de la deuxième période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté visée à l'annexe I est mise à la disposition de l'autorité compétente de la Croatie.
2. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sûreté, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la Croatie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sûreté spécifique. Ce contrôle de sûreté est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

\*

PROTOCOLE V

**Dispositions transitoires entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et l'ancienne République yougoslave de Macédoine, d'autre part**

*Article premier*

***Périodes transitoires***

1. La première période transitoire débute à l'entrée en vigueur du présent accord pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que l'ancienne République yougoslave de Macédoine a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 1, du présent protocole.
2. La deuxième période transitoire débute à la fin de la première période transitoire pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que l'ancienne République yougoslave de Macédoine a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 2, du présent protocole.

*Article 2****Conditions applicables en ce qui concerne la transition***

1. Au terme de la première période transitoire, l'ancienne République yougoslave de Macédoine
  - i) est membre à part entière des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) et s'efforce de mettre en oeuvre toute la législation en matière de sécurité aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - ii) applique le document 30 de la CEAC et s'efforce de mettre en oeuvre toute la législation en matière de sûreté aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - iii) applique le règlement (CEE) No 3925/91 (relatif à la suppression des contrôles et formalités applicables aux bagages à main et aux bagages de soute), le règlement (CEE) No 2409/92 (sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens), la directive 94/56/CE (concernant les enquêtes sur les accidents et les incidents), la directive 96/67/CE (relative à l'assistance en escale), la directive 2003/42/CE (concernant les comptes rendus d'événements), la directive 2000/79/CE (relative à l'aménagement du temps de travail dans l'aviation civile) et la directive 2003/88/CE (concernant le temps de travail), conformément à l'annexe I;
  - iv) sépare le prestataire de services de gestion du trafic aérien de l'organisme de régulation national, crée un organisme national de surveillance des services de trafic aérien, entreprend l'organisation de son espace aérien en bloc(s) fonctionnel(s) et applique une gestion souple de son espace aérien;
  - v) ratifie la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal);
  - vi) a progressé suffisamment dans la mise en oeuvre des règles en matière d'aides d'Etat et de concurrence prévues dans un accord visé à l'article 14, paragraphe 1, de l'accord principal ou à l'annexe III du présent accord, selon le cas.
  
2. Au terme de la deuxième période transitoire, l'ancienne République yougoslave de Macédoine applique le présent accord, y compris l'ensemble de la législation visée dans l'annexe I.

*Article 3****Dispositions transitoires***

1. Nonobstant l'article 1er, paragraphe 1, de l'accord principal,
  - a) durant la première période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'ancienne République yougoslave de Macédoine seront autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre tout point dans l'ancienne République yougoslave de Macédoine et tout point dans un Etat membre de la CE;
    - ii) les transporteurs aériens communautaires ne peuvent être détenus majoritairement ni effectivement contrôlés par l'ancienne République yougoslave de Macédoine ou par ses ressortissants, et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'ancienne République yougoslave de Macédoine ne peuvent être détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par des Etats membres de la CE ou leurs ressortissants;
  - b) durant la deuxième période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'ancienne République yougoslave de Macédoine sont autorisés à exercer les droits de trafic prévus au paragraphe 1, point a), sous i);
    - ii) les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points dans l'ancienne République yougoslave de Macédoine et d'autres parties associées et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans un Etat membre de la CE;
    - iii) les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'ancienne République yougoslave de Macédoine sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points

situés dans différents Etats membres de la CE et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans l'ancienne République yougoslave de Macédoine.

2. Aux fins du présent article, on entend par „transporteur aérien communautaire“ un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande.

3. Les articles 7 et 8 de l'accord principal ne s'appliquent pas avant la fin de la deuxième période transitoire, sans préjudice de l'obligation de l'ancienne République yougoslave de Macédoine et de la Communauté, respectivement, d'octroyer, à compter de la fin de la première période transitoire, des licences d'exploitation conformément aux actes mentionnés à l'annexe I, aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par les Etats membres de la CE ou leurs ressortissants et aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par l'ancienne République yougoslave de Macédoine ou ses ressortissants.

#### *Article 4*

##### ***Application de certaines dispositions législatives par l'ancienne République yougoslave de Macédoine***

Nonobstant l'article 2 du présent protocole, à l'entrée en vigueur du présent accord, l'ancienne République yougoslave de Macédoine

- i) applique dans la pratique la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal);
- ii) oblige les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'ancienne République yougoslave de Macédoine à se conformer au règlement (CE) No 261/2004;
- iii) dénonce ou aligne sur la législation communautaire le contrat passé entre le gouvernement de l'ancienne République yougoslave de Macédoine et Macedonian Airlines (MAT).

#### *Article 5*

##### ***Sécurité aérienne***

1. Au début de la première période transitoire, l'ancienne République yougoslave de Macédoine participe en tant qu'observateur aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

2. Au terme de la deuxième période transitoire, le comité mixte créé en vertu de l'article 18 de l'accord principal détermine le statut exact et les conditions de participation de l'ancienne République yougoslave de Macédoine au sein de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

3. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sécurité, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par l'ancienne République yougoslave de Macédoine d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sécurité spécifique. Ce contrôle de sécurité est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

#### *Article 6*

##### ***Sûreté aérienne***

1. Au début de la deuxième période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté visée à l'annexe I est mise à la disposition de l'autorité compétente de l'ancienne République yougoslave de Macédoine.

2. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sûreté, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien

titulaire d'une licence délivrée par l'ancienne République yougoslave de Macédoine d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sûreté spécifique. Ce contrôle de sûreté est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

\*

## PROTOCOLE VI

### **Dispositions transitoires entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République de Serbie, d'autre part**

#### *Article premier*

#### ***Périodes transitoires***

1. La première période transitoire débute à l'entrée en vigueur du présent accord pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la République de Serbie a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 1, du présent protocole.
2. La deuxième période transitoire débute à la fin de la première période transitoire pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la République de Serbie a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 2, du présent protocole.

#### *Article 2*

#### ***Conditions applicables en ce qui concerne la transition***

1. Au terme de la première période transitoire, la République de Serbie
  - i) est membre à part entière des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) et s'efforce de mettre en oeuvre toute la législation en matière de sécurité aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - ii) applique le document 30 de la CEAC et s'efforce de mettre en oeuvre toute la législation en matière de sûreté aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - iii) applique le règlement (CEE) No 3925/91 (relatif à la suppression des contrôles et formalités applicables aux bagages à main et aux bagages de soute), le règlement (CEE) No 2409/92 (sur les tarifs de passagers et de fret des services aériens), la directive 94/56/CE (concernant les enquêtes sur les accidents et les incidents), la directive 96/67/CE (relative à l'assistance en escale), le règlement (CE) No 2027/97 (relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident), la directive 2003/42/CE (concernant les comptes rendus d'événements), le règlement (CE) No 261/2004 (relatif aux refus d'embarquement), la directive 2000/79/CE (relative à l'aménagement du temps de travail dans l'aviation civile) et la directive 2003/88/CE (concernant le temps de travail), conformément à l'annexe I;
  - iv) sépare le prestataire de services de gestion du trafic aérien de l'organisme de régulation de la République de Serbie, crée un organisme de surveillance des services de trafic aérien pour la République de Serbie, entreprend l'organisation de son espace aérien en bloc(s) fonctionnel(s) et applique une gestion souple de son espace aérien;
  - v) ratifie la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal);
  - vi) a progressé suffisamment dans la mise en oeuvre des règles en matière d'aides d'Etat et de concurrence prévues dans un accord visé à l'article 14, paragraphe 1, de l'accord principal ou à l'annexe III du présent accord, selon le cas.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, la République de Serbie applique le présent accord, y compris l'ensemble de la législation mentionnée dans l'annexe I.

*Article 3****Dispositions transitoires***

1. Nonobstant l'article 1er, paragraphe 1, de l'accord principal,
  - a) durant la première période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la République de Serbie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre tout point en République de Serbie et tout point dans un Etat membre de la CE;
    - ii) les transporteurs aériens communautaires ne peuvent être détenus majoritairement ni effectivement contrôlés par la République de Serbie ou par ses ressortissants, et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la République de Serbie ne peuvent être détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par des Etats membres de la CE ou leurs ressortissants;
  - b) durant la deuxième période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la République de Serbie sont autorisés à exercer les droits de trafic prévus au paragraphe 1, point a), sous i);
    - ii) les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points en République de Serbie et d'autres parties associées et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans un Etat membre de la CE;
    - iii) les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la République de Serbie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points situés dans différents Etats membres de la CE et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point en République de Serbie.
2. Aux fins du présent article, on entend par „transporteur aérien communautaire“ un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande.
3. Les articles 7 et 8 de l'accord principal ne s'appliquent pas avant la fin de la deuxième période transitoire, sans préjudice de l'obligation de la République de Serbie et de la Communauté, respectivement, d'octroyer, à compter de la fin de la première période transitoire, des licences d'exploitation conformément aux actes mentionnés à l'annexe I, aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par les Etats membres de la CE ou leurs ressortissants et aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par la République de Serbie ou ses ressortissants.

*Article 4****Sécurité aérienne***

1. Au début de la première période transitoire, la République de Serbie participe en tant qu'observateur aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, le comité mixte créé en vertu de l'article 18 de l'accord principal détermine le statut exact et les conditions de participation de la République de Serbie au sein de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
3. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sécurité, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la République de Serbie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sécurité spécifique. Ce contrôle de sécurité est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

*Article 5****Sûreté aérienne***

1. Au début de la deuxième période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté visée à l'annexe I est mise à la disposition de l'autorité compétente de la République de Serbie.
2. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sûreté, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la République de Serbie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sûreté spécifique. Ce contrôle de sûreté est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

\*

## PROTOCOLE VII

**Dispositions transitoires entre la Communauté européenne et  
ses Etats membres, d'une part, et la République du Monténégro,  
d'autre part**

*Article premier****Périodes transitoires***

1. La première période transitoire débute à l'entrée en vigueur du présent accord pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la République du Monténégro a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 1, du présent protocole.
2. La deuxième période transitoire débute à la fin de la première période transitoire pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la République du Monténégro a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 2, du présent protocole.

*Article 2****Conditions applicables en ce qui concerne la transition***

1. Au terme de la première période transitoire, la République du Monténégro
  - i) est membre à part entière des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) et s'efforce de mettre en oeuvre toute la législation en matière de sécurité aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - ii) applique le document 30 de la CEAC et s'efforce de mettre en oeuvre toute la législation en matière de sûreté aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - iii) applique le règlement (CEE) No 3925/91 (relatif à la suppression des contrôles et formalités applicables aux bagages à main et aux bagages de soute), le règlement (CEE) No 2409/92 (sur les tarifs de passagers et de fret des services aériens), la directive 94/56/CE (concernant les enquêtes sur les accidents et les incidents), la directive 96/67/CE (relative à l'assistance en escale), le règlement (CE) No 2027/97 (relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident), la directive 2003/42/CE (concernant les comptes rendus d'événements), le règlement (CE) No 261/2004 (relatif aux refus d'embarquement), la directive 2000/79/CE (relative à l'aménagement du temps de travail dans l'aviation civile) et la directive 2003/88/CE (concernant le temps de travail), conformément à l'annexe I;
  - iv) sépare le prestataire de services de gestion du trafic aérien de l'organisme de régulation de la République du Monténégro, crée un organisme de surveillance des services de trafic aérien

pour la République du Monténégro, entreprend l'organisation de son espace aérien en bloc(s) fonctionnel(s) et applique une gestion souple de son espace aérien;

- v) ratifie la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal);
- vi) a progressé suffisamment dans la mise en oeuvre des règles en matière d'aides d'Etat et de concurrence prévues dans un accord visé à l'article 14, paragraphe 1, de l'accord principal ou à l'annexe III du présent accord, selon le cas.

2. Au terme de la deuxième période transitoire, la République du Monténégro applique le présent accord, y compris l'ensemble de la législation mentionnée dans l'annexe I.

### *Article 3*

#### ***Dispositions transitoires***

1. Nonobstant l'article 1er, paragraphe 1, de l'accord principal,
  - a) durant la première période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la République du Monténégro sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre tout point en République du Monténégro et tout point dans un Etat membre de la CE;
    - ii) les transporteurs aériens communautaires ne peuvent être détenus majoritairement ni effectivement contrôlés par la République du Monténégro ou par ses ressortissants, et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la République du Monténégro ne peuvent être détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par des Etats membres de la CE ou leurs ressortissants;
  - b) durant la deuxième période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la République du Monténégro sont autorisés à exercer les droits de trafic prévus au paragraphe 1, point a), sous i);
    - ii) les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points en République du Monténégro et d'autres parties associées et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans un Etat membre de la CE;
    - iii) les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la République du Monténégro sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points situés dans différents Etats membres de la CE et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point en République du Monténégro.
2. Aux fins du présent article, on entend par „transporteur aérien communautaire“ un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande.
3. Les articles 7 et 8 de l'accord principal ne s'appliquent pas avant la fin de la deuxième période transitoire, sans préjudice de l'obligation de la République du Monténégro et de la Communauté, respectivement, d'octroyer, à compter de la fin de la première période transitoire, des licences d'exploitation conformément aux actes mentionnés à l'annexe I, aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par les Etats membres de la CE ou leurs ressortissants et aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par la République du Monténégro ou ses ressortissants.

### *Article 4*

#### ***Sécurité aérienne***

1. Au début de la première période transitoire, la République du Monténégro participe en tant qu'observateur aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

2. Au terme de la deuxième période transitoire, le comité mixte créé en vertu de l'article 18 de l'accord principal détermine le statut exact et les conditions de participation de la République du Monténégro au sein de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

3. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sécurité, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la République du Monténégro d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sécurité spécifique. Ce contrôle de sécurité est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

*Article 5*

***Sûreté aérienne***

1. Au début de la deuxième période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté visée à l'annexe I est mise à la disposition de l'autorité compétente de la République du Monténégro.

2. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sûreté, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la République du Monténégro d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sûreté spécifique. Ce contrôle de sûreté est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

\*

PROTOCOLE VIII

**Dispositions transitoires entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Roumanie, d'autre part**

*Article premier*

***Période transitoire***

1. La période transitoire débute à l'entrée en vigueur du présent accord pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la Roumanie a rempli toutes les conditions visées à l'article 2 du présent protocole.

2. Dans le cas de la Roumanie, les références à la „deuxième période transitoire“ figurant dans le présent accord ou ses annexes désignent la période transitoire visée au paragraphe 1.

*Article 2*

***Conditions applicables en ce qui concerne la transition***

Au terme de la période transitoire, la Roumanie applique le présent accord, y compris l'ensemble de la législation mentionnée dans l'annexe I.

*Article 3*

***Dispositions transitoires***

1. Nonobstant l'article 1er, paragraphe 1, du présent accord, durant la période transitoire:
  - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Roumanie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre tout point en Roumanie et tout point dans un Etat membre de la CE;

- ii) les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points en Roumanie et d'autres parties associées et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans un Etat membre de la CE;
  - iii) les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Roumanie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points situés dans différents Etats membres de la CE et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point en Roumanie.
2. Aux fins du présent article, on entend par „transporteur aérien communautaire“ un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande.

3. Les articles 7 et 8 de l'accord principal ne s'appliquent pas avant la fin de la période transitoire, sans préjudice de l'obligation de la Roumanie et de la Communauté, respectivement, d'octroyer, à compter du début de la période transitoire, des licences d'exploitation conformément aux actes mentionnés à l'annexe I, aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par les Etats membres de la CE ou leurs ressortissants et aux transporteurs détenus en majorité ou effectivement contrôlés par la Roumanie ou ses ressortissants.

#### *Article 4*

##### *Sécurité aérienne*

1. Au terme de la période transitoire, le comité mixte créé en vertu de l'article 18 de l'accord principal détermine le statut exact et les conditions de participation de la Roumanie au sein de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

2. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sécurité, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la Roumanie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sécurité spécifique. Ce contrôle de sécurité est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

#### *Article 5*

##### *Sûreté aérienne*

Jusqu'à la fin de la période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sûreté, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la Roumanie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sûreté spécifique. Ce contrôle de sûreté est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

\*

## PROTOCOLE IX

**Dispositions transitoires entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo, d'autre part**

*Article premier*

***Compétences de la MINUK***

Les dispositions du présent protocole sont sans préjudice des compétences de la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo, ci-après dénommée „la MINUK“, conformément à la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations unies du 10 juin 1999.

*Article 2*

***Périodes transitoires***

1. La première période transitoire débute à l'entrée en vigueur du présent accord pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la MINUK a rempli toutes les conditions visées à l'article 3, paragraphe 1, du présent protocole.
2. La deuxième période transitoire débute à la fin de la première période transitoire pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la MINUK a rempli toutes les conditions visées à l'article 3, paragraphe 2, du présent protocole.

*Article 3*

***Conditions applicables en ce qui concerne la transition***

1. Au terme de la première période transitoire, la MINUK
  - i) met en oeuvre, sans préjudice de son statut spécial en vertu du droit international, les codes communs de l'aviation (JAR) („joint aviation requirements“) promulgués par les autorités conjointes de l'aviation (JAA) et s'efforce d'appliquer l'ensemble de la législation en matière de sécurité aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - ii) applique le document 30 de la CEAC et s'efforce de mettre en oeuvre toute la législation en matière de sûreté aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - iii) applique le règlement (CEE) No 3925/91 (relatif à la suppression des contrôles et formalités applicables aux bagages à main et aux bagages de soute), le règlement (CEE) No 2409/92 (sur les tarifs de passagers et de fret des services aériens), la directive 94/56/CE (concernant les enquêtes sur les accidents et les incidents), le règlement (CE) No 2027/97 (relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident), la directive 2003/42/CE (concernant les comptes rendus d'événements), le règlement (CE) No 261/2004 (relatif aux refus d'embarquement), la directive 2000/79/CE (relative à l'aménagement du temps de travail dans l'aviation civile) et la directive 2003/88/CE (concernant le temps de travail), conformément à l'annexe I;
  - iv) sépare le prestataire de services de trafic aérien et l'organisme de régulation et crée ou désigne un organisme de surveillance des services de trafic aérien;
  - v) applique dans la pratique la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal);
  - vi) a progressé suffisamment dans la mise en oeuvre des règles en matière d'aides d'Etat et de concurrence prévues dans un accord visé à l'article 14, paragraphe 1, de l'accord principal ou à l'annexe III, selon le cas.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, la MINUK applique le présent accord, y compris l'ensemble de la législation mentionnée dans l'annexe I.

*Article 4****Dispositions transitoires***

1. Nonobstant l'article 1er, paragraphe 1, de l'accord principal,
  - a) durant la première période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la MINUK sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre tout point au Kosovo et tout point dans un Etat membre de la CE;
    - ii) les transporteurs aériens communautaires ne peuvent être détenus majoritairement ni effectivement contrôlés par la MINUK ou par des résidents du Kosovo et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la MINUK ne peuvent être détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par des Etats membres de la CE ou leurs ressortissants;
  - b) durant la deuxième période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la MINUK sont autorisés à exercer les droits de trafic prévus au paragraphe 1, point a), sous i);
    - ii) les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points au Kosovo et d'autres parties associées et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans un Etat membre de la CE;
    - iii) les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la MINUK sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points situés dans différents Etats membres de la CE et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point au Kosovo.
2. Aux fins du présent article, on entend par „transporteur aérien communautaire“ un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande.
3. Les articles 7 et 8 de l'accord principal ne s'appliquent pas avant la fin de la deuxième période transitoire, sans préjudice de l'obligation de la MINUK et de la Communauté, respectivement, d'octroyer, à compter de la fin de la première période transitoire, des licences d'exploitation conformément aux actes mentionnés à l'annexe I, aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par les Etats membres de la CE ou leurs ressortissants et aux transporteurs détenus en majorité ou effectivement contrôlés par la MINUK ou des résidents du Kosovo.

*Article 5****Conventions et accords internationaux***

Lorsque la législation mentionnée à l'annexe I prévoit l'obligation de devenir partie à des conventions ou accords internationaux, il est tenu compte du statut spécial de la MINUK en vertu du droit international.

*Article 6****Sécurité aérienne***

1. Au début de la première période transitoire, la MINUK participe en tant qu'observateur aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, le comité mixte créé en vertu de l'article 18 de l'accord principal détermine le statut exact et les conditions de participation de la MINUK au sein de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
3. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sécurité, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien

titulaire d'une licence délivrée par la MINUK d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sécurité spécifique. Ce contrôle de sécurité est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

*Article 7*

***Sûreté aérienne***

1. Au début de la deuxième période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté visée à l'annexe I est mise à la disposition de l'autorité compétente de la MINUK.
2. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sûreté, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la MINUK d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sûreté spécifique. Ce contrôle de sûreté est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5798/01

**N° 5798<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE LOI**

**portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(2.2.2010)

En date du 22 octobre 2007, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Affaires étrangères et de l'Immigration. Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs incluant un résumé des dispositions de l'accord multilatéral à approuver ainsi que le texte de l'Accord.

L'accord à approuver a été signé le 9 juin 2006 à Luxembourg. Il a pour objet la création d'un espace aérien commun européen (EACE). Selon les auteurs du projet, cet espace commun sera fondé sur les deux piliers qui sont l'alignement des normes et réglementations aéronautiques en matière de sécurité, de sûreté, de concurrence, de politique sociale et des droits des consommateurs, d'un côté, ainsi que, de l'autre côté, l'ouverture de nouvelles possibilités commerciales pour l'industrie aéronautique de toutes les parties par la création d'un marché unique de services aériens composé de 35 pays comptant plus de 500 millions d'habitants.

\*

Le libellé de l'article unique ne donnant pas lieu à observation, le Conseil d'Etat peut approuver le projet.

Le Conseil d'Etat note toutefois que certaines décisions du comité mixte prévu aux articles 18 et 19 de l'Accord multilatéral à approuver par le présent projet de loi sont obligatoires pour les parties contractantes. En l'occurrence, on se trouve dans le cas de figure d'une dévolution de puissance souveraine (article 49bis de la Constitution), alors que des modifications aux annexes de l'Accord peuvent intervenir sans le consentement des parties contractantes. En vertu de l'article 37, alinéa 2 de la Constitution, la loi d'approbation du traité comportant une telle dévolution doit dès lors être votée à une majorité qualifiée dans les conditions de l'article 114, alinéa 2 de la Constitution.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 2 février 2010.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges SCHROEDER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5798/02

**N° 5798<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE LOI**

**portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(10.3.2010)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Marc SPAUTZ, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand DIEDERICH, Mme Marie-Josée FRANK, MM. Paul HELMINGER, André HOFFMANN, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI et Marcel OBERWEIS, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 31 octobre 2007 par Monsieur le Ministre des Transports.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 2 février 2010.

Au cours de sa réunion du 23 septembre 2009, la Commission du Développement durable a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi sous objet. Lors de sa réunion du 24 février 2010, la commission parlementaire a procédé à l'examen du texte sous rubrique à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat.

Le présent rapport a été adopté en date du 10 mars 2010.

\*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES**

L'Accord multilatéral dont question a pour objet la création d'un espace aérien commun européen (EACE). Celui-ci inclut tous les Etats membres de la Communauté européenne; l'Islande et la Norvège en tant que membres de l'Espace économique européen; ainsi que l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la Bulgarie, la Croatie, l'ex-République yougoslave de Macédoine (ERYM), la Roumanie, la Serbie et le Monténégro et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo (UNMIK). L'Espace aérien commun européen (EACE) établira un réseau européen de transport aérien efficace qui reliera les habitants, les pays et les cultures de l'Europe et jouera un rôle essentiel dans l'intégration et le développement de l'ensemble de l'Europe.

L'EACE sera fondé sur deux piliers indissociables, à savoir l'alignement des normes et réglementations aéronautiques en matière de sécurité, de sûreté, de concurrence, de politique sociale et des droits des consommateurs, d'un côté, ainsi que, de l'autre côté, l'ouverture de nouvelles possibilités commerciales pour l'industrie aéronautique de toutes les parties par la création d'un marché unique de services aériens composé de 35 pays comptant plus de 500 millions d'habitants.

Pour le détail, il est renvoyé à l'exposé des motifs du projet de loi sous rubrique.

\*

### III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 2 février 2010 le Conseil d'Etat marque son accord avec le projet de loi sous revue.

La Haute Corporation note toutefois que certaines décisions du comité mixte prévu aux articles 18 et 19 de l'Accord multilatéral à approuver par le présent projet de loi sont obligatoires pour les parties contractantes. En l'occurrence, on se trouve dans le cas de figure d'une dévolution de puissance souveraine (article 49bis de la Constitution), alors que des modifications aux annexes de l'Accord peuvent intervenir sans le consentement des parties contractantes. En vertu de l'article 37, alinéa 2 de la Constitution, la loi d'approbation du traité comportant une telle dévolution doit dès lors être votée à une majorité qualifiée dans les conditions de l'article 114, alinéa 2 de la Constitution.

\*

### IV. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

\*

#### PROJET DE LOI

**portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006**

**Article unique.**— Est approuvé l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006.

Luxembourg, le 10 mars 2010

*Le Rapporteur,*  
Marc SPAUTZ

*Le Président,*  
Fernand BODEN

5798/03

N° 5798<sup>3</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE LOI**

**portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006**

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(23.3.2010)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 19 mars 2010 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006**

qui a été adopté par la Chambre des députés conformément à l'article 114, alinéa 2 de la Constitution dans sa séance du 16 mars 2010 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 2 février 2010;

*se déclare d'accord*

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 23 mars 2010.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges SCHROEDER

Service Central des Imprimés de l'Etat



## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2009-2010

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 10 mars 2010

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des procès-verbaux des réunions des 24 février et 3 mars 2010
2. 5798 Projet de loi portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006
  - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
  - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6107 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
  - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
  - Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. Prise de position de la Chambre des Députés relative au Plan national pour un développement durable
  - Présentation de la prise de position, suivie d'un échange de vues
5. Présentation des documents européens suivants :  
  
COM (2010) 4 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Options possibles pour l'après 2010 en ce qui concerne la perspective et les objectifs de l'Union européenne en matière de biodiversité
  - Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis  
COM (2010) 11 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN sur les exigences de durabilité concernant l'utilisation de sources de biomasse solide et gazeuse pour l'électricité, le chauffage et le refroidissement

- Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis

6. Divers

\*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Claude Haagen (remplaçant Mme Lydia Mutsch), M. André Hoffmann, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,  
M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,

Mme Marguy Kohlen, M. Claude Origer, M. Jeannot Poeker, M. Frank Reimen, M. Frank Wolff, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Francine Cocard, Mme Rachel Moris, du Greffe de la Chambre des Députés

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Adoption des procès-verbaux des réunions des 24 février et 3 mars 2010**

Les procès-verbaux des réunions des 24 février et 3 mars 2010 sont adoptés.

**2. 5798 Projet de loi portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006**

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 5798<sup>2</sup>. Ce projet de rapport ne soulève pas de question et il est adopté à l'unanimité des membres présents.

Il est précisé que l'on se trouve dans le cas de figure d'une dévolution de puissance souveraine, alors que des modifications aux annexes de l'Accord multilatéral peuvent intervenir sans le consentement des parties contractantes. Le projet de loi devra dès lors

être voté à une majorité qualifiée dans les conditions de l'article 114, alinéa 2 de la Constitution.

La Commission du Développement durable propose le modèle de base pour les discussions en séance publique.

### **3. 6107 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6107<sup>2</sup>. Le projet de rapport ne soulève pas de question et il est adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission du Développement durable propose le modèle n°1 pour les discussions en séance publique.

### **4. Prise de position de la Chambre des Députés relative au Plan national pour un développement durable**

Monsieur le Président de la Commission rappelle qu'aux termes de l'article 11, paragraphe 3 de la loi du 25 juin 2004 relative à la coordination de la politique nationale de développement durable, l'avant-projet de Plan national pour un développement durable (PNDD) est soumis pour avis à la Chambre des Députés et au Conseil Supérieur pour un développement durable. L'avis du CSDD a été publié en janvier 2010.

Monsieur le Président rappelle également qu'en date du 23 septembre 2009, Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures était venu présenter ce projet de Plan devant la commission parlementaire. Lors de cette même réunion, il avait été retenu que Monsieur Marcel Oberweis se chargerait de rédiger un projet de prise de position au nom de la Commission du Développement durable.

Monsieur Marcel Oberweis présente le projet de prise de position, pour les détails duquel il est prié de se référer au document annexé au présent procès-verbal.

Suite à cette présentation, les membres de la commission parlementaire procèdent à un échange de vues concernant la procédure à adopter en ce qui concerne l'élaboration de la prise de position de la Chambre des Députés à l'égard de cet avant-projet de Plan.

A cet égard, les membres des partis d'opposition sont d'avis que la procédure adoptée par la Commission n'est pas optimale. Ils estiment en effet que plusieurs réunions auraient dû être consacrées à ce sujet et que, seulement suite aux débats, un projet de prise de position aurait dû être rédigé. Or, en l'occurrence, il n'y a pas eu de discussion en la matière et Monsieur Marcel Oberweis a rédigé un document, sans en référer au préalable à la Commission. Suite à bref échange de vues au cours duquel il est notamment rappelé qu'une première discussion a bien eu lieu en date du 23 septembre 2009 lorsque Monsieur le Ministre délégué a présenté l'avant-projet de Plan à la commission parlementaire, il est finalement décidé que chaque groupe ou sensibilité politique qui le souhaite pourra, dans un délai de deux semaines, faire parvenir une prise de position écrite d'environ une page à Monsieur Marcel Oberweis. Ce dernier demande à ce que les différentes prises de position restent globales et ne s'attachent pas à des points de détail. Il précise en outre que le travail qu'il a effectué est à considérer comme un travail préparatoire et qu'il souhaite amender le

document, afin que ce dernier reflète l'avis global de la Commission, en tenant compte des prises de position écrites et orales de chaque parti politique.

La question se pose ensuite de savoir si la prise de position de la Commission du Développement durable sera, oui ou non, discutée en séance publique. Certains membres de la Commission estiment que, pour donner une crédibilité à la prise de position, celle-ci doit être adoptée par les Députés réunis en séance plénière. D'autres membres pensent au contraire que la prise de position sera simplement transmise au Gouvernement par courrier via le Président de la Chambre. Il est à cet égard rappelé qu'en début de législature, il avait été retenu que : « *la Commission du Développement durable (...) sera amenée à rédiger un avis en la matière, le cas échéant en requérant l'aide d'une autre commission parlementaire. L'avis sera ensuite transmis au Gouvernement via le Président de la Chambre* »<sup>1</sup>.

Toujours au niveau procédural, mais en ce qui concerne cette fois le respect de la procédure fixée par la loi précitée du 25 juin 2004, il est rappelé que le paragraphe 4 de l'article 11 de la loi dispose que « *Le Ministre arrête les mesures permettant de donner à l'avant-projet de Plan la notoriété la plus étendue possible et de consulter la population sur ce sujet* ». Suite à certaines critiques, Monsieur le Ministre délégué explique que plusieurs actions ont été prises dans ce contexte. Il cite notamment la publication de l'avant-projet de PNDD sur le site Internet du Ministère en octobre 2009 ainsi que la parution d'annonces dans la presse écrite en décembre 2009, invitant les citoyens à donner leur avis sur l'avant-projet de PNDD. Si ces deux actions n'ont eu qu'un succès très marginal, les réactions à l'avant-projet de PNDD ont été plus importantes durant l'*Oekofoire*, lors de laquelle le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a pu s'adresser directement aux visiteurs de son stand. Dans le même ordre d'idées, il est précisé que trois tables rondes ont été organisées avec la société civile, avant même que l'avant-projet de PNDD n'ait été finalisé.

A cet égard, il est fait référence à la suggestion du CSDD dans sa prise de position écrite, à savoir l'organisation d'un grand débat public avec la société civile. Monsieur le Ministre délégué fait valoir que cette suggestion correspond exactement à ce que le Conseil de Gouvernement vient de décider avec la constitution d'un partenariat pour l'environnement et le climat. Ce partenariat est un processus de concertation regroupant tous les acteurs intéressés (représentants de l'État, du patronat, des syndicats, des communes et des ONG travaillant dans les secteurs concernés). Il prévoit l'élaboration d'un deuxième Plan d'action national de réduction des émissions de gaz à effet de serre visant à poursuivre la mise en œuvre des objectifs de Kyoto, ainsi que la préparation d'un Plan national d'adaptation aux conséquences du changement climatique, à arrêter en 2011 conformément au programme gouvernemental. La mise en place de ce partenariat aboutira à l'identification de mesures concrètes dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique et, dans un stade ultérieur, il permettra de poursuivre la consultation publique une fois que le PNDD définitif sera approuvé, et ceci notamment dans le respect de l'article 12 (3) de la loi précitée du 25 juin 2004 qui dispose que « *Le Ministre arrête les mesures permettant de donner au Plan la notoriété la plus étendue possible* ».

\*

Quant au fond, la Commission décide d'examiner de manière parallèle l'avant-projet de PNDD et le document élaboré par Monsieur Marcel Oberweis.

Il apparaît évident aux membres de la commission parlementaire que l'analyse de l'avant-projet de Plan doit être faite à deux niveaux :

---

<sup>1</sup> Extraits du procès-verbal de la réunion du 16 septembre 2009. Ce procès-verbal a été adopté par la Commission du Développement durable le 23 septembre 2009.

1. une analyse générale de l'avant-projet, qui cherchera à vérifier si le Plan répond aux attentes que l'on peut avoir d'un tel Plan, s'il avance les bonnes pistes et s'il permettra à notre pays de se développer dans la durabilité ;
2. une analyse plus ciblée, sur le détail des différentes mesures qui y sont proposées.

#### 1. Remarques générales sur l'avant-projet de PNDD

Les membres de la Commission constatent que l'avant-projet est un document substantiel, qui comporte de nombreuses propositions intéressantes, mais ils regrettent le fait que les 155 mesures proposées aient toutes été placées au même niveau et n'aient pas été hiérarchisées par ordre de priorités.

En outre, l'avant-projet de Plan ne fixe aucune échéance, aucun objectif daté. De surcroît, il ne propose pas de pistes, de recommandations concrètes. Il se borne à énumérer 155 mesures, sans réfléchir à la transposition politique nécessaire pour atteindre ces objectifs.

Certains intervenants regrettent également le manque d'évaluation critique du premier PNDD. Ils sont pourtant d'avis que ce monitoring serait essentiel pour ne pas reproduire les erreurs du passé. Il serait à cet égard utile de s'interroger sur le quasi-immobilisme des dix dernières années, malgré le fait que les quatorze tendances non durables aient déjà été plus ou moins identifiées en 1999.

La même réflexion vaut pour les indicateurs. Les derniers indicateurs datent de 2002. Or, il est essentiel de définir des indicateurs actualisés, notamment pour permettre aux responsables gouvernementaux d'orienter leurs politiques. Monsieur le Ministre délégué explique que le Gouvernement est en train de mettre en place, ensemble avec Eurostat, de nouveaux indicateurs.

L'avant-projet de Plan ne tient pas compte de l'évolution de la situation économique des derniers mois ni du fait que, depuis qu'il a été finalisé, certains indicateurs se sont détériorés (chômage, précarité, situation budgétaire de l'Etat, disparition éventuelle du secret bancaire, ...). Or, ces données doivent être intégrées. Le nouveau Gouvernement aurait dû retravailler l'avant-projet de Plan, et l'adapter à la nouvelle répartition ministérielle et à la crise économique.

L'avant-projet de Plan n'a pas été mis en œuvre dans le cadre d'une politique intégrée. En effet, bien que le document soit censé avoir été écrit par un groupe interministériel, l'on devine souvent les origines de certains paragraphes.

Certains intervenants ne peuvent donc que constater que l'avant-projet de PNDD est une bonne base de discussion, mais qu'il comporte des imperfections et qu'il faut y apporter des améliorations substantielles.

Suite à ces différentes critiques, Monsieur le Ministre délégué explique que le Gouvernement est tout à fait conscient du fait que les échéances et les priorités font, à ce stade, défaut. Si, d'un côté, il souhaite que la Chambre des Députés soit impliquée dans le processus de priorisation par le biais de sa prise de position, il rappelle en outre que le Plan n'est, à l'heure actuelle, pas définitif et qu'il n'en est qu'à la phase d'avant-projet. Il fait également valoir que la définition des priorités, la transposition politique de ces priorités, la fixation des échéances et l'évaluation du premier PNDD seront largement débattues dans le cadre du processus de partenariat pour l'environnement et le climat évoqué ci-dessus.

Les membres de la Commission du Développement durable saluent unanimement la mise en place de ce partenariat.

## 2. Remarques plus circonstanciées

Les représentants des partis de l'opposition regrettent qu'à la fois l'avant-projet de PNDD et le projet d'avis élaboré par Monsieur Marcel Oberweis n'aillent pas jusqu'au bout de leur réflexion. Ainsi, si des problèmes sont identifiés et pointés du doigt, l'on ne cherche, la plupart du temps, pas de solution pour améliorer la situation. Sont notamment cités :

- la gestion de la problématique du *Tanktourismus*. Dans ce contexte, les chiffres doivent être clarifiés, en tenant compte non seulement des recettes, mais également des coûts rattachés à ce phénomène et de son évolution future dans le contexte de l'harmonisation fiscale européenne ;
- l'incomplétude de la réflexion concernant la précarisation de certaines tranches de la population ou de celle concernant l'intégration de la population étrangère. En effet, dans ces deux cas de figure, seules des solutions stéréotypées sont envisagées pour remédier à ces deux problèmes pourtant très importants ;
- le manque de propositions afin d'intégrer la durabilité dans l'esprit des citoyens ;
- la mauvaise gestion du cadastre des anciennes décharges et des sites contaminés.

\*

Les membres de la Commission commentent encore très brièvement l'avis du CSDD sur l'avant-projet de PNDD. Ils constatent tout d'abord que le Conseil Supérieur approuve la première partie du Plan. Cette première partie, dans laquelle sont listées les quatorze tendances non durables, est jugée courageuse et réaliste par le CSDD, mais le Conseil Supérieur est beaucoup plus critique envers la seconde partie de l'avant-projet<sup>2</sup>. Le groupe parlementaire *déi gréng* déclare partager en grande partie l'analyse du CSDD.

\*

Suite à plusieurs questions afférentes, les représentants gouvernementaux signalent que :

- ils viendront présenter, dès que possible, les chiffres concernant les émissions nationales de CO<sub>2</sub> pour l'année 2009 à la Commission du Développement durable ;
- les trois Plans d'actions de lutte contre le bruit (grands axes routiers, grands axes ferroviaires et aéroport de Luxembourg) sont en train d'être finalisés et une version définitive des Plans sera soumise au Conseil de Gouvernement pour adoption au cours du premier trimestre 2010 ;
- les quatre Plans directeurs sectoriels primaires sont, à ce jour, encore dans une phase d'avant-projets de Plans et que de nombreux points restent encore en suspens. A cet égard, les membres de la Commission sont informés qu'un projet de loi modifiant la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire sera prochainement déposé à la Chambre des Députés. Il est précisé que les modifications de la loi de 1999 s'y articuleront autour de quatre axes :
  - o la précision des compétences et du rôle de coordination du ministre ayant l'aménagement du territoire dans ses attributions ;
  - o la création de la possibilité d'introduire un droit de préemption et de créer des réserves foncières ;
  - o la création d'un instrument juridique de détermination de la valeur des terrains à exproprier ;

---

<sup>2</sup> „Dieser zweite Teil des PNDD erscheint durch seine Inkohärenzen und seine mangelnde Lesbarkeit wie ein Sammelsurium guter Vorsätze und schon beschlossener Maßnahmen“, page 6 de l'avis du CSDD.

- la simplification de certains aspects au niveau de l'élaboration de nouveaux Plans respectivement de la modification des Plans existants.

Etant donné que ce projet, une fois qu'il sera voté, écourtera sensiblement la procédure d'élaboration des Plans sectoriels, Monsieur le Ministre propose de ne déposer les projets de Plans sectoriels qu'une fois que cette loi sera entrée en vigueur.

\*

Pour finir, il est procédé à quelques remarques purement ponctuelles concernant le texte de Monsieur Marcel Oberweis :

- A la page 4 du document, la phrase : « *Luxemburg kann trotzdem nicht auf die Einnahmen in Höhe von nahezu 1,8 Milliarden € aus diesem Wirtschaftszweig verzichten, ohne nennenswerte Einbußen in seiner Lebensqualität zu erleiden. Es muss zu einem schrittweisen Umdenkprozess kommen* » devra se lire : « *Luxemburg kann trotzdem nicht auf die Einnahmen in Höhe von nahezu 0,8 Milliarden € aus diesem Wirtschaftszweig verzichten, ohne nennenswerte Einbußen in seiner Lebensqualität zu erleiden. Es muss zu einem schrittweisen Umdenkprozess kommen* » ;
- Toujours à la page 4 du document, la phrase : « *neue Bahnlinie über Bettemburg nach Esch-Alzette, nach Petingen und Athus sowie neue Bahnlinie für den TGV* » n'est pas tout à fait exacte et devra être modifiée pour refléter la réalité. A cet égard et suite à une question afférente, Monsieur le Ministre estime que le but de la présente réunion n'est pas de définir quelles sont les lignes ferroviaires dont la construction est prioritaire, mais il répète, comme il l'a déjà fait à plusieurs reprises, que les lignes desservant Pétange et Bettembourg sont des priorités absolues, plus urgentes à réaliser que la ligne directe entre Esch-sur-Alzette et Luxembourg-ville ;
- A la page 10 du document, la phrase : « *Die kurzfristige Erarbeitung einer Strategie für die nachhaltige Entwicklung in Zusammenarbeit mit der Universität Luxemburg wird diesen Prozess beschleunigen* » devra être modifiée afin de prendre en compte le fait qu'en date du 5 mars dernier, le Conseil de Gouvernement a approuvé des mesures prioritaires pour la mise en place de la stratégie nationale d'éducation au développement durable. Cette stratégie comporte la définition d'une série de pistes d'action concernant notamment l'intégration de l'éducation au développement durable au niveau de l'enseignement formel (scolaire, universitaire, formation continue) et non formel (maisons relais, politique des jeunes, collaboration avec les ONG), ainsi que l'amélioration de la coordination entre les différents acteurs.

## 5.

### Présentation des documents européens suivants :

COM (2010) 4 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Options possibles pour l'après 2010 en ce qui concerne la perspective et les objectifs de l'Union européenne en matière de biodiversité

COM (2010) 11 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN sur les exigences de durabilité concernant l'utilisation de sources de biomasse solide et gazeuse pour l'électricité, le chauffage et le refroidissement

Ce point n'a pas été abordé.

**6.**            **Divers**

Monsieur le Président informe les membres de la Commission que l'échange de vues avec les responsables des Chemins de Fer Luxembourgeois, prévu en date du 17 mars prochain, a dû être reporté au 14 avril 2010.

La réunion du 17 mars 2010 sera donc consacrée à un échange de vues avec une délégation du Parlement des jeunes, à l'examen de deux documents européens et aux conclusions qu'il convient de tirer suite à la visite des hauts fourneaux d'Esch-Belval.

Luxembourg, le 15 mars 2010

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

## Ein nachhaltiges Luxemburg für mehr Lebensqualität

In dem Vorprojekt „Ein nachhaltiges Luxemburg für mehr Lebensqualität“ vom 9. März 2009 geht es um die Frage, wie wir morgen leben und welches Erbe wir an die nachkommenden Generationen weiter geben wollen.

Die nachhaltige Entwicklung, wie sie von der Brundtlandkommission festgelegt wurde, beruht auf dem Gedanken, den Planeten so zu behandeln, dass sowohl die Bedürfnisse der aktuellen Generation sowie auch diejenigen der künftigen Generationen befriedigt werden können. Diese Entwicklung ist, laut Aussage der ersten UNO-Umweltkonferenz von 1992, gekennzeichnet durch die enge Verzahnung von drei Pfeilern: Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft,

Das Vorprojekt „Ein nachhaltiges Luxemburg für mehr Lebensqualität“ beruht auf **fünf übergeordneten Grundprinzipien**:

1. Erhalt einer hohen Lebensqualität und eines hohen Grades an menschlicher Entwicklung für die in Luxemburg lebende und arbeitende Bevölkerung; Selbstverwirklichung durch Freiheit in Verantwortung
2. Respektierung der ökologischen, sozialen und kulturellen Rechte der zukünftigen Generationen und der anderen Nationen der Erde, insbesondere der Problematik des Nord-Süd-Gefälles
3. Respektierung der ökologischen Grenzen und der Regenerationsfähigkeit der Natur bei der Nutzung der uns zustehenden natürlichen Ressourcen.
4. Schutz des sozialen Zusammenhalts der Gesellschaft durch Gerechtigkeit und Solidarität
5. Sicherung des wirtschaftlichen Wohlstands durch die Entwicklung einer zukunftsfähigen Wirtschaft mittels Diversifizierung und sozial-ökologischer Innovationen.

Ausgelöst durch den Klimawandel und seinen Konsequenzen für Mensch und Biodiversität, die anstehende prekäre Energieversorgung sowie die schwerwiegende Finanz- und Wirtschaftskrise muss sich Luxemburg neuen Herausforderungen stellen. Politik muss sich künftig stärker nach den Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung ausrichten.

Dass sich die luxemburgische Gesellschaft nicht nachhaltig entwickelt, unterstreicht die Auflistung der 14 Tendenzen mit belastender Konsequenz für Mensch und Umwelt in Kapitel 1. Hingegen haben die Autoren der Studie in Kapitel 2 die 18 Qualitätsziele ausgelotet, welche es Luxemburg erlauben, eine Strategie der nachhaltigen Entwicklung mit konkreten Handlungszielen zu erarbeiten.

Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass dieses Vorprojekt die Folgeausgabe der ersten Ausgabe des „Nationalen Plan für eine nachhaltige Entwicklung“ darstellt, welcher 1999 von der damaligen Regierung verabschiedet wurde. Die Hauptelemente dieses Plans waren: die leistungsstarke und nachhaltige Wirtschaft, der Schutz der Umwelt und der natürlichen Ressourcen, die sozioökonomische Gerechtigkeit und die soziale Absicherung.

Im weiteren Verlauf wurden diese Grundvoraussetzungen durch folgende Unterstützungsstrategien ergänzt: die internationale Zusammenarbeit, die integrierte Raumplanung, die nachhaltige Entwicklung in den Gemeinden sowie die Information, die Bildung und die Weiterbildung.

Dieser Plan wurde im Jahr 2007 einer kritischen Bewertung unterzogen und man erkannte markante Defizite. Es waren dies u.a. die Übernutzung der natürlichen Ressourcen ,der hohe Biodiversitätsverlust, der hohe Flächenverbrauch, die Bodenübernutzung und die Zerstückelung der Landschaften mit negativen Auswirkungen auf Landschaft und Erholung, die ungebremste Klimaveränderung vor allem durch den ständig wachsenden Energieverbrauch, die anhaltende Zunahme des Transports mit negativen Folgen für Energie- und Flächenverbrauch sowie für die Verkehrssicherheit.

Auch bemängelte man den Anstieg der Armut in Teilen der Gesellschaft und man erkannte die Gefährdung des Zusammenhalts der Gesellschaft. Die soziale Kohäsion war also in Frage gestellt.

**Im Kapitel 1 werden die 14 Tendenzen** aufgelistet, die die nachhaltige Entwicklung gefährden.

## **1. Übernutzung der natürlichen Ressourcen, Verlust der biologischen Vielfalt durch nicht nachhaltigen Konsum und Produktion**

1.1 Die biologische Vielfalt hat in den vergangenen Jahrzehnten abgenommen, u.a. durch das Wachstum der städtischen Ballungsgebiete und die Schaffung von Industrie- und Gewerbebezonen im ländlichen Raum sowie den Bau von Infrastrukturen. Außerdem verstärkt der Klimawandel diesen Negativtrend. Im Waldbestand lassen sich auch negative Einflüsse hinsichtlich des Waldgesundheitszustandes erkennen.

1.2. Das beständige Wachstum der Bevölkerung und die unterschiedlichen wirtschaftlichen Aktivitäten bedingen eine steigende Versiegelung von Flächen.. Zwischen 2000 und 2006 wurden jedoch nur noch 1,3 ha Landfläche pro Tag verbaut, Tendenz fallend.

1.3. Im Altlasten- und Verdachtsflächenkataster vermisst man konkrete Angaben bezüglich der Verdachtsmomente von Flächen, bei denen eine Boden- oder Grundwasserkontamination vorliegen könnte. Hinsichtlich der 11.636 Altlasten- und Verdachtsflächen im Kataster, steht noch Nacharbeit an.

1.4 Es steht ohne Zweifel fest, dass die NO<sub>x</sub>-Emissionen die Hauptbelastung im Verkehr darstellen und die Folgen sind eine Gefährdung der öffentlichen Gesundheit. Es fehlt der Hinweis, dass auch andere Treibhausgase u.a. CO und CO<sub>2</sub> durch den Verbrauch an fossilen Energieträgern, zur Verringerung der Lebensqualität beitragen. Außerdem unterliegen die unterschiedlichen Umweltsysteme einem steigenden Stress.

1.5 In der Abfallwirtschaft liegen drei Ebenen der Verwertung vor: Abfallvermeidung, Abfallverwertung und Abfallbeseitigung. Der Hinweis des sehr hohen Aufkommens an Haushaltsmüll pro Einwohner müsste intensivere Folgen haben. In Bezug auf den Bauschutt fehlen konkrete Hinweise auf eine Verminderung der anfallenden Mengen und der nachhaltigen Endlagerung z.B. in Lärmschutzwällen mit integrierter Photovoltaik.

<p><b>Das Ziel der Politik muss es sein, das Bewusstsein der Verbraucher hinsichtlich des nachhaltigen Umgangs mit den Lebensressourcen in allen Bereichen zu stärken.</b></p>
--

## **2. Zu hoher Flächenverbrauch und negative Einflüsse auf die Landschaft und die Biodiversität**

Die Studie zeigt neben dem Flächenverbrauch von 1,3 ha pro Tag auf die grundlegende Problematik hinsichtlich der Funktionstrennung und Spezialisierung der Flächen hin.

Durch das Integrative Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept IVL mit welchem die Politik die Bereiche Wohn- und Arbeitsort sowie Freizeit und Mobilität vernetzen soll, kann der Versiegelung der Landschaften vorgebeugt werden. . Aufgrund der begrenzten Fläche muss der nicht erneuerbaren Lebensressource Boden eine größere Bedeutung in allen Politikfeldern zukommen.

**Das nachhaltige Bauen muss derart gesteuert werden,  
dass die Lebensqualität und der Schutz der Umwelt gesteigert werden.  
Es muss zu einer konsequenten Entkopplung  
von Wirtschaftswachstum und Umweltbeeinträchtigungen kommen.**

## **3. Klimaänderungen infolge des hohen fossilen Energieverbrauchs**

Luxemburg hat das Kyoto-Protokoll unterzeichnet und ratifiziert. Trotz Anstrengungen werden wir im Jahr 2012 mehr als das Limit (9,48 Mio. t CO<sub>2</sub>äquivalent) emittieren. Nur eine umfassende Energiepolitik, welche eine erhöhte Energieeffizienz und verstärkte Nutzung der erneuerbaren Energien beinhaltet, kann mittel- bis langfristig Abhilfe schaffen. Solch eine Politik führt zu einer verringerten Abhängigkeit in Sachen Energieversorgung und vermindert die Belastung der öffentlichen und privaten Kassen.

## **4. Entkopplung Wirtschaftswachstum und Energieverbrauch**

Das Ziel einer energieeffizienten und nachhaltigen Gesellschaft ist die Entkoppelung der beiden bestimmenden Größen: Bruttoinlandprodukt und Energieverbrauch. Soll sich ersterer erhöhen, so müssen alle Bereiche der Volkswirtschaft ihre Anstrengungen erhöhen, den Energieverbrauch zu vermindern z.B. durch vermehrten Zugriff auf karbonarme Technologien.

Hierzu muss erwähnt werden, dass, im Gegensatz zu anderen europäischen Mitgliedsstaaten der Energieverbrauch der Haushalte nicht den größten Anteil darstellt (Durchschnitt in der EU- 40 %), sondern der Verkauf an Treibstoffen für die LKW- und Automobilflotte. Schätzungsweise 75 % des in Luxemburg verkauften Treibstoffs werden „exportiert“. Die im Ausland entstehenden Emissionen des Treibstoffexports weisen eine besondere Dynamik auf.

Sie machten im Jahr 1990 knapp 15%, im Jahre 2004 bereits rund 41% der Luxemburg insgesamt zugerechneten Emissionen aus. In der Kyoto-Referenzperiode (2008-2012) wird dieser Anteil ohne entscheidende Einschränkungen auf 46 % bis zum Jahr 2012 ansteigen.

Auch wenn in allen Berichten vom Tanktourismus die Rede ist, so bedarf dies doch einer eingehenden Betrachtung. Aufgrund der geographischen Lage Luxemburg als Schnittpunkt mehrerer europäischer Autobahnen hat sich ein gewisses Transittanken eingestellt, man schätzt den Prozentanteil am Gesamtverkauf von Diesel auf xxxx % im Jahr 2008.

Neben dem inländischen Tankprozess wird durch die nahezu 150.000 Grenzgänger, die in Luxemburg zum Wohlstand beitragen, ein hoher Teil an Benzin und Diesel getankt. Dies kann man diesen Menschen, die in der Großregion leben, nicht verwehren.

Davon ausgehend, dass die Akzisen für Diesel und Benzin zu höheren Werten in den kommenden Jahren tendieren, wird der Verbrauch sich zum Teil verringern. Luxemburg kann trotzdem nicht auf die Einnahmen in Höhe von nahezu 1,8 Milliarden € aus diesem Wirtschaftszweig verzichten, ohne nennenswerte Einbußen in seiner Lebensqualität zu erleiden. Es muss zu einem schrittweisen Umdenkprozess kommen.

Damit der Gedanke der Nachhaltigkeit eine stärkere Berücksichtigung findet, wird der Öffentliche Personennahverkehr ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr MIV verstärkt unterstützt.

Einerseits wird dem Anlegen von P&R-Auffangparkflächen an der Landesgrenze mit den drei Nachbarstaaten ein hoher Stellenwert beigemessen, andererseits wird das Angebot des ÖPNV durch eine verbesserte Infrastruktur erhöht (neue Bahnlinie über Bettemburg nach Esch-Alzette, nach Petingen und Athus sowie neue Bahnlinie für den TGV). Das IVL-Konzept muss sich als Richtschnur für alle Anstrengungen in dieser Richtung erweisen, ohne jedoch die Großregion zu vernachlässigen.

- Die Kapitel**
- 5. Prekarisierung der Bevölkerung**
  - 6. Gefährdung des Zusammenhalts der Gesellschaft**
  - 7. Gefährdung der Öffentlichen Gesundheit und Wohlstandskrankheiten**
  - 8. Alterung der Gesellschaft**
  - 9. Gefahren aufgrund der Weltwirtschafts- und Finanzkrise**
  - 10. Risiko des Verlustes staatlicher Handlungsfähigkeit**

werden zusammen behandelt.

Bei der Prekarisierung handelt es sich nicht ausschließlich um ein Phänomen an den Rändern der Gesellschaft, vielmehr ist sie allgegenwärtig, sowohl im privaten als auch im öffentlichen Bereich. Sie hat die gleichen negativen Auswirkungen auf alle Gruppen der Gesellschaft, wobei diejenige der Arbeitslosen am stärksten leidet.

Es zeigt sich, dass je jünger und qualifizierter die Beschäftigten sind, umso größer ist die Hoffnung, den Sprung in eine Normbeschäftigung zu schaffen.

Damit Luxemburg sich von den bekannten Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise erholen kann, bedarf es der Diversifizierung seiner wirtschaftlichen Grundlagen. Dies bedingt das Aufsuchen von Nischen in den industriellen & technologischen Bereichen u.a. in Nanotechnologien, Biotechnologien, Umwelttechnologien sowie Medizintechnik.

## **11. Teilen nach Außen: Das Nord-Süd-Gefälle**

Bedingt durch die verabschiedeten Herausforderungen mit Blick auf die UN-Millenniumsziele bis 2015 muss sich die westliche Welt verstärkt um die weltweite Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeit und der globalen Sicherheit bemühen. Es darf nicht vergessen werden, dass die Entwicklung in den Ländern des Südens und die globale Sicherheit sehr eng miteinander verzahnt sind.

## **12. Herausforderungen des Bildungsstandes – Qualifizierung**

Der Umgang mit der Heterogenität der Schüler bleibt die größte Herausforderung der Luxemburger Schule. Die Verbesserung des Schulerfolgs stellt eine Säule der Bildungspolitik dar. Die andere Säule beinhaltet die Chancengerechtigkeit und sollte jeden Schüler und jede Schülerin entsprechend der Fähigkeiten auf ein höchstmögliches Qualifikationsniveau bringen.

Damit dem Land auch die benötigten Arbeitnehmer mit technischem Wissen zur Verfügung stehen, muss das Bildungssystem die Berufe mit Schwerpunkt auf den neuen Technologien fördern und die Berufsausbildung unterstützen. Angesichts der nachhaltigen Entwicklung unserer Gesellschaft macht es Sinn, diese auch in die Lehrpläne der Gymnasien einzubringen.

## **13. Defizite an kohärenter Gouvernance**

Dem Vorprojekt kann man entnehmen, dass die Autoren auf das Fehlen der Vermittlung des Konzepts Nachhaltigkeit und der sich daraus ergebenden Querschnittsansätze hinweisen. Innerhalb der staatlichen Verwaltungen und Strukturen muss auf horizontaler wie auf vertikaler Ebene eine bessere Abstimmung sprich Koordinierung herrschen, so dass es zur Abstimmung von Maßnahmen und zur Integration wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Belange kommen kann.

## **Schlussfolgerungen aus dem Kapitel 1**

Dem vorliegenden Projekt „Ein nachhaltiges Luxemburg für mehr Lebensqualität“ vom 9. März 2009 liegt die nachhaltige Entwicklung als Richtschnur vor. Es wird an mehreren Stellen auf das gewünschte Wirtschaftswachstum im „Luxemburger Modell“ von 4 % per annum hingewiesen.

Wohlwissend, dass dieses Wachstum in den kommenden Jahren nicht mehr erreicht werden kann und die anstehenden Probleme wie Altersversorgung, Klimawandel und Umweltprobleme nicht wegradiert werden können, muss das Ressourcenbewusstsein und der Wille zum Sparen der natürlichen Ressourcen viel stärker unterstützt werden.

Auch wenn die Stabilität der Finanzen und die Sicherheit der Sozialsysteme ein wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Politik darstellt, so muss sich die Politik dem Thema der Nachhaltigkeit ebenso widmen, wie sie es bei der Bewältigung der Finanzkrise getan hat, wohlwissend, dass die Lösung der Probleme in Bezug auf die Biodiversität und die Umwelt ungemein schwieriger werden.

Schlussendlich muss noch angeführt werden, dass dieses Vorprojekt geschrieben wurde, ehe die Finanz- und die Wirtschaftskrise die Gesellschaft in ihren Grundfesten erschütterten. Hinzu gesellen sich jetzt auch noch die negativen Konsequenzen des Klimawandels.

## **Im Kapitel 2 werden die 18 Tendenzen “ Der Weg zum Ziel - wie die Lebensqualität Luxemburg gesichert wird“ erläutert.**

Im Kapitel 2 wird die Bewahrung der Fähigkeit der Erde, das Leben in all seiner Vielfalt, der Biodiversität, zu beherbergen, in den Mittelpunkt der Diskussionen gerückt.

Die Grenzen der Belastbarkeit der drei natürlichen Lebensressourcen Boden, Wasser und Luft vor Augen, wird dem Umweltschutz und der Erhöhung der Lebensqualität ein hoher Stellenwert zugemessen.

Alle Beteiligten in den unterschiedlichen Wirtschaftssektoren, sowie schlussendlich auch die Konsumenten, sind aufgefordert, zur Vermeidung und zur Verringerung der Umweltbelastung beizutragen. Es heißt das Wirtschaftswachstum und die Umweltbeeinträchtigungen zu entkoppeln.

### **1. Der Umweltschutz**

#### **1.1. Die natürlichen Ressourcen**

Es ist gewusst: sauberes Wasser, gesunde Luft, fruchtbarer Boden und eine artenreiche Pflanzen- & Tierwelt sind die Grundbausteine aller Ökosysteme. Nur durch nachhaltiges Wirtschaften sichern wir langfristig die Erhaltung der Natur als Lebens- und Produktionsgrundlage. Nachhaltige Entwicklung beinhaltet folgende Kernelemente:

1. Die Nutzung der nicht erneuerbaren Ressourcen muss derart gestaltet werden, dass durch die Erhöhung der Ressourcenproduktivität aufgrund verbesserter Technologien und Dienstleistungen, die Wirtschaft wachsen kann, dabei aber der Gesamtverbrauch an Ressourcen vermindert wird.
2. Verstärkte Nutzung erneuerbarer Ressourcen.
3. Bei der Belastung der Umwelt ist sicherzustellen, dass die Emissions- bzw. Immissionswerte unter der tragfähigen Verarbeitungskapazität der natürlichen Lebensressourcen Luft, Boden und Wasser liegen.
4. Der Einsatz von Technologien und Produkten, deren ökologische oder soziale Folgen für die Menschheit nicht abschätzbar sind oder mit irreversiblen Schäden verbunden sein können, ist zu vermeiden.

Wenn dieser Umdenk- und Lenkungsprozess mittel- bis langfristig seine Früchte tragen soll, muss das Verursacherprinzip (pollueur-payeur) umgehend angewandt werden.

Im Vorprojekt wird des Öfteren darauf hingewiesen, dass der Klimaschutz eng mit technologischen Innovationen verbunden ist, die aufgrund von Forschung und Entwicklung angeboten werden. Der Hinweis auf den „New Green Deal“ sollte alle Beteiligten anspornen, die gewünschte wirtschaftliche – soziale - umweltbewusste Modernisierungsstrategie zu unterstützen. Es muss den Bürgern bewusst werden, dass die gegenwärtigen Krisen die Gelegenheit bieten, das nachhaltige Wachstum durch Investitionen in die erhöhte Energieeffizienz und die Nutzung der erneuerbaren Energien zu beflügeln.

Man kann deshalb nur hoffen, dass die Aussagen im Vorprojekt „Ein nachhaltiges Luxemburg für mehr Lebensqualität“ den notwendigen Politikwechsel einläuten, der zu echtem Fortschritt hinsichtlich der Harmonie mit der Umwelt führt.

Ein Kriterium für diesen Aufbruch stellt das „Faktor 4 Konzept“ dar. Es soll zur langfristigen Verdopplung des zu verteilenden Wohlstandes kommen und dies bei gleichzeitiger Halbierung des Ressourcenverbrauchs. Das bedeutet, dass der Verbrauch der natürlichen Ressourcen Boden, Wasser und Luft sich an nachhaltigen Kriterien orientieren muss.

## **1.2. Nachhaltiger Verbrauch und nachhaltige Produktion**

Das Vorprojekt verlangt die Erstellung eines nationalen Aktionsplans für den nachhaltigen Verbrauch in allen Wirtschaftsbereichen. Die Erstellung eines „grünen Verhaltenskodex“ für die Betriebe ist anzustreben, damit ein nachhaltiges und umweltorientiertes Wirtschaften unterstützt werden kann.

Des Weiteren soll es zu einer viel stärkeren Ausrichtung der gesamten Landwirtschaft auf Nachhaltigkeit kommen, d.h. die bereits eingeläuteten Maßnahmen im Bereich des Umweltschutzes müssen ausgeweitet werden.

Ziel ist die Erstellung einer geeigneten Datengrundlage, damit die Fortschritte auf dem Weg der nachhaltigen Politik erkannt und bevorzugt unterstützt werden können. Die Schaffung sowie die Förderung dieser nationalen Umwelt-Buchhaltung kann eine wichtige Stütze darstellen. Ausgehend von dieser Datenbasis sollen anschließend artgerechte Produktionsmethoden entwickelt und das Verbraucherverhalten beeinflusst werden.

Die integrierte Landbewirtschaftung soll generalisiert werden. Neben der Stützung der heimischen landwirtschaftlichen Produkte sollen auch die regionalen Produkte vermehrt dem Verbraucher zugeführt werden. Pilotprojekte in den Schulen können hierbei eine wichtige Rolle spielen.

## **1.3. Die nachhaltige Entwicklung der Raumstruktur und nachhaltige Raumnutzung**

Wenn der zur Verfügung stehende Raum auf eine verantwortungsvolle Art genutzt wird, kommt es zur Erhöhung der Lebensqualität der Bevölkerung. Es sollte Wert darauf gelegt werden, die Wirtschaftskreisläufe zu stärken und die kurzen Wege zwischen den Bereichen Wohnen, Arbeit, Freizeit und Nahversorgung zu bevorzugen.

Basierend auf dem IVL sollen die „plans sectoriels“ in den Bereichen Landschaft, Wohnen, Aktivitätszonen und Mobilität aufeinander abgestimmte, nachhaltige Lösungen aufweisen.

Ebenfalls sollen die kommunalen Flächennutzungspläne PAG, welche schnellstmöglich verabschiedet werden müssen, sich an den Grundsätzen einer nachhaltigen Landesentwicklung orientieren. Um der Ausuferung unserer Gemeinden einen Riegel vorzuschieben muss es vermehrt zum Wohnungsbau inmitten der Dorf- und Stadtkerne kommen und die bestehenden Baulücken erschlossen werden. Der Pacte Logement zwischen Staat und Gemeinden liefert hierzu gute Voraussetzungen.

#### **1.4. Der Klimaschutz und die Begrenzung der Wirkungen auf die Umwelt.**

Angesichts der bekannten schleichenden Konsequenzen des Klimawandels und der nicht nachhaltigen Energieversorgung mit vornehmlich fossilen Energieträgern, muss es zu einem Umdenken hinsichtlich der Reduzierung der Treibhausgasemissionen kommen.

Die Verringerung (mitigation) und die Anpassung (adaptation) des CO<sub>2</sub>-Austoßes werden hohe Kosten verursachen. Damit es zu einer konsequenten Umsetzung in den einzelnen Wirtschaftsbereichen hinsichtlich der Verringerung des Energieverbrauchs kommt, bedarf es des politischen Willens.

Der Staat muss eine Vorreiterrolle übernehmen und dafür Sorge tragen, dass in den Gebäuden der Energieverbrauch möglichst begrenzt wird. Dies gilt ebenfalls für die Gemeinden. Allgemein sollten bei Neubauten die Kategorien A und B Vorschrift sein.

Der Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Energien am Gesamtverbrauch auf mindestens 11% bis 2020 muss höchste Priorität eingeräumt werden. Vorrangig genutzt werden müssen die Biomasse (Holz aus den Wäldern und die anfallende Biomasse auf den Bauernhöfen) und die Windenergie (laut dem zu erstellenden „plan sectoriel centrales éoliennes“) sowie die Solarenergie über den Weg der Solarkollektoren. Die Beteiligung Luxemburgs an sinnvollen, länderübergreifenden Projekten in diesem Bereich ist anstrebenswert.

#### **1.5. Die Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsnachfrage**

Das IVL verlangt neben der effizienten Landesplanung eine nachhaltige Entwicklung durch die Schaffung eines leistungsfähigen Öffentlichen Personennahverkehrs.

Es müssen vor allem die dafür notwendigen Infrastrukturen im Bereich des Personen- und Güterverkehrs unter dem Aspekt des nationalen, des grenzüberschreitenden und des internationalen Verkehrs erstellt werden. Durch das Anlegen der P&R-Auffangparkingflächen an den Landesgrenzen sowie an den Peripherien der Ballungsgebiete sollen die Pendler dazu angeregt werden, auf den Öffentlichen Personennahverkehr umzusteigen.

Anschließend müssen die Grundlagen für eine wachsende Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsnachfrage erstellt werden, damit eine nachhaltige Verkehrsentwicklung mit Blick auf die gesteigerte Nachfrage des Öffentlichen Transports durchgeführt werden kann. Das Ziel aller Maßnahmen muss es sein, mittelfristig den Modal-Split 25:75 zu erreichen. Ebenfalls soll es zur Stärkung der sanften Mobilität sowohl im urbanen Bereich als auch in den ländlichen Regionen kommen.

Im weiteren Verlauf der Überlegungen soll dem Elektroverkehr ein höheres Augenmerk gewidmet werden.

### **2. Die soziale Gerechtigkeit und Zusammenhalt**

#### **2.1. Die Vollbeschäftigung**

#### **2.2. Die Prekarisierung vermeiden; den Zugang zu Gerechtigkeit und Wirksamkeit des Sozialschutzes**

#### **2.3. Die Integration der nicht-luxemburgischen Mitbürger und der Grenzgänger**

#### **2.4. Die Gesundheit sichern, mehr Lebensqualität, besserer Schutz**

## **vor Gesundheitsgefährdungen**

### **2.5. Beschäftigung der älteren Arbeitnehmer.**

Die Elemente des Kapitels 2 sollen laut der parlamentarischen Kommission für die Nachhaltige Entwicklung zu einem späteren Zeitpunkt mit den zuständigen Partnern besprochen werden.

## **3. Der wirtschaftliche Wohlstand**

### **3.1. Die Wirtschaft krisensicherer gestalten**

Ein weiteres Ziel der nachhaltigen Entwicklung stellt die Förderung einer innovationsfreudigen, wissensbasierten, wettbewerbsfähigen und ökologisch effizienten Wirtschaft dar. Sie ermöglicht den hohen Lebensstandard der MitbürgerInnen, unterstützt das Erreichen der Vollbeschäftigung und zeichnet sich durch hohe Qualität der Arbeitsplätze aus.

Damit diese Gesellschaft auf tragfähigen Pfeilern beruhen kann, bedarf es der horizontalen Verflechtung aller Ministerien in punkto nachhaltige Entwicklung, die bestehende interministerielle Kommission CIDD muss hier eine Führungsrolle übernehmen.

Die Kohärenz zwischen den einzelnen, oft unterschiedlich ausgerichteten Politikfeldern soll die Wirtschaft krisensicherer gestalten, die Wettbewerbsfähigkeit verbessern und die wirtschaftliche Diversifikation ausbauen.

Wenn diese Politik Früchte tragen soll, dann nur, wenn der Umweltschutz wie bereits angedeutet in den staatlichen Verwaltungen und den Gemeinden, sowie in allen Unternehmen Einzug hält und die Umwelttechnologien als ein neues Standbein der Wirtschaft entdeckt werden, so wird es auch zur Schaffung von neuen dauerhaften Arbeitsplätzen kommen.

Um die erneuerbaren Energien auf breiter Front zu nutzen, bedarf es hoher finanzieller Mittel. Die Schaffung eines öffentlichen Fonds zur Unterstützung der Entwicklung sowie der Nutzung in den einzelnen Segmenten der Wirtschaft kann die Anschubfinanzierung unterstützen.

Damit der Umbau hin zur nachhaltigen Entwicklung durchgeführt werden kann, bedarf es der Forschung und Entwicklung von Gütern und Dienstleistungen, bei denen die externen Kosten, sich permanent reduzieren.

Das Zusammenspiel zwischen der Universität, den Forschungszentren, dem Nationalen Forschungsprogramm sowie der Industrie und den Klein- & Mittelunternehmen sollte hierbei verstärkt zum Tragen kommen.

### **3.2. Die Zukunftsfähigkeit der Finanzen**

Bedingt durch die aktuelle schwierige Lage der Staatsfinanzen, muss die Sicherung von langfristig ausgeglichenen Finanzen die vorrangige Aufgabe der Politik werden, denn nur so kann das Luxemburger Sozialmodell aufrecht erhalten werden.

Den Umbau in die nachhaltige Gesellschaft schaffen wir nur, wenn die ökologischen, sozialen und ökonomischen Gesichtspunkte in den Vordergrund gerückt werden.

Darüber hinaus muss es das Ziel der Politik sein, die langfristige Absicherung des Staatshaushalts durch eine Verringerung der Abhängigkeit von unbeständigen und/oder stark schwankenden Einnahmen zu erzielen.

Es wird deshalb nötig sein, durch einen langwierigen Gestaltungsprozess die Wirtschaft zu diversifizieren, sodass auf die Einnahmen aus dem „Tanktourismus“ mittelfristig verzichtet werden kann.

Bringt dieser Bereich zurzeit noch hohe Einnahmen für den Staat und fallen die Ausgaben für den Kyoto-Fonds noch nicht massiv aus, so wird sich dieser Tatbestand mittelfristig stark ändern.

Man sollte außerdem sämtliche staatliche Subventionen unter wirtschaftlichen, sozialen und umweltschützerischen Gesichtspunkten analysieren und hinterfragen.

#### **4. Die soziale Gerechtigkeit und Zusammenhalt**

##### **4.1. Beiträge zur Beseitigung der Armut**

Die Völkergemeinschaft muss Sorge tragen, dass weltweit die Armut beseitigt wird. Hierzu muss die luxemburgische Entwicklungszusammenarbeit in den Zielländern weiter ausgebaut werden, dies unter Berücksichtigung von sozialen und ökologischen Kriterien und der Korruption der führenden Machthaber.

##### **4.2. Förderung einer globalen nachhaltigen Entwicklung**

Der Kampf gegen Armut und für weltweit bessere Lebensbedingungen ist eine der wichtigsten Aufgaben der internationalen und ebenfalls der luxemburgischen Politik. Die Bekämpfung der Armut ist ein übergeordnetes Ziel und stellt das Querschnittsthema der luxemburgischen Entwicklungszusammenarbeit dar.

#### **5. Bildung**

##### **5.1. Bildung für nachhaltige Entwicklung**

Die Bildung mit Blick auf die nachhaltige Entwicklung stellt die Voraussetzung für den gewünschten gesellschaftlichen Wandel dar. Die Integration der nachhaltigen Entwicklung als ein fachübergreifendes Bildungsziel sowohl im schulischen als auch im außerschulischen Bereich ist die Voraussetzung für diesen Wandlungsprozess. Eine gute Bildung stellt aber auch die Voraussetzung für die Vermeidung von Prekarisierung und der Überwindung von Armut dar. Durch die permanente lebensbegleitende Weiterbildung sollen den Arbeitnehmern alle Chancen gegeben werden, sich auf dem verändernden Arbeitsmarkt zu bestehen.

Die kurzfristige Erarbeitung einer Strategie für die nachhaltige Entwicklung in Zusammenarbeit mit der Universität Luxemburg wird diesen Prozess beschleunigen.

#### **6. Gleichstellung von Frauen und Männern**

Die Gleichstellung von Frauen und Männern stellt ein übergreifendes Qualitätsziel des Nachhaltigkeitsplans dar, das „gender mainstreaming“ wird als Querschnittsaufgabe angesehen.

#### **7. Kohärenz der Politik und Integrative Politikgestaltung**

Die Förderung der Kohärenz der gesamten Politik und ihrer nachgelagerten Maßnahmen müssen die nachhaltige Entwicklung auf lokaler, regionaler, nationaler und weltweiter Ebene fördern. Die

drei Komponenten der nachhaltigen Entwicklung, Wirtschaft, Soziales und Umwelt werden in Einklang gebracht, da sie nicht im Widerspruch stehen sondern sich ergänzen und verstärken.

Die Beteiligung aller Ministerien und der untergeordneten Behörden sowie der Gemeinden und der Syndikate, der Bürger und Bürgerinnen an der Entscheidungsfindung stellt die wichtigste Voraussetzung dar. Dies bewirkt somit die Berücksichtigung des Nachhaltigkeitsprinzips und der Qualitätsziele nachhaltiger Entwicklung in allen Politikbereichen.

Im Konkreten wird verlangt, dass bei besonders relevanten Gesetzen eine „fiche d’impact“ auf die Umwelt, das sogenannte „Integrated Sustainability Assessment“ ISA, beigefügt werden muss.

## **Schlussfolgerungen aus dem Kapitel 2**

Durch die integrierte Betrachtung der wirtschaftlichen und der sozialen sowie der umweltschützerischen Aspekte soll die Analyse des Regierungsprogramms mit dem Ziel der Identifizierung von einschlägigen Folgewirkungen auf die Gesellschaft untersucht werden.

## **Kapitel 3 Das Monitoring**

Das Vorprojekt des Nachhaltigkeitsplans „Ein nachhaltiges Luxemburg für mehr Lebensqualität“ braucht, um glaubwürdig und politisch wirksam zu werden, ein dreistufiges Monitoring.

Dies soll es erlauben, die negativen Einflüsse rechtzeitig zu erkennen und die Maßnahmen zu ergreifen, um die angestrebten Ziele zu erreichen. Es wird beständig nachgefragt, ob die geplanten Maßnahmen eingeleitet wurden, ob sie schon wirksam sind und ob es denn die richtigen Maßnahmen sind. Letztendlich soll der Nachhaltigkeitsplan so ausgeführt werden, dass er mit den Nachhaltigkeitsindikatoren sinnvoll ergänzt werden kann.

Durch die Festlegung einer Strategie zur Realisierung der nachhaltigen Entwicklung unterscheiden wir zwischen folgenden Typen:

- Durch die Effizienz-Strategie sollen verringerte Energie- und Materialverbräuche erzielt werden, vor allem durch technologische Innovationen.
- Die Konsistenzstrategie hat die Kreislaufwirtschaft zum Ziel. Alle Abfallstoffe sollen wieder als Grundlage neuer Produkte eingesetzt werden um so einen verlustarmen Stoffwechselkreislauf zu ermöglichen.
- Die Suffizienzstrategie soll bewirken, dass die Gesellschaft insgesamt weniger an Ressourcen verbraucht und die Umwelt stärker entlastet.

## **Fazit**

Nur eine innovationsorientierte Nachhaltigkeitspolitik wird zu mehr Lebensqualität und zur Reduzierung der Umweltbelastungen führen. Wir sollten nach dem Motto „Think global, but act local“ handeln und vermehrt auf die erhöhte Energieeffizienz und die Nutzung der erneuerbaren Energien setzen, was auch zur Verringerung der Energieabhängigkeit von Drittstaaten führen wird.

Dies führt langfristig zu einer besseren sozialen Integration und zu mehr Gerechtigkeit in der globalen Gesellschaft.

15

## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2009-2010

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 24 février 2010

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des procès-verbaux des réunions des 3 et 10 février 2010
2. 5888 Projet de loi relative à la chasse
  - Rapporteur : Monsieur Fernand Boden
  - Explications des représentants gouvernementaux concernant l'historique du projet de loi
3. 6107 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
  - Désignation d'un rapporteur
  - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
4. 6110 Projet de loi ayant pour objet
  - A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructures ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
  - B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;
  - C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
  - D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
    - Désignation d'un rapporteur
    - Examen du projet de loi
5. 5798 Projet de loi portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien européen commun (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006
  - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz

- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat

## 6. Divers

\*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. André Hoffmann, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,  
M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,

M. Ady Krier, M. Claude Origer, M. Jeannot Poeker, M. Frank Reimen, M. Claude Waltzing, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Francine Cocard, Mme Rachel Moris, du Greffe de la Chambre des Députés

Excusés : M. Fernand Etgen, Mme Lydia Mutsch

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

### **1. Adoption des procès-verbaux des réunions des 3 et 10 février 2010**

Les procès-verbaux des réunions des 3 et 10 février 2010 sont adoptés.

### **2. 5888 Projet de loi relative à la chasse**

Etant donné que les discussions relatives à la chasse ont d'ores et déjà de nombreux antécédents, il a été demandé au Ministère du Développement durable et des Infrastructures de présenter à la commission parlementaire un rapide historique des débats ayant eu cours en la matière durant la législature 2004-2009. A cet effet, Monsieur le Ministre délégué commente le document PowerPoint joint en annexe du présent procès-verbal.

Suite à cet exposé, l'orateur évoque les questions qui doivent encore être solutionnées, et notamment :

- Le cas des opposants éthiques. Des problèmes pratiques ne manqueront pas de se poser concernant, par exemple, la signalisation. En effet, pour des raisons évidentes de sécurité, un terrain appartenant à un opposant éthique devra faire l'objet d'une signalisation adéquate lors de battues. Un autre problème qui devra être tranché est celui de l'indemnisation des dégâts causés par le gibier sur le terrain d'un opposant éthique ;

- La mise en pratique de l'interdiction du nourrissage et de l'autorisation de l'appâtage, ainsi que le contrôle d'éventuelles infractions ;
- La composition du Conseil supérieur de la Chasse et des Commissions cynégétiques régionales ;
- La question de la superficie des lots de chasse. L'article 20 du projet de loi 5888 prévoit que « *tout lot de chasse doit avoir une contenance d'au moins 400 hectares* ». Les représentants gouvernementaux font valoir que ce nombre n'est pas encore définitif. Actuellement la superficie moyenne des lots de chasse est de 419 ha, mais l'étendue des lots varie beaucoup et la gestion des lots trop petits peut s'avérer très difficile.

Monsieur le Ministre délégué explique que des amendements sont en cours de préparation et seront présentés à la Commission dans les prochaines semaines. Une fois que ces amendements auront été discutés avec les députés, ils pourront être soumis pour avis au Conseil d'Etat, idéalement avant les vacances d'été. En outre, la commission parlementaire se verra soumettre les projets de règlement grand-ducal portant exécution de la future loi.

### **3. 6107 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Monsieur Marc Spautz est nommé rapporteur du projet de loi sous rubrique.

Ce projet a pour objet l'approbation d'une augmentation de crédit pour l'installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains ainsi que pour un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois :

- Le dispositif d'arrêt automatique des trains : afin de renforcer la sécurité de la circulation ferroviaire, il est prévu d'aménager un système d'aide à la conduite appelé MEMOR II+. Il est à noter que l'implémentation de ce système sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois a été achevée en 2004 ;
- Le système de contrôle de vitesse : la deuxième phase du projet consiste dans l'implémentation du système de contrôle de vitesse européen ERTMS/ETCS de niveau 1 sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois. Ce système permet de contrôler en permanence la vitesse du train à partir des informations fournies par la signalisation latérale. Dans le cas d'un freinage incorrect à l'approche d'un signal à l'arrêt, le système prend en charge le train de façon automatique et garantit l'arrêt en amont du signal. La mise en service de la ligne-pilote a eu lieu en mars 2005. A l'heure actuelle, 60 % du réseau ferré luxembourgeois ont été mis en service. L'achèvement des travaux est prévu pour fin 2011.

Afin de procéder à cette augmentation de crédit, le projet de loi 6107 prévoit de compléter le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. En effet, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 24 juillet 2000 qui a autorisé une première série de projets d'infrastructure ferroviaire de grande envergure, l'article 10 précité, qui comporte le relevé des projets, est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d'investissement arrêté par le Gouvernement en matière de maintenance, de sécurisation et d'extension de l'infrastructure ferroviaire.

Les représentants gouvernementaux détaillent les coûts du projet, pour le détail desquels il est prié de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 6107. Ils précisent que le projet a dû être réévalué d'un point de vue technique et financier pour diverses raisons, avec certains volets du projet menant à une diminution des investissements et d'autres engendrant une augmentation des investissements. Le montant global s'élève à

37.269.864,25 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1er avril 2008 (indice 666,12). Il faut encore savoir que le système ERTMS/ETCS réduira de moitié les frais de fonctionnement des systèmes de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois lorsqu'il remplacera le système d'aide à la conduite MEMOR II+ dont les frais d'entretien annuels sont beaucoup plus élevés.

\*

Le Conseil d'Etat a émis son avis afférent au projet de loi en date du 2 février 2010. Dans cet avis, il s'interroge notamment sur la nécessité de l'intervention du législateur pour des investissements dont le coût est inférieur au seuil de 40.000.000.- euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, montant rehaussé suite à la modification introduite par la loi du 29 mai 2009. Les représentants du Ministère sont cependant d'avis que, dans un souci de continuité juridique, et étant donné que ladite loi du 29 mai 2009 ne prévoit pas de mesures transitoires, l'intervention du législateur pour les projets de lois modificatives antérieures à la modification de l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 reste toujours requise.

En outre, la Haute Corporation réitère ses observations contenues dans ses avis des 26 octobre 1999, 28 janvier 2003, 10 juillet 2003, 9 décembre 2003 et 27 janvier 2004 concernant des adaptations antérieures de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Elle rappelle que dans ces avis, elle avait critiqué la méthodologie qui consistait à des augmentations de crédit successives. En effet, même si cette méthodologie est valable d'un point de vue purement juridique, elle comporte l'inconvénient évident d'un manque de lisibilité.

Les représentants gouvernementaux nuancent cependant cette critique dans le cadre de ce projet particulier. En effet, le Conseil d'Etat reconnaît « *qu'en l'occurrence, le législateur est mis en mesure de s'exprimer en pleine connaissance de cause, alors que contrairement à certains projets d'infrastructure ferroviaire antérieurs, le projet de loi se limite à une seule réalisation* ». Monsieur le Ministre fait également valoir que les différentes rallonges de crédit sont des adaptations d'un même projet et qu'il est donc logique, dans un souci de continuité, de procéder à chaque fois à une modification du texte initial. En outre, la méthodologie retenue présente l'avantage de regrouper chaque projet dans le même article de la même loi. Ceci permet donc plus de lisibilité, d'autant plus que la loi de 1995 contient plusieurs renvois à l'article 10.

Pour ce qui est du libellé du texte de la future loi, le Conseil d'Etat suggère une correction grammaticale, que la Commission du Développement durable fait sienne. L'article unique se lira donc comme suit :

**Article unique.**– 1. *Le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés comme suit :*

*Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est modifié comme suit :*

9°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois.....	37.269.864,25 €
----	--	-----------------

2. *Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant :*

*„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui*

*repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23° et 24° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.*

\*

De l'échange de vues subséquent à la présentation du projet de loi et à l'examen de l'avis du Conseil d'Etat, il convient de retenir les points suivants :

- Le système ERTMS/ETCS doit être implémenté à la fois sur le réseau ferroviaire et sur chaque train. Le montant inscrit dans le projet de loi concerne cependant uniquement l'infrastructure. Ce sont les opérateurs eux-mêmes qui devront prendre en charge le coût financier de l'implémentation du système ERTMS/ETCS sur les trains.
- Le réseau ferré luxembourgeois sera, à l'échelle européenne, le premier réseau complètement équipé du système de contrôle de vitesse ERTMS/ETCS. En effet, dès 1999, il a été décidé d'opter pour ce système, qui permet une interopérabilité dans toute l'Europe.
- Tout train étranger qui n'est pas équipé du système actuel MEMOR II+ n'est pas autorisé à entrer dans le pays. En ce qui concerne le nouveau système ERTMS/ETCS, une période d'adaptation de plusieurs années sera nécessaire. Le nouveau système est en effet très onéreux à implémenter. Il est donc inconcevable de prévoir une harmonisation avant, au plus tôt, 2017.
- En Europe, il existe actuellement 17 systèmes de sécurisation différents qui ne sont pas nécessairement compatibles entre eux. A cet égard, il faut savoir que si un opérateur (public ou privé) souhaite circuler sur cinq réseaux munis chacun d'un autre système de sécurité, son train doit être équipé de ces cinq systèmes. A noter que le réseau luxembourgeois se trouve confronté à plusieurs autres systèmes utilisés par les réseaux ferroviaires limitrophes.
- La Commission européenne préconise le système ERTMS/ETCS, mais elle ne l'impose pas pour l'instant. Dans un contexte de libéralisation et pour des raisons évidentes de sécurité, il apparaît pourtant essentiel de procéder à une harmonisation dans les meilleurs délais.
- L'Administration des chemins de fer, créée par la loi du 22 juillet 2009, est chargée de définir les règles nationales de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. L'administration est l'autorité compétente pour délivrer, renouveler, réexaminer, modifier, retirer et suspendre les certificats et agréments de sécurité. Il convient de noter que cette nouvelle administration est également responsable de la répartition des sillons.
- Le projet d'implémentation du système ERTMS/ETCS bénéficie d'un concours financier de la Commission européenne. Les subventions accordées au Luxembourg s'élèvent à ce jour à environ 4.000.000. - euros.

\*

La Commission charge Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport pour la réunion du 10 mars prochain.

**4. 6110 Projet de loi ayant pour objet**

**A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructures ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;**

**B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;**

**C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;**

**D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Monsieur Marc Spautz est nommé rapporteur du projet de loi sous rubrique.

Ce projet de loi, pour les détails duquel il est prié de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire afférent, s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du troisième paquet ferroviaire, et plus particulièrement de la directive 2007/58/CE du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

Le projet de loi prévoit l'institution d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire et définit les missions de ce dernier.

L'article 22*bis* de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation prévoit qu'une entreprise ferroviaire peut saisir le Ministre, lorsqu'elle s'estime être victime d'une discrimination ou de tout autre préjudice. Une commission spéciale désignée par le Ministre instruit les requêtes introduites et le Ministre statue ensuite sur ces dernières et prend une décision motivée. Ce texte légal, qui sera abrogé dans le cadre du présent projet de loi prévoit donc déjà l'existence d'un organisme de contrôle.

Etant donné que la Commission européenne exige que l'organisme de contrôle soit une structure fonctionnellement indépendante de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public et fonctionne de manière à éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel avec l'attribution du contrat de service public concerné, la commission spéciale susmentionnée, qui est composée de fonctionnaires du Ministère des Transports, ne peut remplir ce rôle d'organisme de contrôle. De la même manière, l'Administration des chemins de fer ne pourrait pas non plus exercer ce rôle, car sa mission d'attribution des sillons n'est pas compatible avec la fonction de régulateur.

Le projet de loi 6110 prévoit donc que l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR) joue le rôle d'organisme de contrôle au Luxembourg. Les membres de l'ILR doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire. Les missions du régulateur sont les suivantes :

- il est chargé d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire ;
- il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire ;
- il assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré ;

- il établit des statistiques et émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire ;
- il donne son avis sur les dessertes intérieures créées à l'occasion des services internationaux de voyageurs ;
- il se prononce sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures ;
- il est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur de certains accords-cadres.

Le projet de loi met également en place un système de traitement des litiges et définit clairement dans quel cas de figure le régulateur peut être saisi. Ensuite, le projet de loi contient les détails de la procédure devant le régulateur et prévoit différentes sanctions administratives en cas de violation des règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation.

\*

A la demande de la Commission du Développement durable, le Gouvernement demandera à la Chambre des Salariés de rendre un avis sur le projet de loi 6110.

Les travaux relatifs au projet de loi seront poursuivis lorsque l'avis du Conseil d'Etat sera disponible.

**5. 5798 Projet de loi portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien européen commun (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006**

Le projet de loi sous rubrique porte approbation d'un accord multilatéral signé le 9 juin 2006 à Luxembourg. Cet accord a pour objet la création d'un espace aérien commun européen, qui sera fondé sur les deux piliers suivants :

- l'alignement des normes et réglementations aéronautiques en matière de sécurité, de sûreté, de concurrence, de politique sociale et des droits des consommateurs ;
- l'ouverture de nouvelles possibilités commerciales pour l'industrie aéronautique de toutes les parties par la création d'un marché unique de services aériens composé de 35 pays.

Le texte de l'accord multilatéral est annexé au projet de loi. Cet accord est subdivisé en plusieurs chapitres (non-discrimination, droit d'établissement, sécurité aérienne, sûreté aérienne, gestion du trafic aérien, concurrence,...) et comprend cinq annexes.

Pour plus de détails concernant le projet de loi, il est prié de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 5798.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis relatif au projet de loi en date du 2 février 2010. La Haute Corporation se déclare en mesure d'approuver le projet, dont le libellé de l'article unique ne donne pas lieu à observation de sa part. Elle note toutefois qu'étant donné que l'on se trouve dans un cas de dévolution de puissance souveraine, le projet de loi 5798 devra être voté à une majorité qualifiée dans les conditions de l'article 114, alinéa 2 de la Constitution.

Au cours de l'échange de vues consécutif à la présentation du projet de loi, deux problèmes sont soulevés :

- la question de la compétence de la Cour de Justice des Communautés Européennes pour les litiges entre les pays membres de l'UE et les pays tiers ;
- la question des Protocoles III et VIII concernant respectivement la Bulgarie et la Roumanie, qui font depuis 2007 partie de l'UE, alors que ce n'était pas le cas lors de la signature de l'accord multilatéral en 2006.

La Commission charge Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport pour la réunion du 10 mars prochain.

## **6.            Divers**

Au cours de la réunion du 10 mars prochain, la Commission du Développement durable examinera et débattrà la prise de position relative au Plan National pour un Développement durable.

Monsieur Marcel Oberweis est nommé Rapporteur du document COM (2010) 4 (COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Options possibles pour l'après 2010 en ce qui concerne la perspective et les objectifs de l'Union européenne en matière de biodiversité). Il se chargera de présenter ce document lors de la réunion du 10 mars 2010.

Un courrier sera envoyé au Bureau de la Chambre des Députés, afin d'obtenir son accord pour qu'une délégation de la Commission du Développement durable puisse assister à la 16<sup>ème</sup> Conférence des parties à la Convention-Cadre des Nations-Unies sur le changement climatique, qui se tiendra en décembre prochain au Mexique.

Luxembourg, le 26 février 2010

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Département de l'environnement

# Projet de loi relative à la chasse

Commission Développement Durable  
de la Chambre des Députés

24 février 2010

# Antécédents (1)

- 11 juillet 2003: Demande d'un **débat d'orientation** à la Chambre des Députés
- 23 novembre 2006: Etude juridique de la législation sur la chasse/questionnaire sur initiative de la Commission environnement
- 5 janvier 2007: déclaration du médiateur – conformité Convention européenne des droits de l'homme
- 26 mars 2007: **Hearing** à la Chambre des Députés
- 21 juin 2007: **Motion** de la Chambre des Députés
- 10 juillet 2007: **Arrêt Schneider** Cour Européenne des Droits de l'homme

# Antécédents (2)

- 9 mai 2008: **Adoption du projet de loi relative à la chasse par le Conseil de Gouvernement**
- 4 juin 2008: **dépôt à la Chambre des Députés**
- 3 mars 2009: **avis du Conseil d'Etat**
- juillet 2009: **accord gouvernemental**; « le gvt plaide pour l'adoption du projet de loi en tenant compte de l'avis du CE, notamment en ce qui concerne l'ancrage légal des dispositions majeures relatives à l'exercice de la chasse, tout en suivant de près les arrêts futurs de la Cour européenne des droits de l'homme concernant les droits des opposants éthiques à la pratique de la chasse »



# La chasse au Luxembourg: tendances

- Nombre de chasseurs: +/- 2.000 en 2007 contre 2.500 mi-1970
- Nombre de lots de chasse: +/- 600
- Taille moyenne des lots de chasse: 419 ha
- Altérations du milieu naturel:
  - fragmentation des paysages par infrastructures de transport
  - extension des agglomérations et zones d'activité
  - intensification de l'agriculture,
  - utilisation récréative des forêts
- Populations de certaines espèces de gibier en augmentation (v. sanglier, chevreuil) alors que d'autres sont en régression constante (v. perdrix, lièvre, lapin)
- Augmentation des dégâts de gibier

# La chasse au Luxembourg

## ➤ Organisation

- Ministère de l'environnement
- Service de la chasse (AEF) dorénavant service de la nature (ANF)
- Fédération St. Hubert des Chasseurs du Grand-duché de Luxembourg et autres (pour une chasse écologiquement responsable)
- Conseil supérieur de la Chasse

## ➤ Législation:

- loi remontant à 1885 maintes fois modifiée notamment en 1925
- 30<sup>aine</sup> de règlements grand-ducaux

# Objectifs principaux du projet de loi relative à la chasse

1. Regrouper la législation relative à la chasse en un **seul corps**
2. La chasse doit répondre à l'**intérêt général** ainsi que:
  - aux exigences d'une gestion durable de la faune et de la flore
  - aux attentes de la société d'aujourd'hui
3. **L'interdiction du nourrissage** (sauf appâtage)
4. **Amélioration de la gestion du gibier**:
  - Plans de tir maxima et minima
  - Commissions cynégétiques régionales (déterminant les plans de tir et avisant la réorganisation des lots de chasse)
  - Réorganisation des lots de chasse (critères cynégétiques/écologiques)

# Objectifs principaux du projet de loi relative à la chasse

## 5. Respect de critères écologiques et de protection des animaux:

- Abolition de la notion d'espèces nuisibles
- Interdiction du piégeage
- Interdiction du lâcher de gibier
- Interdiction de la chasse dans des enclos

## 6. Possibilité d'organiser des chasses administratives

# Objectifs principaux du projet de loi relative à la chasse

7. **Tenir compte de l'arrêt de la Cour Européenne des droits de l'homme:** la possibilité d'un retrait de terrain par un opposant éthique à la chasse (déclaration de retrait motivée, concerne tous les terrains, participe au dédommagement des dégâts gibier)



# Objectifs principaux du projet de loi relative à la chasse

## 8. Réforme des syndicats de chasse:

- Même droits à tous les propriétaires privés et publics ( Etat et communes deviennent membres des assemblées générales des syndicats de chasse)
- Une voix par membre

# Avis Conseil d'Etat (1)

- Le CE insiste à faire figurer dans le texte de la future loi la liste des animaux à considérer comme gibier (article 4)
- Le CE insiste à ce que la définition des modes de chasse soit intégrée dans le texte de la loi (article 6)
- Le CE **s'oppose formellement** à ce que les commissions cynégétiques régionales établissent les plans de tir (article 9)
- Le CE insiste à ce que les modes et techniques autorisés pour la recherche et la mise à mort du gibier blessé soient définis clairement (article 12)
- Le CE **s'oppose formellement** à ce qu'un RGD détermine les espèces de gibier qui doivent être munies avant le transport d'un dispositif de marquage et les modalités de ce marquage (article 17)
- Le CE **s'oppose formellement** à la disposition de l'article 19 qui relègue par RGD au pouvoir exécutif le droit de porter restrictions à la vente de gibier (article 19)

# Avis du Conseil d'Etat (2)

- Le CE ne saura accorder la dispense du second vote constitutionnel faute de disposition prévoyant une possibilité de retrait immédiat pour les opposants de la chasse (articles 23 et 88)
- Le CE **ne saura accorder la dispense du second vote constitutionnel** faute de définir les infractions des articles 74 à 77 avec suffisamment d'accessibilité et de prévisibilité dans la loi et non par le pouvoir réglementaire (articles 74 à 77)
- Le CE **s'oppose formellement** aux dispositions de l'article 82 qui confère des pouvoirs de police judiciaire au cadre tout entier des agents de l'administration de la nature et des forêts (article 82)
- Le CE **s'oppose formellement** à l'abrogation des arrêtés et règlements pris en exécution de la législation à abroger en raison du principe de l'hierarchie des normes (article 91)



# Suite des travaux

- Adaptation du projet de loi conformément à l'accord de coalition, en particulier prise en compte des oppositions formelles du CE: avril 2010



5798

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxembourg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 67**

**29 avril 2010**

---

**Sommaire**

**EACE**

**Loi du 14 avril 2010 portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006 ..... page 1274**

**Loi du 14 avril 2010 portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006.**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés exprimé de la manière prévue par l'article 114, alinéa 2 de la Constitution;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 16 mars 2010 et celle du Conseil d'Etat du 23 mars 2010 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

**Article unique.** Est approuvé l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2009.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre des Affaires étrangères,*  
**Jean Asselborn**

Palais de Luxembourg, le 14 avril 2010.  
**Henri**

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*  
**Claude Wiseler**

Doc. parl. 5798; sess. ord. 2007-2008 et 2009-2010.

**ACCORD MULTILATERAL**  
**entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la**  
**République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de**  
**Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie,**  
**la République de Croatie, la République d'Islande, la République**  
**du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République**  
**de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des**  
**Nations Unies au Kosovo<sup>1</sup> sur la création d'un espace**  
**aérien commun européen**

*Le Royaume de Belgique,*

*La République tchèque,*

*Le Royaume de Danemark,*

*La République fédérale d'Allemagne,*

*La République d'Estonie,*

*La République hellénique,*

*Le Royaume d'Espagne,*

*La République française,*

*L'Irlande,*

*La République italienne,*

*La République de Chypre,*

<sup>1</sup> Conformément à la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations Unies du 10 juin 1999.

*La République de Lettonie,*  
*La République de Lituanie,*  
*Le Grand-Duché de Luxembourg,*  
*La République de Hongrie,*  
*Malte,*  
*Le Royaume des Pays-Bas,*  
*La République d'Autriche,*  
*La République de Pologne,*  
*La République portugaise,*  
*La République de Slovénie,*  
*La République slovaque,*  
*La République de Finlande,*  
*Le Royaume de Suède,*

*Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,*

ci-après dénommés «Etats membres de la CE», et

*La Communauté européenne,*

ci-après dénommée «Communauté» ou «Communauté européenne», et

*La République d'Albanie,*

*L'ancienne République yougoslave de Macédoine,*

*La Bosnie-Herzégovine,*

*La République de Bulgarie,*

*La République de Croatie,*

*La République d'Islande,*

*La République du Monténégro,*

*Le Royaume de Norvège,*

*La Roumanie,*

*La République de Serbie, et*

*La Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo,*

l'ensemble des pays et institutions ci-dessus étant dénommés «parties contractantes»,

*Reconnaissant* le caractère intégré de l'aviation civile internationale et désireuses de créer un Espace aérien commun européen (EACE) fondé sur l'accès mutuel aux marchés des transports aériens des parties contractantes, la liberté d'établissement, des conditions de concurrence équitables et le respect des mêmes règles – notamment dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, de la gestion du trafic aérien, de l'harmonisation sociale et de l'environnement;

*Considérant* que les règles relatives à l'EACE doivent s'appliquer sur une base multilatérale au sein de l'EACE et qu'il n'y a pas lieu, par conséquent, de prévoir de règles spécifiques à cet égard;

*Convenant* de l'opportunité de fonder les règles gouvernant l'EACE sur la législation pertinente en vigueur dans la Communauté européenne visée à l'annexe I du présent accord, sans préjudice de celles figurant dans le traité instituant la Communauté européenne;

*Reconnaissant* que la conformité totale aux règles de l'EACE autorise les parties contractantes à profiter des avantages de l'EACE, notamment en matière d'accès au marché;

*Conscientes* que le respect des règles de l'EACE, notamment en matière de liberté totale d'accès au marché, ne peut pas être réalisé en une étape, mais nécessitera une transition facilitée par des dispositions spécifiques de durée limitée;

*Soulignant* que, sous réserve, le cas échéant, de dispositions transitoires, les règles concernant l'accès des transporteurs aériens au marché doivent exclure toute limitation en matière de fréquences, de capacité, de liaisons aériennes, de type d'aéronef ou autre restriction résultant de dispositions ou d'accords bilatéraux en matière de services aériens, et que l'accès au marché des transporteurs aériens ne doit pas être subordonné à la conclusion d'accords commerciaux ou d'arrangements similaires;

*Soulignant* que les transporteurs aériens doivent bénéficier d'un traitement non discriminatoire en matière d'accès aux infrastructures de transport aérien, en particulier lorsque ces infrastructures sont limitées;

*Conscientes* que les accords d'association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres et certaines autres parties contractantes prévoient en principe que, en vue de garantir un développement coordonné et une libéralisation progressive des transports entre les parties à de tels accords, suivant les besoins commerciaux réciproques, les conditions d'accès mutuel au marché des transports aérien devraient faire l'objet d'accords spéciaux;

*Conscientes* du souhait de chacune des parties associées de rendre sa législation relative aux transports aériens et aux questions connexes compatible avec celle de la Communauté européenne, y compris eu égard aux développements législatifs futurs au sein de la Communauté;

*Reconnaissant* l'importance que revêt l'assistance technique dans cette perspective;

*Reconnaissant* que les relations entre la Communauté et ses Etats membres et la Norvège et l'Islande doivent rester régies par l'Accord sur l'Espace économique européen;

*Désireuses* de permettre un élargissement ultérieur de l'Espace aérien commun européen;

*Rappelant* les négociations entre la Communauté européenne et les parties associées visant à la conclusion d'accords sur certains aspects des services aériens qui aligneront les accords bilatéraux de services aériens passés entre les Etats membres de la Communauté européenne et les parties associées sur la législation communautaire,

SONT CONVENUES des dispositions suivantes:

### **Objectifs et principes**

#### *Article 1*

1. Le présent accord a pour objet la création d'un Espace aérien commun européen, ci-après dénommé «EACE». L'EACE est fondé sur le libre accès au marché, la liberté d'établissement, des conditions de concurrence équitables et des règles communes, notamment dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, de la gestion du trafic aérien, de l'environnement et en matière sociale. A cette fin, le présent accord définit les règles applicables entre les parties contractantes dans les conditions indiquées ci-après. Ces règles comprennent les dispositions des actes visés à l'annexe I.
2. Les dispositions du présent accord s'appliquent pour autant qu'elles concernent le transport aérien ou une question connexe mentionnée à l'annexe I.
3. Le présent accord se compose d'articles définissant le fonctionnement général de l'EACE (ci-après dénommés «accord de base»), d'annexes, l'annexe I précisant la législation communautaire applicable entre les parties contractantes dans le cadre de l'accord de base, et de protocoles, dont un au moins par partie associée définit les dispositions transitoires qui lui sont applicables.

#### *Article 2*

1. Aux fins du présent accord, on entend par:
  - a) «accord», le texte de l'accord de base, ses annexes, les actes visés à l'annexe I, ainsi que ses protocoles;
  - b) «partie associée», la République d'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la République du Monténégro, la Roumanie, la République de Serbie ou tout autre Etat ou entité partie au présent accord conformément à l'article 32;
  - c) une «partie associée additionnelle» ou «MINUK» (Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo) conformément à la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations unies du 10 juin 1999;
  - d) «partie contractante», pour ce qui concerne la Communauté et ses Etats membres, la Communauté et les Etats membres de la CE, ou la Communauté, ou les Etats membres de la CE. La signification attribuée à chaque occurrence de ce terme est à déduire des dispositions pertinentes du présent accord et des compétences respectives de la Communauté et des Etats membres de la CE telles que consacrées par le traité CE;
  - e) «partenaire EACE», une partie associée, la Norvège ou l'Islande;
  - f) «traité CE», le traité instituant la Communauté européenne;
  - g) «Accord EEE», l'accord sur l'Espace économique européen et ses protocoles et annexes, signés le 2 mai 1992, auxquels sont parties la Communauté européenne, ses Etats membres, l'Islande, le Liechtenstein et la Norvège;
  - h) «accord d'association», chacun des accords établissant une association entre la Communauté européenne, ou entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la partie associée concernée, d'autre part;
  - i) «transporteur aérien de l'EACE», un transporteur aérien titulaire d'une licence au sens du présent accord, conformément aux dispositions des actes pertinents visés à l'annexe I;

- j) «autorité compétente en matière d'aviation civile», une agence ou un organisme public juridiquement habilité à évaluer la conformité des produits, services ou licences, ainsi qu'à en certifier et à en contrôler l'utilisation ou la vente sur le territoire relevant de la juridiction d'une partie contractante, ainsi qu'à prendre des mesures coercitives pour faire en sorte que les produits ou services commercialisés sur le territoire relevant de sa juridiction soient conformes aux exigences légales;
  - k) «convention», la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que ses modifications et ses annexes;
  - l) «SESAR», le programme de mise en œuvre technique du Ciel unique européen qui permettra de coordonner et de synchroniser la recherche, l'élaboration et le déploiement des nouvelles générations de systèmes de contrôle du trafic aérien;
  - m) «plan directeur en matière de gestion du trafic aérien (ATM – Air traffic Management)», la base du projet SESAR;
  - n) «Etat membre de la CE», tout Etat membre de la Communauté européenne.
2. L'utilisation des termes «pays», «ressortissant», «ressortissants» et «territoire» est sans préjudice du statut de chaque partie contractante au regard du droit international.

#### *Article 3*

Les dispositions applicables des actes visés ou figurant soit à l'annexe I, adaptées en fonction de l'annexe II, soit dans les décisions du comité mixte sont obligatoires pour les parties contractantes et font partie de leur ordre juridique interne, ou y sont intégrés, de la manière suivante:

- a) un acte correspondant à un règlement de la Communauté européenne est intégré dans l'ordre juridique interne des parties contractantes;
- b) un acte correspondant à une directive de la Communauté européenne laisse aux autorités des parties contractantes le choix quant à la forme et aux moyens de sa mise en œuvre.

#### *Article 4*

Les parties contractantes prennent toutes les mesures générales ou particulières propres à assurer l'exécution des obligations découlant du présent accord et s'abstiennent de prendre toute mesure susceptible de mettre en péril la réalisation de ses objectifs.

#### *Article 5*

Les dispositions du présent accord n'affectent pas les relations entre les parties contractantes de l'accord EEE.

### **Non-discrimination**

#### *Article 6*

Dans le cadre du présent accord, et sans préjudice des dispositions particulières qu'il prévoit, toute discrimination exercée en raison de la nationalité est interdite.

### **Droit d'établissement**

#### *Article 7*

Dans le cadre et selon les conditions du présent accord et sans préjudice des actes connexes visés à l'annexe I, les restrictions à la liberté d'établissement des ressortissants d'un Etat membre de la CE ou d'un partenaire EACE sur le territoire de l'un d'entre eux sont interdites. La liberté d'établissement comporte l'accès aux activités indépendantes non salariées et leur exercice, ainsi que la constitution et la gestion d'entreprises, notamment de sociétés, dans les conditions définies par la législation du pays d'établissement pour ses propres ressortissants. La présente disposition s'applique également à la création d'agences, de succursales ou de filiales par les ressortissants d'un Etat membre de la CE ou d'un partenaire EACE établis sur le territoire de l'un d'entre eux.

#### *Article 8*

1. Dans le cadre du présent accord et sans préjudice des actes connexes visés à l'annexe I, les sociétés constituées ou organisées en conformité avec la législation d'un Etat membre de la CE ou d'un partenaire EACE et ayant leur principal établissement sur le territoire de l'EACE sont assimilées aux personnes physiques ressortissantes des Etats membres de la CE ou des partenaires EACE.

2. Par «sociétés», on entend les sociétés de droit civil ou commercial, y compris les sociétés coopératives, et les autres personnes morales relevant du droit public ou privé, à l'exception des sociétés qui ne poursuivent pas de but lucratif.

#### *Article 9*

1. Ne sont pas soumises à l'application des dispositions des articles 7 et 8 les activités participant, sur le territoire de toute partie contractante, même à titre occasionnel, à l'exercice de l'autorité publique.

2. Les dispositions des articles 7 et 8 et les mesures prises en vertu de celles-ci ne préjugent pas l'applicabilité des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Parties contractantes en matière d'entrée, de séjour et de travail ou prévoyant un régime spécial pour les ressortissants étrangers et justifiées par des raisons d'ordre public, de sécurité publique ou de santé publique.

#### Article 10

1. Sans préjudice des dispositions plus favorables prévues par les accords existants et dans le cadre du présent accord, les parties contractantes suppriment les restrictions quantitatives et les mesures d'effet équivalent applicables aux transferts d'équipement, de fournitures, de pièces détachées et autre matériel dans la mesure où ces transferts sont nécessaires pour permettre à un transporteur aérien de l'EACE de continuer d'assurer la prestation de services de transport aérien dans les conditions prévues par le présent accord.

2. L'obligation visée au paragraphe 1 n'empêche pas les parties contractantes d'appliquer des interdictions ou d'imposer des restrictions à ces transferts pour des raisons d'ordre public ou de sécurité publique, de protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou de préservation des végétaux, ou de protection de la propriété intellectuelle, industrielle et commerciale. Toutefois, ces interdictions ou restrictions ne doivent pas constituer un moyen de discrimination arbitraire, ni une restriction déguisée dans le commerce entre les parties contractantes.

### Sécurité aérienne

#### Article 11

1. Les parties contractantes mettent en place tous les moyens appropriés pour garantir que les aéronefs immatriculés dans une partie contractante, lorsqu'ils atterrissent dans un aéroport situé sur le territoire d'une autre partie contractante, respectent les normes de sécurité internationales établies en vertu de la Convention et soient inspectés, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, sur l'aire de trafic, par les mandataires autorisés de l'autre partie afin de s'assurer de la validité des documents des aéronefs et de leur équipage, ainsi que de l'état apparent des aéronefs et de leurs équipements.

2. Une partie contractante peut à tout moment demander des consultations concernant les normes de sécurité appliquées par une autre partie contractante dans des domaines autres que ceux couverts par les actes mentionnés à l'annexe I.

3. Aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme restreignant le droit de l'autorité compétente en matière d'aviation civile de prendre immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elle constate qu'un produit ou un service pourrait:

- i) ne pas satisfaire aux normes minimales éventuelles établies en vertu de la Convention, ou
- ii) susciter de graves doutes – sur la base d'une inspection du type visé au paragraphe 1 – quant à la conformité d'un aéronef ou de l'exploitation d'un aéronef aux normes minimales établies en vertu de la Convention, ou
- iii) susciter de graves doutes quant au respect et à l'application effectifs des normes minimales établies en vertu de la Convention.

4. Lorsqu'une autorité compétente en matière d'aviation civile prend des mesures au titre du paragraphe 3, elle en informe sans délai les autorités compétentes en matière d'aviation civile des autres parties, en justifiant sa décision.

5. Si des mesures prises en vertu du paragraphe 3 ne sont pas levées alors qu'elles ne sont plus justifiées, toute partie contractante a la possibilité de saisir le comité mixte.

6. Toute modification de la législation nationale concernant le statut de l'autorité compétente en matière d'aviation civile est notifiée par la partie contractante concernée aux autres parties contractantes.

### Sûreté aérienne

#### Article 12

1. Afin de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, les parties contractantes veillent à ce que les normes de base communes et les mécanismes de contrôle de l'application des dispositions en matière de sûreté aérienne visés à l'annexe I soient mis en œuvre dans tous les aéroports situés sur leur territoire, conformément aux dispositions pertinentes visées dans cette annexe.

2. Les parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et en toute sécurité, à cet incident ou menace d'incident.

4. Une partie associée peut être soumise à une inspection par la Commission européenne conformément à la législation communautaire visée à l'annexe I, et peut être appelée à participer à des inspections effectuées par la Commission européenne dans d'autres parties contractantes.

## **Gestion du trafic aérien**

### *Article 13*

1. Les parties contractantes coopèrent dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le Ciel unique européen à l'EACE, et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale des normes régissant le trafic aérien général en Europe, d'optimiser la capacité et de réduire au minimum les retards.
2. En vue de faciliter l'application de la législation relative au Ciel unique européen sur leur territoire:
  - les parties associées, dans les limites de leurs compétences respectives, prennent dès que possible les mesures nécessaires pour aligner leurs structures institutionnelles en matière de trafic aérien sur le Ciel unique européen, notamment par la désignation ou la création d'organismes de contrôle nationaux indépendants, au moins sur le plan fonctionnel, des prestataires de services de navigation aérienne;
  - la Communauté européenne associe les parties associées aux initiatives opérationnelles dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liées au ciel unique européen, notamment en tenant compte le plus tôt possible de l'action engagée par les parties contractantes concernées pour mettre en place des blocs d'espace aérien fonctionnels.
3. La Communauté européenne veille à ce que les parties associées soient pleinement associées à l'élaboration d'un plan directeur ATM dans le cadre du programme SESAR de la Commission.

## **Concurrence**

### *Article 14*

1. Les dispositions de l'annexe III s'appliquent dans le cadre du présent accord. Lorsque d'autres accords conclus entre deux ou plusieurs parties contractantes, tels que les accords d'association, contiennent des règles en matière de concurrence et d'aides d'Etat, ces règles s'appliquent entre les parties concernées.
2. Les articles 15, 16 et 17 ne s'appliquent pas en ce qui concerne les dispositions de l'annexe III.

## **Application**

### *Article 15*

1. Sans préjudice des paragraphes 2 et 3, chaque partie contractante veille à ce que les droits qui découlent du présent accord, et notamment des actes visés à l'annexe I, puissent être invoqués devant les juridictions nationales.
2. Dans les cas susceptibles de concerner les services aériens effectifs ou éventuels devant être autorisés aux termes du présent accord, les institutions de la Communauté européenne jouissent des pouvoirs qui leur sont expressément conférés en vertu des dispositions des actes visés ou figurant à l'annexe I.
3. Toutes les questions concernant la légalité des décisions des institutions de la Communauté européenne prises sur la base du présent accord, et notamment des actes visés à l'annexe I, relèvent de la compétence exclusive de la Cour de justice des Communautés européennes, ci-après dénommée «Cour de justice».

## **Interprétation**

### *Article 16*

1. Les dispositions du présent accord et celles des actes visés à l'annexe I, dans la mesure où elles sont identiques en substance aux règles correspondantes du traité CE et aux actes adoptés en vertu de ce traité, sont, aux fins de leur mise en œuvre et de leur application, interprétées conformément aux arrêts et décisions de la Cour de justice et de la Commission européenne antérieurs à la date de signature du présent accord. Les décisions et arrêts rendus après la date de signature du présent accord sont communiqués aux autres parties contractantes. A la demande d'une des parties contractantes, les conséquences de ces décisions et arrêts ultérieurs sont déterminées par le comité mixte en vue d'assurer le bon fonctionnement du présent accord. Les interprétations existantes sont communiquées aux partenaires EACE avant la date de signature du présent accord. Les décisions prises par le comité mixte dans le cadre de cette procédure sont conformes à la jurisprudence de la Cour de justice.
2. Lorsqu'une question ayant trait à l'interprétation du présent accord, des dispositions des actes énumérés à l'annexe I ou des actes arrêtés sur la base de ces dispositions, identiques en substance aux règles correspondantes du traité CE et des actes arrêtés en vertu de ce traité, est soulevée dans une affaire pendante devant une juridiction d'un partenaire EACE, cette juridiction, si elle estime qu'une décision sur ce point est nécessaire pour rendre son jugement et conformément à l'annexe IV, demande à la Cour de justice de statuer sur cette question. Un partenaire EACE peut arrêter, par décision et conformément à l'annexe IV, la portée et les modalités d'application de la présente disposition pour ses juridictions. Cette décision est notifiée au dépositaire de l'accord et à la Cour de justice. Le dépositaire informe les autres parties contractantes.

3. Lorsque, conformément au paragraphe 2, une juridiction d'une partie contractante dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne n'est pas en mesure de saisir la Cour de justice, ladite partie contractante transmet tout jugement prononcé par cette juridiction au comité mixte, qui prend position de manière à assurer l'interprétation homogène du présent accord. Si, dans les deux mois qui suivent la date à laquelle une différence entre la jurisprudence de la Cour de justice et un jugement prononcé par une juridiction de cette partie contractante a été portée à la connaissance du comité mixte, celui-ci n'est pas parvenu à assurer l'interprétation homogène du présent accord, les procédures prévues à l'article 20 peuvent être appliquées.

### **Nouvelle législation**

#### *Article 17*

1. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie contractante, sous réserve du respect du principe de non-discrimination et des dispositions du présent article et de l'article 18, paragraphe 4, d'adopter unilatéralement de nouvelles dispositions législatives ou de modifier unilatéralement sa législation concernant les transports aériens ou un domaine connexe mentionné à l'annexe I. Les parties associées n'adoptent de telles dispositions législatives que si elles sont conformes au présent accord.

2. Dès qu'une partie contractante a adopté de nouvelles dispositions législatives ou une modification de sa législation, elle en informe les autres parties contractantes par l'intermédiaire du comité mixte au plus tard un mois après leur adoption. A la demande de l'une des parties contractantes, le comité mixte procède, dans un délai de deux mois, à un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement du présent accord.

3. Le comité mixte peut:

- a) soit adopter une décision portant révision de l'annexe I afin d'y intégrer, au besoin sur une base de réciprocité, les nouvelles dispositions législatives ou les modifications concernées;
- b) soit adopter une décision aux termes de laquelle les nouvelles dispositions législatives ou la modification concernées sont réputées conformes au présent accord;
- c) soit arrêter toute autre mesure visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent accord.

4. En ce qui concerne la législation adoptée entre la signature du présent accord et son entrée en vigueur, dont les autres parties contractantes ont été informées, la date de saisine est la date de réception de l'information. Le comité mixte ne prend une décision qu'au terme d'une période de soixante jours au minimum après la date d'entrée en vigueur du présent accord.

### **Le Comité mixte**

#### *Article 18*

1. Il est créé un comité mixte chargé de l'administration du présent accord et de son application correcte, sans préjudice de l'article 15, paragraphes 2 et 3, et des articles 21 et 22. A cette fin, le comité mixte émet des recommandations et prend des décisions dans les cas prévus par le présent accord. Les décisions du comité mixte sont mises en œuvre par les parties contractantes conformément à leurs propres règles.

2. Le comité mixte est composé de représentants des parties contractantes.

3. Le comité mixte statue à l'unanimité. Il peut toutefois décider d'établir une procédure de vote à la majorité pour certains points précis.

4. Aux fins de la bonne exécution du présent accord, les parties contractantes procèdent à des échanges d'informations, notamment sur les nouvelles dispositions législatives ou les décisions adoptées dans la mesure où elles ont un rapport avec le présent accord, et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du comité mixte, y compris sur les questions sociales.

5. Le comité mixte arrête son règlement intérieur.

6. La présidence du comité mixte est exercée à tour de rôle par un partenaire EACE et par la Communauté européenne et ses Etats membres, selon des modalités à prévoir dans son règlement intérieur.

7. Le comité mixte se réunit au moins une fois par an à l'initiative de son président, en vue de procéder à un examen du fonctionnement global du présent accord, et se réunit en outre à chaque fois que des circonstances particulières le requièrent, à la demande de l'une des parties contractantes. Le comité mixte suit en permanence l'évolution de la jurisprudence de la Cour de justice. A cette fin, la Communauté européenne communique aux partenaires EACE tous les arrêts de la Cour de justice en rapport avec le fonctionnement du présent accord. Le comité mixte statue dans les trois mois de manière à assurer l'interprétation homogène du présent accord.

8. Le comité mixte peut décider de créer tout groupe de travail pour l'assister dans l'exécution de ses missions.

#### *Article 19*

1. Les décisions du comité mixte sont contraignantes pour les parties contractantes. Lorsqu'une décision prise par le comité mixte impose à une partie contractante de prendre des mesures, ladite partie prend les dispositions requises et en informe le comité mixte.

2. Les décisions du comité mixte sont publiées aux journaux officiels de l'Union européenne et des partenaires EACE. Chaque décision indique la date de sa mise en œuvre par les parties contractantes ainsi que toute autre information susceptible d'intéresser les opérateurs économiques.

### **Règlement des différends**

#### *Article 20*

1. La Communauté, agissant avec ses Etats membres, ou un partenaire EACE peut soumettre au comité mixte tout différend relatif à l'application ou à l'interprétation du présent accord, sauf dans les cas où le présent accord prévoit des procédures particulières.
2. Lorsque le comité mixte est saisi d'un différend en vertu du paragraphe 1, des consultations sont immédiatement engagées entre les parties au différend. Dans les cas où la Communauté européenne n'est pas partie au différend, l'une des parties au différend peut inviter un représentant de la Communauté à assister aux consultations. Les parties au différend peuvent établir une proposition de solution qui sera immédiatement soumise au comité mixte. Les décisions prises par le comité mixte dans le cadre de cette procédure respectent la jurisprudence de la Cour de justice.
3. Si le comité mixte n'est pas parvenu à prendre une décision apportant une solution au différend dans un délai de quatre mois à compter de la date à laquelle il en a été saisi, les parties au différend peuvent se pourvoir devant la Cour de justice, dont la décision est exécutoire et sans appel. Les modalités de saisine de la Cour de justice en pareille circonstance sont définies à l'annexe IV.
4. Si le comité mixte ne se prononce pas dans les quatre mois sur une question dont il a été saisi, les parties contractantes peuvent prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application des articles 21 et 22, pour une période ne dépassant pas six mois. Passé ce délai, chaque partie contractante peut dénoncer l'accord avec effet immédiat. Une partie contractante ne prend pas de mesures de sauvegarde sur une question qui a été soumise à la Cour de justice en application du présent accord, sauf dans les cas visés à l'article 11, paragraphe 3, ou conformément aux mécanismes prévus dans les actes particuliers visés à l'annexe I.

### **Mesures de sauvegarde**

#### *Article 21*

Sans préjudice de l'article 11, paragraphe 3, et des évaluations de sécurité et de sûreté mentionnées dans les protocoles au présent accord, les mesures de sauvegarde sont limitées, dans leur champ d'application et leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation. La priorité est donnée aux mesures qui perturbent le moins le fonctionnement du présent accord.

#### *Article 22*

1. Lorsqu'une partie contractante envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise les autres parties contractantes par l'intermédiaire du comité mixte et fournit toutes les informations utiles.
2. Les parties contractantes se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.
3. Sans préjudice de l'article 11, paragraphe 3, la partie contractante concernée ne peut prendre de mesures de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 1, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 2 n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.
4. La partie contractante concernée notifie sans délai les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.

### **Divulgence de renseignements**

#### *Article 23*

En tant qu'ils agissent dans le cadre du présent accord, les représentants, délégués et experts des parties contractantes ainsi que les fonctionnaires et autres agents sont tenus, même après la cessation de leurs fonctions, de ne pas divulguer les informations qui, par leur nature, sont couvertes par le secret professionnel, et notamment les renseignements relatifs aux entreprises et concernant leurs relations commerciales ou les éléments de leur prix de revient.

### **Pays tiers et organisations internationales**

#### *Article 24*

1. Les parties contractantes se consultent dans le cadre du comité mixte à la demande de l'une d'elles, conformément aux procédures définies aux articles 25 et 26:
  - a) sur les questions de transport aérien traitées par les organisations internationales et
  - b) sur les divers aspects de l'évolution possible des relations entre les parties contractantes et les pays tiers dans le domaine du transport aérien, et sur le fonctionnement des éléments pertinents des accords bilatéraux ou multilatéraux conclus dans ce domaine.

2. Les consultations prévues au paragraphe 1 interviennent dans le mois qui suit la demande, et le plus tôt possible dans les cas urgents.

*Article 25*

1. Les principaux objectifs des consultations prévues à l'article 24, paragraphe 1, point a), sont les suivants:
  - a) déterminer conjointement si les questions soulèvent des problèmes d'intérêt commun et
  - b) en fonction de la nature des problèmes en cause:
    - examiner conjointement s'il convient de coordonner l'action des parties contractantes au sein des organisations internationales concernées, ou
    - examiner conjointement toute autre approche qui pourrait être appropriée.
2. Les parties contractantes échangent aussi rapidement que possible toute information en rapport avec les objectifs prévus au paragraphe 1.

*Article 26*

Les principaux objectifs des consultations prévues à l'article 24, paragraphe 1, point b), sont d'examiner les questions pertinentes et d'envisager toute approche appropriée.

**Dispositions transitoires**

*Article 27*

1. Les protocoles I à VIII arrêtent les dispositions et périodes transitoires applicables entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la partie associée concernée, d'autre part. Les relations entre la Norvège ou l'Islande et une partie associée sont soumises aux mêmes conditions que les relations entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et cette partie associée, d'autre part.
2. Durant les périodes transitoires visées au paragraphe 1, les éléments pertinents du régime en matière de transport aérien applicable entre deux parties associées sont déterminés sur la base du plus restrictif des deux protocoles mentionnant les parties associées en question.
3. Le passage progressif de chaque partie associée à la pleine application de l'EACE fait l'objet d'évaluations. Les évaluations sont effectuées par la Communauté européenne en coopération avec la partie associée concernée. Lorsqu'une partie associée est convaincue que les conditions nécessaires à l'achèvement d'une période transitoire définies dans le protocole correspondant sont réunies, elle informe la Communauté européenne de la nécessité de procéder à une évaluation.
4. Si la Communauté européenne estime que les conditions sont réunies, elle en informe le comité mixte et prend ensuite la décision d'admettre la partie associée, selon le cas, à passer à la période transitoire suivante ou à faire partie intégrante de l'Espace aérien commun européen.
5. Si la Communauté européenne estime que les conditions ne sont pas réunies, elle en avise le comité mixte. La Communauté recommande des améliorations précises à la partie associée concernée et fixe un délai raisonnable pour la mise en œuvre de ces améliorations. Avant l'expiration du délai de mise en œuvre, une deuxième évaluation, voire plus s'il y a lieu, est réalisée pour déterminer si les améliorations recommandées ont été mises en œuvre de manière effective et satisfaisante.

**Relation avec les accords et arrangements bilatéraux en matière de transport aérien**

*Article 28*

1. Les dispositions du présent accord prévalent sur celles des accords et/ou arrangements bilatéraux existants en matière de transport aérien conclus entre les parties associées, d'une part, et les Etats membres de la Communauté européenne, la Norvège ou l'Islande, d'autre part, ainsi qu'entre les parties associées.
2. Par dérogation au paragraphe 1, durant les périodes transitoires visées à l'article 27, les dispositions en matière de propriété, de droits de trafic, de capacité, de fréquences, de type ou de changement d'aéronef, de partage de codes et de tarification qui figurent dans un accord et/ou un arrangement bilatéral en vigueur entre une partie associée et la Communauté européenne, un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande, ou entre deux parties associées s'appliquent entre les parties audit accord ou arrangement bilatéral si ce dernier est plus souple, sur le plan de la liberté accordée aux transporteurs aériens concernés, que les dispositions du protocole applicable à la partie associée concernée.
3. Si un différend oppose une partie associée à une autre partie contractante sur le point de savoir si, en considération de la pleine application de l'accord, les dispositions les plus souples sont celles du protocole relatif à la partie associée concernée ou celles des accords et/ou arrangements bilatéraux, ce différend fait l'objet du mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 20. Les différends portant sur la relation à établir entre des protocoles non concordants sont réglés selon les mêmes modalités.

## **Entrée en vigueur, réexamen, dénonciation et autres dispositions**

### *Article 29*

#### **Entrée en vigueur**

1. Le présent accord est soumis à ratification ou approbation par les signataires conformément à leurs procédures respectives. Les instruments de ratification ou d'approbation sont déposés auprès du secrétariat général du Conseil de l'Union européenne (dépositaire), qui adresse une notification à chacun des autres signataires, ainsi qu'à l'Organisation de l'aviation civile internationale.
2. Le présent accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de dépôt des instruments de ratification ou d'approbation par la Communauté européenne et ses Etats membres et au moins une partie associée. Par la suite, il entre en vigueur pour chacun des signataires ratifiant ou approuvant le présent accord le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt par ledit signataire de son instrument de ratification ou d'approbation.
3. Par dérogation aux paragraphes 1 et 2, la Communauté européenne et ses Etats membres et au moins une partie associée peuvent décider d'appliquer le présent accord à titre provisoire entre eux à compter de la date de signature, en conformité avec la législation interne, en informant le dépositaire, qui informe les autres parties contractantes.

### *Article 30*

#### **Réexamen**

A la demande de l'une des parties contractantes, et en tout état de cause cinq ans après son entrée en vigueur, le présent accord doit faire l'objet d'un réexamen.

### *Article 31*

#### **Dénonciation**

1. Chaque partie contractante peut dénoncer l'accord par notification au dépositaire, lequel en informera les autres parties contractantes, ainsi que l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si le présent accord est dénoncé par la Communauté européenne et ses Etats membres, il cesse de produire ses effets un an après la date de notification. Si le présent accord est dénoncé par une partie contractante au présent accord, il cesse de produire ses effets à l'égard de cette seule partie contractante un an après la date de notification. Néanmoins, les services aériens fonctionnant à la date d'expiration du présent accord peuvent continuer jusqu'à la fin de la saison aéronautique de l'Association internationale du transport aérien (IATA) en cours à cette date.
2. Lorsqu'une partie associée adhère à l'Union européenne, cette partie cesse automatiquement d'être une partie associée en vertu du présent accord et devient un Etat membre de la CE.
3. Le présent accord cesse de produire ses effets ou est suspendu à l'égard d'une partie associée si l'accord d'association correspondant cesse de produire ses effets ou est suspendu.

### *Article 32*

#### **Elargissement de l'EACE**

La Communauté européenne peut demander à tout Etat ou à toute entité disposé(e) à rendre sa législation dans le domaine du transport aérien et dans les domaines connexes compatible avec celle de la Communauté et avec lequel ou laquelle la Communauté a établi ou a entrepris d'établir un cadre de coopération économique étroite, comme un accord d'association, à participer à l'EACE. A cette fin, les parties contractantes doivent modifier le présent accord en conséquence.

### *Article 33*

#### **Aéroport de Gibraltar**

1. L'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni concernant le conflit relatif à la souveraineté sur le territoire sur lequel l'aéroport est situé.
2. L'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar est différée jusqu'à la mise en application des arrangements convenus dans la déclaration commune des ministres des affaires étrangères du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni du 2 décembre 1987.

### *Article 34*

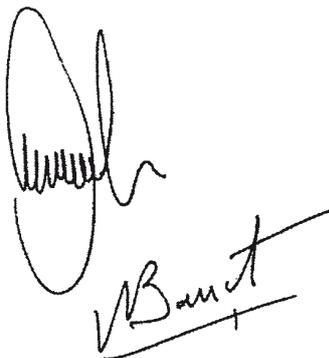
#### **Langues**

Le présent accord est établi en un seul exemplaire dans les langues officielles des institutions de l'Union européenne et des parties contractantes autres que la Communauté européenne et ses Etats membres, chacun de ces textes faisant également foi.

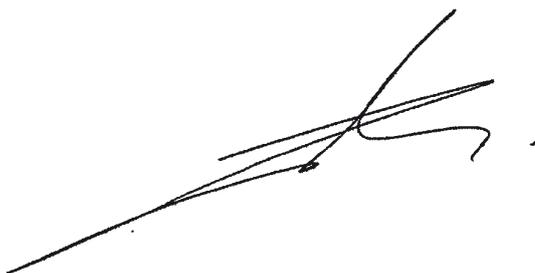
EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont apposé leur signature au bas du présent accord.

Fait à Luxembourg, le neuf juin deux mille six.

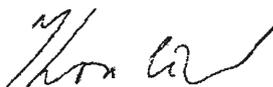
*Por la Comunidad Europea  
Za Evropské společenství  
For Det Europæiske Fællesskab  
Für die Europäische Gemeinschaft  
Euroopa Ühenduse nimel  
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα  
For the European Community  
Pour la Communauté européenne  
Per la Comunità europea  
Eiropas Kopienas vārdā  
Europos bendrijos vardu  
az Európai Közösség részéről  
Għall-Komunità Ewropea  
Voor de Europese Gemeenschap  
W imieniu Wspólnoty Europejskiej  
Pela Comunidade Europeia  
Za Európske spoločenstvo  
za Evropsko skupnost  
Euroopan yhteisön puolesta  
På Europeiska gemenskapens vägnar*



*Pour le Royaume de Belgique  
Voor het Koninkrijk België  
Für das Königreich Belgien*



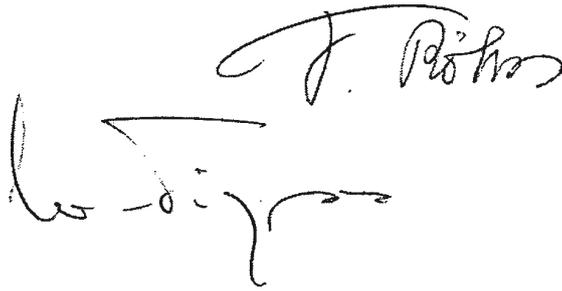
*Za Českou republiku*



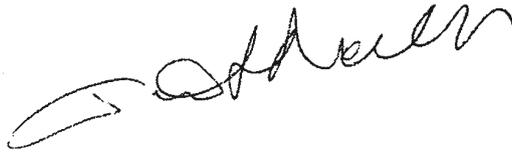
*På Kongeriget Danmarks vegne*



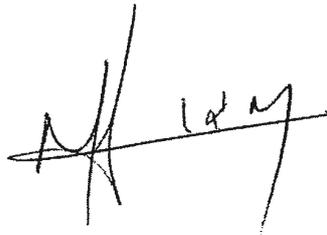
*Für die Bundesrepublik Deutschland*

Handwritten signature in cursive script, appearing to read 'J. Röhler'.

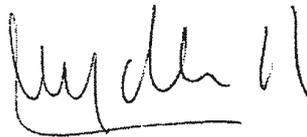
*Eesti Vabariigi nimel*

Handwritten signature in cursive script, appearing to read 'S. Kõrre'.

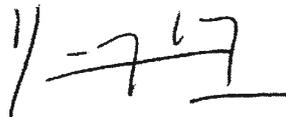
*Για την Ελληνική Δημοκρατία*

Handwritten signature in cursive script, appearing to read 'K. Karamanlis'.

*Por el Reino de España*

Handwritten signature in cursive script, appearing to read 'F. González'.

*Pour la République française*

Handwritten signature in cursive script, appearing to read 'J.-L. Debré'.

*Thar cheann Na hÉireann  
For Ireland*

Handwritten signature in cursive script, appearing to read 'D. Ahern'.

*Per la Repubblica italiana*

Handwritten signature in cursive script, appearing to read 'S. De Michelis'.

*Για την Κυπριακή Δημοκρατία*



*Latvijas Republikas vārdā*



22.6.2006

*Lietuvos Respublikos vardu*



*Pour le Grand-Duché de Luxembourg*



*A Magyar Köztársaság részéről*



*Għar-Repubblika ta' Malta*



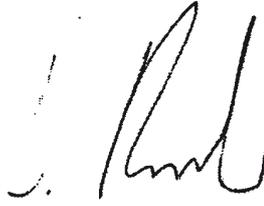
*Voor het Koninkrijk der Nederlanden*



*Für die Republik Österreich*



*W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej*



*Pela República Portuguesa*



*Za Republiko Slovenijo*



*Za Slovenskú republiku*



13.6.2006

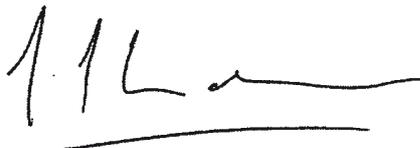
*Suomen tasavallan puolesta  
För Republiken Finland*



*För Konungariket Sverige*

*Ulrica Messing*

*For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland*



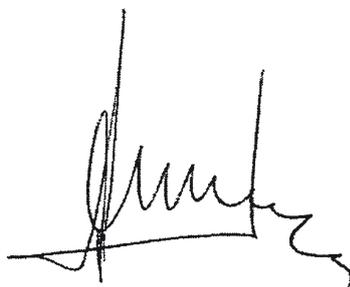
*Për Republikën e Shqipërisë*



*Za Bosnu i Hercegovinu*  
За Босну и Херцеговину  
*Za Bosnu i Hercegovinu*



За Република България



*Za Republiku Hrvatsku*



За Бивша Югославска Република Македонија

*Fyrir hönd Lyðveldisins Íslands*

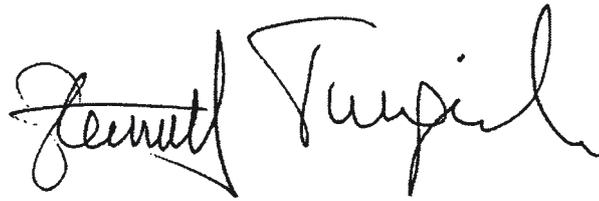


*Za Republiku Crnu Goru*



5.7.2006

*For Kongeriket Norge*



*Pentru România*

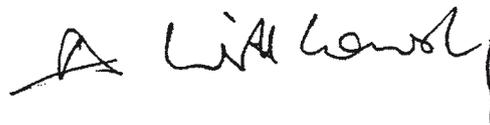


За Републику Србију



29.6.2006

*For the United Nations Interim Administration in Kosovo  
with Delegation*



\*

**REPUBLIC OF MACEDONIA**  
**Ministry of Transport and Communications**

Luxembourg, 9 June 2006

Dear Sirs,

Hereby I declare that the final text from 22 May 2006 of the Multilateral ECAA Agreement is acceptable for the Government of the Republic of Macedonia.

With this letter, the Government of the Republic of Macedonia considers itself as signatory of the Multilateral Agreement between the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the European Community and its Member States, the Republic of Iceland, the Republic of Macedonia, the Kingdom of Norway, Serbia and Montenegro, Romania and United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the Establishment of a European Common Aviation Area.

However, I declare that the Republic of Macedonia does not accept the denomination used for my country in the above-mentioned Agreement, having in view that the constitutional name of my country is Republic of Macedonia.

Please accept, Sirs, the assurances of my highest consideration.

*Minister of Transport  
and Communications*  
Xhemali MEHAZI



*The European Community  
and its Member States*  
Brussels

\*

**THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION  
AND THE EUROPEAN COMMISSION**

Luxembourg, 9 June 2006

Mr. Xhemali MEHAZI,

Minister of Transport and Communications  
of the former Yugoslav Republic of Macedonia

Sir,

The European Community and its Member States take note of your letter of today's date and confirm that your letter and this reply shall together take the place of the signature of the Multilateral Agreement between the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the European Community and its Member States, the Republic of Iceland, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Kingdom of Norway, Serbia and Montenegro, Romania and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the Establishment of a European Common Aviation Area (ECAA). However, this cannot be construed as acceptance or recognition by the European Community and its Member States, in whatever form or content of a denomination other than the «former Yugoslav Republic of Macedonia».

Please accept, Sir, the assurance of our highest consideration.

*On behalf of the European Community  
and its Member States*

\*

**ANNEXE I**

**Règles applicables à l'aviation civile**

Les «dispositions applicables» des actes suivants de la Communauté européenne s'appliquent en conformité avec l'accord de base et l'annexe II concernant les adaptations horizontales, sauf disposition contraire dans la présente annexe ou dans les protocoles I à IX ci-après. Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont indiquées à la suite de l'acte concerné.

**A. Accès au marché et questions connexes**

N° 2407/92

Règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 18 et l'annexe, à l'exception de la référence à l'article 226 (ex article 169) du traité CE figurant à l'article 13, paragraphe 3

N° 2408/92

Règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires

tel que modifié ou adapté par:

- l'article 29 de l'acte relatif aux conditions d'adhésion de la République d'Autriche, de la République de Finlande et du Royaume de Suède
- la décision du comité mixte de l'EEE n° 7/94 du 21 mars 1994 modifiant le protocole 47 et certaines annexes de l'Accord EEE
- l'article 20 de l'acte relatif aux conditions d'adhésion à l'Union européenne de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovénie et de la République slovaque, et aux adaptations des traités sur lesquels est fondée l'Union européenne (ci-après dénommé «acte d'adhésion de 2003»)

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 15 et les annexes I, II et III

N° 2409/92

Règlement (CEE) n° 2409/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens  
Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 10

N° 95/93

Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil, du 18 janvier 1993, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté

tel que modifié par:

- le règlement (CE) n° 894/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 mai 2002 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93
- le règlement (CE) n° 1554/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93
- le règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 12 et l'article 14bis, paragraphe 2

Aux fins de l'application de l'article 12, paragraphe 2, «la Commission» doit se lire «le comité mixte».

N° 96/67

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

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 25 et l'annexe

Aux fins de l'application de l'article 10, «Etats membres» doit se lire «Etats membres de la CE».

Aux fins de l'application de l'article 20, paragraphe 2, «la Commission» doit se lire «le comité mixte».

N° 785/2004

Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 8 et l'article 10, paragraphe 2

### **B. Gestion du trafic aérien**

N° 549/2004

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-cadre»)

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 4, l'article 6 et les articles 9 à 14

N° 550/2004

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»)

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 19 et les annexes I et II

N° 551/2004

Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien»)

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 11

N° 552/2004

Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité»)

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 12 et les annexes I à V

N° 2096/2005

Règlement (CE) n° 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 9 et les annexes I à V

N° 2150/2005

Règlement (CE) n° 2150/2005 de la Commission du 23 décembre 2005 établissant des règles communes pour la gestion souple de l'espace aérien

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 9 et l'annexe

### **C. Sécurité aérienne**

N° 3922/91

Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile

modifié par:

- le règlement (CE) n° 2176/96 de la Commission du 13 novembre 1996 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil
- le règlement (CE) n° 1069/1999 de la Commission, du 25 mai 1999, portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil
- le règlement (CE) n° 2871/2000 de la Commission du 28 décembre 2000 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile
- le règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 10, les articles 12 et 13, à l'exception de l'article 4, paragraphe 1, et de l'article 8, paragraphe 2, deuxième phrase, les annexes I à III

Aux fins de l'application de l'article 12, «Etats membres» doit se lire «Etats membres de la CE».

N° 94/56

Directive 94/56/CE du Conseil, du 21 novembre 1994, établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 12

Aux fins de l'application des articles 9 et 12, «la Commission» doit se lire «toutes les autres parties contractantes à l'EACE».

N° 1592/2002

Règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne

modifié par:

- le règlement (CE) n° 1643/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CE) n° 1592/2002
- le règlement (CE) n° 1701/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 adaptant l'article 6 du règlement (CE) n° 1592/2002

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 57 et les annexes I et II

N° 2003/42

Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 11 et les annexes I et II

N° 1702/2003

Règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production

modifié par:

- le règlement (CE) n° 381/2005 de la Commission du 7 mars 2005 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 4 et l'annexe. Les périodes transitoires prévues dans ce règlement sont définies par le comité mixte.

N° 2042/2003

Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 6 et les annexes I à IV

N° 104/2004

Règlement (CE) n° 104/2004 de la Commission du 22 janvier 2004 fixant les règles relatives à l'organisation et à la composition de la chambre de recours de l'Agence européenne de la sécurité aérienne

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 7 et l'annexe

N° 488/2005

Règlement (CE) n° 488/2005 de la Commission du 21 mars 2005 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne

N° 2111/2005

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

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 13 et l'annexe

#### **D. Sûreté aérienne**

N° 2320/2002

Règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

modifié par:

- le règlement (CE) n° 849/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant le règlement (CE) n° 2320/2002

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 12 et l'annexe

N° 622/2003

Règlement (CE) n° 622/2003 de la Commission du 4 avril 2003 fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne

modifié par:

- le règlement (CE) n° 68/2004 de la Commission du 15 janvier 2004 modifiant le règlement (CE) n° 622/2003
- le règlement (CE) n° 781/2005 de la Commission du 24 mai 2005 modifiant le règlement (CE) n° 622/2003
- le règlement (CE) n° 857/2005 de la Commission du 6 juin 2005 modifiant le règlement (CE) n° 622/2003

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 5 et l'annexe

N° 1217/2003

Règlement (CE) n° 1217/2003 de la Commission du 4 juillet 2003 arrêtant les spécifications communes des programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 11 et les annexes I et II

N° 1486/2003

Règlement (CE) n° 1486/2003 de la Commission du 22 août 2003 définissant les modalités des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 16

N° 1138/2004

Règlement (CE) n° 1138/2004 de la Commission du 21 juin 2004 établissant une définition commune des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé dans les aéroports

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 8

**E. Environnement**

N° 89/629

Directive 89/629/CEE du Conseil, du 4 décembre 1989, relative à la limitation des émissions sonores des avions à réaction subsoniques civils

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 8

N° 92/14

Directive 92/14/CEE du Conseil, du 2 mars 1992, relative à la limitation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 2, deuxième édition (1988)

modifiée par:

- la directive 98/20/CE du Conseil du 30 mars 1998 modifiant la directive 92/14/CEE
- la directive 1999/28/CE de la Commission du 21 avril 1999 portant modification de l'annexe de la directive 92/14/CEE
- le règlement (CE) n° 991/2001 de la Commission du 21 mai 2001 modifiant l'annexe de la directive 92/14/CEE

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 11 et l'annexe

N° 2002/30

Directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté tel que modifiée ou adaptée par l'article 20 de l'acte d'adhésion de 2003

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 15 et les annexes I et II

N° 2002/49

Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 16 et les annexes I à VI

**F. Aspects sociaux**

N° 1989/391

Directive 89/391/CEE du Conseil, du 12 juin 1989, concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 16 et les articles 18 et 19

N° 2003/88

Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 19, 21 à 24 et 26 à 29

N° 2000/79

Directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA)

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 5

**G. Protection des consommateurs**

N° 90/314

Directive 90/314/CEE du Conseil, du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 10

N° 92/59

Directive 92/59/CEE du Conseil, du 29 juin 1992, relative à la sécurité générale des produits

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 19

## N° 93/13

Directive 93/13/CEE du Conseil, du 5 avril 1993, concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 10 et l'annexe

Aux fins de l'application de l'article 10, «la Commission» doit se lire «toutes les autres parties contractantes à l'EACE».

## N° 95/46

Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 34

## N° 2027/97

Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident

modifié par:

- le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 8

## N° 261/2004

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) n° 295/91

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 17

## **H. Autre législation**

## N° 2299/1989

Règlement (CEE) n° 2299/1989 du Conseil, du 24 juillet 1989, instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation

modifié par:

- le règlement (CEE) n° 3089/93 du Conseil du 29 octobre 1993 modifiant le règlement (CEE) n° 2299/89
- le règlement (CE) n° 323/1999 du Conseil du 8 février 1999 modifiant le règlement (CEE) n° 2299/89

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 22 et l'annexe

## N° 91/670

Directive 91/670/CEE du Conseil, du 16 décembre 1991, sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 8 et l'annexe

## N° 3925/91

Règlement (CEE) n° 3925/91 du Conseil, du 19 décembre 1991, relatif à la suppression des contrôles et formalités applicables aux bagages à main et aux bagages de soute des personnes effectuant un vol intracommunautaire ainsi qu'aux bagages des personnes effectuant une traversée maritime intracommunautaire

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 5

## N° 437/2003

Règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil du 27 février 2003 sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne

modifié par:

- le règlement (CE) n° 1358/2003 de la Commission du 31 juillet 2003 concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil et modifiant ledit règlement.

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 11 et les annexes I et II

## N° 1358/2003

Règlement (CE) n° 1358/2003 de la Commission du 31 juillet 2003 concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne et modifiant ledit règlement

Dispositions applicables: les articles 1<sup>er</sup> à 4 et les annexes I à III

N° 2003/96

Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité

Dispositions applicables: l'article 14, paragraphe 1, point b), et paragraphe 2

\*

## ANNEXE II

### **Adaptations horizontales et règles de procédure**

Les dispositions des actes auxquels il est fait référence à l'annexe I s'appliquent conformément à l'accord et aux points 1 à 4 de la présente annexe, sauf disposition contraire à l'annexe I. Les adaptations particulières nécessaires pour certains actes sont prévues à l'annexe I.

Le présent accord s'applique en conformité avec les règles de procédure énoncées aux points 5 et 6 de la présente annexe.

#### **1. Parties introductives des actes**

Les préambules des actes auxquels il est fait référence ne sont pas adaptés aux fins du présent accord. Ils sont pris en considération dans la mesure nécessaire pour l'interprétation et l'application exactes, dans le cadre du présent accord, des dispositions contenues dans lesdits actes.

#### **2. Terminologie particulière des actes**

Les termes ci-après, utilisés dans les actes visés à l'annexe I, doivent se lire de la manière suivante:

- a) le terme «Communauté» doit se lire «Espace aérien commun européen»;
- b) les termes «droit communautaire», «législation communautaire», «instruments communautaires» et «traité CE» doivent se lire «accord EACE»;
- c) les termes «aéroport de la Communauté» doivent se lire «aéroports situés dans l'Espace aérien commun européen»;
- d) les termes «Journal officiel des Communautés européennes» ou «Journal officiel de l'Union européenne» doivent se lire «Journal officiel des parties contractantes»;
- e) le terme «transporteur aérien communautaire» doit se lire «transporteur aérien de l'EACE».

#### **3. Mentions relatives aux Etats membres**

Sans préjudice du point 4 de la présente annexe, dans tous les cas où les actes indiqués à l'annexe I font référence aux «Etat(s) membre(s)», ces mentions sont réputées renvoyer non seulement aux Etats membres de la Communauté européenne, mais également aux partenaires EACE.

#### **4. Dispositions relatives aux comités de la Communauté européenne et à la consultation des parties associées**

La Commission européenne consulte les experts des parties associées et leur donne la possibilité de soumettre leur avis à chaque fois que les actes visés à l'annexe I prévoient que la Commission européenne consulte les comités de la Communauté européenne et que ces derniers ont la possibilité d'émettre leur avis.

Chaque consultation comprend une réunion présidée par la Commission européenne et se déroule dans le cadre du comité mixte, à l'invitation de la Commission européenne et préalablement à la consultation du comité de la Communauté européenne concerné. La Commission européenne fournit à chaque partie associée toutes les informations nécessaires, au plus tard deux semaines avant la date de la réunion, sauf si des circonstances particulières imposent un délai plus court.

Les parties associées sont invitées à soumettre leurs observations à la Commission européenne. La Commission européenne prend dûment en compte l'avis émis par les parties associées.

Les dispositions qui précèdent ne valent pas pour l'application des règles de concurrence énoncées dans le présent accord, qui sont régies par les procédures de consultation particulières prévues à l'annexe III.

#### **5. Coopération et échange d'informations**

Pour faciliter l'exercice des pouvoirs dévolus en la matière aux autorités compétentes des parties contractantes, ces autorités s'échangent mutuellement, si demande leur en est faite, toutes les informations nécessaires au bon fonctionnement du présent accord.

#### **6. Mentions relatives aux langues**

Dans les procédures mises en place dans le cadre du présent accord et sans préjudice de l'annexe IV, les parties contractantes ont le droit de faire usage de n'importe quelle langue officielle des institutions de l'Union européenne ou d'une autre partie contractante. Les parties contractantes sont toutefois conscientes que l'utilisation de l'anglais facilite ces procédures. Si une langue qui n'est pas une langue officielle de l'Union européenne est utilisée dans un document officiel, une traduction est fournie simultanément dans une langue officielle des institutions de l'Union européenne, compte tenu de la disposition contenue dans la phrase précédente. Si une partie contractante a l'intention d'utiliser,

dans une procédure orale, une langue qui n'est pas une langue officielle des institutions de l'Union européenne, elle assure l'interprétation simultanée en anglais.

\*

### ANNEXE III

#### **Règles en matière de concurrence et d'aides d'Etat visées à l'article 14 de l'accord principal**

##### *Article premier*

#### **Monopoles d'Etat**

Chaque partie associée aménage progressivement les monopoles d'Etat à caractère commercial, de telle façon qu'à l'expiration de la deuxième période visée dans le protocole au présent accord contenant les mesures transitoires relatives à la partie associée concernée, il n'existe aucune discrimination entre les parties contractantes en ce qui concerne les conditions d'approvisionnement et de débouchés. Le comité mixte est informé des mesures adoptées pour atteindre cet objectif.

##### *Article 2*

#### **Rapprochement des dispositions législatives en matière d'aides d'Etat et de concurrence**

1. Les parties contractantes reconnaissent l'importance que revêt le rapprochement des dispositions législatives existantes en matière d'aides d'Etat et de concurrence avec celles de la Communauté européenne. Chaque partie associée s'efforce de faire en sorte que sa législation existante et future en matière d'aides d'Etat et de concurrence soit rendue progressivement compatible avec l'acquis communautaire.

2. Cet alignement est entamé à l'entrée en vigueur du présent accord et est progressivement étendu à tous les éléments des dispositions communautaires en matière d'aides d'Etat et de concurrence visées à la présente annexe, pour la fin de la deuxième période définie dans le protocole au présent accord contenant les mesures transitoires applicables à la partie associée concernée. La partie associée définit également, en accord avec la Commission européenne, les modalités relatives au contrôle de la mise en œuvre du rapprochement de la législation et aux mesures d'exécution devant être adoptées.

##### *Article 3*

#### **Règles en matière de concurrence et autres dispositions économiques**

1. Les pratiques suivantes sont incompatibles avec le bon fonctionnement du présent accord, dans la mesure où elles peuvent affecter le commerce entre deux ou plusieurs parties contractantes:

- i) tous les accords entre entreprises, toutes les décisions d'association d'entreprises et toutes les pratiques concertées entre entreprises, qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence;
- ii) l'exploitation abusive par une ou plusieurs entreprises d'une position dominante sur l'ensemble des territoires des parties contractantes ou dans une partie substantielle de ceux-ci;
- iii) toute aide d'Etat qui fausse ou menace de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certains produits.

2. Toute pratique contraire au présent article est évaluée sur la base des critères découlant de l'application des règles en matière de concurrence applicables dans la Communauté européenne, en particulier celles des articles 81, 82, 86 et 87 du traité CE et des instruments interprétatifs adoptés par les institutions communautaires.

3. Chaque partie associée veille à ce qu'un organisme public fonctionnellement indépendant soit doté des pouvoirs nécessaires à l'application intégrale du paragraphe 1, points i) et ii), en ce qui concerne les entreprises privées et publiques et les entreprises auxquelles des droits spéciaux ont été accordés.

4. Chaque partie associée désigne ou met en place une autorité fonctionnellement indépendante, dotée des pouvoirs nécessaires à la pleine application du paragraphe 1, point iii). Cette autorité a, notamment, le pouvoir d'autoriser des régimes d'aides d'Etat et des aides individuelles conformément au paragraphe 2, et d'exiger le recouvrement des aides d'Etat illégalement octroyées.

5. Chaque partie contractante assure la transparence dans le domaine des aides d'Etat, notamment en fournissant aux autres parties un rapport annuel régulier, ou un document équivalent, selon la méthodologie et la présentation des rapports communautaires sur les aides d'Etat. A la demande d'une partie contractante, une autre partie contractante fournit des informations sur certains cas particuliers d'aide publique.

6. Chaque partie associée établit un inventaire complet des régimes d'aide en place avant la création de l'autorité visée au paragraphe 4 et aligne ces régimes sur les critères mentionnés au paragraphe 2.
7. a) Aux fins de l'application du paragraphe 1, point iii), les parties contractantes conviennent que, pendant les périodes visées dans le protocole dans le présent accord contenant les mesures transitoires applicables à une partie associée, toute aide publique accordée par ladite partie associée est évaluée en tenant compte du fait que la partie associée concernée est considérée comme une région identique aux régions de la Communauté décrites à l'article 87, paragraphe 3, point a), du traité instituant la Communauté européenne.
- b) Au plus tard à l'expiration de la première période visée dans le protocole au présent accord contenant les mesures transitoires applicables à une partie associée, cette partie soumet à la Commission européenne les données concernant le PIB par habitant harmonisées au niveau NUTS II. L'autorité visée au paragraphe 4 et la Commission européenne évaluent ensuite conjointement l'éligibilité des régions de la partie associée concernée, ainsi que l'intensité maximale des aides correspondantes, afin de dresser la carte des aides régionales sur la base des orientations communautaires en la matière.
8. Si l'une des parties contractantes estime qu'une pratique est incompatible avec les dispositions du paragraphe 1, elle peut prendre des mesures appropriées après consultation du comité mixte ou trente jours ouvrables après que cette instance a été saisie de la demande de consultation.
9. Les parties contractantes échangent des informations en tenant compte des restrictions imposées par les exigences de secret professionnel et commercial.

\*

## ANNEXE IV

### Recours devant la Cour de justice des Communautés européennes

#### 1. Principes généraux relatifs à l'article 16 de l'accord

1. Les procédures définies par la Cour de justice des Communautés européennes (ci-après dénommée «Cour de justice») en matière de renvoi préjudiciel au sein de la Communauté européenne s'appliquent, le cas échéant. Lorsque la décision préjudicielle est prononcée, la juridiction de la partie contractante applique l'interprétation arrêtée par la Cour de justice.
2. Les parties contractantes ont le droit, dans le cadre du présent accord, de présenter des observations à la Cour de justice au même titre que les Etats membres de la CE.

#### 2. Portée et modalités de la procédure prévue à l'article 16, paragraphe 2, de l'accord

1. Lorsque, en vertu de l'article 16, paragraphe 2, deuxième phrase, une partie contractante adopte une décision sur la portée et les modalités de saisine de la Cour de justice, cette décision indique:
  - a) soit que toute juridiction de la partie contractante dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne demande à la Cour de justice de statuer à titre préjudiciel sur une question soulevée dans une affaire pendante devant elle et portant sur la validité ou l'interprétation d'un acte visé à l'article 16, paragraphe 2, lorsqu'elle estime qu'une décision sur ce point est nécessaire pour rendre son jugement,
  - b) soit que toute juridiction de cette partie contractante a la faculté de demander à la Cour de justice de statuer à titre préjudiciel sur une question soulevée dans une affaire pendante devant elle et portant sur la validité ou l'interprétation d'un acte visé à l'article 16, paragraphe 2, lorsqu'elle estime qu'une décision sur ce point est nécessaire pour rendre son jugement.
2. Les modalités d'application de l'article 16, paragraphe 2, sont fondées sur les principes inscrits dans les dispositions juridiques qui régissent le fonctionnement de la Cour de justice, notamment les dispositions y afférentes du traité CE, le statut et le règlement de procédure de la Cour de justice, ainsi que la jurisprudence de cette dernière. Dans l'hypothèse où elle prend une décision sur les modalités d'application de la présente disposition, la partie contractante prend également en compte les indications pratiques diffusées par la Cour de justice dans la Note informative sur l'introduction de procédures préjudicielles par les juridictions nationales.

#### 3. Saisine conformément à l'article 20, paragraphe 3, de l'accord

Les différends soumis à la Cour de justice conformément à l'article 20, paragraphe 3, de l'accord sont traités de la même manière que les différends dont elle est saisie en vertu de l'article 239 du traité CE.

#### 4. Usage des langues aux fins de la saisine de la Cour de justice

Les parties contractantes ont le droit d'utiliser, dans les procédures devant la Cour de justice définies dans le cadre de l'accord, n'importe quelle langue officielle des institutions de l'Union européenne ou de toute autre partie contractante. Tout document officiel rédigé dans une langue qui n'est pas une langue officielle des institutions de l'Union européenne est accompagné d'une traduction française présentée simultanément. Si une partie contractante a l'intention d'utiliser, dans une procédure orale, une langue qui n'est pas une langue officielle des institutions de l'Union européenne, elle assure l'interprétation simultanée en français.

\*

## ANNEXE V

## PROTOCOLE I

**Dispositions transitoires entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République d'Albanie, d'autre part***Article premier***Périodes transitoires**

1. La première période transitoire débute à l'entrée en vigueur du présent accord pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la République d'Albanie, ci-après dénommée «l'Albanie», a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 1, du présent protocole.
2. La deuxième période transitoire débute à la fin de la première période transitoire pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que l'Albanie a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 2, du présent protocole.

*Article 2***Conditions applicables en ce qui concerne la transition**

1. Au terme de la première période transitoire, l'Albanie
  - i) est membre à part entière des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) et s'efforce de mettre en œuvre toute la législation en matière de sécurité aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - ii) applique le document 30 de la CEAC et s'efforce de mettre en œuvre toute la législation en matière de sûreté aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - iii) applique le règlement (CEE) n° 3925/91 (relatif à la suppression des contrôles et formalités applicables aux bagages à main et aux bagages de soute), le règlement (CEE) n° 2409/92 (sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens), la directive 94/56/CE (concernant les enquêtes sur les accidents et les incidents), le règlement (CE) n° 2027/97 (relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident), la directive 2003/42/CE (concernant les comptes rendus d'événements), le règlement (CE) n° 261/2004 (relatif aux refus d'embarquement), la directive 2000/79/CE (relative à l'aménagement du temps de travail dans l'aviation civile) et la directive 2003/88/CE (concernant le temps de travail), conformément à l'annexe I;
  - iv) sépare le prestataire de services de gestion du trafic aérien de l'organisme de régulation national, crée un organisme national de surveillance des services de trafic aérien, entreprend l'organisation de son espace aérien en bloc(s) fonctionnel(s) et applique une gestion souple de son espace aérien;
  - v) ratifie la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal);
  - vi) a progressé suffisamment dans la mise en œuvre des règles en matière d'aides d'Etat et de concurrence prévues dans un accord visé à l'article 14, paragraphe 1, de l'accord principal ou à l'annexe III, selon le cas.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, l'Albanie applique le présent accord, y compris l'ensemble de la législation mentionnée dans l'annexe I.

*Article 3***Dispositions transitoires**

1. Nonobstant l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, de l'accord principal,
  - a) durant la première période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'Albanie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre tout point en Albanie et tout point dans un Etat membre de la CE;
    - ii) les transporteurs aériens communautaires ne peuvent être détenus majoritairement ni effectivement contrôlés par l'Albanie ou par ses ressortissants, et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'Albanie ne peuvent être détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par des Etats membres de la CE ou leurs ressortissants;
  - b) durant la deuxième période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'Albanie sont autorisés à exercer les droits de trafic prévus au paragraphe 1, point a), sous i);
    - ii) les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points en Albanie et d'autres parties associées, et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans un Etat membre de la CE;
    - iii) les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'Albanie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points situés dans différents Etats membres de la CE et sont autorisés à changer à tout moment d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point en Albanie.

2. Aux fins du présent article, on entend par «transporteur aérien communautaire» un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande.

3. Les articles 7 et 8 de l'accord principal ne s'appliquent pas avant la fin de la deuxième période transitoire, sans préjudice de l'obligation de l'Albanie et de la Communauté, respectivement, d'octroyer, à compter de la fin de la première période transitoire, des licences d'exploitation conformément aux actes mentionnés à l'annexe I, aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par les Etats membres de la CE ou leurs ressortissants et aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par l'Albanie ou ses ressortissants.

#### Article 4

##### **Sécurité aérienne**

1. Au début de la première période transitoire, l'Albanie participe en tant qu'observateur aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

2. Au terme de la deuxième période transitoire, le comité mixte créé en vertu de l'article 18 de l'accord principal détermine le statut exact et les conditions de participation de l'Albanie au sein de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

3. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sécurité, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par l'Albanie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sécurité spécifique. Ce contrôle de sécurité est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

#### Article 5

##### **Sûreté aérienne**

1. Au début de la deuxième période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté visée à l'annexe I est mise à la disposition de l'autorité compétente de l'Albanie.

2. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sûreté, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par l'Albanie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sûreté spécifique. Ce contrôle de sûreté est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

\*

## PROTOCOLE II

### **Dispositions transitoires entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Bosnie-Herzégovine, d'autre part**

#### Article premier

##### **Périodes transitoires**

1. La première période transitoire débute à l'entrée en vigueur du présent accord pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la Bosnie-Herzégovine a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 1, du présent protocole.

2. La deuxième période transitoire débute à la fin de la première période transitoire pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la Bosnie-Herzégovine a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 2, du présent protocole.

#### Article 2

##### **Conditions applicables en ce qui concerne la transition**

1. Au terme de la première période transitoire, la Bosnie-Herzégovine
  - i) est membre à part entière des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) et s'efforce de mettre en œuvre toute la législation en matière de sécurité aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - ii) applique le document 30 de la CEAC et s'efforce de mettre en œuvre toute la législation en matière de sûreté aérienne mentionnée à l'annexe I;

- iii) applique le règlement (CEE) n° 3925/91 (relatif à la suppression des contrôles et formalités applicables aux bagages à main et aux bagages de soute), le règlement (CEE) n° 2409/92 (sur les tarifs de passagers et de fret des services aériens), la directive 94/56/CE (concernant les enquêtes sur les accidents et les incidents), la directive 96/67/CE (relative à l'assistance en escale), le règlement (CE) n° 2027/97 (relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident), la directive 2003/42/CE (concernant les comptes rendus d'événements), le règlement (CE) n° 261/2004 (relatif aux refus d'embarquement), la directive 2000/79/CE (relative à l'aménagement du temps de travail dans l'aviation civile) et la directive 2003/88/CE (concernant le temps de travail), conformément à l'annexe I du présent accord;
  - iv) ratifie la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal);
  - v) a progressé suffisamment dans la mise en œuvre des règles en matière d'aides d'État et de concurrence prévues dans un accord visé à l'article 14, paragraphe 1, de l'accord principal ou à l'annexe III du présent accord, selon le cas.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, la Bosnie-Herzégovine
- i) sépare le prestataire de services de gestion du trafic aérien de l'organisme de régulation national, crée un organisme national de surveillance des services de trafic aérien, entreprend l'organisation de son espace aérien en bloc(s) fonctionnel(s) et applique une gestion souple de son espace aérien;
  - ii) applique le présent accord, y compris l'ensemble de la législation mentionnée dans l'annexe I.

#### Article 3

#### **Dispositions transitoires**

1. Nonobstant l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, de l'accord principal,
- a) durant la première période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Bosnie-Herzégovine sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre tout point en Bosnie-Herzégovine et tout point dans un Etat membre de la CE;
    - ii) les transporteurs aériens communautaires ne peuvent être détenus majoritairement ni effectivement contrôlés par la Bosnie-Herzégovine ou par ses ressortissants, et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Bosnie-Herzégovine ne peuvent être détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par des Etats membres de la CE ou leurs ressortissants;
  - b) durant la deuxième période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Bosnie-Herzégovine sont autorisés à exercer les droits de trafic prévus au paragraphe 1, point a), sous i);
    - ii) les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points en Bosnie-Herzégovine et d'autres parties associées et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans un Etat membre de la CE;
    - iii) les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Bosnie-Herzégovine sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points situés dans différents Etats membres de la CE et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point en Bosnie-Herzégovine.
2. Aux fins du présent article, on entend par «transporteur aérien communautaire» un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande.
3. Les articles 7 et 8 de l'accord principal ne s'appliquent pas avant la fin de la deuxième période transitoire, sans préjudice de l'obligation de la Bosnie-Herzégovine et de la Communauté, respectivement, d'octroyer, à compter de la fin de la première période transitoire, des licences d'exploitation conformément aux actes mentionnés à l'annexe I, aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par les Etats membres de la CE ou leurs ressortissants et aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par la Bosnie-Herzégovine ou ses ressortissants.

#### Article 4

#### **Sécurité aérienne**

1. Au début de la première période transitoire, la Bosnie-Herzégovine participe en tant qu'observateur aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, le comité mixte créé en vertu de l'article 18 de l'accord principal détermine le statut exact et les conditions de participation de la Bosnie-Herzégovine au sein de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

3. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sécurité, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la Bosnie-Herzégovine d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sécurité spécifique. Ce contrôle de sécurité est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

*Article 5*

**Sûreté aérienne**

1. Au début de la deuxième période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté visée à l'annexe I est mise à la disposition de l'autorité compétente de la Bosnie-Herzégovine.

2. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sûreté, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la Bosnie-Herzégovine d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sûreté spécifique. Ce contrôle de sûreté est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

\*

PROTOCOLE III

**Dispositions transitoires entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République de Bulgarie, d'autre part**

*Article premier*

**Période transitoire**

1. La période transitoire débute à l'entrée en vigueur du présent accord pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la République de Bulgarie, ci-après dénommée «la Bulgarie», a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2 du présent protocole, et au plus tard, à la date de l'adhésion de la Bulgarie à l'Union européenne.

2. Dans le cas de la Bulgarie, les références à la «deuxième période transitoire» figurant dans le présent accord ou ses annexes désignent la période transitoire visée au paragraphe 1.

*Article 2*

**Conditions applicables en ce qui concerne la transition**

Au terme de la période transitoire, la Bulgarie applique le présent accord, y compris l'ensemble de la législation mentionnée dans l'annexe I, conformément à l'article 3 de l'accord principal.

*Article 3*

**Dispositions transitoires**

1. Nonobstant l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, de l'accord principal, durant la période transitoire:

- i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Bulgarie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre tout point en Bulgarie et tout point dans un Etat membre de la CE;
- ii) les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points en Bulgarie et d'autres parties associées et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans un Etat membre de la CE;
- iii) les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Bulgarie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points situés dans différents Etats membres de la CE et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point en Bulgarie.

2. Aux fins du présent article, on entend par «transporteur aérien communautaire» un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande.

3. Les articles 7 et 8 de l'accord principal ne s'appliquent pas avant la fin de la période transitoire, sans préjudice de l'obligation de la Bulgarie et de la Communauté, respectivement, d'octroyer, à compter du début de la période transitoire, des licences d'exploitation conformément aux actes mentionnés à l'annexe I, aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par les Etats membres de la CE ou leurs ressortissants et aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par la Bulgarie ou ses ressortissants.

*Article 4***Sécurité aérienne**

1. Au terme de la période transitoire, le comité mixte créé en vertu de l'article 18 de l'accord principal détermine le statut exact et les conditions de participation de la Bulgarie au sein de l'Agence européenne pour la sécurité aérienne.
2. Jusqu'à la fin de la période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sécurité, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la Bulgarie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sécurité spécifique. Ce contrôle de sécurité est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

*Article 5***Sûreté aérienne**

Jusqu'à la fin de la période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sûreté, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la Bulgarie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sûreté spécifique. Ce contrôle de sûreté est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

\*

## PROTOCOLE IV

**Dispositions transitoires entre la Communauté européenne  
et ses Etats membres, d'une part, et la République de Croatie, d'autre part**

*Article premier***Périodes transitoires**

1. La première période transitoire débute à l'entrée en vigueur du présent accord pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la République de Croatie, ci-après dénommée «la Croatie», a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 1, du présent protocole.
2. La deuxième période transitoire débute à la fin de la première période transitoire pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la Croatie a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 2, du présent protocole.

*Article 2***Conditions applicables en ce qui concerne la transition**

1. Au terme de la première période transitoire, la Croatie
  - i) est membre à part entière des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) et s'efforce de mettre en œuvre toute la législation en matière de sécurité aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - ii) applique le document 30 de la CEAC et s'efforce de mettre en œuvre toute la législation en matière de sûreté aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - iii) applique le règlement (CEE) n° 3925/91 (relatif à la suppression des contrôles et formalités applicables aux bagages à main et aux bagages de soute), le règlement (CEE) n° 2409/92 (sur les tarifs de passagers et de fret des services aériens), la directive 94/56/CE (concernant les enquêtes sur les accidents et les incidents), la directive 96/67/CE (relative à l'assistance en escale), le règlement (CE) n° 2027/97 (relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident), la directive 2003/42/CE (concernant les comptes rendus d'événements), le règlement (CE) n° 261/2004 (relatif aux refus d'embarquement), la directive 2000/79/CE (relative à l'aménagement du temps de travail dans l'aviation civile) et la directive 2003/88/CE (concernant le temps de travail), conformément à l'annexe I;
  - iv) sépare le prestataire de services de gestion du trafic aérien de l'organisme de régulation national, crée un organisme national de surveillance des services de trafic aérien, entreprend l'organisation de son espace aérien en bloc(s) fonctionnel(s) et applique une gestion souple de son espace aérien;
  - v) ratifie la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal);
  - vi) a progressé suffisamment dans la mise en œuvre des règles en matière d'aides d'Etat et de concurrence prévues dans un accord visé à l'article 14, paragraphe 1, de l'accord principal ou à l'annexe III du présent accord, selon le cas.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, la Croatie applique le présent accord, y compris l'ensemble de la législation mentionnée dans l'annexe I.

*Article 3***Dispositions transitoires**

1. Nonobstant l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, de l'accord principal,
  - a) durant les première et deuxième périodes transitoires, les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Croatie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre tout point en Croatie et tout point dans un Etat membre de la CE;
  - b) durant la deuxième période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Croatie sont autorisés à exercer les droits de trafic prévus au paragraphe 1, point a);
    - ii) les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points en Croatie et d'autres parties associées et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans un Etat membre de la CE;
    - iii) les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Croatie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points situés dans différents Etats membres de la CE et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point en Croatie.
  - c) Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, les transporteurs aériens communautaires ne peuvent être détenus majoritairement ni effectivement contrôlés par la Croatie ou par ses ressortissants, et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Croatie ne peuvent être détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par des Etats membres de la CE ou leurs ressortissants.
2. Aux fins du présent article, on entend par «transporteur aérien communautaire» un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande.
3. Les articles 7 et 8 de l'accord principal ne s'appliquent pas avant la fin de la deuxième période transitoire, sans préjudice de l'obligation de la Croatie et de la Communauté, respectivement, d'octroyer, à compter de la fin de la première période transitoire, des licences d'exploitation conformément aux actes mentionnés à l'annexe I, aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par les Etats membres de la CE ou leurs ressortissants et aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par la Croatie ou ses ressortissants.

*Article 4***Sécurité aérienne**

1. Au début de la première période transitoire, la Croatie participe en tant qu'observateur aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, le comité mixte créé en vertu de l'article 18 de l'accord principal détermine le statut exact et les conditions de participation de la Croatie au sein de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
3. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sécurité, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la Croatie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sécurité spécifique. Ce contrôle de sécurité est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

*Article 5***Sûreté aérienne**

1. Au début de la deuxième période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté visée à l'annexe I est mise à la disposition de l'autorité compétente de la Croatie.
2. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sûreté, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la Croatie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sûreté spécifique. Ce contrôle de sûreté est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

\*

PROTOCOLE V

**Dispositions transitoires entre la Communauté européenne et  
ses Etats membres, d'une part, et l'ancienne République  
yougoslave de Macédoine, d'autre part**

*Article premier*

**Périodes transitoires**

1. La première période transitoire débute à l'entrée en vigueur du présent accord pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que l'ancienne République yougoslave de Macédoine a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 1, du présent protocole.
2. La deuxième période transitoire débute à la fin de la première période transitoire pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que l'ancienne République yougoslave de Macédoine a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 2, du présent protocole.

*Article 2*

**Conditions applicables en ce qui concerne la transition**

1. Au terme de la première période transitoire, l'ancienne République yougoslave de Macédoine
  - i) est membre à part entière des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) et s'efforce de mettre en œuvre toute la législation en matière de sécurité aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - ii) applique le document 30 de la CEAC et s'efforce de mettre en œuvre toute la législation en matière de sûreté aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - iii) applique le règlement (CEE) n° 3925/91 (relatif à la suppression des contrôles et formalités applicables aux bagages à main et aux bagages de soute), le règlement (CEE) n° 2409/92 (sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens), la directive 94/56/CE (concernant les enquêtes sur les accidents et les incidents), la directive 96/67/CE (relative à l'assistance en escale), la directive 2003/42/CE (concernant les comptes rendus d'événements), la directive 2000/79/CE (relative à l'aménagement du temps de travail dans l'aviation civile) et la directive 2003/88/CE (concernant le temps de travail), conformément à l'annexe I;
  - iv) sépare le prestataire de services de gestion du trafic aérien de l'organisme de régulation national, crée un organisme national de surveillance des services de trafic aérien, entreprend l'organisation de son espace aérien en bloc(s) fonctionnel(s) et applique une gestion souple de son espace aérien;
  - v) ratifie la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal);
  - vi) a progressé suffisamment dans la mise en œuvre des règles en matière d'aides d'Etat et de concurrence prévues dans un accord visé à l'article 14, paragraphe 1, de l'accord principal ou à l'annexe III du présent accord, selon le cas.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, l'ancienne République yougoslave de Macédoine applique le présent accord, y compris l'ensemble de la législation visée dans l'annexe I.

*Article 3*

**Dispositions transitoires**

1. Nonobstant l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, de l'accord principal,
  - a) durant la première période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'ancienne République yougoslave de Macédoine seront autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre tout point dans l'ancienne République yougoslave de Macédoine et tout point dans un Etat membre de la CE;
    - ii) les transporteurs aériens communautaires ne peuvent être détenus majoritairement ni effectivement contrôlés par l'ancienne République yougoslave de Macédoine ou par ses ressortissants, et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'ancienne République yougoslave de Macédoine ne peuvent être détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par des Etats membres de la CE ou leurs ressortissants;
  - b) durant la deuxième période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'ancienne République yougoslave de Macédoine sont autorisés à exercer les droits de trafic prévus au paragraphe 1, point a), sous i);

- ii) les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points dans l'ancienne République yougoslave de Macédoine et d'autres parties associées et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans un Etat membre de la CE;
- iii) les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'ancienne République yougoslave de Macédoine sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points situés dans différents Etats membres de la CE et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans l'ancienne République yougoslave de Macédoine.

1. Aux fins du présent article, on entend par «transporteur aérien communautaire» un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande.

2. Les articles 7 et 8 de l'accord principal ne s'appliquent pas avant la fin de la deuxième période transitoire, sans préjudice de l'obligation de l'ancienne République yougoslave de Macédoine et de la Communauté, respectivement, d'octroyer, à compter de la fin de la première période transitoire, des licences d'exploitation conformément aux actes mentionnés à l'annexe I, aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par les Etats membres de la CE ou leurs ressortissants et aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par l'ancienne République yougoslave de Macédoine ou ses ressortissants.

#### *Article 4*

#### **Application de certaines dispositions législatives par l'ancienne République yougoslave de Macédoine**

Nonobstant l'article 2 du présent protocole, à l'entrée en vigueur du présent accord, l'ancienne République yougoslave de Macédoine

- i) applique dans la pratique la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal);
- ii) oblige les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'ancienne République yougoslave de Macédoine à se conformer au règlement (CE) n° 261/2004;
- iii) dénonce ou aligne sur la législation communautaire le contrat passé entre le gouvernement de l'ancienne République yougoslave de Macédoine et Macedonian Airlines (MAT).

#### *Article 5*

#### **Sécurité aérienne**

1. Au début de la première période transitoire, l'ancienne République yougoslave de Macédoine participe en tant qu'observateur aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

2. Au terme de la deuxième période transitoire, le comité mixte créé en vertu de l'article 18 de l'accord principal détermine le statut exact et les conditions de participation de l'ancienne République yougoslave de Macédoine au sein de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

3. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sécurité, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par l'ancienne République yougoslave de Macédoine d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sécurité spécifique. Ce contrôle de sécurité est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

#### *Article 6*

#### **Sûreté aérienne**

1. Au début de la deuxième période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté visée à l'annexe I est mise à la disposition de l'autorité compétente de l'ancienne République yougoslave de Macédoine.

2. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sûreté, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par l'ancienne République yougoslave de Macédoine d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sûreté spécifique. Ce contrôle de sûreté est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

\*

PROTOCOLE VI

**Dispositions transitoires entre la Communauté européenne et  
ses Etats membres, d'une part, et la République de Serbie,  
d'autre part**

*Article premier*

**Périodes transitoires**

1. La première période transitoire débute à l'entrée en vigueur du présent accord pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la République de Serbie a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 1, du présent protocole.
2. La deuxième période transitoire débute à la fin de la première période transitoire pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la République de Serbie a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 2, du présent protocole.

*Article 2*

**Conditions applicables en ce qui concerne la transition**

1. Au terme de la première période transitoire, la République de Serbie
  - i) est membre à part entière des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) et s'efforce de mettre en œuvre toute la législation en matière de sécurité aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - ii) applique le document 30 de la CEAC et s'efforce de mettre en œuvre toute la législation en matière de sûreté aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - iii) applique le règlement (CEE) n° 3925/91 (relatif à la suppression des contrôles et formalités applicables aux bagages à main et aux bagages de soute), le règlement (CEE) n° 2409/92 (sur les tarifs de passagers et de fret des services aériens), la directive 94/56/CE (concernant les enquêtes sur les accidents et les incidents), la directive 96/67/CE (relative à l'assistance en escale), le règlement (CE) n° 2027/97 (relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident), la directive 2003/42/CE (concernant les comptes rendus d'événements), le règlement (CE) n° 261/2004 (relatif aux refus d'embarquement), la directive 2000/79/CE (relative à l'aménagement du temps de travail dans l'aviation civile) et la directive 2003/88/CE (concernant le temps de travail), conformément à l'annexe I;
  - iv) sépare le prestataire de services de gestion du trafic aérien de l'organisme de régulation de la République de Serbie, crée un organisme de surveillance des services de trafic aérien pour la République de Serbie, entreprend l'organisation de son espace aérien en bloc(s) fonctionnel(s) et applique une gestion souple de son espace aérien;
  - v) ratifie la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal);
  - vi) a progressé suffisamment dans la mise en œuvre des règles en matière d'aides d'Etat et de concurrence prévues dans un accord visé à l'article 14, paragraphe 1, de l'accord principal ou à l'annexe III du présent accord, selon le cas.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, la République de Serbie applique le présent accord, y compris l'ensemble de la législation mentionnée dans l'annexe I.

*Article 3*

**Dispositions transitoires**

1. Nonobstant l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, de l'accord principal,
  - a) durant la première période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la République de Serbie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre tout point en République de Serbie et tout point dans un Etat membre de la CE;
    - ii) les transporteurs aériens communautaires ne peuvent être détenus majoritairement ni effectivement contrôlés par la République de Serbie ou par ses ressortissants, et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la République de Serbie ne peuvent être détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par des Etats membres de la CE ou leurs ressortissants;
  - b) durant la deuxième période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la République de Serbie sont autorisés à exercer les droits de trafic prévus au paragraphe 1, point a), sous i);
    - ii) les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points en République de Serbie et d'autres parties associées et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans un Etat

- membre de la CE;
- iii) les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la République de Serbie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points situés dans différents Etats membres de la CE et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point en République de Serbie.
2. Aux fins du présent article, on entend par «transporteur aérien communautaire» un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande.
3. Les articles 7 et 8 de l'accord principal ne s'appliquent pas avant la fin de la deuxième période transitoire, sans préjudice de l'obligation de la République de Serbie et de la Communauté, respectivement, d'octroyer, à compter de la fin de la première période transitoire, des licences d'exploitation conformément aux actes mentionnés à l'annexe I, aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par les Etats membres de la CE ou leurs ressortissants et aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par la République de Serbie ou ses ressortissants.

#### *Article 4*

#### **Sécurité aérienne**

1. Au début de la première période transitoire, la République de Serbie participe en tant qu'observateur aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, le comité mixte créé en vertu de l'article 18 de l'accord principal détermine le statut exact et les conditions de participation de la République de Serbie au sein de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
3. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sécurité, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la République de Serbie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sécurité spécifique. Ce contrôle de sécurité est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

#### *Article 5*

#### **Sûreté aérienne**

1. Au début de la deuxième période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté visée à l'annexe I est mise à la disposition de l'autorité compétente de la République de Serbie.
2. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sûreté, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la République de Serbie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sûreté spécifique. Ce contrôle de sûreté est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

\*

### PROTOCOLE VII

#### **Dispositions transitoires entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République du Monténégro, d'autre part**

#### *Article premier*

#### **Périodes transitoires**

1. La première période transitoire débute à l'entrée en vigueur du présent accord pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la République du Monténégro a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 1, du présent protocole.
2. La deuxième période transitoire débute à la fin de la première période transitoire pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la République du Monténégro a rempli toutes les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 2, du présent protocole.

#### *Article 2*

#### **Conditions applicables en ce qui concerne la transition**

1. Au terme de la première période transitoire, la République du Monténégro
- i) est membre à part entière des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) et s'efforce de mettre en œuvre toute la législation en matière de sécurité aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - ii) applique le document 30 de la CEAC et s'efforce de mettre en œuvre toute la législation en matière de sûreté aérienne mentionnée à l'annexe I;

- iii) applique le règlement (CEE) n° 3925/91 (relatif à la suppression des contrôles et formalités applicables aux bagages à main et aux bagages de soute), le règlement (CEE) n° 2409/92 (sur les tarifs de passagers et de fret des services aériens), la directive 94/56/CE (concernant les enquêtes sur les accidents et les incidents), la directive 96/67/CE (relative à l'assistance en escale), le règlement (CE) n° 2027/97 (relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident), la directive 2003/42/CE (concernant les comptes rendus d'événements), le règlement (CE) n° 261/2004 (relatif aux refus d'embarquement), la directive 2000/79/CE (relative à l'aménagement du temps de travail dans l'aviation civile) et la directive 2003/88/CE (concernant le temps de travail), conformément à l'annexe I;
  - iv) sépare le prestataire de services de gestion du trafic aérien de l'organisme de régulation de la République du Monténégro, crée un organisme de surveillance des services de trafic aérien pour la République du Monténégro, entreprend l'organisation de son espace aérien en bloc(s) fonctionnel(s) et applique une gestion souple de son espace aérien;
  - v) ratifie la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal);
  - vi) a progressé suffisamment dans la mise en œuvre des règles en matière d'aides d'État et de concurrence prévues dans un accord visé à l'article 14, paragraphe 1, de l'accord principal ou à l'annexe III du présent accord, selon le cas.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, la République du Monténégro applique le présent accord, y compris l'ensemble de la législation mentionnée dans l'annexe I.

### Article 3

#### **Dispositions transitoires**

1. Nonobstant l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, de l'accord principal,
- a) durant la première période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la République du Monténégro sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre tout point en République du Monténégro et tout point dans un Etat membre de la CE;
    - ii) les transporteurs aériens communautaires ne peuvent être détenus majoritairement ni effectivement contrôlés par la République du Monténégro ou par ses ressortissants, et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la République du Monténégro ne peuvent être détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par des Etats membres de la CE ou leurs ressortissants;
  - b) durant la deuxième période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la République du Monténégro sont autorisés à exercer les droits de trafic prévus au paragraphe 1, point a), sous i);
    - ii) les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points en République du Monténégro et d'autres parties associées et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans un Etat membre de la CE;
    - iii) les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la République du Monténégro sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points situés dans différents Etats membres de la CE et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point en République du Monténégro.
2. Aux fins du présent article, on entend par «transporteur aérien communautaire» un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande.
3. Les articles 7 et 8 de l'accord principal ne s'appliquent pas avant la fin de la deuxième période transitoire, sans préjudice de l'obligation de la République du Monténégro et de la Communauté, respectivement, d'octroyer, à compter de la fin de la première période transitoire, des licences d'exploitation conformément aux actes mentionnés à l'annexe I, aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par les Etats membres de la CE ou leurs ressortissants et aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par la République du Monténégro ou ses ressortissants.

### Article 4

#### **Sécurité aérienne**

1. Au début de la première période transitoire, la République du Monténégro participe en tant qu'observateur aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, le comité mixte créé en vertu de l'article 18 de l'accord principal détermine le statut exact et les conditions de participation de la République du Monténégro au sein de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

3. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sécurité, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la République du Monténégro d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sécurité spécifique. Ce contrôle de sécurité est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

*Article 5*

**Sûreté aérienne**

1. Au début de la deuxième période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté visée à l'annexe I est mise à la disposition de l'autorité compétente de la République du Monténégro.

2. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sûreté, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la République du Monténégro d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sûreté spécifique. Ce contrôle de sûreté est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

\*

PROTOCOLE VIII

**Dispositions transitoires entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Roumanie, d'autre part**

*Article premier*

**Période transitoire**

1. La période transitoire débute à l'entrée en vigueur du présent accord pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la Roumanie a rempli toutes les conditions visées à l'article 2 du présent protocole.

2. Dans le cas de la Roumanie, les références à la «deuxième période transitoire» figurant dans le présent accord ou ses annexes désignent la période transitoire visée au paragraphe 1.

*Article 2*

**Conditions applicables en ce qui concerne la transition**

Au terme de la période transitoire, la Roumanie applique le présent accord, y compris l'ensemble de la législation mentionnée dans l'annexe I.

*Article 3*

**Dispositions transitoires**

1. Nonobstant l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, du présent accord, durant la période transitoire:

- i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Roumanie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre tout point en Roumanie et tout point dans un Etat membre de la CE;
- ii) les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points en Roumanie et d'autres parties associées et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans un Etat membre de la CE;
- iii) les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la Roumanie sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points situés dans différents Etats membres de la CE et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point en Roumanie.

2. Aux fins du présent article, on entend par «transporteur aérien communautaire» un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande.

3. Les articles 7 et 8 de l'accord principal ne s'appliquent pas avant la fin de la période transitoire, sans préjudice de l'obligation de la Roumanie et de la Communauté, respectivement, d'octroyer, à compter du début de la période transitoire, des licences d'exploitation conformément aux actes mentionnés à l'annexe I, aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par les Etats membres de la CE ou leurs ressortissants et aux transporteurs détenus en majorité ou effectivement contrôlés par la Roumanie ou ses ressortissants.

*Article 4*

**Sécurité aérienne**

1. Au terme de la période transitoire, le comité mixte créé en vertu de l'article 18 de l'accord principal détermine le statut exact et les conditions de participation de la Roumanie au sein de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

2. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sécurité, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la Roumanie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sécurité spécifique. Ce contrôle de sécurité est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

*Article 5*

**Sûreté aérienne**

Jusqu'à la fin de la période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sûreté, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la Roumanie d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sûreté spécifique. Ce contrôle de sûreté est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

\*

PROTOCOLE IX

**Dispositions transitoires entre la Communauté européenne  
et ses Etats membres, d'une part, et la Mission d'administration  
intérimaire des Nations unies au Kosovo, d'autre part**

*Article premier*

**Compétences de la MINUK**

Les dispositions du présent protocole sont sans préjudice des compétences de la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo, ci-après dénommée «la MINUK», conformément à la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations unies du 10 juin 1999.

*Article 2*

**Périodes transitoires**

1. La première période transitoire débute à l'entrée en vigueur du présent accord pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la MINUK a rempli toutes les conditions visées à l'article 3, paragraphe 1, du présent protocole.
2. La deuxième période transitoire débute à la fin de la première période transitoire pour s'achever une fois qu'il a été vérifié, sur la base d'une évaluation effectuée par la Communauté européenne, que la MINUK a rempli toutes les conditions visées à l'article 3, paragraphe 2, du présent protocole.

*Article 3*

**Conditions applicables en ce qui concerne la transition**

1. Au terme de la première période transitoire, la MINUK
  - i) met en œuvre, sans préjudice de son statut spécial en vertu du droit international, les codes communs de l'aviation (JAR) («joint aviation requirements») promulgués par les autorités conjointes de l'aviation (JAA) et s'efforce d'appliquer l'ensemble de la législation en matière de sécurité aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - ii) applique le document 30 de la CEAC et s'efforce de mettre en œuvre toute la législation en matière de sûreté aérienne mentionnée à l'annexe I;
  - iii) applique le règlement (CEE) n° 3925/91 (relatif à la suppression des contrôles et formalités applicables aux bagages à main et aux bagages de soute), le règlement (CEE) n° 2409/92 (sur les tarifs de passagers et de fret des services aériens), la directive 94/56/CE (concernant les enquêtes sur les accidents et les incidents), le règlement (CE) n° 2027/97 (relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident), la directive 2003/42/CE (concernant les comptes rendus d'événements), le règlement (CE) n° 261/2004 (relatif aux refus d'embarquement), la directive 2000/79/CE (relative à l'aménagement du temps de travail dans l'aviation civile) et la directive 2003/88/CE (concernant le temps de travail), conformément à l'annexe I;
  - iv) sépare le prestataire de services de trafic aérien et l'organisme de régulation et crée ou désigne un organisme de surveillance des services de trafic aérien;
  - v) applique dans la pratique la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal);
  - vi) a progressé suffisamment dans la mise en œuvre des règles en matière d'aides d'État et de concurrence prévues dans un accord visé à l'article 14, paragraphe 1, de l'accord principal ou à l'annexe III, selon le cas.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, la MINUK applique le présent accord, y compris l'ensemble de la législation mentionnée dans l'annexe I.

*Article 4***Dispositions transitoires**

1. Nonobstant l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, de l'accord principal,
  - a) durant la première période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la MINUK sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre tout point au Kosovo et tout point dans un Etat membre de la CE;
    - ii) les transporteurs aériens communautaires ne peuvent être détenus majoritairement ni effectivement contrôlés par la MINUK ou par des résidents du Kosovo et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la MINUK ne peuvent être détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par des Etats membres de la CE ou leurs ressortissants;
  - b) durant la deuxième période transitoire:
    - i) les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la MINUK sont autorisés à exercer les droits de trafic prévus au paragraphe 1, point a), sous i);
    - ii) les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points au Kosovo et d'autres parties associées et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point dans un Etat membre de la CE;
    - iii) les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par la MINUK sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points situés dans différents Etats membres de la CE et sont autorisés à changer en tout point d'aéronef, pour autant que le vol s'inscrive dans le cadre d'un service desservant un point au Kosovo.
2. Aux fins du présent article, on entend par «transporteur aérien communautaire» un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par un Etat membre de la CE, la Norvège ou l'Islande.
3. Les articles 7 et 8 de l'accord principal ne s'appliquent pas avant la fin de la deuxième période transitoire, sans préjudice de l'obligation de la MINUK et de la Communauté, respectivement, d'octroyer, à compter de la fin de la première période transitoire, des licences d'exploitation conformément aux actes mentionnés à l'annexe I, aux transporteurs détenus majoritairement ou effectivement contrôlés par les Etats membres de la CE ou leurs ressortissants et aux transporteurs détenus en majorité ou effectivement contrôlés par la MINUK ou des résidents du Kosovo.

*Article 5***Conventions et accords internationaux**

Lorsque la législation mentionnée à l'annexe I prévoit l'obligation de devenir partie à des conventions ou accords internationaux, il est tenu compte du statut spécial de la MINUK en vertu du droit international.

*Article 6***Sécurité aérienne**

1. Au début de la première période transitoire, la MINUK participe en tant qu'observateur aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
2. Au terme de la deuxième période transitoire, le comité mixte créé en vertu de l'article 18 de l'accord principal détermine le statut exact et les conditions de participation de la MINUK au sein de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
3. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sécurité, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la MINUK d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sécurité spécifique. Ce contrôle de sécurité est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.

*Article 7***Sûreté aérienne**

1. Au début de la deuxième période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté visée à l'annexe I est mise à la disposition de l'autorité compétente de la MINUK.
2. Jusqu'à la fin de la deuxième période transitoire, la Communauté européenne peut, si elle constate des insuffisances sur le plan de la sûreté, exiger que l'autorisation accordée à un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par la MINUK d'exploiter des liaisons aériennes à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté soit subordonnée à un contrôle de sûreté spécifique. Ce contrôle de sûreté est effectué par la Communauté européenne à bref délai de manière à éviter tout retard excessif dans l'exercice des droits de trafic.