

N° 6835

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2014-2015

PROJET DE LOI

portant approbation de

- l'Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres et le Canada, signé à Bruxelles, le 17 décembre 2009;
- l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, signé à Bruxelles le 2 décembre 2010;
- l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européennes et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, signé à Bruxelles, le 15 décembre 2010;
- l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses Etats membres, premièrement, les Etats-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011;
- l'Accord annexe entre l'Union européenne et ses Etats membres, premièrement, l'Islande, deuxièmement, et le Royaume de Norvège, troisièmement, concernant l'application de l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses Etats membres, premièrement, les Etats-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011;
- l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres et la République de Moldavie, signé à Bruxelles le 26 juin 2012;
- l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le gouvernement de l'Etat d'Israël, d'autre part, signé à Luxembourg le 10 juin 2013

* * *

(Dépôt: le 9.7.2015)

VOLUME I

SOMMAIRE:

| | <i>page</i> |
|--|-------------|
| 1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (3.7.2015)..... | 2 |
| 2) Texte du projet de loi..... | 3 |
| 3) Exposé des motifs | 4 |
| 4) Fiche financière | 22 |
| 5) Fiche d'évaluation d'impact..... | 23 |
| 6) Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres et le Canada | 26 |
| 7) Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part | 108 |
| 8) Accord de transport aérien | 199 |
| 9) Accord annexe entre l'Union européenne et ses Etats membres, premièrement, l'Islande, deuxièmement, et le Royaume de Norvège, troisièmement, concernant l'application de l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses Etats membres, premièrement, les Etats-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement | 223 |
| 10) Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le gouvernement de l'Etat d'Israël, d'autre part..... | 246 |
| 11) Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européennes et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part..... | 467 |
| 12) Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres et la République de Moldavie..... | 550 |

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation de

- l'Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres et le Canada, signé à Bruxelles, le 17 décembre 2009;
- l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, signé à Bruxelles le 2 décembre 2010;
- l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, signé à Bruxelles, le 15 décembre 2010;
- l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses Etats membres, premièrement, les Etats-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011;

- l'Accord annexe entre l'Union européenne et ses Etats membres, premièrement, l'Islande, deuxièmement, et le Royaume de Norvège, troisièmement, concernant l'application de l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses Etats membres, premièrement, les Etats-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011;
- l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres et la République de Moldavie, signé à Bruxelles le 26 juin 2012;
- l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le gouvernement de l'Etat d'Israël, d'autre part, signé à Luxembourg le 10 juin 2013.

Palais de Luxembourg, le 3 juillet 2015

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI
portant approbation d'Accords entre l'Union européenne et ses
Etats membres, d'une part, et certains Etats tiers, d'autre part,
concernant les transports aériens

Art. 1er.– Est approuvé l'Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres et le Canada, signé à Bruxelles, le 17 décembre 2009.

Art. 2.– Est approuvé l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, signé à Bruxelles le 2 décembre 2010.

Art. 3.– Est approuvé l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, signé à Bruxelles, le 15 décembre 2010.

Art. 4.– Est approuvé l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses Etats membres, premièrement, les Etats-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011.

Art. 5.– Est approuvé l'Accord annexe entre l'Union européenne et ses Etats membres, premièrement, l'Islande, deuxièmement, et le Royaume de Norvège, troisièmement, concernant l'application de l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses Etats membres, premièrement, les Etats-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011.

Art. 6.– Est approuvé l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres et la République de Moldavie, signé à Bruxelles le 26 juin 2012.

Art. 7.– Est approuvé l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le gouvernement de l'Etat d'Israël, d'autre part, signé à Luxembourg le 10 juin 2013.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi porte approbation de 7 accords globaux concernant les transports aériens qui ont été signés ces dernières années entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et certains Etats tiers, d'autre part.

Ces accords s'inscrivent dans le cadre de la „feuille de route“ adoptée par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 qui vise à développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile. Un des objectifs de cette politique est de conclure des accords aériens globaux, de manière ciblée, avec les partenaires clés de l'Union européenne ainsi qu'avec les pays de la politique européenne de voisinage.

Ces accords aériens globaux ont pour objet la création d'un espace aérien commun au sein duquel les transporteurs aériens des Etats membres de l'Union européenne et des Etats tiers peuvent offrir librement leurs services avec des conditions de concurrence justes et équitables assurées notamment par le rapprochement des réglementations respectives.

Ils se substituent aux accords aériens bilatéraux existants entre les Etats membres de l'Union européenne et les Etats en question.

1. Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres et le Canada, signé à Bruxelles, le 17 décembre 2009

L'accord sur le transport aérien avec le Canada s'inscrit dans le cadre de la „feuille de route“ précitée, adoptée par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 afin de développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile.

La Commission européenne a négocié avec le Canada les termes de cet accord pour le compte de l'Union européenne et de ses Etats membres en vertu d'une décision du Conseil du 2 octobre 2007 l'autorisant à ouvrir des négociations avec le Canada.

I. Nature et contenu de l'accord

Outre la résolution des problèmes juridiques posés par les accords bilatéraux de certains Etats membres, le mandat de négociation fixait comme objectif général la création d'un espace aérien commun au sein duquel les transporteurs aériens européens et canadiens pourraient offrir librement leurs services avec des conditions de concurrence justes et équitables assurées notamment par le rapprochement des réglementations respectives.

Le mandat de négociation a également précisé les domaines qui pouvaient être couverts par un tel accord d'ensemble, comme l'accès au marché, la libéralisation de l'investissement, les règles de concurrence et d'aides publiques, l'harmonisation des normes de sûreté et de sécurité à un niveau au moins comparable à celui exigé au sein de l'Union européenne ou encore l'environnement.

Les négociations entre l'Union européenne et le Canada ont commencé fin novembre 2007 et l'accord a été signé à Bruxelles le 17 décembre 2009.

Sur le fond, l'accord prévoit, la création, à travers l'ouverture progressive (en quatre phases) des marchés européen et canadien, d'un espace aérien commun dans lequel les transporteurs canadiens et de l'Union européenne auront in fine une totale liberté pour desservir, dans des conditions de concurrence équilibrées, les liaisons entre le Canada et l'Union européenne, pour fournir des services à l'intérieur du territoire des parties (droits de cabotage) et pour proposer des vols au-delà de cet espace commun. Le stade final d'ouverture des marchés doit être atteint progressivement (quatre phases), en fonction de l'évolution de la législation canadienne sur l'investissement étranger dans les transporteurs aériens.

II. Intérêt particulier pour le Luxembourg

Outre les effets positifs de l'harmonisation des normes, notamment de sûreté et de sécurité aériennes à un niveau au moins comparable à celui exigé au sein de l'Union européenne, l'intérêt particulier pour le Luxembourg, qui ne dispose pas d'accord aérien bilatéral avec le Canada, réside surtout dans la possibilité pour les opérateurs luxembourgeois de cargo aérien de proposer des services entre tous les

aéroports internationaux de l'Union européenne et tous les aéroports internationaux du Canada et vice-versa (droits de trafic de 3e et de 4e libertés) ainsi que via des points intermédiaires dans des pays tiers ou en continuation vers des pays tiers (droits de 5e liberté) sans limitation de fréquence ou de capacité. En seconde phase d'ouverture des marchés, nos opérateurs de cargo aériens pourront en outre proposer des services au départ du territoire canadien vers des pays tiers (droits de 7e liberté).

III. Structure de l'accord

L'accord comporte vingt-six articles ainsi que trois annexes parties intégrantes de l'accord.

L'**article 1er** définit les termes employés dans l'accord.

L'**article 2** fixe les principes relatifs à l'octroi de droits par l'une des parties contractantes aux transporteurs aériens de l'autre partie. Les dispositions prévues aux annexes de l'accord précisent les conditions dans lesquelles ces principes sont mis en oeuvre.

L'**article 3**, relatif à la désignation, l'autorisation et la révocation des autorisations d'exploitation, établit les conditions dans lesquelles les parties contractantes accordent et refusent, révoquent, suspendent ou limitent les autorisations d'exploitation aux transporteurs aériens.

L'**article 4** pose le principe de la libéralisation de l'investissement, ce qui autorise la détention en pleine propriété et le contrôle effectif des transporteurs aériens de l'une des parties par des intérêts de l'autre partie. Cette possibilité est conditionnée aux dispositions de l'annexe II.

L'**article 5** énonce le principe de l'applicabilité des dispositions législatives et réglementaires de l'une des parties aux aéronefs, passagers, membres d'équipage et marchandises, y compris le courrier, de l'autre partie lorsqu'ils entrent, séjournent ou quittent le territoire de la première partie.

L'**article 6** décrit les principes qui régissent la sécurité de l'aviation civile.

L'**article 7** est consacré à la sûreté de l'aviation civile, dont notamment les principes de coopération, d'échanges et d'assistance entre les parties.

L'**article 8**, relatif aux droits de douane, taxes et redevances, prévoit les exemptions en matière de droits de douane et taxes que s'accordent mutuellement les parties contractantes.

L'**article 9** organise l'échange de données statistiques.

La protection de l'intérêt des consommateurs est un principe reconnu et des mécanismes de protection sont mis en place par l'**article 10**.

L'**article 11** pose le principe de non-discrimination entre transporteurs aériens des parties pour l'accès aux aéroports, infrastructures et services nécessaires à la fourniture de services aériens.

L'**article 12**, relatif aux redevances imposées pour l'usage des aéroports, des infrastructures et des services aéronautiques, établit les critères auxquels doivent satisfaire les redevances d'usage.

L'**article 13** définit le régime applicable aux activités commerciales des transporteurs aériens. Les entreprises de transport aérien sont notamment libres de définir la fréquence et la capacité des services aériens qu'elles proposent et le principe de la liberté de la fixation des prix est affirmé.

L'objectif de mettre en place un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation des services aériens, notamment par l'absence de subventions publiques non justifiées, est posé à l'**article 14** qui organise également la concertation pour résoudre d'éventuels conflits liés aux conditions de concurrence et prévoit in fine la possibilité de prendre des mesures appropriées.

L'**article 15** affirme la volonté des parties de coopérer dans le domaine de la gestion du trafic aérien et encourage les prestataires de service à collaborer pour renforcer l'interopérabilité des systèmes.

La transition entre le cadre juridique des accords bilatéraux et celui de l'accord global pour les questions de désignation et d'autorisation des transporteurs aériens est organisée à l'**article 16**.

L'**article 17** détermine la création d'un comité mixte, qui, composé de représentants des parties, chargé de développer la coopération entre les parties, d'examiner la mise en oeuvre de l'accord et, le cas échéant, de résoudre des difficultés liées à l'interprétation ou à l'application de l'accord.

L'**article 18** reconnaît la nécessité de protéger l'environnement des conséquences du transport aérien international, permet à chacune des parties de prendre des mesures dans son ressort territorial pour agir sur les incidences environnementales du transport aérien et prévoit des mécanismes de consultation et de collaboration.

L'**article 19** dispose que les conséquences sociales de la mise en oeuvre de l'accord pourront être examinées, notamment par le comité mixte.

L'**article 20**, relatif à la coopération internationale, prévoit un mécanisme de consultation du comité mixte sur certaines questions internationales.

L'**article 21**, relatif au règlement des différends, pose le principe du recours au comité mixte pour la résolution des différends survenant à propos de l'interprétation ou de l'application de l'accord; si cette procédure est infructueuse, il prévoit la recherche du consentement des parties par un tiers et en dernier recours de faire appel à un tribunal arbitral.

Les **articles 22 à 25** reprennent les éléments habituels du droit des traités relatifs aux amendements, à l'entrée en vigueur et à l'application provisoire, à la dénonciation et à l'enregistrement de l'accord auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

L'**article 26** organise les relations avec d'autres accords internationaux et précise les modalités de suspension puis d'abrogation des dispositions pertinentes des accords bilatéraux.

Les annexes font partie intégrante de l'accord:

L'**annexe 1** comprend le tableau des routes. Combiné aux dispositions de l'article 2 „Octroi des droits“ il précise les conditions d'exploitation des services aériens par les transporteurs des deux parties.

L'**annexe 2** organise l'ouverture progressive du marché en quatre phases, en fonction des évolutions de la législation canadienne sur l'investissement, qui limite actuellement la détention et le contrôle des transporteurs canadiens par des intérêts étrangers à 25% des actions avec droit de vote.

L'ouverture du capital des entreprises européennes aux intérêts canadiens, d'ores et déjà autorisée par le règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 à la condition qu'un accord international le prévoit (règlement du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté), sera effective par étapes en s'alignant sur les possibilités d'investissement au Canada.

L'ouverture à hauteur de 49% de la propriété économique des entreprises canadiennes marque le passage en deuxième phase. La troisième phase est conditionnée à la possibilité d'établir un transporteur sur le territoire de l'autre partie (i.e. créer une filiale ou une nouvelle compagnie aérienne) pour fournir aussi bien des services domestiques qu'internationaux.

L'ouverture de 100% du capital des transporteurs canadiens et la possibilité de les contrôler effectivement sont requis pour le passage en quatrième phase.

S'agissant des droits de trafic associés:

En première phase, les transporteurs des deux parties pourront proposer librement des services entre tous points du Canada et tous points de l'Union européenne et réciproquement (droits dits de 3e et de 4e libertés) sans limitation de fréquence ou de capacité. Des droits de trafic supplémentaires pour les services cargo pourront être exercés sur des vols via des points intermédiaires dans des pays tiers ou en continuation vers des pays tiers (droits de 5e liberté).

En seconde phase, s'ajoutent des droits de 5e liberté pour les passagers, limités aux points intermédiaires. Les transporteurs canadiens pourront également exercer des droits de 5e liberté en continuation vers un autre Etat membre de l'Union européenne et vers l'Islande, la Norvège, la Suisse, les pays des Balkans et le Maroc, avec lesquels l'Union européenne a signé divers accords de transport aérien. Les transporteurs aériens de fret pourront proposer des services au départ du territoire de l'autre partie vers des pays tiers (droits de 7e liberté).

Les dernières restrictions pesant sur les droits de 5e liberté pour les passagers seront levées en troisième phase.

Lors de la pleine application de l'accord les droits de 7e liberté seront étendus aux services passagers, cette ultime étape de l'ouverture des marchés s'accompagnant de la libéralisation du cabotage, ou du droit de proposer des services aériens à l'intérieur du territoire de l'autre partie.

L'**annexe 3** énumère les accords bilatéraux existants entre les Etats membres de l'Union européenne et le Canada dont les dispositions pertinentes sont suspendues au cours de la période d'application provisoire, ou abrogées lors de l'entrée en vigueur de l'accord de transport aérien entre le Canada et la Communauté et ses Etats membres. L'annexe 3 spécifie également les droits plus favorables des accords bilatéraux qui continuent à s'appliquer durant les périodes de transition.

2. Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, signé à Bruxelles le 2 décembre 2010

Comme l'accord avec le Canada, l'accord sur le transport aérien avec la Géorgie s'inscrit dans le cadre de la „feuille de route“ adoptée par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 qui vise à développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile. Un des objectifs de cette politique est la création d'espaces aériens communs avec les pays de la politique européenne de voisinage. Parmi ces pays, la Commission européenne distingue entre ceux déjà engagés dans une coopération paneuropéenne dans le domaine du transport aérien (principalement les pays à l'Est de l'Union européenne à qui il est proposé d'intégrer à terme le marché intérieur) et les partenaires du pourtour méditerranéen.

S'agissant des pays du voisinage partageant une culture aéronautique commune avec l'Union européenne, un premier accord a été signé le 9 juin 2006, l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE) entre les Etats membres de l'Union européenne, les pays des Balkans, l'Islande et la Norvège.

I. Nature et contenu de l'accord

L'accord signé le 2 décembre 2010 avec la Géorgie constitue une étape vers l'intégration de la Géorgie dans cet espace aérien commun européen.

La Commission européenne a négocié avec la Géorgie les termes de cet accord pour le compte de l'Union et de ses Etats membres en vertu d'une décision du Conseil de l'Union européenne du 11 juin 2009 l'autorisant à ouvrir des négociations avec la Géorgie. Les discussions ont débuté en octobre 2009 et, au terme de trois sessions de négociations, un projet d'accord a été paraphé à Tbilissi le 5 mars 2010. L'accord a été signé le 2 décembre 2010 à Bruxelles.

L'objet de cet accord aérien est d'ouvrir progressivement les relations aériennes entre l'Union européenne et la Géorgie, sous condition de la reprise, par la Géorgie, d'une part substantielle de l'acquis communautaire en matière de transport aérien. L'accord créant un espace aérien commun avec la Géorgie permet ainsi de garantir des standards élevés dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la gestion du trafic aérien ainsi que l'application de certaines des règles communautaires en matière d'environnement, d'accès au marché, de protection des consommateurs et de temps de travail pour les professionnels du transport aérien, tout en libéralisant le marché des services aériens entre les territoires des Etats membres de l'Union européenne et de la Géorgie.

II. Intérêt pour le Luxembourg

Outre l'intensification des relations économiques entre l'Union européenne et la Géorgie par l'ouverture progressive des relations aériennes ainsi que la reprise, par la Géorgie, d'une part substantielle de l'acquis communautaire en matière de règles applicables à l'aviation civile (concernant notamment la sûreté et la sécurité aériennes), l'intérêt principal pour le Luxembourg, qui avait signé un Memorandum of Understanding (MoU) en matière de droits de trafic avec la Géorgie en date du 20 janvier 2009, est que les droits de trafic accordés dans le cadre de cet MoU pour les vols passagers sont élargis par le présent accord global dans la mesure où les opérateurs luxembourgeois auront désormais la possibilité de proposer des vols entre des aéroports respectivement de l'Union européenne et de la Géorgie via un point intermédiaire dans certains Etats tiers ou de poursuivre ces vols vers un point dans certains Etats tiers¹ en exerçant des droits de trafic entre cette escale intermédiaire et la Géorgie ou entre la Géorgie et cet Etat tiers (droits de 5e liberté). (Le MoU entre le Luxembourg et la Géorgie ne prévoyait que la possibilité de vols passagers entre le Luxembourg et la Géorgie – droits de 3e et 4e liberté).

¹ Les **Etats tiers** vers/de où sont accordés des droits de 5e liberté (points intermédiaires et au-delà) dans le cadre de cet accord sont:

- les pays de la zone Euromed (Algérie, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, Syrie, Territoires palestiniens, Tunisie et Turquie),
- les pays de l'accord EACE, le Liechtenstein et la Suisse.

Les transporteurs luxembourgeois de fret aérien auront la possibilité d'effectuer des opérations entre des aéroports de l'Union européenne et de la Géorgie selon les mêmes droits de trafic accordés pour les vols passagers, cependant le MoU précité (dont les droits de trafic continuent à s'appliquer en vertu de l'article 25 de l'accord global) prévoit pour les vols entre le Luxembourg et la Géorgie la possibilité de desservir des points intermédiaires ou au-delà de la Géorgie sans restriction aucune en ce qui concerne ces points.

III. Structure de l'accord

L'accord comporte vingt-neuf articles ainsi que quatre annexes qui sont des parties intégrantes de l'accord.

L'**article 1er** définit les termes employés dans l'accord.

Le **titre I** est consacré aux dispositions économiques (articles 2 à 13):

Les droits commerciaux des transporteurs aériens des parties contractantes pour les services aériens internationaux sont fixés à l'**article 2**. Les dispositions prévues aux annexes I et II de l'accord précisent les conditions dans lesquelles ces droits peuvent être exercés. A noter que les services intérieurs aux Etats concernés (droits de cabotage) sont explicitement exclus du champ des droits couverts par cet accord.

Les **articles 3 et 5**, relatifs à l'autorisation et à la révocation des autorisations d'exploitation des transporteurs aériens, établissent les conditions dans lesquelles les parties contractantes accordent et refusent, révoquent, suspendent ou limitent lesdites autorisations d'exploitation.

L'**article 4** pose le principe de la reconnaissance mutuelle des décisions relatives à la propriété et au contrôle effectif des transporteurs aériens prises par les autorités compétentes des parties contractantes tout en garantissant des possibilités de vérification.

Le principe de la libéralisation de l'investissement est posé à l'**article 6**, qui permet la détention et le contrôle effectif des transporteurs aériens de chaque partie par des intérêts de l'autre partie, sous réserve d'une décision du comité mixte.

L'**article 7** dispose que les lois et règlements des parties contractantes relatifs à l'entrée, à la sortie et au séjour sur le territoire, des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret demeurent applicables.

Dans l'**article 8**, les parties affirment leur attachement au principe d'une concurrence loyale qui implique, notamment, la suppression, sauf exception, des différentes formes de subventions publiques. La réglementation communautaire applicable en matière de droit de la concurrence sert de référence pour évaluer d'éventuelles pratiques contraires à ce principe.

L'**article 9**, relatif aux activités commerciales, précise les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de chaque partie peuvent exercer leurs activités commerciales sur le territoire de l'autre partie.

L'**article 10**, relatif aux droits de douane et taxes, prévoit les exemptions en matière de droits de douane et taxes que s'accordent mutuellement les parties contractantes.

L'**article 11**, relatif aux redevances imposées pour l'usage des aéroports, des infrastructures et des services aéronautiques, définit les critères auxquels doivent satisfaire les redevances d'usage.

La liberté de fixation des tarifs des services aériens par les transporteurs est un principe énoncé à l'**article 12**, qui prévoit également que les autorités des parties contractantes ne peuvent exiger le dépôt ou la notification des tarifs pratiqués.

L'**article 13** organise l'échange de données statistiques.

Le **titre II** est consacré aux dispositions réglementaires (articles 14 à 20):

En application des **articles 14 à 20**, les parties contractantes doivent se conformer aux dispositions de la réglementation communautaire annexée à l'accord, dans les différents domaines du transport aérien: la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, la navigation aérienne, l'environnement, la protection des consommateurs, les systèmes informatisés de réservation et les aspects sociaux du transport aérien.

De surcroît:

- l'**article 14**, relatif à la sécurité aérienne, prévoit une coopération renforcée avec la Géorgie qui sera associée, en qualité d'observateur, aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne;

- s’agissant de la sûreté aérienne, l’**article 15** autorise la Commission européenne à mener des inspections sur le territoire géorgien conformément à la législation ad hoc de l’Union européenne;
- une coopération spécifique dans le domaine de la gestion du trafic aérien est prévue à l’**article 16**; la Géorgie sera associée en qualité d’observateur aux travaux du comité du „Ciel unique européen“;
- l’importance de protéger l’environnement dans le cadre du développement et de la mise en oeuvre des politiques appliquées à l’aviation est affirmée à l’**article 17**, qui reconnaît également la nécessité de prendre des mesures afin de réduire les incidences de l’aviation civile sur l’environnement.

Les coopérations mises en place dans ces différents domaines visent à soutenir la Géorgie dans la reprise de l’acquis communautaire afin d’atteindre plus rapidement l’objectif recherché d’harmonisation des réglementations sur la base des standards européens.

Le **titre III** est consacré aux dispositions institutionnelles (articles 21 à 29):

L’**article 21**, relatif à l’interprétation et au contrôle de l’application de l’accord, formalise les obligations qui incombent aux parties afin d’assurer sa bonne application.

Un comité mixte est créé en vertu de l’**article 22**. Composé de représentants des parties, il est responsable de la gestion et de l’application de l’accord.

L’**article 23**, relatif au règlement des différends et à la procédure d’arbitrage, pose le principe du recours au comité mixte pour la résolution des différends survenant à propos de l’interprétation ou de l’application de l’accord et prévoit, si cette procédure est infructueuse, de recourir à un tribunal arbitral. Sous certaines conditions, une partie peut recourir à des mesures de sauvegarde, conformément aux conditions posées à l’**article 24**.

L’**article 25**, relatif aux relations avec d’autres accords, prévoit que les dispositions de l’accord sur la création d’un espace aérien commun avec la Géorgie prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants entre les Etats membres et la Géorgie. Toutefois, les droits desdits accords bilatéraux qui seraient plus favorables continuent à s’appliquer. L’article 25 prévoit également la possibilité de l’adhésion de la Géorgie à l’espace aérien commun européen créé par l’accord signé en mai 2006 avec les pays des Balkans, l’Islande et la Norvège.

Les **articles 26 à 29** reprennent les éléments habituels du droit des traités relatifs aux amendements, à la dénonciation, à l’enregistrement et à l’entrée en vigueur d’un accord international.

L’**article 29**, paragraphe 2, offre la possibilité d’appliquer provisoirement l’accord avec la Géorgie sous réserve du respect du droit interne des parties.

Les quatre annexes:

L’**annexe I**, relative aux services agréés et aux routes spécifiées, précise les conditions d’exploitation des transporteurs européens et géorgiens. Les transporteurs européens pourront desservir, au départ de tout aéroport de l’Union européenne, tout aéroport en Géorgie (droits dits de 3e et de 4e libertés) et effectuer des vols via un point intermédiaire dans certains Etats tiers ou poursuivre leurs vols dans ces Etats tiers², avec la possibilité d’exercer des droits de trafic entre cette escale intermédiaire et la Géorgie ou au-delà, entre la Géorgie et cet Etat tiers (droits de 5e liberté).

Les transporteurs géorgiens bénéficieront des mêmes opportunités, les services de 5e liberté étant toutefois limités aux points intermédiaires.

L’annexe I dresse également la liste des souplesses d’exploitation que les transporteurs peuvent combiner pour fournir librement des services aériens.

L’**annexe II**, relative aux dispositions transitoires, établit un lien entre la reprise de l’acquis communautaire par la Géorgie et le degré d’ouverture du marché. Ainsi, l’extension des opportunités commerciales aux vols dits de 5e liberté, y compris entre deux Etats membres de l’Union pour les transporteurs géorgiens, est subordonnée à une décision du comité mixte validant l’achèvement de la reprise de l’acquis communautaire par la Géorgie.

² Les Etats tiers vers/de où sont accordés des droits de 5e liberté (points intermédiaires et au-delà) dans le cadre de cet accord sont:

- les pays de la zone Euromed (Algérie, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, Syrie, Territoires palestiniens, Tunisie et Turquie),
- les pays de l’accord EACE, le Liechtenstein et la Suisse.

L'annexe III, relative aux règles applicables à l'aviation civile, dresse la liste des règles communautaires en matière d'accès au marché, de gestion du trafic aérien, de sécurité aérienne, de sûreté aérienne, d'environnement, de protection des consommateurs, de temps de travail pour certaines catégories de personnel et de systèmes informatisés de réservation que la Géorgie s'engage à reprendre progressivement dans le cadre de cet accord. Le comité mixte est chargé de la mise à jour régulière de cette liste.

L'annexe IV, précise les Etats mentionnés aux articles 3 et 5 de l'accord et à l'annexe I. Il s'agit des pays de l'Espace économique européen et de la Suisse.

3. Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, signé à Bruxelles, le 15 décembre 2010

L'accord signé avec la Jordanie reprend les principes et l'architecture du premier accord „euro-méditerranéen“, signé avec le Maroc le 12 décembre 2006.

I. Nature et contenu de l'accord

La Commission européenne a négocié avec le Royaume hachémite de Jordanie les termes de cet accord pour le compte de l'Union européenne et de ses Etats membres en vertu d'une décision prise par le Conseil de l'Union européenne des 29 et 30 novembre 2007. Au terme de quatre sessions de négociations, un projet d'accord a été paraphé à Amman le 17 mars 2010. L'accord a été signé à Bruxelles le 15 décembre 2010.

L'objectif de cet accord euro-méditerranéen est d'ouvrir progressivement les relations aériennes entre l'Union européenne et le Royaume hachémite de Jordanie, sous condition de la reprise par la Jordanie d'une part substantielle de l'acquis communautaire en matière de transport aérien.

L'harmonisation des normes sur la base des règles européennes est la garantie de la mise en oeuvre de standards élevés et uniformes dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la gestion du trafic aérien.

Certaines des règles communautaires en matière de protection de l'environnement et de protection des consommateurs seront également appliquées.

Les entreprises de transport aérien européennes et jordaniennes pourront ainsi librement fournir leurs services sur la seule base de considérations commerciales, la reprise de l'acquis communautaire et l'application de principes communs relatifs à la concurrence favorisant l'émergence d'un cadre concurrentiel juste et équitable.

L'ouverture des marchés permettra par ailleurs d'accroître l'offre de transport aérien entre l'Union européenne et la Jordanie, condition indispensable au développement de l'activité touristique et, plus généralement, de l'économie jordanienne.

II. Intérêt pour le Luxembourg

Outre l'intensification des relations économiques entre l'Union européenne et la Jordanie par l'ouverture progressive des relations aériennes ainsi que la reprise, par la Jordanie, d'une part substantielle de l'acquis communautaire en matière de règles applicables à l'aviation civile (concernant notamment la sûreté et la sécurité aériennes), l'intérêt principal pour le Luxembourg, qui avait signé un Accord aérien bilatéral avec la Jordanie le 9 avril 1962 ainsi qu'un Memorandum of Understanding (MoU) en matière de droits de trafic le 22 mars 2007, est que le présent accord européen étend la possibilité pour les opérateurs luxembourgeois de proposer désormais des services entre tous les aéroports respectivement de l'Union européenne et de la Jordanie. Par ailleurs, les opérateurs luxembourgeois intéressés auront la possibilité de proposer des services vers/de la Jordanie via certains Etats tiers (droits de 5e liberté).

Les droits de trafic plus favorables du MoU bilatéral précité, notamment les droits de 5e liberté entre le Luxembourg et la Jordanie via les aéroports de Sharjah (Emirats arabes unis) et de Singapour ainsi que les droits „ciel ouvert“ vers/de l'aéroport de Aqaba (Jordanie) continuent à s'appliquer en vertu de l'article 25 de cet accord global.

III. Structure de l'accord

L'accord comporte vingt-neuf articles ainsi que quatre annexes parties intégrantes de l'accord.

L'**article 1er** définit les termes employés dans l'accord.

Le **titre I** est consacré aux dispositions économiques (articles 2 à 12):

L'**article 2** fixe les droits commerciaux des transporteurs aériens des parties contractantes pour les services aériens internationaux. Les dispositions prévues aux annexes I et II de l'accord précisent les conditions dans lesquelles ces droits peuvent être exercés. Les services intérieurs aux Etats concernés (droits de cabotage) sont explicitement exclus du champ des droits ouverts.

Les **articles 3 et 4**, relatifs à l'autorisation et à la révocation des autorisations d'exploitation des transporteurs aériens, établissent les conditions dans lesquelles les parties contractantes accordent, refusent, révoquent, suspendent ou limitent lesdites autorisations d'exploitation. L'article 4bis pose le principe de la reconnaissance mutuelle des décisions prises par chaque partie, d'une part, sur les capacités financières et de gestion des entreprises de transport aérien (la „conformité“ dans l'accord) et, d'autre part, sur la détermination de la citoyenneté économique liée à la propriété et au contrôle effectif des transporteurs aériens.

Le principe de la libéralisation de l'investissement est posé à l'**article 5**, qui permet la détention et le contrôle effectif des transporteurs aériens de chaque partie par des intérêts de l'autre partie, sous réserve d'une décision du comité mixte.

L'**article 6** précise que les dispositions législatives et réglementaires des parties contractantes relatives à l'entrée, à la sortie et au séjour sur le territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret demeurent applicables.

L'**article 7** dispose que les principes relatifs à la concurrence définis au chapitre II du titre IV de l'accord d'association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, signé le 24 novembre 1997, s'appliquent aux opérations menées dans le cadre l'accord euro-méditerranéen avec la Jordanie. Cet article définit également les principes d'un cadre concurrentiel loyal qui interdit, sauf exception, les subventions publiques. Un mécanisme de consultation est mis en place pour régler les différends relatifs aux problèmes de concurrence.

L'**article 8**, relatif aux activités commerciales, précise les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de chaque partie peuvent exercer leurs activités commerciales sur le territoire de l'autre partie.

L'**article 9**, relatif aux droits de douane et taxes, prévoit les exemptions en matière de droits de douane et taxes que s'accordent mutuellement les parties contractantes.

L'**article 10**, relatif aux redevances imposées pour l'usage des infrastructures et services aéroportuaires et des services de navigation aérienne, définit les critères auxquels doivent satisfaire les redevances d'usage qui doivent être justes, raisonnables et calculées en fonction des coûts supportés par les fournisseurs de services.

La liberté de fixation des tarifs des services aériens par les transporteurs est un principe énoncé à l'**article 11** qui prévoit également que les autorités des parties contractantes n'imposent pas le dépôt des tarifs pratiqués.

L'**article 12** organise l'échange de données statistiques.

Le **titre II** est consacré aux dispositions réglementaires (articles 13 à 19):

En application des articles 13 à 19, les parties contractantes s'engagent à mettre en oeuvre les normes communautaires annexées à l'accord dans différents domaines du transport aérien: la sécurité et la sûreté de l'aviation civile (**articles 13 et 14**), la gestion du trafic aérien (**article 15**), la protection de l'environnement (**article 16**), la protection des consommateurs (**article 17**), les systèmes informatisés de réservation (**article 18**) et les aspects sociaux (**article 19**) du transport aérien. De surcroît:

- l'**article 13**, relatif à la sécurité aérienne, prévoit l'inspection au sol des aéronefs soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité et préserve la possibilité de prendre des mesures appropriées en cas de doute sur le niveau de sécurité offert par un aéronef ou la manière dont il est exploité;
- s'agissant de la sûreté aérienne, l'**article 14** reprend les dispositions standard définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI); lorsque les circonstances l'exigent, les parties peuvent prendre des mesures immédiates pour préserver la sûreté des vols;

- une coopération spécifique dans le domaine de la gestion du trafic aérien est prévue à l'**article 15** en vue d'élargir le ciel unique européen à la Jordanie qui sera associée aux travaux du comité du ciel unique européen;
- l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en oeuvre de la politique aéronautique internationale est affirmée à l'**article 16**; la possibilité pour chacune des parties de prendre des mesures appropriées pour lutter contre les effets de l'aviation internationale sur l'environnement est garantie.

Le **titre III** est consacré aux dispositions institutionnelles (articles 20 à 29):

L'**article 20**, relatif à l'interprétation et au contrôle de l'application de l'accord, formalise les obligations qui incombent aux parties afin d'assurer sa bonne application.

Un comité mixte est créé en vertu de l'**article 21**. Composé de représentants des parties, il est responsable de l'administration de l'accord et de sa mise en oeuvre. Organe de concertation, le comité mixte est également chargé de développer la coopération dans les différents domaines du transport aérien.

L'**article 22**, relatif au règlement des différends et à la procédure d'arbitrage, pose le principe du recours au comité mixte pour la résolution des différends survenant à propos de l'interprétation ou de l'application de l'accord et prévoit, si cette procédure est infructueuse, de recourir au conseil d'association institué au titre de l'accord d'association. En dernier recours, les différends peuvent être soumis à un tribunal arbitral.

Sous les conditions posées à l'**article 23**, une partie peut recourir à des mesures de sauvegarde.

L'**article 24**, fixe comme objectif ultime la création d'un espace aérien euro-méditerranéen commun avec les autres Etats du pourtour méditerranéen liés à l'Union européenne par des accords euro-méditerranéens de services aériens similaires, ce qui est déjà le cas du Maroc.

L'**article 25** pose le principe de la suprématie des dispositions de l'accord euro-méditerranéen avec la Jordanie sur celles des accords bilatéraux existants entre les Etats membres de l'Union européenne et la Jordanie. Toutefois, les droits desdits accords bilatéraux qui seraient plus favorables continuent à s'appliquer.

Les **articles 26 à 29** reprennent les éléments habituels du droit des traités relatifs aux modifications, à la dénonciation, à l'enregistrement et à l'entrée en vigueur d'un accord international. Plus particulièrement:

- l'**article 26**, prévoit, lorsqu'une partie envisage des modifications législatives susceptibles d'interagir avec l'un des domaines couverts par l'accord, les modalités d'information, d'évaluation et éventuellement d'intégration des nouvelles normes dans l'annexe III;
- l'**article 29**, paragraphe 2, offre la possibilité d'appliquer provisoirement l'accord euro-méditerranéen avec la Jordanie sous réserve du respect du droit interne des parties.

L'**annexe I**, relative aux services agréés et routes spécifiées, précise les conditions d'exploitation des transporteurs aériens européens et jordaniens. Ces transporteurs pourront desservir, au départ de tout aéroport de l'Union européenne, tout aéroport en Jordanie (droits dits de 3e et de 4e libertés) et pourront effectuer des vols via un point intermédiaire dans certains Etats tiers³ avec la possibilité d'exercer des droits de trafic sur cette escale (droits de 5e liberté). L'annexe I dresse également la liste des souplesses d'exploitation dont les transporteurs peuvent bénéficier pour proposer leurs services.

L'**annexe II**, relative aux dispositions transitoires, établit un lien entre la reprise de l'acquis communautaire par le Royaume hachémite de Jordanie et le degré d'ouverture du marché. L'extension des opportunités commerciales aux vols dits de 5e liberté, y compris pour les transporteurs jordaniens entre deux Etats membres de l'Union, est subordonnée à une décision du comité mixte validant l'achèvement de la reprise de l'acquis communautaire par la Jordanie.

3 Les points intermédiaires prévus à l'accord sont:

- les pays de la zone Euromed (Algérie, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, Syrie, Territoires palestiniens, Tunisie et Turquie);
- les pays de l'accord multilatéral créant un espace aérien commun européen (EACE): accord entre les 28 Etats membres de l'Union, l'Albanie, la Bosnie et Herzégovine, la Croatie, l'Islande, la Macédoine, le Monténégro, la Norvège, la Serbie et le Kosovo;
- le Liechtenstein et la Suisse.

Par dérogation aux principes fixés à l'article 8 (activités commerciales), l'annexe II prévoit un délai jusqu'au 1er janvier 2016 pour l'ouverture à la concurrence des services d'assistance en escale à l'aéroport international Reine Alia d'Amman.

L'**annexe III**, relative aux règles applicables à l'aviation civile, dresse la liste des règles européennes en matière de sécurité et de sûreté aérienne, de gestion du trafic aérien, de protection de l'environnement, de systèmes informatisés de réservation et couvrant certains aspects sociaux que la Jordanie s'engage à appliquer progressivement. Le comité mixte est chargé de la mise à jour régulière de cette liste.

L'**annexe IV**, établit la liste des Etats mentionnés aux articles 3 et 4 de l'accord (dispositions relatives à la nationalité économique des transporteurs aériens européens) et à l'annexe I (routes spécifiées). Il s'agit des pays de l'Espace économique européen et de la Suisse.

4. Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses Etats membres, premièrement, les Etats-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011

5. Accord annexe entre l'Union européenne et ses Etats membres, premièrement, l'Islande, deuxièmement, et le Royaume de Norvège, troisièmement, concernant l'application de l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses Etats membres, premièrement, les Etats-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011

I. Contexte général

L'accord de transport aérien entre l'Union européenne (UE) et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique (USA), d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007 (et dénommé dans la suite „l'Accord de transport aérien UE-USA“ ou „l'Accord“) est entré en vigueur le 30 mars 2008 et a été ratifié au Grand-Duché de Luxembourg par la loi du 28 novembre 2009 portant approbation de cet accord.

Il a été modifié par le Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010. Celui-ci a été ratifié au Grand-Duché de Luxembourg par la loi du 12 mars 2011 portant approbation du Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010, modifiant l'Accord de transport aérien UE-USA.

L'Accord de transport aérien UE-USA a fait disparaître toutes les entraves commerciales pour les vols reliant n'importe quel point de l'Union européenne à n'importe quel point des Etats-Unis. De plus, les Etats-Unis ont accordé les droits de trafic dits de „7e liberté“⁴ aux transporteurs aériens de l'Union européenne pour l'exploitation de liaisons entre les Etats-Unis et les pays hors-UE qui sont membres de l'Espace aérien commun européen (EACE), tels que la Norvège et l'Islande.

L'EACE n'a cependant aucune dimension extérieure et ne permet pas aux transporteurs aériens de l'UE d'exploiter des vols entre la Norvège et l'Islande et des pays tiers. De même, les transporteurs aériens norvégiens et islandais n'avaient pas le droit d'exploiter des vols entre l'UE et les Etats-Unis.

L'Accord de transport aérien UE-USA a instauré des conditions d'accès au marché uniformes pour tous les transporteurs aériens de l'Union et a établi de nouvelles dispositions concernant la coopération entre l'Union européenne et les Etats-Unis en matière de réglementation, dans des domaines essentiels pour que l'exploitation des services aériens transatlantiques se fasse dans de bonnes conditions de sûreté, de sécurité et d'efficacité. La Norvège et l'Islande ont adopté l'intégralité de l'acquis communautaire en matière de politique aéronautique. Par conséquent, grâce à l'intégration de ces deux pays dans le champ d'application de l'Accord de transport aérien UE-USA, il est certain que tous les trans-

⁴ Droit pour un transporteur d'un Etat d'exploiter, entièrement hors de son territoire, des lignes et d'assurer un service entre deux autres Etats.

porteurs aériens européens appliquant l'acquis communautaire exploitent des services aériens trans-atlantiques dans un cadre harmonisé.

L'adhésion de l'Islande et de la Norvège à l'Accord de transport aérien UE-USA constitue un précédent pour l'adhésion de l'Islande et de la Norvège à d'autres accords aériens de l'Union (par exemple l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens conclu avec le Maroc).

II. Nature et contenu des 2 accords

Au vu des raisons exposées ci-dessus, la Norvège et l'Islande ont formellement demandé d'adhérer à l'Accord de transport aérien UE-USA en 2007.

Conformément à l'article 18, paragraphe 5, de l'Accord de transport aérien UE-USA tel que modifié, qui confirme l'objectif des deux parties de „*maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique en étendant [ledit] accord aux pays tiers*“ et demande au comité mixte établi en vertu du même article, paragraphe 1, „*d'élaborer une proposition concernant les conditions et les procédures requises [...] pour l'adhésion de pays tiers [audit] accord*“, une proposition en vue de l'adhésion de l'Islande et de la Norvège à l'Accord a été présentée lors de la réunion du comité mixte du 16 novembre 2010.

Cette proposition comprend un **accord „de couverture“** entre quatre parties et un **„accord annexe“** tripartite, qui fixe les arrangements internes entre l'Union européenne, la Norvège et l'Islande. La Norvège et l'Islande étant membres à part entière de l'Espace aérien commun européen (EACE), ces deux accords assurent la cohérence du cadre réglementaire pour les vols reliant les Etats-Unis et le marché unique du transport aérien dans l'Union européenne – y compris l'Islande et la Norvège.

Les dispositions de l'accord „de couverture“ quadripartite étendent le champ d'application de l'accord de transport aérien UE-USA, mutatis mutandis, à la Norvège et à l'Islande.

Les dispositions de l'accord annexe tripartite sont fondées sur la décision du Conseil du 25 avril 2007 concernant la signature et l'application provisoire de l'accord de transport aérien UE-USA (2007/339/CE).

Les deux accords entraînent des avantages commerciaux pour les compagnies aériennes et les consommateurs dans l'Union européenne et garantissent en particulier la cohérence de l'Accord de transport aérien UE-USA avec la politique scandinave commune en matière de transport aérien.

Dans le même temps, les deux accords garantissent le maintien du caractère bilatéral de l'Accord de transport aérien UE-USA. L'Islande et la Norvège seront associées aux négociations en vue d'une seconde étape de l'accord de transport aérien avec les Etats-Unis.

III. Intérêt pour le Luxembourg

Outre l'extension de l'espace aérien cohérent, harmonisé et bien réglementé entre l'Europe et les Etats-Unis d'Amérique, l'adhésion de la Norvège et de l'Islande à l'Accord de transport aérien UE-USA a comme intérêt principal pour le Luxembourg, qui avait signé un accord bilatéral respectivement avec l'Islande le 23 octobre 1952 et la Norvège le 17 novembre 1952, que les opérateurs luxembourgeois auront la possibilité de proposer désormais des services aériens (notamment de fret aérien) entre tout aéroport international en Islande respectivement en Norvège et les Etats-Unis d'Amérique.

IV. Structure de l'accord „de couverture“ quadripartite

L'accord „de couverture“ quadripartite comporte 6 articles.

L'**article 1er** définit les termes employés dans l'accord.

L'**article 2** détermine le champ d'application de l'accord et précise que les dispositions de l'Accord de transport aérien UE-USA, modifié par le protocole signé le 24 juin 2010, s'appliquent à l'Islande et à la Norvège comme si ces pays étaient des Etats membres de l'Union européenne, de sorte que l'Islande et la Norvège ont tous les droits et obligations des Etats membres en vertu dudit accord.

L'**article 3** précise les dispositions prévues en cas de dénonciation ou cessation de l'application provisoire de l'accord.

L'**article 4** reprend les éléments habituels du droit des traités relatifs à l'enregistrement.

L'**article 5** offre la possibilité d'appliquer provisoirement l'accord de transport aérien quadripartite à partir de la date de signature, dans la mesure autorisée par la législation nationale applicable des Etats signataires. A noter dans ce contexte que l'accord est effectivement appliqué de manière provisoire depuis le 21 juin 2011 par tous les Etats membres de l'Union européenne (sauf l'Autriche) ainsi que par la Norvège et l'Islande.

L'**article 6** précise l'entrée en vigueur de l'accord.

V. Structure de l'accord „annexe“ fixant les arrangements internes entre l'Union européenne, la Norvège et l'Islande

L'accord „annexe“ tripartite comporte 9 articles.

L'**article 1er** concerne les notifications en relation avec l'accord.

L'**article 2** dispose que la suspension des droits de trafic ou la levée d'une telle suspension, conformément à l'article 21, paragraphe 5, de l'Accord de transport aérien UE-USA tel que modifié est adoptée dans le cadre du présent accord.

L'**article 3** se réfère au comité mixte établi en vertu de l'article 18 de l'Accord de transport aérien UE-USA tel que modifié et précise que l'Islande et la Norvège font désormais aussi partie de ce comité. L'article 3 règle par ailleurs la prise de position commune de l'Union européenne, des Etats membres, de l'Islande et de la Norvège dans le cadre de comité.

L'**article 4**, relatif à l'arbitrage, précise que la Commission européenne représente l'Union européenne, les Etats membres, l'Islande et la Norvège dans les procédures d'arbitrage prévues à l'article 19 de l'Accord de transport aérien UE-USA tel que modifié.

L'**article 5** règle les procédures entre l'Union européenne, les Etats membres, l'Islande et la Norvège relatives à l'échange d'informations.

L'**article 6** arrête les procédures entre l'Union européenne, les Etats membres, l'Islande et la Norvège en cas de subventions ou aides d'Etat.

L'**article 7** précise les dispositions relatives à la dénonciation et à la cessation de l'application provisoire du présent accord.

L'**article 8** offre la possibilité d'appliquer provisoirement l'accord de transport aérien quadripartite à partir de la date de signature, dans la mesure autorisée par la législation nationale applicable des Etats signataires. A noter dans ce contexte que l'accord est effectivement appliqué de manière provisoire depuis le 21 juin 2011 par tous les Etats membres de l'Union européenne (sauf l'Autriche) ainsi que par la Norvège et l'Islande.

L'**article 9** précise l'entrée en vigueur de l'accord.

6. Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres et la République de Moldavie, signé à Bruxelles le 26 juin 2012

Comme d'autres accords de ce projet de loi, l'accord sur le transport aérien avec la Moldavie s'inscrit dans le cadre de la „feuille de route“ adoptée par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 qui vise à développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile.

I. Nature et contenu de l'accord

L'accord signé le 26 juin 2012 avec la Moldavie prévoit la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République de Moldavie, d'autre part.

La Commission européenne a négocié avec la Moldavie les termes de cet accord pour le compte de l'Union et de ses Etats membres en vertu d'une décision du Conseil de l'Union européenne de juin 2011 l'autorisant à ouvrir des négociations avec la Moldavie. Conformément aux directives de négociation, un projet d'accord avec la République de Moldavie a été paraphé par les deux parties le 26 octobre 2011 et l'accord a été signé le 26 juin 2012 à Bruxelles.

Les services aériens exploités actuellement entre l'Union européenne et la République de Moldavie sont fondés sur des accords bilatéraux conclus entre différents Etats membres et la République de

Moldavie. L'un des éléments de la politique extérieure de l'UE en matière de transport aérien consiste à négocier des accords globaux relatifs aux services aériens avec des pays voisins lorsque la valeur ajoutée et les avantages économiques de ces accords ont été démontrés. Le présent accord vise:

- l'ouverture progressive du marché en ce qui concerne l'accès aux routes et aux capacités sur une base de réciprocité;
- la promotion de la coopération en matière de réglementation ainsi que l'harmonisation des réglementations et des approches fondées sur la législation de l'UE dans le domaine de l'aviation;
- la promotion de services aériens fondés sur la concurrence entre les transporteurs aériens avec une intervention et une régulation minimales de l'Etat;
- l'absence de discrimination et l'existence de conditions de concurrence équitables pour les opérateurs économiques.

L'accord créant un espace aérien commun avec la Moldavie permet ainsi de garantir des standards élevés dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la gestion du trafic aérien ainsi que l'application de certaines des règles communautaires en matière d'environnement, d'accès au marché, de protection des consommateurs et de temps de travail pour les professionnels du transport aérien, tout en libéralisant le marché des services aériens entre les territoires des Etats membres de l'Union européenne et de la Moldavie.

II. Intérêt pour le Luxembourg

Outre l'intensification des relations économiques entre l'Union européenne et la Moldavie par l'ouverture progressive des relations aériennes ainsi que la reprise, par la Moldavie, d'une part substantielle de l'acquis communautaire en matière de règles applicables à l'aviation civile (concernant notamment la sûreté et la sécurité aériennes), l'intérêt principal pour le Luxembourg, qui ne dispose pas d'accord aérien avec la Moldavie, est que les droits de trafic accordés dans le cadre de cet accord permettent désormais aux opérateurs luxembourgeois de proposer des services aériens au départ de tout aéroport de l'Union européenne vers/de tout aéroport en Moldavie et d'effectuer ces vols via un point intermédiaire dans certains Etats tiers ou poursuivre ces vols dans ces Etats tiers⁵, avec la possibilité d'exercer des droits de trafic entre cette escale intermédiaire et la Moldavie ou entre la Moldavie et cet Etat tiers (droits de 5e liberté).

III. Structure de l'accord

L'accord comporte vingt-neuf articles ainsi que quatre annexes qui sont des parties intégrantes de l'accord.

L'**article 1er** définit les termes employés dans l'accord.

Le **titre I** est consacré aux dispositions économiques (articles 2 à 13):

Les droits commerciaux des transporteurs aériens des parties contractantes pour les services aériens internationaux sont fixés à l'**article 2**. Les dispositions prévues aux annexes I et II de l'accord précisent les conditions dans lesquelles ces droits peuvent être exercés. A noter que les services intérieurs aux Etats concernés (droits de cabotage) ne font pas partie des droits couverts par cet accord.

Les **articles 3 et 5**, relatifs à l'autorisation et à la révocation des autorisations d'exploitation des transporteurs aériens, établissent les conditions dans lesquelles les parties contractantes accordent et refusent, révoquent, suspendent ou limitent lesdites autorisations d'exploitation.

L'**article 4** pose le principe de la reconnaissance mutuelle des décisions relatives à la propriété et au contrôle effectif des transporteurs aériens prises par les autorités compétentes des parties contractantes tout en garantissant des possibilités de vérification.

⁵ Les **Etats tiers** vers/de où sont permis des droits de 5e liberté (points intermédiaires et au-delà) dans le cadre de cet accord sont:

- les „partenaires de la politique européenne de voisinage“: Algérie, Arménie, Azerbaïdjan, Belarus, Egypte, Géorgie, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, Territoires palestiniens occupés, Syrie, Tunisie, Ukraine;
- les pays qui sont parties à l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE): Etats membres de l'UE, Albanie, Bosnie-et-Herzégovine, Croatie, Ancienne République yougoslave de Macédoine, Islande, Monténégro, Norvège, Serbie, Kosovo;
- les pays énumérés à l'annexe 4 de l'accord: Islande, Liechtenstein, Norvège, Suisse.

Le principe de la libéralisation de l'investissement est posé à l'**article 6**, qui permet la détention et le contrôle effectif des transporteurs aériens de chaque partie par des intérêts de l'autre partie. La détention et le contrôle effectif d'un transporteur aérien de l'Union européenne par un ressortissant moldave sont cependant subordonnés à une décision du comité mixte institué par l'accord.

L'**article 7** dispose que les lois et règlements des parties contractantes relatifs à l'entrée, à la sortie et au séjour sur le territoire, des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret demeurent applicables.

Dans l'**article 8**, les parties affirment leur attachement au principe d'une concurrence loyale qui implique, notamment, la suppression, sauf exception, des différentes formes de subventions publiques. La réglementation communautaire applicable en matière de droit de la concurrence sert de référence pour évaluer d'éventuelles pratiques contraires à ce principe.

L'**article 9**, relatif aux activités commerciales, précise les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de chaque partie peuvent exercer leurs activités commerciales sur le territoire de l'autre partie.

L'**article 10**, relatif aux droits de douane et taxes, prévoit les exemptions en matière de droits de douane et taxes que s'accordent mutuellement les parties contractantes.

L'**article 11**, relatif aux redevances imposées pour l'usage des aéroports, des infrastructures et des services aéronautiques, définit les critères auxquels doivent satisfaire les redevances d'usage.

La liberté de fixation des tarifs des services aériens par les transporteurs est un principe énoncé à l'**article 12**, qui prévoit également que les autorités des parties contractantes ne peuvent exiger le dépôt ou la notification des tarifs pratiqués.

L'**article 13** organise l'échange de données statistiques.

Le **titre II** est consacré aux dispositions réglementaires (articles 14 à 20):

En application des **articles 14 à 20**, les parties contractantes doivent se conformer aux dispositions de la réglementation communautaire annexée à l'accord, dans les différents domaines du transport aérien: la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, la navigation aérienne, l'environnement, la protection des consommateurs, les systèmes informatisés de réservation et les aspects sociaux du transport aérien.

De surcroît:

- l'**article 14**, relatif à la sécurité aérienne, prévoit une coopération renforcée avec la Moldavie qui sera associée, en qualité d'observateur, aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne;
- s'agissant de la sûreté aérienne, l'**article 15** autorise la Commission européenne à mener des inspections sur le territoire moldave conformément à la législation de l'Union européenne applicable en la matière;
- une coopération spécifique dans le domaine de la gestion du trafic aérien est prévue à l'**article 16**; la Moldavie sera associée en qualité d'observateur aux travaux du comité du „Ciel unique européen“;
- l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en oeuvre des politiques appliquées à l'aviation est affirmée à l'**article 17**, qui reconnaît également la nécessité de prendre des mesures afin de réduire les incidences de l'aviation civile sur l'environnement.

Les coopérations mises en place dans ces différents domaines visent à soutenir la Moldavie dans la reprise de l'acquis communautaire afin d'atteindre plus rapidement l'objectif recherché d'harmonisation des réglementations sur la base des standards européens.

Le **titre III** est consacré aux dispositions institutionnelles (articles 21 à 29):

L'**article 21**, relatif à l'interprétation et au contrôle de l'application de l'accord, formalise les obligations qui incombent aux parties afin d'assurer sa bonne application.

Un comité mixte est créé en vertu de l'**article 22**. Composé de représentants des parties, il est responsable de la gestion et de l'application de l'accord.

L'**article 23**, relatif au règlement des différends et à la procédure d'arbitrage, pose le principe du recours au comité mixte pour la résolution des différends survenant à propos de l'interprétation ou de l'application de l'accord et prévoit, si cette procédure est infructueuse, de recourir à un tribunal arbitral.

Sous certaines conditions, une partie peut recourir à des mesures de sauvegarde, conformément aux conditions posées à l'**article 24**.

L'**article 25**, relatif aux relations avec d'autres accords, prévoit que les dispositions de l'accord sur la création d'un espace aérien commun avec la Moldavie prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants entre les Etats membres et la Moldavie. Toutefois, les droits desdits accords bilatéraux qui seraient plus favorables continuent à s'appliquer. L'article 25 prévoit également la possibilité de l'adhésion de la Moldavie à l'Espace aérien commun européen créé par l'accord signé en mai 2006 avec les pays des Balkans, l'Islande et la Norvège.

Les **articles 26 à 29** reprennent les éléments habituels du droit des traités relatifs aux amendements, à la dénonciation, à l'enregistrement et à l'entrée en vigueur d'un accord international.

L'**article 29**, paragraphe 2, offre la possibilité d'appliquer provisoirement l'accord avec la Moldavie à compter de sa signature, sous réserve du respect du droit interne des parties.

Les quatre annexes:

L'**annexe I**, relative aux services agréés et aux routes spécifiées, précise les conditions d'exploitation des transporteurs européens et moldaves. Les transporteurs européens pourront desservir, au départ de tout aéroport de l'Union européenne, tout aéroport en Moldavie (droits dits de 3e et de 4e libertés) et effectuer ces vols via un point intermédiaire dans certains Etats tiers ou poursuivre ces vols dans ces Etats tiers⁶, avec la possibilité d'exercer des droits de trafic entre cette escale intermédiaire et la Moldavie ou entre la Moldavie et cet Etat tiers (droits de 5e liberté).

Les transporteurs moldaves bénéficieront des mêmes opportunités, les services de 5e liberté étant toutefois limités aux points intermédiaires.

L'**annexe I** dresse également la liste des souplesses d'exploitation que les transporteurs peuvent combiner pour fournir librement des services aériens.

L'**annexe II**, relative aux dispositions transitoires, établit un lien entre la reprise de l'acquis communautaire par la Moldavie et le degré d'ouverture du marché. Ainsi, l'extension des opportunités commerciales aux vols dits de 5e liberté, y compris entre deux Etats membres de l'Union pour les transporteurs moldaves, est subordonnée à une décision du comité mixte validant l'achèvement de la reprise de l'acquis communautaire par la Moldavie.

L'**annexe III**, relative aux règles applicables à l'aviation civile, dresse la liste des règles communautaires en matière d'accès au marché, de gestion du trafic aérien, de sécurité aérienne, de sûreté aérienne, d'environnement, de protection des consommateurs, de temps de travail pour certaines catégories de personnel et de systèmes informatisés de réservation que la Moldavie s'engage à reprendre progressivement dans le cadre de cet accord. Le comité mixte est chargé de la mise à jour régulière de cette liste.

L'**annexe IV**, précise les Etats mentionnés aux articles 3 et 4 de l'accord et à l'annexe I. Il s'agit de l'Islande, du Liechtenstein, de la Norvège, et de la Suisse.

7. Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le gouvernement de l'Etat d'Israël, d'autre part, signé à Luxembourg le 10 juin 2013

Cet accord s'inscrit dans le cadre de la „feuille de route“ adoptée par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 qui vise à développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile.

Un des objectifs de cette politique est la création d'espaces aériens communs avec les pays de la politique européenne de voisinage, espaces à l'intérieur desquels les services de transport aérien sont progressivement libéralisés et les réglementations harmonisées sur la base des normes européennes.

⁶ Les **Etats tiers** vers/de où sont permis des droits de 5e liberté (points intermédiaires et au-delà) dans le cadre de cet accord sont:

- les „partenaires de la politique européenne de voisinage“: Algérie, Arménie, Azerbaïdjan, Belarus, Egypte, Géorgie, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, Territoires palestiniens occupés, Syrie, Tunisie, Ukraine;
- les pays qui sont parties à l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE): Etats membres de l'UE, Albanie, Bosnie-et-Herzégovine, Croatie, Ancienne République yougoslave de Macédoine, Islande, Monténégro, Norvège, Serbie, Kosovo;
- les pays énumérés à l'annexe 4 de l'accord: Islande, Liechtenstein, Norvège, Suisse.

Parmi les pays du voisinage, la Commission européenne distingue ceux d'ores et déjà engagés dans une coopération paneuropéenne dans le domaine du transport aérien, principalement les pays à l'Est de l'Union qui forment le volet oriental de cette politique, des autres partenaires bordant le pourtour méditerranéen intégrés dans le volet méridional. A terme, la Commission prévoit de renforcer encore l'intégration régionale par le biais de deux accords aériens multilatéraux spécifiques à chacun de ces deux volets de la politique européenne de voisinage.

I. Nature et contenu de l'accord

L'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres et le Gouvernement de l'Etat d'Israël soutient cette ambition et la mise en oeuvre progressive de la politique européenne de voisinage en matière de transports aériens. Conformément aux directives de négociation d'avril 2008, la Commission européenne a entamé des négociations d'un accord global relatif au transport aérien entre l'Union européenne et Israël. Les négociations ont été clôturées le 22 mars 2012 après huit cycles de négociations et permettront de créer un espace aérien commun. L'accord vise notamment à :

- l'ouverture progressive du marché en ce qui concerne l'accès aux routes et aux capacités sur une base de réciprocité;
- la promotion de la coopération en matière de réglementation, de l'harmonisation des réglementations et des approches fondées sur la législation de l'Union dans le domaine de l'aviation;
- la promotion de services aériens fondés sur la concurrence entre les transporteurs aériens avec une intervention et une régulation minimales de l'Etat;
- l'absence de discrimination et l'existence de conditions de concurrence équitables pour les opérateurs économiques.

Le principal objectif de cet accord est de libéraliser le transport aérien entre l'Europe et Israël, il s'agit notamment de permettre une ouverture des marchés européen et israélien du transport aérien, tout en éliminant la majorité des restrictions existantes concernant l'exploitation des vols entre Israël et l'UE pour les compagnies aériennes respectives. Grâce à l'accord, toutes les compagnies aériennes de l'UE pourront exploiter des vols directs à destination d'Israël de n'importe quel aéroport de l'UE, et les transporteurs israéliens pourront exploiter des vols vers des aéroports dans toute l'UE. Il convient de remarquer que le marché du transport aérien UE-Israël sera progressivement ouvert d'ici 2018 – à partir de cette date il n'y aura plus de restrictions sur le nombre de vols hebdomadaires entre Israël et l'UE.

Cette libéralisation progressive des relations aériennes exige par ailleurs qu'Israël reprenne une part substantielle de l'acquis communautaire en matière de règles applicables à l'aviation civile et mette en oeuvre des exigences et des normes réglementaires équivalentes. C'est dans cet esprit, que Israël s'engage à s'aligner au cadre légal et aux normes européennes dans les domaines aussi variés que la protection des consommateurs, la gestion du trafic aérien, la sécurité aérienne ou encore dans le domaine social et environnemental. C'est cette conditionnalité qui permettra à terme de garantir de standards élevées et harmonisées.

L'ouverture des marchés permettra enfin d'accroître l'offre de transport aérien entre l'Union européenne et Israël, condition indispensable au développement de l'activité touristique et, plus généralement, des économies israélienne et européenne.

II. Intérêt pour le Luxembourg

Outre l'intensification des relations économiques entre l'Union européenne et Israël par l'ouverture progressive des relations aériennes ainsi que la reprise, par Israël, d'une part substantielle de l'acquis communautaire en matière de règles applicables à l'aviation civile (concernant notamment la sûreté et la sécurité aériennes), l'intérêt principal pour le Luxembourg, qui avait signé un Accord aérien bilatéral avec Israël et un Memorandum of Understanding (MoU) en matière de droits de trafic le 14 juin 1994, est que le présent accord européen étend les possibilités pour les opérateurs luxembourgeois de proposer désormais des opérations entre des aéroports respectivement de l'Union européenne et d'Israël, alors que l'accord bilatéral, signé le 14 juin 1994 se limitait à des vols entre les aéroports de Luxembourg et de Tel-Aviv. Par ailleurs, les opérateurs luxembourgeois intéressés auront la possibilité de proposer

des opérations vers/de Israël via un ou plusieurs points intermédiaires⁷ (droits de 5e liberté). Cette possibilité est cependant subordonnée à une décision du comité mixte validant l'achèvement de la reprise par Israël de l'acquis communautaire précité en matière de règles applicables à l'aviation civile.

III. Structure de l'accord

L'accord comporte trente articles ainsi que six annexes parties intégrantes de l'accord.

L'**article 1er** définit les termes employés dans l'accord.

Le **titre I** est consacré aux dispositions économiques (articles 2 à 12):

L'**article 2** fixe les droits commerciaux des transporteurs aériens des parties contractantes pour les services aériens internationaux. Les dispositions prévues aux annexes I et II de l'accord précisent les conditions dans lesquelles ces droits peuvent être exercés. Les services intérieurs aux Etats concernés (droits de cabotage) sont explicitement exclus du champ des droits ouverts.

Les **articles 3 et 4**, relatifs à l'autorisation et à la révocation des autorisations d'exploitation des transporteurs aériens, établissent les conditions dans lesquelles les parties contractantes accordent, refusent, révoquent, suspendent ou limitent lesdites autorisations d'exploitation.

L'**article 3bis** pose le principe de la reconnaissance mutuelle des décisions prises par chaque partie, d'une part, sur les capacités financières et de gestion des entreprises de transport aérien (la „conformité“ dans l'accord) et, d'autre part, sur la détermination de la citoyenneté économique liée à la propriété et au contrôle effectif des transporteurs aériens.

Le principe de la libéralisation de l'investissement est posé à l'**article 5**, qui permet la détention et le contrôle effectif des transporteurs aériens de chaque partie par des intérêts de l'autre partie, sous réserve d'une décision du comité mixte.

L'**article 6** précise que les dispositions législatives et réglementaires des parties contractantes relatives à l'entrée, à la sortie et au séjour sur le territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret demeurent applicables.

L'**article 7** dispose que les principes relatifs à la concurrence définis au chapitre 3 du titre IV de l'accord d'association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres, d'une part, et l'Etat d'Israël, d'autre part, signé à Bruxelles le 20 novembre 1995, s'appliquent aux opérations menées dans le cadre l'accord euro-méditerranéen avec Israël. Cet article définit également les principes d'un cadre concurrentiel loyal qui interdit, sauf exception, les subventions publiques. Un mécanisme de consultation est mis en place pour régler les différends relatifs aux problèmes de concurrence.

L'**article 8**, relatif aux activités commerciales, précise les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de chaque partie peuvent exercer leurs activités commerciales sur le territoire de l'autre partie.

L'**article 9**, relatif aux droits de douane et taxes, prévoit les exemptions en matière de droits de douane et taxes que s'accordent mutuellement les parties contractantes.

L'**article 10**, relatif aux redevances imposées pour l'usage des infrastructures et services aéroportuaires et des services de navigation aérienne, définit les critères auxquels doivent satisfaire les redevances d'usage qui doivent être justes, raisonnables et calculées en fonction des coûts supportés par les fournisseurs de services.

La liberté de fixation des tarifs des services aériens par les transporteurs est un principe énoncé à l'**article 11** qui prévoit également que les autorités des parties contractantes n'imposent pas le dépôt des tarifs pratiqués.

L'**article 12** organise l'échange de données statistiques.

Le **titre II** est consacré aux dispositions réglementaires (articles 13 à 20):

⁷ Les points intermédiaires prévus à l'accord sont:

- les pays de la zone Euromed (Algérie, Egypte, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, Syrie, Territoires palestiniens, Tunisie et Turquie);
- les pays de l'accord multilatéral créant un espace aérien commun européen (EACE): accord entre les 28 Etats membres de l'Union européenne, l'Albanie, la Bosnie et Herzégovine, la Croatie, l'Islande, la Macédoine, le Monténégro, la Norvège, la Serbie et le Kosovo;
- le Liechtenstein et la Suisse.

En application des articles 13 à 20, les parties contractantes s'engagent à mettre en oeuvre les normes communautaires annexées à l'accord dans différents domaines du transport aérien: la sécurité aérienne (**article 13**) et la sûreté aérienne (**article 14**), la gestion du trafic aérien (**article 15**), la protection de l'environnement (**article 16**), les obligations énoncées dans la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (**article 17**), le droits des consommateurs et la protection des données à caractère personnel (**article 18**), les systèmes informatisés de réservation (**article 19**) et les aspects sociaux (**article 20**) du transport aérien.

De surcroît:

- l'**article 13**, relatif à la sécurité aérienne, prévoit l'inspection au sol des aéronefs soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité et préserve la possibilité de prendre des mesures appropriées en cas de doute sur le niveau de sécurité offert par un aéronef ou la manière dont il est exploité;
- s'agissant de la sûreté aérienne, l'**article 14** reprend les dispositions standard définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI); lorsque les circonstances l'exigent, les parties peuvent prendre des mesures immédiates pour préserver la sûreté des vols;
- une coopération spécifique dans le domaine de la gestion du trafic aérien est prévue à l'**article 15** en vue d'élargir le ciel unique européen à Israël qui participe désormais aux travaux du comité du ciel unique européen en qualité d'observateur;
- l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en oeuvre de la politique aéronautique internationale est affirmée à l'**article 16**; la possibilité pour chacune des parties de prendre des mesures appropriées pour lutter contre les effets de l'aviation internationale sur l'environnement est garantie.

Le **titre III** est consacré aux dispositions institutionnelles (articles 21 à 30):

L'**article 21**, relatif à l'interprétation et au contrôle de l'application de l'accord, formalise les obligations qui incombent aux parties afin d'assurer sa bonne application.

Un comité mixte est créé en vertu de l'**article 22**. Composé de représentants des parties, il est responsable de l'administration de l'accord et de sa mise en oeuvre. Organe de concertation, le comité mixte est également chargé de développer la coopération dans les différents domaines du transport aérien.

L'**article 23**, relatif au règlement des différends et à la procédure d'arbitrage, pose le principe du recours au comité mixte pour la résolution des différends survenant à propos de l'interprétation ou de l'application de l'accord et prévoit, si cette procédure est infructueuse, de recourir au conseil d'association institué au titre de l'accord d'association. En dernier recours, les différends peuvent être soumis à un tribunal d'arbitrage.

Sous les conditions posées à l'**article 24**, une partie peut recourir à des mesures de sauvegarde au cas où l'autre partie ne respecte pas ses obligations en vertu de l'accord.

L'**article 25**, fixe comme objectif ultime la création d'un espace aérien euro-méditerranéen commun avec les autres Etats du pourtour méditerranéen liés à l'Union européenne par des accords euro-méditerranéens de services aériens similaires.

L'**article 26** pose le principe de la suprématie des dispositions de l'accord euro-méditerranéen avec Israël sur celles des accords bilatéraux existants entre les Etats membres de l'Union européenne et Israël. Toutefois, les droits desdits accords bilatéraux qui seraient plus favorables continuent à s'appliquer.

Les articles 27 à 30 reprennent les éléments habituels du droit des traités relatifs aux modifications (**article 27**), à la dénonciation (**article 28**), à l'enregistrement (**article 29**) ainsi qu'à l'application et à l'entrée en vigueur (**article 30**) d'un accord international. Plus particulièrement:

- l'**article 27**, prévoit les modalités d'information, d'évaluation et éventuellement d'intégration des nouvelles normes dans les annexes IV et/ou VI, lorsqu'une partie envisage des modifications législatives susceptibles d'interagir avec l'un des domaines couverts par l'accord;
- l'**article 30** sur l'application et l'entrée en vigueur de l'accord, offre la possibilité de l'appliquer provisoirement à partir de la date de sa signature par les parties contractantes, sous réserve du respect du droit interne de celles-ci.

L'**annexe I**, relative aux services agréés et routes spécifiées, précise les conditions d'exploitation des transporteurs aériens européens et israéliens.

Les transporteurs européens pourront, au départ de tout aéroport de l'Union européenne, desservir un ou plusieurs points en Israël (droits dits de 3e et de 4e libertés) et pourront effectuer ces vols via un ou plusieurs points intermédiaires⁸ avec la possibilité d'y exercer des droits de trafic (droits de 5e liberté).

Les transporteurs israéliens pourront, au départ de tout aéroport d'Israël, desservir un ou plusieurs points dans l'Union européenne (droits dits de 3e et de 4e libertés) et pourront effectuer ces vols via un ou plusieurs points intermédiaires⁹ avec la possibilité d'y exercer des droits de trafic (droits de 5e liberté).

L'annexe I dresse également la liste des souplesses d'exploitation dont les transporteurs peuvent bénéficier pour proposer leurs services.

L'**annexe II**, relative aux dispositions transitoires, décrit la libéralisation progressive des services aériens (droits de 3e et de 4e libertés), dont notamment l'attribution de fréquences pour les routes spécifiées, à partir de la date de signature de l'accord. L'annexe II établit aussi un lien entre la reprise de l'acquis communautaire par l'Etat d'Israël et le degré d'ouverture du marché. Ainsi, l'extension des opportunités commerciales aux vols de 5e liberté, y compris pour des destinations situées sur le territoire de l'Union européenne, est subordonnée à une décision du comité mixte validant l'achèvement de la reprise de l'acquis communautaire par Israël.

L'**annexe III** établit la liste des Etats mentionnés aux articles 3, 4 et 8 de l'accord et à l'annexe I (routes spécifiées). Il s'agit des pays de l'Espace économique européen et de la Suisse.

L'**annexe IV**, relative aux règles applicables à l'aviation civile, dresse la liste des règles européennes en matière de sécurité aérienne, de gestion du trafic aérien, de protection de l'environnement, de responsabilité des transporteurs aériens et de certains aspects sociaux que Israël s'engage à appliquer progressivement. Le comité mixte est chargé de la mise à jour régulière de cette liste.

L'**annexe V** précise les fréquences de base agréées pour certaines routes. A partir de la signature de l'accord, celles-ci sont étendues progressivement en vertu des dispositions transitoires précitées de l'annexe II de cet accord.

L'**annexe VI** précise les exigences réglementaires et normes à respecter pour l'application de la législation de l'Union européenne figurant à l'annexe IV de cet accord.

*

FICHE FINANCIERE

(article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget,
la comptabilité et la trésorerie de l'Etat)

Il n'y aura pas de coûts supplémentaires engendrés par le projet de loi tant au niveau des ressources humaines qu'au niveau purement financier.

*

⁸ Les points intermédiaires prévus à l'accord sont:

- les pays de la zone Euromed (Algérie, Egypte, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, Syrie, Territoires palestiniens, Tunisie et Turquie);
- les pays de l'accord multilatéral créant un espace aérien commun européen (EACE): accord entre les 28 Etats membres de l'Union européenne, l'Albanie, la Bosnie et Herzégovine, la Croatie, l'Islande, la Macédoine, le Monténégro, la Norvège, la Serbie et le Kosovo;
- le Liechtenstein et la Suisse.

⁹ mêmes points intermédiaires que ci-dessus

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

| | |
|---|--|
| Intitulé du projet: | Projet de loi portant approbation d'Accords entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et certains Etats tiers, d'autre part, concernant les transports aériens |
| Ministère initiateur: | Ministère des Affaires étrangères et européennes |
| Auteur(s): | Rol Reiland |
| Tél: | 247-82337 |
| Courriel: | roland.reiland@mae.etat.lu |
| Objectif(s) du projet: | Approbation de l'Accord-cadre par la Chambre des Députés dans le cadre de la procédure de ratification dudit accord |
| Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s): | non |
| Date: | 18 mai 2015 |

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s): Oui Non
 Si oui, laquelle/lesquelles:
 Remarques/Observations:

2. Destinataires du projet:
 - Entreprises/Professions libérales: Oui Non
 - Citoyens: Oui Non
 - Administrations: Oui Non

3. Le principe „Think small first“ est-il respecté? Oui Non N.a.¹⁰
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)
 Remarques/Observations:

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui Non
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière? Oui Non
 Remarques/Observations:

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui Non
 Remarques/Observations:

¹⁰ N.a.: non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative¹¹ pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui Non
- Si oui, quel est le coût administratif¹² approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel¹³? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non-réponse de l'administration? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui Non N.a.
- Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe „la directive, rien que la directive“ est-il respecté? Oui Non N.a.
- Sinon, pourquoi?
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b. amélioration de la qualité réglementaire? Oui Non
- Remarques/Observations:
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui Non N.a.
- Si oui, lequel?
- Remarques/Observations:

¹¹ Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

¹² Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

¹³ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
 - Si oui, expliquez de quelle manière:
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non N.a.
 - Si oui, expliquez pourquoi:
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non N.a.
 - Si oui, expliquez de quelle manière:
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes? Oui Non N.a.
- Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive „services“

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation¹⁴? Oui Non N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers¹⁵? Oui Non N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

¹⁴ Article 15 paragraphe 2 de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

¹⁵ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

ACCORD
SUR LE TRANSPORT AÉRIEN
ENTRE LE CANADA
ET LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE
ET SES ÉTATS MEMBRES

TABLE DES MATIÈRES

| <u>ARTICLE</u> | <u>INTITULÉ</u> |
|----------------|---|
| 1 | Titres et définitions |
| 2 | Octroi de droits |
| 3 | Désignation, autorisation et révocation |
| 4 | Investissement |
| 5 | Application des dispositions législatives et réglementaires |
| 6 | Sécurité de l'aviation civile |
| 7 | Sûreté de l'aviation civile |
| 8 | Droits de douane, taxes et redevances |
| 9 | Statistiques |
| 10 | Intérêts des consommateurs |
| 11 | Disponibilité d'aéroports et d'infrastructures et services aéronautiques |
| 12 | Redevances imposées pour l'usage des aéroports et des infrastructures et services aéronautiques |
| 13 | Cadre commercial |
| 14 | Environnement concurrentiel |
| 15 | Gestion du trafic aérien (ATM) |
| 16 | Maintien de désignations et d'autorisations |
| 17 | Comité mixte |
| 18 | Environnement |
| 19 | Questions d'emploi |
| 20 | Coopération internationale |
| 21 | Règlement des différends |
| 22 | Amendement |
| 23 | Entrée en vigueur et application provisoire |
| 24 | Dénonciation |
| 25 | Enregistrement de l'accord |
| 26 | Relations avec d'autres accords |

ACCORD SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

LE CANADA,

d'une part,

et

LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,

LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,

LA ROUMANIE,

LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LE ROYAUME DE SUÈDE,

LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,

parties au traité instituant la Communauté européenne et États membres de l'Union européenne
(ci-après dénommés "les États membres"),

et la COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE,

d'autre part,

Le Canada et les États membres, en tant que parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, avec la Communauté européenne,

DÉSIREUX de promouvoir un système de transport aérien fondé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien, sur un marché soumis à une intervention et à une régulation minimales de l'État;

DÉSIREUX de promouvoir leurs intérêts en matière de transport aérien;

RECONNAISSANT l'importance d'un transport aérien efficace pour promouvoir le commerce, le tourisme et l'investissement;

DÉSIREUX d'améliorer les services aériens;

DÉSIREUX d'assurer le degré le plus élevé de sécurité et de sûreté dans le transport aérien;

DÉTERMINÉS à recueillir les avantages potentiels d'une coopération en matière de réglementation et, dans la mesure du possible, d'une harmonisation des réglementations et approches;

RECONNAISSANT les avantages potentiels importants qui peuvent découler de services aériens compétitifs et de secteurs d'activité viables dans ce domaine;

DÉSIREUX de promouvoir un environnement concurrentiel pour les services aériens, reconnaissant qu'en l'absence de conditions de concurrence équivalentes pour les entreprises de transport aérien, les avantages potentiels risquent de ne pas se concrétiser;

DÉSIREUX de permettre à leurs entreprises de transport aérien de bénéficier d'un accès équitable et égal à la fourniture de services aériens couverts par le présent accord;

DÉSIREUX de maximaliser les avantages pour les passagers, les expéditeurs, les entreprises de transport aérien et les aéroports et leur personnel, ainsi que les avantages indirects pour d'autres parties prenantes;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger les consommateurs et d'encourager un niveau approprié de protection des consommateurs en matière de services aériens;

SOULIGNANT l'importance du capital pour les entreprises de transport aérien, en vue de poursuivre le développement des services aériens;

DÉSIREUX de conclure un accord sur le transport aérien complétant la Convention précitée,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

ARTICLE PREMIER

Titres et définitions

1. Les titres figurant dans le présent accord ne sont inclus qu'à des fins de référence.
2. Aux fins du présent accord, sauf dispositions contraires, on entend par:
 - a) "autorités aéronautiques", toute autorité ou personne habilitée par les parties à exercer les fonctions définies dans le présent accord;
 - b) "services aériens", des services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans le présent accord pour le transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, de façon séparée ou combinée;
 - c) "accord", le présent accord, toute annexe qui l'accompagne et tout amendement apporté à l'accord ou à l'une de ses annexes;
 - d) "entreprise de transport aérien", une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent accord;
 - e) "partie", soit le Canada, soit les États membres et la Communauté européenne, considérés ensemble ou individuellement;

- f) "Convention", la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement de ses annexes ou de la Convention elle-même en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits annexes et amendements ont été adoptés par le Canada et les États membres; et
- g) "territoire", dans le cas du Canada, ses régions terrestres (continent et îles), ses eaux intérieures et sa mer territoriale telles que définies dans son droit national, y compris l'espace aérien au-dessus de ces zones; dans le cas des États membres de la Communauté européenne, les régions terrestres (continent et îles), les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité instituant la Communauté européenne, conformément aux dispositions prévues par ce dernier et par tout instrument destiné à lui succéder, y compris l'espace aérien au-dessus de ces zones; 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 au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé, et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les États membres, conformément à la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006.

ARTICLE 2

Octroi de droits

1. Chaque partie accorde à l'autre partie les droits énumérés ci-après, pour l'exploitation de services aériens par les entreprises de transport aérien de l'autre partie:
 - a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
 - b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales à des fins non commerciales;
 - c) dans la mesure autorisée dans le présent accord, le droit d'effectuer des escales sur son territoire sur les routes spécifiées dans le présent accord en vue d'y embarquer et d'y débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier, de façon séparée ou combinée; et
 - d) les droits spécifiés par ailleurs dans le présent accord.
2. Chaque partie accorde aussi à l'autre partie les droits spécifiés au paragraphe 1, alinéas a) et b), du présent article, pour les entreprises de transport aérien de l'autre partie autres que celles visées à l'article 3 (Désignation, autorisation et révocation) du présent accord.

ARTICLE 3

Désignation, autorisation et révocation

1. Les parties reconnaissent comme constituant une désignation en vertu du présent accord les licences ou autres formes d'autorisation délivrées par l'autre partie pour l'exploitation de services aériens en vertu du présent accord. Sur demande des autorités aéronautiques de l'une des parties, les autorités aéronautiques de l'autre partie qui ont délivré la licence ou autre forme d'autorisation en vérifient la validité.

2. Dès réception des demandes introduites par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des parties dans les formes prescrites, l'autre partie accorde à cette entreprise de transport aérien, conformément à ses dispositions législatives et réglementaires et dans les délais les plus brefs, les autorisations et agréments sollicités en vue d'exploiter des services aériens, à condition que:
 - a) cette entreprise de transport aérien remplisse les conditions requises en vertu des dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les autorités aéronautiques de la partie qui accorde les autorisations et agréments;

- b) cette entreprise de transport aérien observe les dispositions législatives et réglementaires de la partie qui accorde les autorisations et agréments;
- c) sous réserve des dispositions de l'annexe 2, dans le cas d'une entreprise de transport aérien du Canada, le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soit entre les mains de ressortissants de l'une ou l'autre des parties, l'entreprise de transport aérien soit titulaire d'une licence d'entreprise de transport aérien du Canada et son établissement principal se trouve au Canada; dans le cas d'une entreprise de transport aérien d'un État membre, le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soit entre les mains de ressortissants de l'une ou l'autre des parties, de l'Islande, du Liechtenstein, de la Norvège ou de la Suisse, l'entreprise de transport aérien soit titulaire d'une licence d'entreprise de transport aérien de la Communauté et son établissement principal se trouve dans un État membre; et
- d) l'entreprise de transport aérien exploite par ailleurs des services aériens d'une manière compatible avec les conditions définies dans le présent accord.

3. Une partie peut refuser les autorisations ou agréments visés au paragraphe 2 du présent article et révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les autorisations d'exploitation ou agréments, ou suspendre ou limiter d'une autre manière les activités d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre partie, lorsque cette ou ces entreprises de transport aérien ne se conforment pas aux dispositions du paragraphe 2 ou lorsqu'une partie a établi que les conditions en vigueur sur le territoire de l'autre partie ne sont pas compatibles avec un environnement de concurrence loyale et entraînent un désavantage ou un dommage important pour sa ou ses entreprises de transport aérien, en application de l'article 14 (Environnement concurrentiel), paragraphe 5.

4. Les droits énumérés au paragraphe 3 du présent article sont exercés uniquement après des consultations au sein du comité mixte, sauf si des mesures immédiates sont essentielles pour empêcher une infraction aux dispositions législatives et réglementaires visées au paragraphe 2 ou si la sécurité ou la sûreté exigent des mesures conformément aux dispositions de l'article 6 (Sécurité de l'aviation civile) et de l'article 7 (Sûreté de l'aviation civile).

ARTICLE 4

Investissement

Chaque partie permet à des ressortissants du Canada ou d'un ou de plusieurs États membres de détenir ses entreprises de transport aérien en pleine propriété sous réserve des conditions prévues à l'annexe 2 du présent accord.

ARTICLE 5

Application des dispositions législatives et réglementaires

Chaque partie exige le respect de:

- a) ses lois, règlements et procédures relatifs à l'admission ou au séjour sur son territoire, ou au départ de son territoire, des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la conduite de ces aéronefs, par des entreprises de transport aérien, à l'entrée, au départ et durant leur séjour à l'intérieur dudit territoire; et

- b) ses lois et règlements relatifs à l'admission ou au séjour sur son territoire, ou au départ de son territoire, de passagers, de membres d'équipage et de marchandises, y compris le courrier (tels que les règlements relatifs à l'entrée, au dédouanement, au transit, à la sûreté de l'aviation civile, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine) par les entreprises de transport aérien et par ou pour le compte de ces passagers et membres d'équipage et pour les marchandises, y compris le courrier, en transit, à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur dudit territoire. Dans l'application de ces lois et règlements, chaque partie, dans des circonstances analogues, réserve aux entreprises de transport aérien un traitement au moins aussi favorable que celui réservé à ses propres entreprises de transport aérien ou à toute autre entreprise de transport aérien assurant des services aériens internationaux similaires.

ARTICLE 6

Sécurité de l'aviation civile

1. Les parties réaffirment l'importance d'une coopération étroite dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile. À cet égard, elles s'engagent dans une coopération renforcée, y compris en ce qui concerne l'exploitation, afin notamment de permettre le partage d'informations pouvant influencer sur la sécurité de la navigation aérienne internationale, la participation mutuelle aux activités de surveillance de l'autre partie ou la conduite d'activités de surveillance communes dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et le développement de projets et initiatives communs, y compris avec des pays tiers. Cette coopération est développée dans le cadre de l'Accord entre le Canada et la Communauté européenne sur la sécurité de l'aviation civile, fait à Prague le 6 mai 2009, dans les matières visées par ledit accord.

2. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des parties, par l'intermédiaire de ses autorités aéronautiques, conformément aux dispositions applicables de l'Accord entre le Canada et la Communauté européenne sur la sécurité de l'aviation civile, sont reconnus comme valides par l'autre partie et ses autorités aéronautiques aux fins de l'exploitation des services aériens, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été délivrés ou validés conformément, au minimum, aux normes établies en vertu de la Convention.

3. Si les privilèges ou conditions des certificats, licences ou brevets visés au paragraphe 2, qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des parties à une personne ou à une entreprise de transport aérien ou à l'égard d'un aéronef utilisé pour l'exploitation des services aériens, permettent d'appliquer des normes moins strictes que les normes minimales établies par la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou si ces autorités appliquent une ou plusieurs normes qui sont plus strictes que les normes établies par la Convention ou qui diffèrent de celles-ci, l'autre partie peut demander des consultations entre les parties dans le cadre du comité mixte, afin de clarifier la pratique en question. Jusqu'à ce que les consultations aient permis de dégager un consensus, et dans l'esprit d'un régime d'acceptation réciproque des certificats, brevets et licences, les parties continuent à reconnaître les certificats, brevets et licences validés par les autorités aéronautiques de l'autre partie. Si l'Accord entre le Canada et la Communauté européenne sur la sécurité de l'aviation civile, fait à Prague le 6 mai 2009, contient des dispositions régissant l'acceptation réciproque des certificats, brevets et licences, chaque partie applique ces dispositions.

4. Dans le respect des lois applicables et dans le cadre de l'Accord entre le Canada et la Communauté européenne sur la sécurité de l'aviation civile, fait à Prague le 6 mai 2009, dans les matières visées par ledit accord, les parties s'engagent à parvenir à l'acceptation réciproque des certificats, brevets et licences.

5. Une partie ou ses autorités aéronautiques compétentes peuvent solliciter à tout moment des consultations avec l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes en ce qui concerne les normes et exigences de sécurité que celles-ci appliquent et gèrent. Si, à la suite de ces consultations, la partie ou ses autorités aéronautiques compétentes qui les ont demandées estiment que l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes n'appliquent pas ou ne gèrent pas de manière effective des normes et des exigences de sécurité qui, sauf décision contraire, sont au moins égales aux normes minimales établies en application de la Convention, elles informent l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales. Si l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes n'adoptent pas les mesures correctives appropriées dans un délai de quinze (15) jours ou un autre délai fixé, la partie ou ses autorités aéronautiques compétentes qui ont fait la demande de consultations sont en droit de révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une entreprise de transport aérien dont l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes assurent le contrôle en matière de sécurité, ou de suspendre ou limiter d'une autre manière les activités de ladite entreprise de transport aérien.

6. Chaque partie accepte que tout aéronef exploité par une entreprise de transport aérien d'une des parties ou au nom de celle-ci puisse, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre partie, faire l'objet d'une inspection au sol par les autorités aéronautiques de l'autre partie, afin que soient vérifiés la validité des documents pertinents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement, à condition que cet examen n'entraîne pas de retard déraisonnable pour l'exploitation de l'aéronef.

7. Si les autorités aéronautiques d'une des parties constatent, après avoir procédé à une inspection au sol, qu'un aéronef ou l'exploitation de celui-ci n'est pas conforme aux normes minimales applicables à ce moment-là en vertu de la Convention, ou constatent que les normes de sécurité établies en application de la Convention à ce moment-là ne sont pas appliquées ou gérées de manière effective, elles informent les autorités aéronautiques de l'autre partie compétentes en ce qui concerne la surveillance en matière de sécurité de l'entreprise de transport aérien qui exploite l'aéronef en question de ces constatations et des mesures qu'elles jugent nécessaires pour se conformer à ces normes minimales. Si les mesures correctives appropriées ne sont pas prises dans les quinze (15) jours, l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique de l'entreprise de transport aérien exploitant l'aéronef peuvent être révoqués, suspendus ou limités, ou ses activités peuvent être suspendues ou limitées d'une autre manière. Les mêmes mesures peuvent être prises lorsque l'accès en vue d'une inspection au sol est refusé.

8. Chaque partie, par l'intermédiaire de ses autorités aéronautiques compétentes, a le droit de prendre des mesures immédiates, y compris le droit de révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une entreprise de transport aérien de l'autre partie, ou de suspendre ou de limiter d'une autre manière les activités de celle-ci, si elle conclut qu'une menace immédiate pour la sécurité de l'aviation civile justifie ces mesures. Dans la mesure du possible, la partie qui prend ces mesures s'efforce de consulter l'autre partie au préalable.

9. Toute mesure prise par une partie ou ses autorités aéronautiques compétentes conformément aux paragraphes 5, 7 ou 8 du présent article est levée dès que la cause qui a motivé cette mesure a cessé d'exister.

ARTICLE 7

Sûreté de l'aviation civile

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent accord.

2. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les parties agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, faite à Montréal le 1^{er} mars 1991, et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile qui lie les parties.

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

4. Les parties agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté sont applicables aux parties. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile. Par conséquent, chaque partie informe sur demande l'autre partie de toute différence entre sa réglementation et ses pratiques et les normes de sûreté de l'aviation civile des annexes visées dans le présent paragraphe, lorsque cette différence porte sur des dispositions qui excèdent ou complètent lesdites normes et a une incidence sur les exploitants d'aéronefs de l'autre partie. Chaque partie peut, à tout moment, solliciter des consultations avec l'autre partie, qui devront avoir lieu sans retard déraisonnable, afin de discuter de ces différences éventuelles.

5. Tout en prenant pleinement en considération et en respectant la souveraineté des États, chaque partie convient que les exploitants d'aéronefs visés au paragraphe 4 du présent article peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile visées audit paragraphe qui sont requises par l'autre partie pour l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que pour le départ de son territoire. Chaque partie fait en sorte que des mesures adéquates soient appliquées de manière effective sur son territoire pour protéger les aéronefs et soumettre à des contrôles de sûreté les passagers, les membres d'équipage, les bagages de soute et bagages à main, les marchandises, le courrier et les provisions de bord avant l'embarquement ou le chargement.

6. Les parties conviennent de collaborer pour parvenir à la reconnaissance mutuelle de leurs normes en matière de sûreté et de coopérer de manière étroite sur les mesures de contrôle de la qualité, sur une base de réciprocité. Les parties conviennent aussi, en tant que de besoin et sur la base de décisions à prendre séparément par les parties, de créer les conditions préalables à la mise en œuvre d'un système de contrôle de sûreté unique pour les vols entre les territoires des parties, de sorte que les passagers, les bagages et/ou le fret en correspondance soient exemptés d'une nouvelle inspection. À cette fin, elles mettent en place des arrangements administratifs permettant des consultations sur les mesures existantes ou prévues en matière de sûreté de l'aviation civile et une coopération et un partage d'informations sur les mesures de contrôle de qualité mises en œuvre par les parties. Les parties se consultent sur les mesures prévues en matière de sûreté qui présentent un intérêt pour les exploitants d'aéronefs implantés sur le territoire de l'autre partie à ces arrangements administratifs.

7. Dans la mesure du possible, chaque partie donne suite aux demandes formulées par l'autre partie pour que soient prises des mesures de sûreté spéciales raisonnables pour faire face à une menace particulière concernant un vol spécifique ou une série de vols spécifiques.

8. Les parties conviennent de coopérer dans le cadre des inspections de sûreté qu'elles entreprennent sur le territoire de l'une des parties en établissant des mécanismes, y compris des arrangements administratifs, pour l'échange réciproque d'informations sur les résultats de ces inspections. Les parties conviennent d'examiner avec bienveillance les demandes qui leur sont faites de participer, en tant qu'observateur, aux inspections de sûreté entreprises par l'autre partie.

9. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes d'intervention illicite dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs membres d'équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les parties se prêtent assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin, rapidement et dans des conditions de sécurité, à cet incident ou à cette menace d'incident.

10. Lorsqu'une partie a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre partie a dérogé aux dispositions du présent article, elle peut, par l'intermédiaire de ses autorités compétentes, demander des consultations. Ces consultations débutent dans les quinze (15) jours qui suivent la réception de cette demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter du début des consultations constitue, pour la partie qui a demandé les consultations, un motif pour prendre des mesures en vue de refuser, révoquer, suspendre ou soumettre à des conditions appropriées les autorisations des entreprises de transport aérien de l'autre partie. Lorsque l'urgence le justifie ou pour éviter une nouvelle violation des dispositions du présent article, la partie qui estime que l'autre partie a dérogé aux dispositions du présent article peut à tout moment prendre des mesures appropriées à titre provisoire.

11. Sans préjudice de la nécessité de prendre des mesures immédiates afin d'assurer la sûreté du transport aérien, les parties confirment que, lorsqu'une partie envisage de prendre des mesures de sûreté, il lui appartient d'en évaluer les éventuels effets négatifs, sur les plans économique et opérationnel, sur l'exploitation des services aériens relevant du présent accord et, dans la mesure où la loi le permet, de prendre en compte ces facteurs pour déterminer quelles mesures sont nécessaires et appropriées pour répondre aux préoccupations liées à la sûreté.

ARTICLE 8

Droits de douane, taxes et redevances

1. Chaque partie exempte, dans toute la mesure où ses dispositions législatives et réglementaires nationales le permettent, et sur la base de la réciprocité, les entreprises de transport aérien de l'autre partie, en ce qui concerne leurs aéronefs assurant des services de transport aérien international, de même que leurs équipements normaux, les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol, les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord (incluant entre autres la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation en quantités limitées pendant le vol) et les autres articles prévus pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs assurant un service de transport aérien international ou utilisés uniquement à ces fins, de toutes les restrictions à l'importation et taxes sur la propriété, de tout prélèvement sur le capital, de tous les droits de douane et d'accises et de tous les frais ou redevances analogues qui sont imposés par les parties et ne sont pas calculés en fonction du coût des prestations fournies.

2. Dans toute la mesure où ses dispositions législatives et réglementaires nationales le permettent et sur la base de la réciprocité, chaque partie exempte également des impôts, droits, taxes, frais et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies:

- a) les provisions de bord prises à bord ou obtenues sur le territoire d'une partie et embarquées, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord d'aéronefs en partance d'une entreprise de transport aérien de l'autre partie assurant des services de transport aérien international, même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage effectuée au-dessus dudit territoire;
- b) l'équipement au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une partie aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation des aéronefs d'une entreprise de transport aérien de l'autre partie assurant des services de transport aérien international, ainsi que l'équipement informatique et les éléments destinés à la prise en charge des passagers ou du fret ou aux contrôles de sûreté;
- c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une partie pour être utilisés à bord d'un aéronef appartenant à une entreprise de transport aérien de l'autre partie assurant des services de transport aérien international, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage effectuée au-dessus dudit territoire; et

d) les imprimés, y compris les billets de transport aérien, couvertures de billets, lettres de transport aérien et autres documents publicitaires connexes distribués gratuitement par l'entreprise de transport aérien.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs utilisés par une entreprise de transport aérien d'une des parties, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, il peut être exigé qu'ils soient placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou jusqu'à ce qu'on s'en soit départi d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

4. Les exemptions prévues au présent article sont également accordées lorsque les entreprises de transport aérien d'une partie ont passé contrat avec une autre entreprise de transport aérien bénéficiant des mêmes exemptions de la part de l'autre partie, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre partie des articles mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

5. Le présent accord ne modifie pas les dispositions des conventions en vigueur entre un État membre et le Canada pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

ARTICLE 9

Statistiques

1. Chaque partie fournit à l'autre les statistiques exigées par la législation et la réglementation nationale et, sur demande, d'autres informations statistiques disponibles qui peuvent être raisonnablement requises pour examiner l'exploitation des services aériens.
2. Les parties coopèrent dans le cadre du comité mixte pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de surveiller le développement des services aériens.

ARTICLE 10

Intérêts des consommateurs

1. Chaque partie reconnaît qu'il importe de protéger les intérêts des consommateurs et peut prendre ou exiger des entreprises de transport aérien qu'elles prennent, sur une base non discriminatoire, des mesures raisonnables et proportionnées concernant les éléments suivants, comprenant entre autres:
 - a) des exigences de protection des fonds avancés aux entreprises de transport aérien;

- b) des initiatives de compensation pour refus d'embarquement;
 - c) des remboursements au profit des passagers;
 - d) la divulgation de l'identité du transporteur aérien qui exploite réellement l'aéronef;
 - e) la capacité financière des entreprises de transport aérien de la partie concernée;
 - f) l'assurance responsabilité civile couvrant les dommages corporels des passagers; et
 - g) l'établissement de mesures d'accessibilité.
2. Les parties s'efforcent de se consulter, dans le cadre du comité mixte, sur les questions relatives aux intérêts des consommateurs, y compris les mesures qu'elles envisagent en la matière, afin d'adopter des approches compatibles dans la mesure du possible.

ARTICLE 11

Disponibilité d'aéroports et d'infrastructures et services aéronautiques

1. Chaque partie veille à ce que les aéroports, les voies aériennes, les services de contrôle du trafic aérien et les services de navigation aérienne, les infrastructures et services de sûreté de l'aviation civile et d'assistance en escale et les autres infrastructures et services connexes qui sont fournis sur son territoire soient à la disposition des entreprises de transport aérien de l'autre partie sur une base non discriminatoire dès que des modalités d'utilisation ont été arrêtées.

2. Dans toute la mesure du possible, les parties prennent toutes les mesures raisonnables pour assurer un accès effectif aux infrastructures et services, sous réserve des contraintes juridiques, opérationnelles et physiques et sur la base de possibilités équitables et égales et de la transparence quant aux procédures d'accès.
3. Chaque partie veille à ce que ses procédures, lignes directrices et règles pour la gestion des créneaux horaires applicables aux aéroports situés sur son territoire soient appliquées d'une manière transparente, effective et non discriminatoire.
4. Si une partie estime que l'autre partie enfreint le présent article, elle peut lui notifier ses constatations et demander des consultations en vertu de l'article 17 (Comité mixte), paragraphe 4.

ARTICLE 12

Redevances imposées pour l'usage des aéroports et des infrastructures et services aéronautiques

1. Chaque partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents aux entreprises de transport aérien de l'autre partie pour l'utilisation de services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien soient justes, raisonnables, calculées en fonction des coûts et non injustement discriminatoires. Dans tous les cas, ces redevances d'usage ne peuvent être imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à une autre entreprise de transport aérien.

2. Chaque partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents aux entreprises de transport aérien de l'autre partie pour l'utilisation d'infrastructures et de services aéroportuaires et de sûreté de l'aviation civile, ainsi que des infrastructures et services connexes, soient justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Ces redevances peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût total supporté par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des infrastructures et services aéroportuaires et de sûreté de l'aviation civile appropriés dans l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les infrastructures et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à une autre entreprise de transport aérien au moment de leur imposition.

3. Chaque partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les services et infrastructures ou leurs organismes représentatifs, et invite les autorités ou organismes compétents et les entreprises de transport aérien ou leurs organismes représentatifs à échanger les informations qui pourraient être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque partie encourage les autorités compétentes à informer les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre auxdites autorités d'examiner les avis exprimés par les utilisateurs avant la mise en œuvre des modifications.

4. Dans le cadre des procédures de règlement des différends en application de l'article 21 (Règlement des différends), aucune partie n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si:
- a) elle n'examine pas, dans un délai raisonnable, une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre partie; ou
 - b) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

ARTICLE 13

Cadre commercial

1. Chaque partie offre aux entreprises de transport aérien de l'autre partie un accès équitable et égal à la fourniture des services aériens visés par le présent accord.

Capacité

2. Chaque partie permet à toute entreprise de transport aérien de l'autre partie de définir la fréquence et la capacité des services aériens qu'elle offre en vertu du présent accord sur la base de considérations commerciales relatives au marché. Aucune partie ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services, le ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien de l'autre partie, ni n'exige de leur part le dépôt de leurs horaires, programmes de vols affrétés ou plans d'exploitation, sauf pour des motifs techniques, d'exploitation ou d'environnement (qualité de l'air et bruit au niveau local), et ceci dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

Partage de codes

3. a) Sous réserve des dispositions réglementaires normalement appliquées à de telles opérations par chacune des parties, toute entreprise de transport aérien de l'autre partie peut conclure des arrangements de coopération afin:
- i) d'offrir ses services aériens sur les routes spécifiées en vendant des services de transport sous son propre code pour les vols exploités par n'importe quelle entreprise de transport aérien du Canada, ou d'États membres, et/ou de n'importe quel pays tiers, et/ou un transporteur de surface terrestre ou maritime de n'importe quel pays,
 - ii) d'acheminer du trafic sous le code de toute autre entreprise de transport aérien lorsque cette dernière a été autorisée, par les autorités aéronautiques d'une partie, à vendre des services de transport sous son propre code pour les vols exploités par toute entreprise de transport aérien d'une partie.

- b) Une partie peut exiger que toutes les entreprises de transport aérien participant à des arrangements de partage de codes disposent des droits de trafic adéquats pour les routes concernées.
- c) Une partie ne refuse pas d'autoriser les services en partage de codes définis au paragraphe 3, sous-alinéa a) i), du présent article au motif que l'entreprise de transport aérien exploitant l'aéronef n'a pas le droit d'acheminer du trafic sous les codes d'autres entreprises de transport aérien.
- d) Les parties exigent de toutes les entreprises de transport aérien participant à de tels arrangements de partage de codes qu'elles veillent à ce que les passagers soient pleinement informés de l'identité de l'exploitant et du mode de transport pour chaque segment du voyage.

Assistance en escale

- 4. Chaque partie permet aux entreprises de transport aérien de l'autre partie, lorsqu'elles exploitent leurs activités sur son territoire:
 - a) sur la base de la réciprocité, d'assurer leurs propres services d'assistance en escale sur son territoire et, à leur convenance, de faire assurer les services d'assistance en escale, partiellement ou totalement, par tout agent autorisé par ses autorités compétentes à fournir ces services; et
 - b) de fournir des services d'assistance en escale à d'autres entreprises de transport aérien exploitant leurs activités dans le même aéroport, lorsque cela est autorisé et compatible avec la législation et la réglementation applicables.

5. L'exercice des droits exposés au paragraphe 4, alinéas a) et b), du présent article n'est soumis qu'aux contraintes matérielles ou opérationnelles découlant principalement de considérations de sécurité ou de sûreté aéroportuaire. Toute contrainte est appliquée uniformément et à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à une autre entreprise de transport aérien de n'importe quel pays assurant des services aériens internationaux similaires au moment où la contrainte est imposée.

Représentants des entreprises de transport aérien

6. Chaque partie permet:
- a) aux entreprises de transport aérien de l'autre partie, sur la base de la réciprocité, de faire venir et de faire séjourner sur son territoire leurs représentants et leur propre personnel de gestion commerciale, de vente, technique et d'exploitation, et tout autre personnel spécialisé, nécessaires à la fourniture de leurs services;
 - b) la couverture de ces besoins en personnel, au choix des entreprises de transport aérien de l'autre partie, soit par leur propre personnel, soit en faisant appel aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien exploitant ses activités sur son territoire et autorisée à fournir ces services pour d'autres entreprises de transport aérien; et
 - c) aux entreprises de transport aérien de l'autre partie d'établir sur son territoire des bureaux destinés à la promotion et à la vente de services de transport aérien et d'activités connexes.

7. Chaque partie exige que les représentants et le personnel des entreprises de transport aérien de l'autre partie soient soumis à ses dispositions législatives et réglementaires. Conformément à ces dispositions législatives et réglementaires:

- a) chaque partie accorde, dans les meilleurs délais, les permis de travail, les visas de visiteur ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et aux personnels visés au paragraphe 6 du présent article; et
- b) chaque partie facilite et active l'approbation de toute demande de permis de travail pour le personnel effectuant certaines missions temporaires ne dépassant pas quatre-vingt-dix (90) jours.

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

8. Chaque partie permet aux entreprises de transport aérien de l'autre partie:
- a) de procéder à la vente de services de transport aérien sur son territoire directement ou, à leur convenance, par l'intermédiaire de leurs agents et de vendre ces services dans la monnaie locale ou, à leur convenance, dans toute devise librement convertible, toute personne étant libre d'acheter ces services dans les monnaies acceptées par lesdites entreprises de transport aérien;
 - b) de régler les dépenses locales engagées sur son territoire, notamment pour les achats de carburant, en monnaie locale ou, à leur convenance, en devises librement convertibles; et

- c) de convertir et de transférer à l'étranger, sur demande, les recettes obtenues dans le cadre normal de leurs activités. Cette conversion et ce transfert sont autorisés sans limitations ni retard, aux taux de change qui ont cours sur le marché des devises pour les paiements courants au moment où la demande de transfert est présentée, et ils ne sont soumis à aucune redevance, à l'exception des commissions normalement perçues par les banques pour de telles transactions.

Services intermodaux

- 9. Chaque partie permet aux entreprises de transport aérien:
 - a) exploitant des services mixtes, de recourir à des transports de surface terrestres ou maritimes en rapport avec les services aériens. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir de confier ces transports à des transporteurs de surface dans le cadre d'arrangements avec ceux-ci ou de les effectuer elles-mêmes;
 - b) exploitant des services de fret, de recourir sans restriction en rapport avec les services aériens à tout transport de surface terrestre ou maritime pour les marchandises à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des parties ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous aéroports disposant d'installations douanières et, le cas échéant, de transporter des marchandises sous douane conformément à la législation et à la réglementation en vigueur; d'avoir accès aux installations et procédures douanières des aéroports pour les marchandises transportées par voie de surface ou par voie aérienne; de choisir d'effectuer elles-mêmes leurs propres transports de surface de marchandises, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires nationales régissant ces transports, ou de les faire effectuer dans le cadre d'arrangements avec d'autres transporteurs de surface, y compris le transport de surface effectué par des entreprises de transport aérien de tout autre pays; et

- c) exploitant des services intermodaux, de proposer, à un prix unique de point à point, le transport combiné aérien et de surface, pour autant que les passagers et les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

Prix

10. Les parties permettent la libre fixation des prix par les entreprises de transport aérien sur la base d'une concurrence libre et loyale. Aucune des parties ne prend de mesure unilatérale contre l'instauration ou le maintien d'un prix pour un transport international à destination ou en provenance de son territoire.

11. Les parties n'imposent pas le dépôt des prix auprès des autorités aéronautiques.

12. Les parties permettent aux autorités aéronautiques de discuter de questions telles que, notamment, les prix revêtant un caractère injuste, déraisonnable ou discriminatoire.

Systèmes informatisés de réservation

13. Les parties appliquent leurs dispositions législatives et réglementaires relatives à l'exploitation de systèmes informatisés de réservation sur leur territoire, sur une base équitable et non discriminatoire.

Franchisage et marques

14. Les entreprises de transport aérien de toute partie peuvent fournir les services aériens visés par le présent accord, en application d'un arrangement de franchise ou de marque passé avec des sociétés, y compris des entreprises de transport aérien, à condition que l'entreprise de transport aérien qui assure les services aériens dispose des droits de trafic adéquats pour les routes concernées, que les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires nationales soient respectées, et sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques.

Location d'aéronef avec équipage

15. Aux fins de la fourniture des services aériens relevant du présent accord, les entreprises de transport aérien des parties peuvent utiliser des aéronefs et des équipages fournis par d'autres entreprises de transport aérien, y compris d'autres pays, à condition que l'entreprise de transport aérien qui assure les services aériens et l'exploitant de l'aéronef participant à un tel arrangement disposent des autorisations appropriées, sous réserve de l'approbation par les autorités aéronautiques. Aux fins du présent paragraphe, l'entreprise de transport aérien qui exploite l'aéronef n'est pas tenue de disposer des droits de trafic adéquats pour les routes concernées.

Vols affrétés / vols non réguliers

16. Les dispositions exposées aux articles 4 (Investissement), 5 (Application des dispositions législatives et réglementaires), 6 (Sécurité de l'aviation civile), 7 (Sûreté de l'aviation civile), 8 (Droits de douane, taxes et redevances), 9 (Statistiques), 10 (Intérêts des consommateurs), 11 (Disponibilité d'aéroports et d'infrastructures et services aéronautiques), 12 (Redevances imposées pour l'usage des aéroports et des infrastructures et services aéronautiques), 13 (Cadre commercial), 14 (Environnement concurrentiel), 15 (Gestion du trafic aérien [ATM]), 17 (Comité mixte) et 18 (Environnement) du présent accord s'appliquent également aux vols affrétés et aux autres vols non réguliers exploités par des transporteurs aériens de l'une des parties à destination ou au départ du territoire de l'autre partie.

17. Lorsqu'elles reçoivent une demande d'exploitation de vols affrétés et d'autres vols non réguliers, les parties délivrent dans les délais les plus brefs les autorisations et agréments sollicités au transporteur aérien concerné.

ARTICLE 14

Environnement concurrentiel

1. Les parties reconnaissent que la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation des services aériens constitue un objectif commun. Elles reconnaissent que des pratiques de concurrence loyale de la part des entreprises de transport aérien ont le plus de chances de s'instaurer si ces entreprises de transport aérien exploitent leurs activités sur une base totalement commerciale et ne bénéficient pas de subventions publiques. Elles reconnaissent que des aspects tels que, notamment, les conditions de privatisation des entreprises de transport aérien, la suppression de subventions sources de distorsion de concurrence, l'accès équitable et non discriminatoire aux installations et services aéroportuaires et aux systèmes informatisés de réservation constituent des facteurs essentiels pour la mise en place d'un environnement de concurrence loyale.

2. Si une partie constate qu'il existe, sur le territoire de l'autre partie, des conditions qui auraient une incidence négative sur le maintien d'un environnement de concurrence loyale et sur l'exploitation des services aériens visés par le présent accord par ses entreprises de transport aérien, elle peut soumettre des observations à l'autre partie. Elle peut en outre demander une réunion du comité mixte. Les parties reconnaissent que le degré auquel une subvention ou une autre intervention risque de compromettre les objectifs de l'accord liés à l'existence d'un environnement concurrentiel est un sujet de discussion légitime pour le comité mixte.

3. Les questions qui peuvent être soulevées au titre du présent article incluent notamment des injections de capitaux, des subventions croisées, des dons, des garanties, la propriété, des réductions ou des exonérations d'impôts, la protection contre la faillite ou une assurance de la part de toute entité publique. Sous réserve du paragraphe 4 du présent article, une partie peut, après en avoir averti l'autre partie, s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie, notamment au niveau de l'État, de la province, ou au niveau local, pour discuter de questions relatives au présent article.

4. Les parties reconnaissent la coopération entre leurs autorités respectives chargées de la concurrence, attestée par l'Accord entre le gouvernement du Canada et les Communautés européennes concernant l'application de leur droit de la concurrence, fait à Bonn le 17 juin 1999.

5. Si, à la suite de consultations au sein du comité mixte, une partie estime que les conditions visées au paragraphe 2 du présent article persistent et sont susceptibles d'entraîner un désavantage ou un dommage important pour sa ou ses entreprises de transport aérien, elle peut prendre des mesures. Une partie peut prendre des mesures conformément au présent paragraphe à compter de la première des dates suivantes: l'établissement, par décision du comité mixte, de procédures et critères pour la prise de telles mesures, ou un an après la date à partir de laquelle le présent accord est appliqué à titre provisoire par les parties ou entre en vigueur. Toute mesure prise en application du présent paragraphe est appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire en ce qui concerne son champ d'application et sa durée. Elle vise exclusivement l'entité bénéficiant des conditions visées au paragraphe 2 et ne porte pas atteinte au droit qu'a toute partie de prendre des mesures en vertu de l'article 21 (Règlement des différends).

ARTICLE 15

Gestion du trafic aérien (ATM)

Les parties coopèrent pour traiter les problèmes de contrôle de la sécurité et les questions de politique concernant la gestion du trafic aérien, en vue d'optimiser l'efficacité globale, de réduire les coûts et d'améliorer la sécurité et la capacité des systèmes existants. Les parties encouragent leurs prestataires de services de navigation aérienne à poursuivre la collaboration en matière d'interopérabilité afin d'intégrer davantage, dans la mesure du possible, les systèmes des deux parties, de réduire l'incidence environnementale du transport aérien et de partager l'information en tant que de besoin.

ARTICLE 16

Maintien de désignations et d'autorisations

1. Toute entreprise de transport aérien du Canada ou d'un État membre titulaire d'une désignation en cours de validité de la part de son gouvernement en vertu d'un accord sur le transport aérien avec le Canada qui est abrogé par le présent accord est réputée être une entreprise de transport aérien désignée pour l'exploitation de services aériens.
2. Toute entreprise de transport aérien du Canada ou d'un État membre qui, à la date d'entrée en vigueur du présent accord, détient une licence ou une autorisation valide délivrée par les autorités aéronautiques d'une partie pour l'exploitation de services aériens conserve, en attendant la délivrance d'une licence ou autorisation nouvelle ou modifiée conformément au présent accord, toutes les autorisations accordées aux termes de ladite licence ou autorisation; elle est réputée avoir l'autorisation d'exploiter des services aériens conformément au présent accord.
3. Aucune disposition du présent article ne s'oppose à ce qu'une entreprise de transport aérien d'une partie non visée aux paragraphes 1 ou 2 du présent article soit désignée ou autorisée à exploiter des services aériens.

ARTICLE 17

Comité mixte

1. Les parties instituent un comité composé de représentants de chacune d'elles (ci-après dénommé "le comité mixte").
2. Le comité mixte détermine les autorités aéronautiques et les autres autorités compétentes en ce qui concerne les matières visées par le présent accord et facilite les contacts entre elles.
3. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Chaque partie peut demander la convocation d'une réunion.
4. Chaque partie peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte en vue de consultations sur toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord et de chercher à dissiper toute préoccupation soulevée par l'autre partie. Cette réunion se tient dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf décision contraire des parties.
5. Le comité mixte adopte des décisions dans les cas expressément prévus par l'accord.

6. Le comité mixte promeut la coopération entre les parties et peut examiner toute question liée au fonctionnement ou à la mise en œuvre du présent accord, notamment:

- a) en examinant les conditions des marchés qui ont une incidence sur les services aériens visés par le présent accord;
- b) en échangeant des informations, y compris des avis sur les modifications des législations et politiques nationales qui ont une incidence sur l'accord;
- c) en examinant les domaines susceptibles d'être inclus dans l'accord, y compris en recommandant d'éventuels amendements de ce dernier;
- d) en recommandant les conditions, procédures et modifications nécessaires pour que les nouveaux États membres deviennent parties au présent accord; et
- e) en débattant de questions liées à l'investissement, à la propriété et au contrôle et en confirmant quand les conditions de l'ouverture progressive des droits de trafic exposée à l'annexe 2 du présent accord sont remplies.

7. Le comité mixte développe la coopération et promeut les échanges au niveau des experts sur de nouvelles initiatives législatives ou réglementaires.

8. Le comité mixte adopte par décision son règlement intérieur.

9. Le comité mixte décide sur la base du consensus.

ARTICLE 18

Environnement

1. Les parties reconnaissent qu'il importe de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale.
2. Sans préjudice des droits et obligations des parties en vertu du droit international et de la Convention, chaque partie a le droit de prendre et d'appliquer, dans son ressort territorial, les mesures appropriées pour agir sur les incidences environnementales du transport aérien, à condition que ces mesures soient appliquées sans distinction de nationalité.
3. Les parties reconnaissent que les coûts et les avantages des mesures destinées à protéger l'environnement doivent être soigneusement pesés dans le cadre de l'élaboration de la politique aéronautique internationale. Lorsqu'une partie examine un projet de mesures de protection de l'environnement, il convient qu'elle en évalue les éventuels effets négatifs sur l'exercice des droits prévus dans le présent accord et, si ces mesures sont adoptées, il convient qu'elle prenne les dispositions appropriées pour atténuer ces effets négatifs.
4. Les parties reconnaissent qu'il importe de collaborer et, dans le cadre de discussions multilatérales, d'étudier les effets du transport aérien sur l'environnement et l'économie et de faire en sorte que toute mesure d'atténuation des incidences environnementales soit totalement compatible avec les objectifs du présent accord.

5. Lorsque des mesures de protection de l'environnement sont adoptées, les normes en matière d'environnement adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans les annexes à la Convention sont respectées, sauf dans les cas où des différences par rapport à ces normes ont été notifiées.

6. Les parties s'efforcent de se consulter sur les questions environnementales, y compris sur les mesures envisagées qui sont susceptibles d'avoir une incidence significative sur les services aériens internationaux couverts par le présent accord, afin d'adopter des approches compatibles dans la mesure du possible. Les consultations débutent dans les 30 jours qui suivent la réception d'une telle demande ou dans tout autre délai établi par consentement mutuel.

ARTICLE 19

Questions d'emploi

1. Les parties reconnaissent qu'il importe d'examiner les effets du présent accord sur la main d'œuvre, l'emploi et les conditions de travail.

2. Chaque partie peut demander une réunion du comité mixte institué en vertu de l'article 17 afin de discuter des questions d'emploi visées au paragraphe 1 du présent article.

ARTICLE 20

Coopération internationale

Les parties peuvent saisir le comité mixte institué en vertu de l'article 17 de questions liées:

- a) au transport aérien et aux organisations internationales;
- b) aux évolutions possibles des relations entre les parties et d'autres pays en matière de transport aérien; et
- c) aux tendances dans les arrangements bilatéraux ou multilatéraux,

ainsi que, dans la mesure du possible, de propositions sur l'élaboration de positions coordonnées dans ces domaines.

ARTICLE 21

Règlement des différends

1. Si un différend surgit entre les parties à propos de l'interprétation ou de l'application du présent accord, elles s'efforcent d'abord de le régler par des consultations officielles au sein du comité mixte. Ces consultations officielles débutent dès que possible et, nonobstant l'article 17, paragraphe 4, dans un délai n'excédant pas 30 jours à compter de la date de réception, par l'une des parties, de la demande écrite faisant référence au présent article soumise par l'autre partie, sauf décision contraire des parties.
2. Si le différend n'est pas réglé dans les 60 jours qui suivent la réception de la demande de consultations officielles, il peut être soumis à une personne ou à un organisme en vue d'une décision par consentement des parties. En l'absence de consentement des parties, le différend est soumis, à la demande d'une des parties, à l'arbitrage d'un tribunal arbitral composé de trois arbitres, selon la procédure exposée ci-après.
3. Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque partie au différend nomme un arbitre indépendant. Le troisième arbitre est désigné dans un délai supplémentaire de 45 jours par accord entre les deux arbitres nommés par les parties. Si l'une des parties ne nomme pas d'arbitre dans le délai fixé ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être invité par l'une des parties à désigner un ou des arbitres selon le cas. Si le président est ressortissant de l'une des parties, le vice-président le plus ancien en fonction qui n'est ressortissant d'aucune des deux parties procède à cette désignation. Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers, assume les fonctions de président du tribunal et détermine le lieu où l'arbitrage aura lieu.

4. Le tribunal arrête ses règles de procédure et le calendrier connexe.
5. À la demande d'une partie, le tribunal peut ordonner à l'autre partie au différend d'appliquer des mesures correctives provisoires, dans l'attente de sa décision définitive.
6. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans les 180 jours qui suivent la réception de la demande d'arbitrage. Le tribunal rend ses décisions à la majorité de ses membres.
7. Si le tribunal estime qu'il y a eu violation du présent accord et que la partie responsable de cette violation n'y remédie pas ou ne parvient pas, dans les 30 jours suivant la notification de la décision du tribunal, à une solution mutuellement satisfaisante avec l'autre partie au différend, cette dernière peut suspendre l'application d'avantages équivalents découlant du présent accord, jusqu'au règlement du différend.
8. Les frais engagés par le tribunal sont partagés à parts égales entre les parties au différend.
9. Aux fins du présent article, la Communauté européenne et les États membres agissent conjointement.

ARTICLE 22

Amendement

Tout amendement au présent accord peut être arrêté par consentement mutuel des parties à la suite de consultations tenues conformément à l'article 17 (Comité mixte) du présent accord.

Les amendements entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 23 (Entrée en vigueur et application provisoire).

ARTICLE 23

Entrée en vigueur et application provisoire

1. Le présent accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière des notes diplomatiques par lesquelles les parties confirment que toutes les procédures nécessaires à cette fin ont été menées à bien. Aux fins de cet échange de notes, la Communauté européenne et ses États membres désignent le secrétariat général du Conseil de l'Union européenne. Le Canada remet au secrétariat général du Conseil de l'Union européenne la ou les notes diplomatiques destinées à la Communauté européenne et à ses États membres, et le secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet au Canada la ou les notes diplomatiques de la Communauté européenne et de ses États membres. La ou les notes diplomatiques de la Communauté européenne et de ses États membres contiennent des communications de chaque État membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord dans le respect des dispositions de droit interne des parties à compter du premier jour du mois suivant la date de la dernière des notes par lesquelles les parties se sont mutuellement notifiées l'accomplissement des procédures internes nécessaires à l'application provisoire du présent accord.

ARTICLE 24

Dénonciation

Chaque partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est faite en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale et au Secrétariat des Nations unies. L'accord prend fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre partie, à moins que l'avis de dénonciation ne soit retiré par consentement mutuel avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre partie, la notification est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale et le Secrétariat des Nations unies.

ARTICLE 25

Enregistrement de l'accord

Le présent accord et tout amendement apporté à celui-ci sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et du Secrétariat des Nations unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies, après leur entrée en vigueur. L'autre partie est informée de l'enregistrement dès qu'il a été confirmé par les secrétariats de l'Organisation de l'aviation civile internationale et des Nations unies.

ARTICLE 26

Relations avec d'autres accords

1. Si les parties deviennent parties à un accord multilatéral ou appliquent une décision de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou de toute autre organisation intergouvernementale internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer dans quelle mesure les dispositions de l'accord multilatéral ou de la décision ont une incidence sur le présent accord et si celui-ci doit être révisé à la lumière de cette situation.

2. Au cours de la période d'application provisoire prévue à l'article 23 (Entrée en vigueur et application provisoire), paragraphe 2, de l'accord, les accords bilatéraux énumérés à l'annexe 3 du présent accord sont suspendus, sauf dans la mesure prévue à l'annexe 2 du présent accord. Lors de son entrée en vigueur conformément à son article 23, paragraphe 1, le présent accord abroge les dispositions pertinentes des accords bilatéraux énumérés à son annexe 3, sauf dans la mesure prévue à son annexe 2.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent accord.

FAIT en double exemplaire à Bruxelles, le dix-sept décembre deux mille neuf en langues allemande, anglaise, bulgare, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise et tchèque, chacune de ces versions faisant également foi.

ANNEXE 1

TABLEAU DES ROUTES

1. Aux fins de l'article 2, paragraphe 1, alinéa c), du présent accord, chaque partie permet aux entreprises de transport aérien de l'autre partie de fournir des services de transport sur les routes spécifiées ci-dessous:
 - a) Pour les entreprises de transport aérien du Canada:

points en deçà – points au Canada – points intermédiaires – points dans les États membres – points au-delà
 - b) Pour les entreprises de transport aérien de la Communauté européenne:

points en deçà – points dans les États membres – points intermédiaires – points au Canada – points au-delà
2. Les entreprises de transport aérien d'une partie peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance:
 - a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;
 - b) combiner des numéros de vols différents pour une même exploitation d'aéronef;

- c) desservir des points en deçà, des points intermédiaires et au-delà, et des points sur le territoire de toute partie, dans toute combinaison et n'importe quel ordre;
- d) omettre des escales en un ou plusieurs points;
- e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, sans limite quant au changement du type ou du nombre d'aéronefs utilisés en tout point;
- f) desservir des points en deçà de tout point du territoire de ladite partie avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et offrir et présenter ces services au public en tant que services directs;
- g) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des parties ou en dehors de celui-ci;
- h) faire transiter du trafic par des points intermédiaires et par des points du territoire de l'autre partie;
- i) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci; et
- j) fournir des services en partage de codes conformément à l'article 13 (Cadre commercial), paragraphe 3, du présent accord,

sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent accord.

ANNEXE 2

ARRANGEMENTS RELATIFS À LA DISPONIBILITÉ DES DROITS

SECTION 1

Propriété et contrôle des entreprises de transport aérien des deux parties

1. Nonobstant l'article 4 (Investissement), la détention en propriété des entreprises de transport aérien d'une partie par des ressortissants de toutes les autres parties est autorisée sur la base de la réciprocité, dans la mesure où la législation et la réglementation nationale du Canada applicable aux investissements étrangers au sein des entreprises de transport aérien le permet.
2. Nonobstant l'article 3 (Désignation, autorisation et révocation), paragraphe 2, alinéa c), et l'article 4 (Investissement) de l'accord, les dispositions suivantes s'appliquent à l'égard de la propriété et du contrôle des entreprises de transport aérien en lieu et place des dispositions de l'article 3 (Désignation, autorisation et révocation), paragraphe 2, alinéa c), jusqu'à ce que les dispositions législatives et réglementaires visées à la section 2, paragraphe 2, sous-paragraphes c) et d), de la présente annexe imposent d'autres règles:

"(...) dans le cas d'une entreprise de transport aérien du Canada, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soient entre les mains de ressortissants du Canada, l'entreprise de transport aérien soit titulaire d'une licence d'entreprise de transport aérien du Canada et son établissement principal se trouve au Canada; dans le cas d'une entreprise de transport aérien d'un État membre, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soient entre les mains de ressortissants d'États membres, de l'Islande, du Liechtenstein, de la Norvège ou de la Suisse, l'entreprise de transport aérien soit titulaire d'une licence d'entreprise de transport aérien de la Communauté et son établissement principal se trouve dans un État membre."

SECTION 2

Disponibilité progressive de droits de trafic

1. Lors de l'exercice des droits de trafic prévus au paragraphe 2 de la présente section, les entreprises de transport aérien des parties bénéficient de la souplesse d'exploitation permise par l'annexe 1, paragraphe 2.
2. Nonobstant les droits de trafic prévus à l'annexe 1 du présent accord:
 - a) lorsque les législations et réglementations nationales des deux parties autorisent des ressortissants de l'autre partie à détenir en propriété et à contrôler jusqu'à 25 % des actions avec droit de vote de leurs entreprises de transport aérien, les droits suivants s'appliquent:
 - i) dans le cas des services mixtes et des services tout-cargo, pour les entreprises de transport aérien du Canada, le droit de fournir des transports internationaux entre tout point du Canada et tout point des États membres; pour les entreprises de transport aérien de la Communauté, le droit de fournir des services aériens entre tout point des États membres et tout point du Canada. En outre, dans le cas des services mixtes et des services tout-cargo, pour les entreprises de transport aérien d'une partie, le droit de fournir des transports internationaux à destination et au départ de points situés dans des pays tiers, via tout point du territoire de ladite partie, avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et d'offrir et de présenter ces services au public en tant que services directs,

- ii) dans le cas des services tout-cargo, pour les entreprises de transport aérien des deux parties, le droit de fournir des transports internationaux entre le territoire de l'autre partie et des points situés dans des pays tiers en conjonction avec des services entre des points de son propre territoire et des points du territoire de l'autre partie,
- iii) dans le cas des services mixtes et des services tout-cargo, pour les entreprises de transport aérien des deux parties, les droits d'exploitation qui sont prévus dans les accords bilatéraux sur le transport aérien conclus entre le Canada et les États membres énumérés à l'annexe 3, section 1, et les droits d'exploitation figurant dans les arrangements qui étaient appliqués entre le Canada et les différents États membres, tels que spécifiés à l'annexe 3, section 2. S'agissant des droits de cinquième liberté pour ce qui a trait aux points au-delà spécifiés dans le présent alinéa, toutes les limitations autres que géographiques, les limitations quant au nombre de points et les limitations sous forme de spécification de fréquence ne s'appliquent plus, et
- iv) pour plus de sûreté, les droits mentionnés aux alinéas i) et ii) ci-dessus sont disponibles lorsqu'il n'existait pas d'accord ou d'arrangement bilatéral à la date de l'application provisoire ou de l'entrée en vigueur du présent accord, ou lorsque les droits figurant dans un accord qui étaient disponibles immédiatement avant l'application provisoire ou l'entrée en vigueur du présent accord ne sont pas aussi libéraux que ceux mentionnés aux alinéas i) et ii) ci-dessus;

- b) lorsque les législations et réglementations nationales des deux parties autorisent des ressortissants de l'autre partie à détenir en propriété et à contrôler jusqu'à 49 % des actions avec droit de vote de leurs entreprises de transport aérien, les droits suivants s'appliquent en plus de ceux prévus au paragraphe 2, sous-paragraphe a):
- i) dans le cas des services mixtes, pour les entreprises de transport aérien des deux parties, les droits de cinquième liberté sont disponibles en tout point intermédiaire et, pour les entreprises de transport aérien du Canada, entre tout point situé dans un État membre et tout point situé dans un autre État membre, à condition que le service comprenne un point au Canada s'il s'agit d'une entreprise du Canada, ou qu'il comprenne un point situé dans un État membre s'il s'agit d'une entreprise de la Communauté,
 - ii) dans le cas des services mixtes, pour les entreprises de transport aérien du Canada, les droits de cinquième liberté sont disponibles entre tout point situé dans un État membre et tout point situé au Maroc, en Suisse, dans l'Espace économique européen ou dans d'autres pays membres de l'espace aérien commun européen, et
 - iii) dans le cas des services tout-cargo, pour les entreprises de transport aérien d'une partie, le droit de fournir, sans obligation de desservir un point situé dans le territoire de ladite partie, des transports internationaux entre des points situés sur le territoire de l'autre partie et des points situés dans des pays tiers;

- c) lorsque les législations et réglementations nationales des deux parties autorisent des ressortissants de l'autre partie à établir une entreprise de transport aérien sur leur territoire pour fournir des services aériens intérieurs et internationaux, et conformément à l'article 17 (Comité mixte), paragraphe 5, paragraphe 6, alinéa e), et paragraphe 9, du présent accord, les droits suivants s'appliquent en plus de ceux prévus au paragraphe 2, sous-paragraphes a) et b):
- i) dans le cas des services mixtes, pour les entreprises de transport aérien des deux parties, les droits de cinquième liberté sont disponibles à destination de tout point au-delà sans limitation de fréquence;
- d) lorsque les législations et réglementations nationales des deux parties autorisent que des ressortissants de l'autre partie détiennent la pleine propriété et le contrôle de leurs entreprises de transport aérien, et que les deux parties permettent la pleine application de l'annexe 1, conformément à l'article 17 (Comité mixte), paragraphe 5, paragraphe 6, alinéa e), et paragraphe 9, du présent accord, et sur réception d'une confirmation donnée par les parties selon leurs procédures respectives, les dispositions de l'annexe 2 ci-dessus ne s'appliquent plus et l'annexe 1 prend effet.
-

ANNEXE 3**ACCORDS BILATÉRAUX ENTRE LE CANADA
ET LES ÉTATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE****SECTION 1**

Conformément aux dispositions de l'article 26 du présent accord, les accords bilatéraux suivants entre le Canada et les États membres sont suspendus ou abrogés par le présent accord:

- a) République d'Autriche: Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement fédéral d'Autriche, signé le 22 juin 1993;
- b) Royaume de Belgique: Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Belgique, signé le 13 mai 1986;
- c) République tchèque: Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République tchèque sur le transport aérien, signé le 13 mars 1996. Échange de notes constituant un accord amendant l'Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République tchèque sur le transport aérien, signé à Prague le 13 mars 1996, signées respectivement le 28 avril 2004 et le 28 juin 2004;
- d) Royaume de Danemark: Accord entre le Canada et le Danemark relatif aux services aériens entre les deux pays, signé le 13 décembre 1949. Échange de notes entre le Canada et le Danemark relativement à l'accord aérien signé entre les deux pays à Ottawa le 13 décembre 1949, signées le 13 décembre 1949. Échange de notes entre le Canada et le Danemark modifiant l'Accord de 1949 relatif aux services aériens, signées le 16 mai 1958;

- e) République de Finlande: Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Finlande concernant le transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà, signé le 28 mai 1990. Échange de notes constituant un accord modifiant l'accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Finlande concernant le transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà signé à Helsinki le 28 mai 1990, signées le 1^{er} septembre 1999;
- f) République française: Accord relatif au transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République française, signé le 15 juin 1976. Échange de notes entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République française modifiant l'accord relatif au transport aérien signé à Paris le 15 juin 1976, signées le 21 décembre 1982;
- g) République fédérale d'Allemagne: Accord relatif aux transports aériens entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, signé le 26 mars 1973. Échange de notes entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne modifiant l'accord relatif aux transports aériens signé à Ottawa le 26 mars 1973, signées respectivement le 16 décembre 1982 et le 20 janvier 1983;
- h) République hellénique: Accord relatif au transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République hellénique, signé le 20 août 1984. Échange de notes constituant un accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République hellénique modifiant l'accord relatif au transport aérien, fait à Toronto le 20 août 1984, signées respectivement le 23 juin 1995 et le 19 juillet 1995;

- i) République de Hongrie: Accord de transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République de Hongrie, signé le 7 décembre 1998;
- j) Irlande: Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Irlande relatif aux services aériens entre les deux pays, signé le 8 août 1947. Échange de notes (19 avril et 31 mai 1948) constituant un accord portant modification de l'annexe à l'accord relatif aux transports aériens entre le Canada et l'Irlande, signées le 31 mai 1948. Échange de notes entre le Canada et l'Irlande comportant un accord modifiant l'annexe à l'accord relatif aux services aériens, signé le 8 août 1947, signées le 9 juillet 1951. Échange de notes entre le Canada et l'Irlande modifiant l'Accord du 8 août 1947 relatif aux services aériens entre les deux pays, signées le 23 décembre 1957;
- k) République italienne: Accord entre le Canada et l'Italie relatif aux services aériens, signé le 2 février 1960. Échange de notes entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République d'Italie constituant un accord qui modifie l'accord sur les services aériens selon les dispositions du protocole du 28 avril 1972, signées le 28 août 1972;
- l) Royaume des Pays-Bas: Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume des Pays-Bas sur le transport aérien, signé le 2 juin 1989. Échange de notes entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume des Pays-Bas constituant un accord relatif à l'exploitation de vols non réguliers (affrétés), signées le 2 juin 1989;

- m) République de Pologne: Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République populaire de Pologne, signé le 14 mai 1976. Échange de notes constituant un accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République populaire de Pologne relatif aux articles IX, XI, XIII et XV de l'accord sur le transport aérien signé le 14 mai 1976, signées à la même date;
- n) République portugaise: Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Portugal relatif aux services aériens entre les territoires canadiens et portugais, signé le 25 avril 1947. Échange de notes (24 et 30 avril 1957) entre le Canada et le Portugal amendant les paragraphes 3 et 4 de l'Annexe à l'Accord au sujet des services aériens entre les deux pays fait à Lisbonne le 25 avril 1947, signées respectivement les 24 et 30 avril 1957. Échange de notes entre le Canada et le Portugal modifiant le paragraphe 7 de l'Annexe à l'Accord relatif aux services aériens entre les deux pays, signées respectivement les 5 et 31 mars 1958;
- o) Roumanie: Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République Socialiste de Roumanie, signé le 27 octobre 1983;
- p) Royaume d'Espagne: Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Espagne, signé le 15 septembre 1988;

- q) Royaume de Suède: Accord entre le Canada et la Suède relatif aux services aériens entre les territoires canadien et suédois, signé le 27 juin 1947. Échange de notes entre le Canada et la Suède complétant l'Accord relatif aux services aériens entre les territoires du Canada et de la Suède, signées respectivement les 27 et 28 juin 1947. Échange de notes entre le Canada et la Suède modifiant l'accord de 1947 relatif aux services aériens, signées le 16 mai 1958;

- r) Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord: Accord sur les services aériens entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, signé le 22 juin 1988.

SECTION 2

Aux fins de l'annexe 2, section 2, les droits suivants sont disponibles conformément à l'alinéa 2 a) iii):

Partie 1: pour les entreprises de transport aérien du Canada

En combinaison avec l'exploitation de services mixtes entre le Canada et les différents États membres, et l'exploitation de services tout-cargo, les entreprises de transport aérien du Canada disposent des droits suivants:

| État membre | Droits de trafic |
|--------------------|--|
| Bulgarie | Des droits de cinquième liberté sont disponibles à deux points à désigner qui peuvent être desservis comme points intermédiaires à destination de Sofia et/ou au-delà de Sofia. |
| République tchèque | Des droits de cinquième liberté sont disponibles à quatre points au maximum à choisir par le Canada, qui peuvent être desservis comme points intermédiaires à destination de Prague ou au-delà, et à un point supplémentaire dans la République tchèque. |
| Danemark | Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Copenhague et: <ol style="list-style-type: none"> a) Amsterdam et Helsinki; ou b) Amsterdam et Moscou. Amsterdam peut être desservie comme point intermédiaire ou comme point au-delà. Helsinki et Moscou doivent être desservies comme points au-delà. |

| État membre | Droits de trafic |
|-------------|---|
| Allemagne | Des droits de trafic de cinquième liberté peuvent être exercés entre des points intermédiaires en Europe et des points en République fédérale d'Allemagne, et entre des points en République fédérale d'Allemagne et des points au-delà. |
| Grèce | Des droits de cinquième liberté sont disponibles à des points intermédiaires à destination d'Athènes et/ou au-delà d'Athènes et à deux points supplémentaires en Grèce, à l'exclusion de points en Turquie et en Israël. Le nombre total de points intermédiaires et de points au-delà qui peuvent être desservis à un moment donné au titre des droits de cinquième liberté ne peut excéder cinq, dont quatre au maximum peuvent être des points intermédiaires. |
| Irlande | Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points en Irlande et des points intermédiaires, et entre des points en Irlande et des points au-delà de l'Irlande. Pour les services tout-cargo, les droits disponibles permettent la prestation de services de transport international entre des points en Irlande et des points dans des pays tiers sans l'obligation de desservir un point au Canada. |
| Italie | Des droits de trafic de cinquième liberté sont disponibles entre deux points intermédiaires en Europe et Rome et/ou Milan. Les points intermédiaires pour lesquels existent des droits de cinquième liberté peuvent aussi être desservis comme points au-delà. |
| Pologne | Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Varsovie et deux points intermédiaires en Europe, à choisir par le Canada parmi les villes suivantes: Bruxelles, Copenhague, Prague, Shannon, Stockholm, Vienne, Zurich. |

| État membre | Droits de trafic |
|-------------|--|
| Portugal | Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Portugal et des points intermédiaires, et entre des points au Portugal et des points au-delà. |
| Espagne | <p>Des droits de cinquième liberté à des points intermédiaires et à des points au-delà sont disponibles:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) entre Madrid et trois points supplémentaires en Espagne, et des points en Europe (sauf Munich, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Italie et les républiques de l'ex-URSS); et b) entre Madrid et un autre point en Espagne et des points en Afrique et au Moyen-Orient, tel que défini par l'OACI dans le document 9060-AT/723. <p>Un maximum de quatre droits de cinquième liberté peut être exercé à un moment donné.</p> |
| Suède | <p>Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Stockholm et:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Amsterdam et Helsinki; ou b) Amsterdam et Moscou. <p>Amsterdam peut être desservie comme point intermédiaire ou comme point au-delà. Helsinki et Moscou doivent être desservies comme points au-delà.</p> |
| Royaume-Uni | Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Royaume-Uni et des points intermédiaires, et entre des points au Royaume-Uni et des points au-delà. Pour les services tout-cargo, les droits disponibles permettent la prestation de services de transport international entre des points au Royaume-Uni et des points dans des pays tiers sans l'obligation de desservir un point au Canada. |

Partie 2: pour les entreprises de transport aérien de la Communauté européenne

En combinaison avec l'exploitation de services mixtes entre les différents États membres et le Canada, et l'exploitation de services tout-cargo, les entreprises de transport aérien de la Communauté disposent des droits suivants:

| État membre | Droits de trafic |
|--------------------|---|
| Belgique | Des droits de trafic de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et deux points au-delà aux États-Unis d'Amérique, situés à l'est de Chicago, celle-ci incluse, et au nord de Washington DC, celle-ci incluse. |
| Bulgarie | Des droits de cinquième liberté peuvent être exercés à un point au-delà aux États-Unis d'Amérique, situé à l'est de Chicago, celle-ci exclue, et au nord de Washington DC, celle-ci incluse. Aucun droit de cinquième liberté n'est disponible si Montréal et Ottawa sont des points co-terminaux. Aucun droit de cinquième liberté n'est disponible à des points intermédiaires. |
| République tchèque | Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et deux points au-delà aux États-Unis d'Amérique, situés au nord de Washington DC, celle-ci incluse et à l'est de Chicago, celle-ci incluse. |
| Danemark | Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et Chicago et entre Montréal et Seattle. Chicago peut être desservie comme point intermédiaire ou comme point au-delà. Seattle ne peut être desservie que comme point au-delà. |

| État membre | Droits de trafic |
|-------------|--|
| Allemagne | Des droits de cinquième liberté sont disponibles uniquement entre Montréal et un point au-delà en Floride. Comme alternative, des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et deux points au-delà sur le territoire continental des États-Unis d'Amérique, à l'exclusion de points situés dans les États de Californie, du Colorado, de Floride, de Géorgie, d'Oregon, du Texas et de Washington. |
| Grèce | Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et Boston ou entre Montréal et Chicago ou au-delà de Toronto à destination d'un point aux États-Unis d'Amérique à désigner par la République hellénique, à l'exception de points en Californie, au Texas et en Floride. |
| Irlande | Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Canada et des points intermédiaires, et entre des points au Canada et des points au-delà du Canada. Pour les services tout-cargo, les droits disponibles permettent la prestation de services de transport international entre des points au Canada et des points dans des pays tiers sans l'obligation de desservir un point en Irlande. |
| Italie | Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre deux points intermédiaires au nord-est des États-Unis d'Amérique (au nord de Washington DC, celle-ci incluse et à l'est de Chicago, celle-ci incluse) et Montréal et/ou Toronto. Les points intermédiaires pour lesquels existent des droits de cinquième liberté peuvent aussi être desservis comme points au-delà. |

| État membre | Droits de trafic |
|-------------|--|
| Pologne | Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et New York comme points intermédiaires ou comme points au-delà. |
| Portugal | Des droits de trafic de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Canada et des points intermédiaires, et entre des points au Canada et des points au-delà. |
| Espagne | <p>Des droits de cinquième liberté à des points intermédiaires et à des points au-delà sont disponibles:</p> <ul style="list-style-type: none">a) entre Montréal et trois points supplémentaires au Canada, et Chicago, Boston, Philadelphie, Baltimore, Atlanta, Dallas/Fort Worth et Houston; etb) entre Montréal et Mexico City. <p>Un maximum de quatre droits de cinquième liberté peut être exercé à un moment donné.</p> |
| Suède | Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et Chicago et entre Montréal et Seattle. Chicago peut être desservie comme point intermédiaire ou comme point au-delà. Seattle ne peut être desservie que comme point au-delà. |

État membre

Droits de trafic

Royaume-Uni

Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Canada et des points intermédiaires, et entre des points au Canada et des points au-delà du Canada. Pour les services tout-cargo, les droits disponibles permettent la prestation de services de transport international entre des points au Canada et des points dans des pays tiers sans l'obligation de desservir un point au Royaume-Uni.

SECTION 3

Nonobstant la section 1 de la présente annexe, en ce qui concerne les zones qui ne sont pas comprises dans la définition du "territoire" à l'article 1 du présent accord, les accords cités aux sous-paragraphes d) Royaume de Danemark, f) République française, l) Royaume des Pays-Bas et r) Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord restent applicables conformément à leurs dispositions.

Les parties prennent note des déclarations suivantes:

**Déclaration de la Communauté européenne et de ses États membres
concernant l'accord UE-Canada sur les services aériens, à faire au moment de la signature**

"En ce qui concerne l'article 26, paragraphe 2, la Communauté européenne et ses États membres confirment que prévoir que "les accords bilatéraux énumérés à l'annexe 3 sont suspendus, sauf dans la mesure prévue à l'annexe 2" revient à indiquer que les dispositions pertinentes de l'accord priment les dispositions pertinentes des accords bilatéraux en vigueur énumérés à l'annexe 3."

**Déclaration de la Communauté européenne et de ses États membres
concernant l'accord UE-Canada sur les services aériens, à faire au moment de la signature**

"La Communauté européenne et ses États membres précisent que l'accord sur les services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part, et notamment son article 8, ne prévoit pas d'exemption de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), à l'exception de la taxe sur le chiffre d'affaires à l'importation, et n'empêche pas les États membres de taxer le kérosène consommé pour des vols intérieurs ou intracommunautaires, conformément à la directive 2003/96/CE du Conseil."

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



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

За Република България



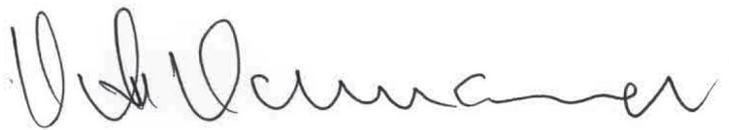
Za Českou republiku



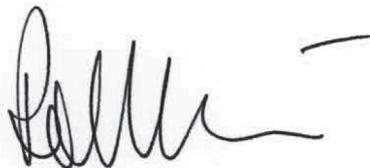
På Kongeriget Danmarks vegne



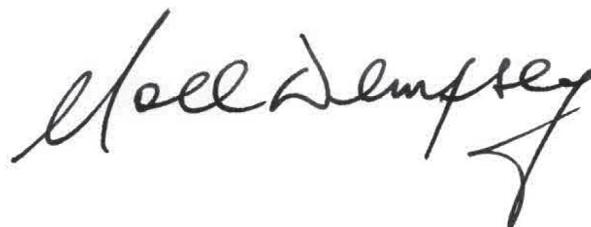
Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία

A handwritten signature in Greek, consisting of several loops and a long vertical stroke at the end.

Por el Reino de España

A handwritten signature in Spanish, featuring a large, stylized initial 'A' followed by several loops.

Pour la République française

A handwritten signature in French, appearing as a stylized 'P' followed by a 'J' and a 'C' with a bar over it.

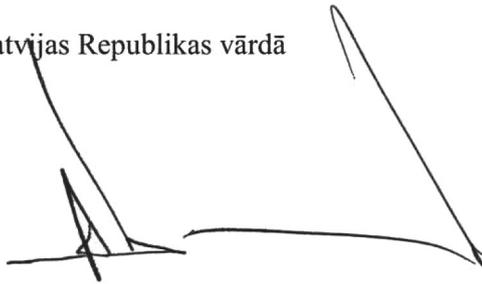
Per la Repubblica italiana

A handwritten signature in Italian, starting with a large 'M' followed by 'S' and 'K'.

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long, sweeping tail that ends in a small hook.

Latvijas Republikas vārdā

A handwritten signature in black ink, featuring a large, sharp triangular shape on the right side and a smaller, more complex shape on the left side.

Lietuvos Respublikos vardu

A handwritten signature in black ink, characterized by a series of vertical, slightly curved strokes that resemble a stylized 'L' or a similar character.

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

A handwritten signature in black ink, appearing to be the name 'Eisenhardt' written in a cursive, slightly stylized font.

A Magyar Köztársaság részéről

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'G' followed by a vertical line and a horizontal stroke.

Għal Malta

A highly stylized handwritten signature in black ink, featuring a large, sweeping loop at the top and several smaller loops below.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

A handwritten signature in black ink, starting with a large, circular flourish followed by several vertical strokes and a final horizontal stroke.

Für die Republik Österreich

A handwritten signature in black ink, consisting of the name 'Doris Juel' written in a cursive, rounded style.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku

A handwritten signature in black ink, consisting of a small 'h' above a series of loops and a long horizontal stroke that curves downwards at the end.

Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Aina Vah' with a long horizontal stroke extending to the right.

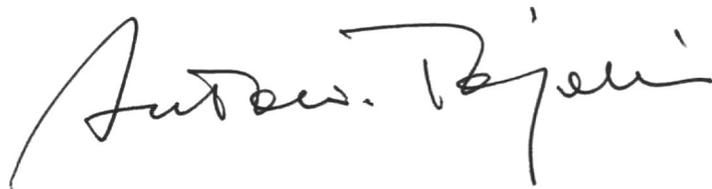
För Konungariket Sverige

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Opa Forsbom' with a large, stylized initial 'O' and a long horizontal stroke.

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jadvalbe' with a small '2' written below the 'e'.

За Европейската общност
 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
 Pentru Comunitatea Europeană
 Za Európske spoločenstvo
 za Evropsko skupnost
 Euroopan yhteisön puolesta
 På Europeiska gemenskapens vägnar

For Canada
 Pour le Canada



ACCORD SUR LA CRÉATION D'UN ESPACE AÉRIEN COMMUN
ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES, D'UNE PART,
ET LA GÉORGIE, D'AUTRE PART

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

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 ROUMANIE,

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,

parties au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ci-après dénommés "les États membres"), et

L'UNION EUROPÉENNE,

d'une part, et

LA GÉORGIE, ci-après dénommée "la Géorgie",

d'autre part,

PRENANT ACTE de l'accord de partenariat et de coopération entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, conclu à Luxembourg le 22 avril 1996;

DÉSIREUX de créer un espace aérien commun (EAC) fondé sur l'accès mutuel aux marchés des transports aériens des parties, dans des conditions de concurrence équitables et dans le respect des mêmes règles, notamment en matière de sécurité, de sûreté, de gestion du trafic aérien, ainsi qu'en matière sociale et environnementale;

DÉSIREUX de favoriser l'essor du transport aérien, notamment par la mise en place de réseaux de transport aérien offrant des services aériens répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs de fret;

RECONNAISSANT l'importance des transports aériens pour promouvoir le commerce, le tourisme et l'investissement;

PRENANT ACTE de la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

CONVENANT qu'il est approprié de fonder les règles de l'EAC sur la législation en vigueur à ce sujet dans l'Union européenne, visée à l'annexe III du présent accord;

RECONNAISSANT que la conformité totale aux règles de l'EAC autorise les parties à profiter pleinement de ses avantages, notamment l'ouverture de l'accès aux marchés et la maximalisation des avantages pour les consommateurs, les entreprises et les travailleurs des deux parties;

RECONNAISSANT que la création de l'EAC et la mise en œuvre de ses règles ne peuvent faire l'économie de dispositions transitoires, le cas échéant;

RECONNAISSANT l'importance que revêt l'assistance technique à cet égard;

DÉSIREUX de permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux passagers et aux expéditeurs de fret des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts;

DÉSIREUX de faire profiter l'ensemble du secteur du transport aérien, y compris le personnel des transporteurs aériens, des avantages d'un accord de libéralisation;

DÉSIREUX de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs et qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement du transport aérien, et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile;

DÉSIREUX d'assurer des conditions de concurrence équitables aux transporteurs aériens, leur offrant des possibilités équitables et égales de fournir les services agréés;

RECONNAISSANT que les subventions peuvent fausser la concurrence entre transporteurs aériens et compromettre la réalisation des objectifs fondamentaux du présent accord;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger l'environnement lors du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale et reconnaissant le droit des États souverains de prendre des mesures à cet égard;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger les consommateurs, au sens notamment de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999;

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur les accords existants dans le domaine du transport aérien pour ouvrir l'accès aux marchés et maximaliser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs, le personnel et les populations des deux parties;

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

ARTICLE 1

Définitions

Aux fins du présent accord, sauf indication contraire, on entend par:

- 1) "services agréés" et "routes spécifiées", respectivement, les services aériens internationaux prévus à l'article 2 (Octroi de droits) du présent accord et les routes spécifiées à l'annexe I du présent accord;
- 2) "accord", le présent accord et ses annexes, y compris leurs amendements éventuels;
- 3) "service aérien", le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux, et comprenant, pour lever toute ambiguïté, les transports aériens réguliers et non réguliers (charters), ainsi que les services exclusifs de fret;
- 4) "autorités compétentes", les agences ou organismes publics responsables des fonctions administratives aux termes du présent accord;
- 5) "conformité", le fait, pour un transporteur aérien, d'être apte à exploiter des services aériens internationaux, parce qu'il possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services;
- 6) "citoyenneté", le fait qu'un transporteur aérien satisfasse aux exigences sur des aspects tels que sa propriété, son contrôle effectif et son principal établissement;

- 7) "convention", la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend:
 - a) tout amendement entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et ratifié par la Géorgie, d'une part, et par l'État membre ou les États membres de l'Union européenne, d'autre part; et
 - b) toute annexe, ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté(e) en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois à la Géorgie et à l'État membre ou aux États membres de l'Union européenne;
- 8) "droit de cinquième liberté", le droit ou privilège accordé par un État aux transporteurs aériens d'un autre État (l'État bénéficiaire) de fournir des services aériens internationaux entre le territoire du premier État et le territoire d'un État tiers, à condition que ces services aient comme point de départ ou de destination le territoire de l'État bénéficiaire;
- 9) "coût de revient complet", les coûts liés à la fourniture du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais administratifs généraux et, le cas échéant, tout montant destiné à refléter les coûts environnementaux et perçu sans discrimination sur la base de la nationalité;
- 10) "service aérien international", un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États;

- 11) "accord EACE", l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen conclu entre la Communauté européenne et ses États membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-et-Herzégovine, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo¹;
- 12) "pays de la zone Euromed", tout pays méditerranéen participant à la politique européenne de voisinage (c'est-à-dire, à la date de signature de l'accord, le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, la Libye, l'Égypte, le Liban, la Jordanie, Israël, les territoires palestiniens, la Syrie et la Turquie);
- 13) "ressortissant", toute personne physique ou morale ayant la nationalité géorgienne pour la partie géorgienne, ou la nationalité d'un État membre pour la partie européenne, pour autant que, dans le cas d'une personne morale, elle soit à tout moment sous le contrôle effectif, soit directement, soit par participation majoritaire, de personnes ayant la nationalité géorgienne pour la partie géorgienne, ou de personnes physiques ou morales ayant la nationalité d'un État membre ou de l'un des pays tiers identifiés à l'annexe IV pour la partie européenne;
- 14) "licences d'exploitation", dans le cas de l'Union européenne et de ses États membres, les licences d'exploitation et tout autre document ou certificat pertinent délivrés en vertu de la législation de l'Union en vigueur en la matière et, dans le cas de la Géorgie, les licences, certificats ou autorisations délivrés en vertu de la législation géorgienne en vigueur en la matière;

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

- 15) "parties", d'une part, l'Union européenne ou ses États membres, ou l'Union européenne et ses États membres, selon leurs compétences respectives (la partie européenne), et d'autre part, la Géorgie (la partie géorgienne);
- 16) "prix":
- i) les "tarifs des passagers" à payer aux transporteurs aériens ou à leurs agents ou à d'autres vendeurs de billets pour le transport de passagers et de leurs bagages sur des services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes à l'agence et autres services auxiliaires; et
 - ii) les "tarifs de fret" à payer pour le transport de fret, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires.

Cette définition englobe, le cas échéant, le transport de surface lié aux services aériens internationaux et les conditions qui s'y appliquent;

- 17) "principal établissement", l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien situés sur le territoire de la partie où sont exercées les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation de ce transporteur aérien, y compris la gestion du maintien de la navigabilité;
- 18) "obligation de service public", toute obligation imposée aux transporteurs aériens pour assurer, sur une route spécifiée, une prestation de services aériens réguliers minimale répondant à des normes définies en matière de continuité, de régularité, de prix et de capacité minimale, auxquelles les transporteurs aériens ne satisferaient pas s'ils ne devaient considérer que leur seul intérêt commercial. Les transporteurs aériens peuvent être indemnisés par la partie concernée pour remplir des obligations de service public;

19) "subvention", toute contribution financière accordée par les pouvoirs publics ou un organisme régional ou un autre organisme public, lorsque:

- a) une pratique des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public comporte un transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise ou la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt, d'injections de capitaux, de participation à la propriété, de protection contre la faillite ou d'assurance;
- b) des recettes des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public normalement exigibles sont abandonnées, ne sont pas perçues ou sont indûment réduites;
- c) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services; ou
- d) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types visés aux points a), b) et c), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;

et qu'un avantage est ainsi conféré;

- 20) "SESAR", le programme de mise en œuvre technique du ciel unique européen qui permettra de coordonner et de synchroniser la recherche, le développement et le déploiement des nouvelles générations de systèmes de gestion du trafic aérien;
- 21) "territoire", dans le cas de la Géorgie, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous sa souveraineté, sa suzeraineté, sa protection ou son mandat et, dans le cas de l'Union européenne, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément aux dispositions prévues par ces derniers et tout accord qui leur succédera. 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 au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé, et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les États membres, conformément à la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006;
- 22) "redevance d'usage", une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

TITRE I

DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

ARTICLE 2

Octroi de droits

1. Chaque partie accorde à l'autre partie, conformément aux annexes I et II, les droits énumérés ci-après pour l'exercice de services aériens internationaux par les transporteurs aériens de l'autre partie:
 - a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
 - b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales non commerciales, c'est-à-dire dans un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de fret et/ou de courrier par voie aérienne;
 - c) lors de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, le droit d'effectuer des escales sur son territoire afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret et/ou du courrier en trafic international, de façon séparée ou combinée; et
 - d) les autres droits spécifiés dans le présent accord.

2. Aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme conférant le droit aux transporteurs aériens:

- a) de la Géorgie d'embarquer, sur le territoire d'un État membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit État membre;
- b) de l'Union européenne d'embarquer, sur le territoire géorgien, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire géorgien.

ARTICLE 3

Autorisation

1. Dès réception des demandes d'autorisation d'exploitation introduites par un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités compétentes de l'autre partie accordent les autorisations appropriées avec un délai de procédure minimal, pour autant que:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien de la Géorgie:
 - le transporteur aérien ait son principal établissement en Géorgie et soit titulaire d'un certificat d'exploitation en cours de validité conformément à la législation applicable de la Géorgie; et

- la Géorgie exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur; et
 - sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par la Géorgie et/ou des ressortissants de la Géorgie;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:
- le transporteur aérien ait son principal établissement sur le territoire d'un État membre en vertu du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité; et
 - l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, et que l'autorité compétente à cet égard soit clairement identifiée; et
 - sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des États membres et/ou des ressortissants des États membres, ou par d'autres États énumérés à l'annexe IV et/ou des ressortissants de ces autres États;
- c) le transporteur aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par l'autorité compétente en matière de services aériens; et
- d) les dispositions des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) du présent accord soient maintenues en vigueur et appliquées.

ARTICLE 4

Reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires
relatives à la conformité, à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens

Lorsqu'elles sont saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités compétentes de l'autre partie reconnaissent toute décision de conformité et/ou de citoyenneté faite par les autorités compétentes de la première partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette décision avait été prise par elles-mêmes et ne font pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, excepté conformément aux dispositions des points a) et b) ci-dessous.

- a) Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités compétentes de la partie ayant reçu la demande ont une raison spécifique d'estimer que, malgré la décision prise par les autorités compétentes de l'autre partie, les conditions prévues à l'article 3 (Autorisation) du présent accord pour la délivrance d'autorisations ou d'agrément appropriés ne sont pas satisfaites, elles doivent en avertir sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties peut solliciter des consultations, auxquelles peuvent participer des représentants des autorités compétentes concernées, et/ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation; il doit être satisfait à ces demandes dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties peut en saisir le comité mixte institué en vertu de l'article 22 (Comité mixte) du présent accord.

b) Le présent article ne couvre pas la reconnaissance de décisions concernant:

- les certificats ou les licences relatifs à la sécurité,
- les dispositions en matière de sûreté, ou
- la couverture d'assurance.

ARTICLE 5

Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation

1. Les autorités compétentes de l'une ou l'autre partie peuvent refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation, ou suspendre ou limiter les activités d'un transporteur aérien d'une autre partie, lorsque:

a) dans le cas d'un transporteur aérien de la Géorgie:

- le transporteur aérien n'a pas son principal établissement en Géorgie ou n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation en cours de validité conformément à la législation applicable de la Géorgie, ou
- la Géorgie n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, ou
- sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien n'est pas détenu ou effectivement contrôlé, directement ou grâce à une participation majoritaire, par la Géorgie et/ou des ressortissants de la Géorgie;

- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:
- le transporteur aérien n'a pas son principal établissement sur le territoire d'un État membre en vertu du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité, ou
 - l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien n'exerce pas et ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée, ou
 - sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien n'est pas détenu et effectivement contrôlé, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des États membres et/ou des ressortissants des États membres, ou par d'autres États énumérés à l'annexe IV et/ou des ressortissants de ces autres États;
- c) le transporteur aérien ne s'est pas conformé aux dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 7 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) du présent accord; ou
- d) les dispositions des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) du présent accord ne sont pas maintenues en vigueur ou appliquées; ou
- e) une partie a déclaré, conformément à l'article 8 (Environnement concurrentiel) du présent accord, que les conditions d'un environnement concurrentiel ne sont pas remplies.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour prévenir tout autre manquement au paragraphe 1, points c) et d), du présent article, les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec les autorités compétentes de l'autre partie.

3. Aucune des parties ne fait usage des droits qui lui sont conférés par le présent article de refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations ou agréments d'un transporteur aérien d'une partie pour le motif qu'une participation majoritaire et/ou le contrôle effectif dudit transporteur aérien sont détenus par une ou plusieurs autres parties à l'EACE ou de leurs ressortissants, dans la mesure où ladite ou lesdites parties à l'EACE accordent la réciprocité de traitement.

ARTICLE 6

Investissement

Sans préjudice des articles 3 (Autorisation) et 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) du présent accord, la détention majoritaire ou le contrôle effectif soit d'un transporteur aérien de la Géorgie par des États membres ou leurs ressortissants, soit d'un transporteur de l'Union européenne par la Géorgie ou ses ressortissants, est autorisée en vertu d'une décision préalable du comité mixte institué par le présent accord conformément à son article 22 (Comité mixte), paragraphe 2.

Cette décision précise les conditions associées à l'exploitation des services agréés dans le cadre du présent accord et des services entre des pays tiers et les parties. Les dispositions de l'article 22 (Comité mixte), paragraphe 8, du présent accord ne s'appliquent pas à ce type de décisions.

ARTICLE 7

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. À l'arrivée, au départ et pendant le séjour d'un aéronef sur le territoire de l'une des parties, les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur ce territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs assurant des services aériens internationaux ou régissant l'exploitation et la navigation des aéronefs doivent être respectées par les transporteurs aériens de l'autre partie.
2. À l'arrivée, au départ et pendant le séjour d'un aéronef sur le territoire de l'une des parties, les dispositions législatives et réglementaires régissant sur ce territoire l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (et notamment celles relatives aux formalités d'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux) doivent être respectées par ces passagers et ces membres d'équipage ou par quiconque agissant en leur nom et, en ce qui concerne le fret, par l'expéditeur de l'autre partie.

ARTICLE 8

Environnement concurrentiel

1. Les parties reconnaissent que la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation de services aériens constitue un objectif commun. Elles reconnaissent que des pratiques de concurrence loyale de la part des transporteurs aériens ont le plus de chances de s'instaurer si ces transporteurs aériens opèrent sur une base totalement commerciale et ne bénéficient pas de subventions.

2. 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.
3. Les aides d'État qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certains produits ou services aériens sont incompatibles avec le bon fonctionnement du présent accord, dans la mesure où elles risquent d'affecter les échanges entre les parties dans le secteur de l'aviation.
4. 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 l'Union européenne, en particulier celles de l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et des instruments interprétatifs adoptés par les institutions de l'Union européenne.
5. Si une des parties constate qu'il existe, sur le territoire de l'autre partie, des conditions, due notamment à l'octroi de subventions, qui fausseraient la concurrence loyale et équitable au détriment de ses transporteurs aériens, elle peut soumettre des observations à l'autre partie. Elle peut en outre solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 22 (Comité mixte) du présent accord. Des consultations doivent débuter dans les 30 jours qui suivent la réception de cette demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 30 jours à compter de la date du début des consultations constitue, pour la partie qui les a demandées, un motif de prendre des mesures en vue de refuser, révoquer, suspendre ou soumettre à des conditions appropriées les autorisations du ou des transporteurs aériens concernés, conformément à l'article 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) du présent accord.

6. Les mesures visées au paragraphe 5 doivent être appropriées, proportionnées et limitées au strict nécessaire en ce qui concerne leur champ d'application et leur durée. Elles visent exclusivement le ou les transporteurs aériens qui bénéficient de subventions ou des conditions visées dans le présent article, et sont sans préjudice du droit de l'une ou l'autre des parties de prendre des mesures en vertu de l'article 24 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.

7. Chaque partie peut, après en avoir averti l'autre partie, s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie, notamment à l'échelon étatique, provincial ou local, pour discuter de questions relatives au présent article.

8. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires des parties applicables aux obligations de service public sur le territoire des parties.

ARTICLE 9

Activités commerciales

Représentants des transporteurs aériens

1. Les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit d'établir sur le territoire de l'autre partie des bureaux destinés à la promotion et à la vente de services aériens et d'activités connexes.

2. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre partie en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire pour assurer les services aériens.

Assistance en escale

3.a) Sans préjudice du point b) ci-après, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre partie:

- i) d'assurer ses propres services d'assistance en escale ("auto-assistance") ou, à sa convenance;
- ii) de choisir entre les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie garantissent l'accès au marché à ces prestataires et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.

b) Pour les catégories d'assistance en escale suivantes: l'assistance "bagages", l'assistance "opérations en piste", l'assistance "carburant et huile", l'assistance "fret et poste" en ce qui concerne le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'aéronef, les droits établis au point a) i) et a) ii), sont soumis uniquement à des contraintes matérielles ou opérationnelles conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables sur le territoire de l'autre partie. Lorsque de telles contraintes entravent l'assistance en escale, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, l'ensemble de ces services doit être mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et non discriminatoires. Le prix desdits services ne doit pas dépasser leur coût de revient complet compte tenu d'un rendement raisonnable sur l'actif après amortissement.

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

4. Tout transporteur aérien de chaque partie a le droit de se livrer à la vente de services aériens sur le territoire de l'autre partie, directement et/ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents ou de tout autre intermédiaire de son choix, ou via l'internet. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ces services aériens, et toute personne est libre de les acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans les monnaies librement convertibles, conformément à la législation nationale des changes.

5. Tout transporteur aérien a le droit, s'il en fait la demande, de convertir et de transférer toutes les recettes locales à partir du territoire de l'autre partie à destination de son territoire national ainsi que, sauf dispositions contraires des dispositions législatives et réglementaires applicables, à destination du ou des pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes doivent être autorisés dans les plus brefs délais sans restrictions ni taxes, sur la base du taux de change courant à la date à laquelle le transporteur soumet sa première demande de transfert.

6. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à régler les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie (notamment pour l'achat de carburant) en monnaie locale. Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses dans une monnaie librement convertible, conformément à la législation nationale des changes.

Accords de coopération

7. Tout transporteur aérien d'une partie peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services aériens en vertu du présent accord, conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de code avec:

- a) un ou plusieurs transporteurs aériens des parties; et
- b) un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers; et
- c) un ou plusieurs transporteurs de surface, terrestre ou maritime,

pour autant que i) toutes les parties auxdits accords disposent des droits de trafic adéquats pour les routes concernées et que ii) ces accords répondent aux exigences de sécurité et de concurrence auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol en partage de code, l'acheteur doit être informé, lors de la vente du billet d'avion ou en tout cas avant l'embarquement, de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service.

- 8.a) S'agissant du transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne. Les transporteurs de surface sont libres de conclure des accords de coopération. Le choix par les transporteurs de surface d'un accord particulier peut être notamment dicté par les intérêts des consommateurs ainsi que des contraintes techniques, économiques, d'espace et de capacité.

- b) De plus, et nonobstant toute autre disposition du présent accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de transport de fret des parties sont autorisés, sans restriction, à utiliser dans le cadre du transport aérien tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point de la Géorgie et de l'Union européenne ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous scellement douanier, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté en surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et installations douanières des aéroports. Les transporteurs aériens peuvent choisir d'effectuer leurs propres transports de surface, ou de les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de transport de fret aérien. Ces services intermodaux de fret peuvent être offerts moyennant un tarif forfaitaire unique couvrant le transport par air et en surface, pour autant que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

Location

- 9.a) Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à fournir les services agréés en utilisant des aéronefs et des équipages loués à d'autres transporteurs aériens, y compris de pays tiers, à condition que tous les participants à un tel accord respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties à de tels accords.
- b) Aucune des parties n'impose aux transporteurs aériens qui mettent en location leur équipement de détenir des droits de trafic en vertu du présent accord.

- c) La location avec équipage, par un transporteur aérien géorgien, de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers, ou, par un transporteur de l'Union européenne, de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers autre que ceux mentionnés à l'annexe IV du présent accord, pour exploiter les droits prévus au présent accord, doit rester exceptionnelle ou répondre à des besoins temporaires. La location avec équipage est soumise à une approbation préalable de l'autorité ayant délivré la licence du transporteur qui met son aéronef en location, et de l'autorité compétente de l'autre partie.

Franchisage et marques

10. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à conclure des accords de franchise ou de marque avec des entreprises, y compris des transporteurs aériens, de l'une ou l'autre partie ou de pays tiers, à condition que les transporteurs aériens disposent des autorisations appropriées et respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires appliquées par les parties aux accords en question, notamment celles exigeant la communication de l'identité du transporteur aérien qui assure le service.

ARTICLE 10

Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs utilisés pour un service aérien international par les transporteurs aériens d'une partie, de même que leur équipement habituel, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces de rechange (notamment les moteurs), les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et alcools, les tabacs et tout autre article destiné à la vente aux passagers ou à leur usage en quantités limitées pendant le vol), et les autres articles destinés à l'exploitation ou à l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international, ou utilisés uniquement à ces fins, sont exemptés, à leur arrivée sur le territoire de l'autre partie, sur une base de réciprocité et conformément à sa législation applicable en la matière, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété ou le capital, de tout droit de douane et d'accises, et de toute taxe ou redevance analogue qui sont a) imposées par les autorités nationales ou locales, ou l'Union européenne, et b) ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité et conformément à sa législation applicable en la matière, de ces mêmes impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies:

- a) les provisions de bord importées ou obtenues sur le territoire d'une partie et embarquées, en quantités raisonnables, sur un avion en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;

- b) l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une partie et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international;
 - c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables importées ou obtenues sur le territoire d'une partie pour être utilisées sur un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
 - d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie, importés ou obtenus sur le territoire d'une partie et embarqués sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire; et
 - e) les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret.
3. Nonobstant toute autre disposition contraire, aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer sur une base non discriminatoire des impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien qui exploite une liaison entre deux points situés sur son territoire.
4. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes et ne soient pas transférés sans acquittement des taxes et droits de douane y afférents.

5. Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent également lorsque les transporteurs aériens d'une partie ont conclu avec un autre transporteur aérien, lequel bénéficie d'exemptions similaires octroyées par l'autre partie, des contrats concernant le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre partie contractante des éléments visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

6. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer des impôts, droits, taxes et redevances sur la vente d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une partie du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.

7. Les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire d'une partie sont exemptés d'impôts, droits de douane, taxes et autres redevances comparables qui ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies.

8. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs d'un transporteur aérien de l'une des parties, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

9. Les dispositions du présent accord sont sans incidence sur le régime de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), exception faite de la taxe sur le chiffre d'affaires à l'importation. Le présent accord ne modifie pas les dispositions des conventions respectives en vigueur entre un État membre et la Géorgie pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

ARTICLE 11

Redevances imposées pour l'usage des aéroports
et des infrastructures et services aéronautiques

1. Chaque partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens de l'autre partie pour l'utilisation d'infrastructures et services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien, aéroportuaires, de sûreté aérienne et des infrastructures et services connexes soient justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Ces redevances peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût total supporté par les autorités ou organismes compétents en matière de redevances pour la fourniture des infrastructures et services aéroportuaires et de sûreté aérienne appropriés dans l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur imposition.

2. Chaque partie demande des consultations entre les autorités ou organismes compétents en matière de redevances sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et installations et/ou leurs organismes représentatifs, et veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances et les transporteurs aériens ou leurs organismes représentatifs échangent les informations qui pourraient être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés au paragraphe 1 du présent article. Chaque partie veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances informent les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre auxdites autorités d'examiner les avis exprimés par les utilisateurs avant la mise en œuvre des modifications.

3. Dans le cadre des procédures de règlement des différends en application de l'article 23 (Règlement des différends et arbitrage) du présent accord, aucune partie n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si:
 - a) elle n'examine pas une redevance d'usage ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre partie dans un délai raisonnable; ou
 - b) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

ARTICLE 12

Tarifs

1. Les parties autorisent la libre fixation des tarifs par les transporteurs aériens sur la base d'une concurrence libre et loyale.
2. Les parties n'imposent pas le dépôt ou la notification des tarifs.
3. Des discussions peuvent être menées entre les autorités compétentes notamment sur des questions telles que le caractère injuste, déraisonnable, discriminatoire ou subventionné des tarifs.

ARTICLE 13

Fourniture de statistiques

1. Chaque partie fournit à l'autre les statistiques exigées par la législation et la réglementation nationales et, sur demande, d'autres informations statistiques disponibles qui peuvent être raisonnablement demandées pour examiner l'exploitation des services aériens.
2. Les parties coopèrent dans le cadre du comité mixte établi en vertu de l'article 22 (Comité mixte) du présent accord pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de contrôler le développement des services aériens dans le cadre du présent accord.

TITRE II

COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE

ARTICLE 14

Sécurité aérienne

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation sur la sécurité aérienne figurant à l'annexe III, partie C, dans les conditions indiquées ci-après.

2. Les parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre par la Géorgie des dispositions de la législation visées au paragraphe 1 du présent article. À cette fin, la Géorgie sera associée aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne en qualité d'observateur à partir de la date d'entrée en vigueur du présent accord.

3. Les parties veillent à ce que les aéronefs d'une partie soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention et atterrissant sur un aéroport ouvert au trafic aérien international situé sur le territoire de l'autre partie soient soumis à des inspections au sol par les autorités compétentes de l'autre partie, tant à bord qu'à l'extérieur, afin de s'assurer de la validité des documents des aéronefs et de leurs équipages, ainsi que de l'état apparent des aéronefs et de leurs équipements.

4. Les autorités compétentes d'une partie peuvent introduire, à tout moment, une demande de consultations concernant les normes de sécurité maintenues en vigueur par l'autre partie.

5. Les autorités compétentes d'une partie prennent immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elles ont des motifs raisonnables de penser:
 - a) qu'un aéronef, un produit ou l'exploitation d'un aéronef ne satisfait pas aux normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, selon le cas;

 - b) sur la base d'une inspection visée au paragraphe 3 du présent article, qu'un aéronef, un produit ou l'exploitation d'un aéronef pourrait ne pas respecter les normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, selon le cas; ou

- c) que les normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, selon le cas, applicables aux aéronefs, aux produits et l'exploitation des aéronefs, pourraient ne pas être maintenues en vigueur ou correctement appliquées.
6. Lorsque les autorités compétentes d'une partie décident de prendre des mesures au titre des dispositions du paragraphe 5, elles en informent sans délai les autorités compétentes de l'autre partie, en justifiant leur décision.
7. Si des mesures prises en application du paragraphe 5 du présent article ne sont pas abandonnées alors qu'elles ne sont plus justifiées, les parties ont la possibilité de saisir le comité mixte.

ARTICLE 15

Sûreté aérienne

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation de l'Union européenne sur la sûreté aérienne figurant à l'annexe III, partie D, dans les conditions indiquées ci-après.
2. La Géorgie peut faire l'objet d'une inspection de la Commission européenne conformément à la législation de l'Union européenne applicable en matière de sûreté visée à l'annexe III du présent accord. Les parties mettent en place le mécanisme nécessaire pour assurer l'échange d'informations sur les résultats de ces inspections de sûreté.

3. La garantie de la sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et leurs équipages étant une condition préalable fondamentale pour l'exploitation des services aériens internationaux, chaque partie réaffirme son obligation vis-à-vis de l'autre partie d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, et en particulier les obligations découlant des dispositions de la convention, de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la convention pour la répression de la capture illicite des aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signée à Montréal le 24 février 1988 et de la convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, pour autant que les parties soient toutes deux parties à ces conventions ainsi que toutes autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux parties adhèrent.

4. Les parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité 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.

5. Dans leurs rapports mutuels, les parties se conforment aux normes de sûreté aérienne et, dans la mesure où elles les appliquent, aux pratiques recommandées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et qui sont désignées comme annexes à la convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux parties. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

6. Chaque partie veille à ce que des mesures soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages à main, ainsi que pour effectuer des contrôles appropriés sur les équipages, le fret (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que ces mesures soient adaptées pour faire face à l'aggravation des menaces. Chaque partie convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 5 et que l'autre partie impose pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre partie.

7. Chaque partie examine avec bienveillance toute demande que lui adressera l'autre partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière. Sauf lorsque ce n'est pas raisonnablement possible en cas d'urgence, chaque partie informe à l'avance l'autre partie de toute mesure de sûreté spéciale qu'elle a l'intention d'introduire et qui pourrait avoir une incidence financière ou opérationnelle importante sur les services aériens prévus dans le présent accord. Chaque partie peut solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 22 (Comité mixte) du présent accord pour discuter de ces mesures de sûreté.

8. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties 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.

9. Chaque partie prend toutes les mesures qu'elle juge réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef qui a fait l'objet d'une capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite et se trouve au sol sur son territoire soit immobilisé jusqu'à ce que son départ soit rendu indispensable par l'impérieuse nécessité de protéger la vie humaine. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises à la suite de consultations mutuelles.

10. Lorsqu'une partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre partie a dérogé aux dispositions du présent article relatives à la sûreté aérienne, elle demande des consultations immédiates avec l'autre partie.

11. Sans préjudice des dispositions de l'article 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) du présent accord, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'un ou plusieurs transporteurs aériens de cette autre partie.

12. Lorsque cela est justifié par une menace immédiate et extraordinaire, une partie peut entreprendre une action provisoire avant l'expiration de ces quinze (15) jours.

13. Toute action prise en vertu du paragraphe 11 est suspendue dès que l'autre partie s'est totalement conformée aux dispositions du présent article.

ARTICLE 16

Gestion du trafic aérien

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation figurant à l'annexe III, partie B, dans les conditions indiquées ci-après.
2. Les parties coopèrent dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen à la Géorgie, et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale des normes régissant le trafic aérien général en Europe, d'optimiser les capacités, de réduire le plus possible les retards et d'accroître l'efficacité environnementale. À cette fin, la Géorgie est associée en qualité d'observateur aux travaux du comité du ciel unique à partir de la date d'entrée en vigueur de l'accord. Le comité mixte est chargé de surveiller et de faciliter la coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien.
3. En vue de faciliter l'application de la législation relative au ciel unique européen sur leurs territoires:
 - a) la Géorgie prend les mesures nécessaires à l'adaptation au ciel unique européen de ses structures institutionnelles de gestion du trafic aérien, notamment en veillant à ce que les organismes de contrôle nationaux concernés soient indépendants, au moins sur le plan fonctionnel, des prestataires de services de navigation aérienne; et

- b) l'Union européenne associe la Géorgie aux initiatives opérationnelles pertinentes prises dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au ciel unique européen, notamment en impliquant le plus tôt possible la Géorgie dans la mise en place de blocs d'espace aérien fonctionnels, ou par une coopération appropriée sur le programme SESAR.

ARTICLE 17

Environnement

1. Les parties reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique de l'aviation. Les parties reconnaissent qu'il est nécessaire de prendre des mesures efficaces à l'échelon mondial, national et/ou local pour réduire autant que possible les incidences de l'aviation civile sur l'environnement.
2. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie E, du présent accord.
3. Les parties reconnaissent l'importance de collaborer et, dans le cadre de discussions multilatérales, d'étudier les effets de l'aviation sur l'environnement, et de faire en sorte que toute mesure d'atténuation des incidences environnementales soit totalement compatible avec les objectifs du présent accord.

4. Rien dans le présent accord ne limite le pouvoir des autorités compétentes des parties d'imposer toute mesure appropriée pour prévenir ou traiter d'une autre manière l'incidence environnementale du transport aérien, pour autant que ces mesures soient totalement compatibles avec les droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international et soient appliquées sans distinction de nationalité.

ARTICLE 18

Protection des consommateurs

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie G, du présent accord.

ARTICLE 19

Systèmes informatisés de réservation

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie H, du présent accord.

ARTICLE 20

Aspects sociaux

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie F, du présent accord.

TITRE III

DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES

ARTICLE 21

Interprétation et contrôle de l'application

1. Les parties prennent toutes les mesures, générales ou particulières, propres à assurer l'exécution des obligations résultant du présent accord, et s'abstiennent de toute mesure susceptible de compromettre la réalisation de ses objectifs.

2. Chaque partie est responsable sur son territoire de la mise en œuvre correcte du présent accord et, en particulier, des dispositions des règlements et directives relatifs au transport aérien énumérés à l'annexe III du présent accord.
3. Chaque partie fournit à l'autre partie toutes les informations et l'assistance nécessaires pour les enquêtes concernant d'éventuelles infractions aux dispositions du présent accord que l'autre partie mène dans le cadre des compétences prévues par le présent accord.
4. Lorsque les parties agissent en vertu des pouvoirs que leur confère le présent accord dans des domaines présentant un intérêt substantiel pour l'autre partie et qui concernent les autorités ou des entreprises de cette autre partie, les autorités compétentes de cette autre partie sont pleinement informées et ont la possibilité de formuler des observations avant qu'une décision définitive ne soit prise.
5. Les dispositions du présent accord et celles des actes visés à son annexe III, dans la mesure où elles sont identiques en substance aux règles correspondantes du traité sur l'Union européenne et du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ainsi qu'aux actes adoptés en application de ces traités, sont, aux fins de leur mise en œuvre et de leur application, interprétées conformément aux arrêts et décisions pertinents de la Cour de justice et de la Commission européenne.

ARTICLE 22

Comité mixte

1. Il est institué un comité mixte composé de représentants des parties (ci-après dénommé "le comité mixte"), responsable de l'administration du présent accord et de sa mise en œuvre correcte. À cette fin, il émet des recommandations et prend des décisions dans les cas expressément prévus par le présent accord.
2. Les décisions du comité mixte sont prises par consensus et sont contraignantes pour les parties. Elles seront appliquées par celles-ci conformément à leurs propres règles.
3. Le comité mixte adopte par décision son règlement intérieur.
4. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins. Chaque partie peut demander la convocation d'une réunion.
5. Chaque partie peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Cette réunion doit se tenir dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des parties.

6. Aux fins de la mise en œuvre correcte du présent accord, les parties procèdent à des échanges d'informations et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du comité mixte.

7. Si l'une des parties considère qu'une décision du comité mixte n'est pas correctement appliquée par l'autre partie, elle peut demander que la question soit examinée par le comité mixte. Si le comité mixte ne parvient pas à une solution dans un délai de deux mois après la saisine, la partie requérante peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 24 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.

8. Sans préjudice du paragraphe 2, si le comité mixte ne se prononce pas dans les six mois sur une question dont il a été saisi, les parties peuvent prendre des mesures de sauvegarde temporaires appropriées en application de l'article 24 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.

9. Conformément à l'article 6 (Investissement) du présent accord, le comité mixte examine les questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties.

10. Le comité mixte développe également la coopération:

- a) en promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs ou réglementaires, en matière notamment de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéroportuaires (y compris les créneaux horaires), d'environnement concurrentiel et de protection des consommateurs;

- b) en examinant les conditions prévalant sur les marchés qui ont une incidence sur les services aériens régis par le présent accord;
- c) en examinant régulièrement les conséquences sociales du présent accord tel qu'il est appliqué, notamment en matière d'emploi, et en apportant les réponses appropriées aux interrogations légitimes;
- d) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans le présent accord, notamment en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier;
- e) en adoptant, sur la base du consensus, des propositions, des méthodes ou des documents de nature procédurale directement liés au fonctionnement du présent accord;
- f) en prenant en considération et en développant l'assistance technique dans les domaines concernés par le présent accord; et
- g) en favorisant la coopération dans les enceintes internationales appropriées.

ARTICLE 23

Règlement des différends et arbitrage

1. Si un différend survient entre les parties à propos de l'interprétation ou de l'application du présent accord, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par des consultations officielles au sein du comité mixte conformément à l'article 22 (Comité mixte), paragraphe 5, du présent accord.

2. Si un différend portant sur l'application ou l'interprétation du présent accord n'a pas pu être réglé conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, chaque partie peut le soumettre à un tribunal arbitral composé de trois arbitres conformément à la procédure énoncée ci-après:

- a) chacune des parties désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de l'avis que l'autre partie lui aura adressé par la voie diplomatique pour demander l'arbitrage du tribunal arbitral; le tiers arbitre doit être désigné par les deux autres arbitres dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre dans le délai fixé, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, chaque partie peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner un arbitre ou des arbitres selon le cas;
- b) le tiers arbitre désigné en vertu du point a) doit être ressortissant d'un État tiers et agit en tant que président du tribunal arbitral;
- c) le tribunal arbitral fixe son règlement intérieur; et
- d) sous réserve de la décision définitive du tribunal arbitral, les parties supportent à parts égales les frais initiaux de l'arbitrage.

3. À la demande d'une partie, le tribunal arbitral peut demander à l'autre partie d'appliquer des mesures correctives provisoires, dans l'attente de sa décision définitive.
4. Les parties se conforment à toute décision provisoire ou à la décision définitive du tribunal arbitral.
5. Si l'une des parties ne se conforme pas à une décision du tribunal arbitral prise en vertu du présent article dans un délai de trente (30) jours à partir de la date de notification de ladite décision, l'autre partie peut, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent accord à la partie en défaut.

ARTICLE 24

Mesures de sauvegarde

1. Les parties prennent toutes mesures générales ou particulières nécessaires à l'accomplissement de leurs obligations en vertu du présent accord. Elles veillent à ce que les objectifs fixés par le présent accord soient atteints.

2. Si une partie considère que l'autre partie n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose le présent accord, elle peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées. 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 ou rétablir l'équilibre du présent accord. Priorité est accordée aux mesures qui perturberont le moins le fonctionnement du présent accord.
3. Lorsqu'une partie envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise sans délai l'autre partie par l'intermédiaire du comité mixte et fournit toutes les informations utiles.
4. Les parties se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.
5. Sans préjudice de l'article 3 (Autorisation), point d), de l'article 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation), point d), des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) du présent accord, la partie 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 3 du présent article, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 4 du présent article n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.
6. La partie concernée notifie sans délai les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.
7. Toute action prise en vertu du présent article est suspendue dès la mise en conformité de la partie en défaut avec les dispositions du présent accord.

ARTICLE 25

Relations avec d'autres accords

1. Les dispositions du présent accord prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants entre la Géorgie et les États membres. Toutefois, les droits de trafic existants qui découlent de ces accords bilatéraux et qui n'entrent pas dans le champ du présent accord peuvent continuer à être exercés, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les États membres et leurs ressortissants.
2. À la demande de l'une d'elles, les parties se consultent au sein du comité mixte sur l'opportunité d'une adhésion de la Géorgie à l'accord EACE.
3. Si les parties deviennent parties à un accord multilatéral ou adhèrent à une décision de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer si l'accord doit être révisé à la lumière de cette situation.

ARTICLE 26

Modifications

1. Si une partie désire un amendement des dispositions du présent accord, elle en informe le comité mixte.

2. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie et conformément au présent article, décider de modifier les annexes du présent accord.
3. Les amendements au présent accord prennent effet après l'accomplissement des procédures internes respectives de chaque partie.
4. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie d'adopter unilatéralement de nouvelles lois ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe III du présent accord, dans le respect du principe de non-discrimination et des dispositions du présent accord.
5. Lorsque l'une des parties envisage d'adopter de nouvelles lois ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe III du présent accord, elle en informe l'autre partie dans la mesure du nécessaire et du possible. À la demande d'une partie, un échange de vues peut avoir lieu au sein du comité mixte.
6. Chaque partie informe régulièrement et dans les meilleurs délais l'autre partie de l'adoption de nouvelles lois ou des modifications apportées à sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe III du présent accord. À la demande de l'une ou l'autre des parties, un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement du présent accord a lieu, dans un délai de soixante (60) jours, au sein du comité mixte.

7. À la suite de l'échange de vues visé au paragraphe 6 du présent article, le comité mixte:
- a) adopte une décision portant révision de l'annexe III du présent accord afin d'y intégrer, en tant que de besoin sur une base de réciprocité, les dispositions législatives nouvelles ou les modifications intervenues dans la législation concernée;
 - b) adopte une décision aux termes de laquelle la nouvelle législation ou la modification concernée sont réputées conformes au présent accord; ou
 - c) recommande toute autre mesure à adopter dans un délai raisonnable visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent accord.

ARTICLE 27

Dénonciation

Chaque partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'OACI et au Secrétariat des Nations unies. Le présent accord prend fin à minuit GMT à la fin de la saison IATA en cours un an après la date de notification écrite de la dénonciation de l'accord, sauf si cette notification est retirée d'un commun accord entre les parties avant l'expiration de ce délai.

ARTICLE 28

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale
et du Secrétariat des Nations unies

Le présent accord et tous ses amendements sont enregistrés auprès de l'OACI et du Secrétariat des Nations unies.

ARTICLE 29

Application provisoire et entrée en vigueur

1. Le présent accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien. Aux fins de cet échange, la Géorgie remet au Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne sa note diplomatique à l'Union européenne et ses États membres, tandis que le Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet à la Géorgie la note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres. La note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres contient des communications de chaque État membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord, conformément à leurs procédures internes et/ou leur législation nationale, selon le cas, à compter du premier jour du mois suivant la date de la dernière des notes par lesquelles les parties se sont notifié l'accomplissement des procédures nécessaires à son application.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés, ont signé le présent accord.

Fait à Bruxelles, le 2 décembre 2010, en deux exemplaires en langues allemande, anglaise, bulgare, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et géorgienne, chacun de ces textes faisant également foi.

ANNEXE I**SERVICES AGRÉÉS ET ROUTES SPÉCIFIÉES**

1. La présente annexe est soumise aux dispositions transitoires prévues dans l'annexe II du présent accord.
2. Chaque partie accorde aux transporteurs aériens de l'autre partie le droit de fournir des services aériens sur les routes spécifiées ci-dessous:
 - a) pour les transporteurs aériens de l'Union européenne: tout point dans l'Union européenne – points intermédiaires dans des pays de la zone Euromed, des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe IV – tout point en Géorgie – points au-delà;
 - b) pour les transporteurs aériens de la Géorgie: tout point dans la Géorgie – points intermédiaires dans des pays de la zone Euromed, des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe IV – tout point dans l'Union européenne.
3. Les services exploités conformément au point 2 de la présente annexe débutent ou se terminent sur le territoire de la Géorgie en ce qui concerne les transporteurs aériens géorgiens, et sur le territoire de l'Union européenne en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Union européenne.
4. Les transporteurs aériens des deux parties peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance:
 - a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;
 - b) combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef;

- c) desservir des points intermédiaires et des points au-delà, comme spécifié au point 2 de la présente annexe, et des points situés sur le territoire des parties, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre;
 - d) omettre des escales en un ou plusieurs points;
 - e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, en tout point;
 - f) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des parties ou en dehors de celui-ci;
 - g) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre partie; et
 - h) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci.
5. Chaque partie autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'il souhaite offrir sur la base des spécificités commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs de l'autre partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation, d'environnement, de protection de la santé ou en application de l'article 8 (Environnement concurrentiel) du présent accord.
6. Les transporteurs aériens de chaque partie peuvent desservir, notamment dans le cadre d'accords de partage de codes, tout point situé dans un pays tiers qui ne fait pas partie des routes spécifiées, à condition qu'ils n'exercent pas de droits de cinquième liberté.
-

ANNEXE II

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

1. La mise en œuvre et l'application par la Géorgie de toutes les dispositions de la législation de l'Union européenne relative au transport aérien figurant à l'annexe III du présent accord, à l'exception de la législation relative à la sûreté figurant à la partie D de l'annexe III du présent accord, font l'objet d'une évaluation relevant de la responsabilité de l'Union européenne qui est validée par une décision du comité mixte. Cette évaluation est réalisée au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de l'accord.

2. Nonobstant les dispositions de l'annexe I du présent accord, les services agréés et les routes spécifiées dans le présent accord ne comprennent pas, jusqu'à l'adoption de la décision visée au point 1 de la présente annexe II du présent accord, l'exercice des droits de cinquième liberté, y compris, pour les transporteurs aériens de la Géorgie, entre des points situés sur le territoire de l'Union européenne.

Cependant, tout droit de cinquième liberté déjà octroyé par l'un des accords bilatéraux entre la Géorgie et les États membres de l'Union européenne peut continuer à être exercé dans la mesure où il n'y a pas de discrimination entre transporteurs aériens de l'Union européenne sur la base de la nationalité.

3. La mise en œuvre par la Géorgie de la législation relative à la sûreté aérienne fait l'objet d'une évaluation relevant de la responsabilité de l'Union européenne qui est validée par une décision du comité mixte. Cette évaluation est réalisée au plus tard dans un délai de trois ans après l'entrée en vigueur du présent accord. Dans l'intervalle, la Géorgie applique le doc. 30 de la CEAC.
4. À la fin de la période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté prévue à l'annexe III, partie D, du présent accord est mise à la disposition de l'autorité compétente de la Géorgie, sous réserve d'un accord sur l'échange d'informations sensibles en matière de sûreté, et notamment d'informations classifiées de l'UE.
5. La transition progressive de la Géorgie vers l'application complète de la législation de l'Union européenne relative au transport aérien figurant à l'annexe III du présent accord peut faire l'objet d'évaluations régulières. Les évaluations sont réalisées par la Commission européenne en coopération avec la Géorgie.
6. À partir de la date de la décision visée au point 1 de la présente annexe, la Géorgie appliquera, en matière d'octroi de licences d'exploitation, des règles substantiellement équivalentes à celles figurant au chapitre II du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Dès que le comité mixte a confirmé que la Géorgie applique pleinement ces règles relatives à l'octroi des licences d'exploitation, les autorités compétentes de l'Union européenne appliquent les dispositions de l'article 4 du présent accord concernant la reconnaissance mutuelle des décisions de conformité et/ou de citoyenneté faites par les autorités compétentes de la Géorgie.

7. Sans préjudice d'une décision prise dans le cadre du comité mixte ou de l'article 24 (Mesures de sauvegarde), la navigabilité des aéronefs immatriculés au registre géorgien à la date de signature et utilisés par des exploitants sous le contrôle réglementaire de la Géorgie sans détenir de certificat de type délivré par l'AESA conformément à la législation applicable de l'UE mentionnée à l'annexe III, partie C, du présent accord peut être gérée sous la responsabilité des autorités compétentes de la Géorgie conformément aux exigences nationales applicables de celle-ci jusqu'à la date suivante:
- a) le 1^{er} janvier 2015 pour certains aéronefs affectés au seul transport de fret;
 - b) le 31 décembre 2019 pour certains hélicoptères et aéronefs légers et ultralégers affectés à des opérations telles que la recherche et le sauvetage, le travail aérien, l'entraînement, les vols d'assistance, l'aviation agricole et les vols humanitaires conformément aux certificats d'exploitation des transporteurs concernés, à condition que lesdits aéronefs répondent aux normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention. Ces aéronefs ne bénéficient d'aucun droit supplémentaire au titre du présent accord après l'adoption de la décision visée au point 1 de la présente annexe.
-

ANNEXE III

(Faisant l'objet d'une mise à jour régulière)

RÈGLES APPLICABLES À L'AVIATION CIVILE

Les "dispositions applicables" des actes suivants s'appliquent conformément au présent accord, sauf disposition contraire de la présente annexe ou de l'annexe II du présent accord (Dispositions transitoires). Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont, le cas échéant, indiquées à la suite de l'acte concerné:

A. Accès au marché et questions connexes

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,

modifié par:

règlement (CE) n° 894/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 mai 2002 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil,

règlement (CE) n° 1554/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil,

règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 12 et article 14 bis, 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: articles 1^{er} à 25 et annexe

Aux fins de l'application de l'article 10, "États membres" doit se lire "États membres de l'Union européenne".

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: articles 1^{er} à 8 et article 10, paragraphe 2

N° 2009/12

Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 12

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: articles 1^{er} à 4, article 6 et 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: articles 1^{er} à 19 et 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: articles 1^{er} 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: articles 1^{er} à 12 et 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

modifié par:

règlement (CE) n° 1315/2007 de la Commission du 8 novembre 2007 relatif à la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005,

règlement (CE) n° 482/2008 de la Commission du 30 mai 2008 établissant un système d'assurance de la sécurité des logiciels à mettre en œuvre par les prestataires de services de navigation aérienne et modifiant l'annexe II du règlement (CE) n° 2096/2005,

règlement (CE) n° 668/2008 de la Commission du 15 juillet 2008 modifiant les annexes II à V du règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne, en ce qui concerne les méthodes de travail et les procédures opérationnelles

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 9 et 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

N° 2006/23

Directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 16, articles 18, 19 et 20 et annexes I à IV

N° 730/2006

Règlement (CE) n° 730/2006 de la Commission du 11 mai 2006 sur la classification de l'espace aérien et l'accès aux vols effectués selon les règles de vol à vue au-dessus du niveau de vol 195

N° 1794/2006

Règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne

N° 1033/2006

Règlement (CE) n° 1033/2006 de la Commission du 4 juillet 2006 définissant les règles en matière de procédures applicables aux plans de vol durant la phase préalable au vol dans le ciel unique européen

N° 1032/2006

Règlement (CE) n° 1032/2006 de la Commission du 6 juillet 2006 établissant les exigences applicables aux systèmes automatiques d'échange de données de vol aux fins de notification, de coordination et de transfert de vols entre unités de contrôle de la circulation aérienne

N° 219/2007

Règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil du 27 février 2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)

Dispositions applicables: article 1^{er}, paragraphes 1 et 2 et paragraphes 5 à 7, articles 2 et 3, article 4, paragraphe 1, et annexe

N° 633/2007

Règlement (CE) n° 633/2007 de la Commission du 7 juin 2007 établissant les exigences relatives à l'application d'un protocole de transfert de messages de vol utilisé aux fins de la notification, de la coordination et du transfert des vols entre les unités de contrôle de la circulation aérienne

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 7, article 8, deuxième et troisième phrases, et annexes I à IV

N° 1265/2007

Règlement (CE) n° 1265/2007 de la Commission du 26 octobre 2007 établissant des exigences relatives à l'espacement entre canaux de communication vocale air-sol pour le ciel unique européen

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 9 et annexes I à IV

N° 1315/2007

Règlement (CE) n° 1315/2007 de la Commission du 8 novembre 2007 relative à la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 15

N° 482/2008

Règlement (CE) n° 482/2008 de la Commission du 30 mai 2008 établissant un système d'assurance de la sécurité des logiciels à mettre en œuvre par les prestataires de services de navigation aérienne et modifiant l'annexe II du règlement (CE) n° 2096/2005

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5 et annexes I à II

N° 668/2008

Règlement (CE) n° 668/2008 de la Commission du 15 juillet 2008 modifiant les annexes II à V du règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne, en ce qui concerne les méthodes de travail et les procédures opérationnelles

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 2

N° 1361/2008

Règlement (CE) n° 1361/2008 du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant le règlement (CE) n° 219/2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5 (à l'exception de l'article 1^{er}, paragraphe 6) et annexe (à l'exception des points 11 et 12)

N° 29/2009

Règlement (CE) n° 29/2009 de la Commission du 16 janvier 2009 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 15 et annexes I à VII

N° 30/2009

Règlement (CE) n° 30/2009 de la Commission du 16 janvier 2009 modifiant le règlement (CE) n° 1032/2006 en ce qui concerne les exigences applicables aux systèmes automatiques d'échange de données de vol prenant en charge des services de liaison de données

Dispositions applicables: articles 1 et 2 et annexe

N° 262/2009

Règlement (CE) n° 262/2009 de la Commission du 30 mars 2009 définissant les exigences relatives à l'attribution et l'utilisation coordonnées des codes d'interrogateur mode S pour le ciel unique européen

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 13 et annexes I à III

N° 1070/2009

Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5, à l'exception de l'article 1^{er}, paragraphe 4

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:

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,

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,

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,

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,

règlement (CE) n° 1899/2006 du Conseil du 12 décembre 2006 modifiant le 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,

règlement (CE) n° 1900/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 modifiant le 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,

règlement (CE) n° 8/2008 de la Commission du 11 décembre 2007 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion,

règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion

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

Aux fins de l'application de l'article 12, "États membres" doit se lire "États membres de l'Union européenne".

N° 216/2008

Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 68, à l'exception de l'article 65, article 69, paragraphe 1, deuxième alinéa, article 69, paragraphe 4, et annexes I à VI

modifié par:

règlement (CE) n° 690/2009 de la Commission du 30 juillet 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE

règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 3 (à l'exception de l'article 1, paragraphe 7, créant les nouveaux articles 8 bis, paragraphe 5, 8 ter, paragraphe 6, et 8 quater, paragraphe 10) et annexe

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: articles 1^{er} à 12

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: articles 1^{er} à 11 et annexes I et II

N° 1321/2007

Règlement (CE) n° 1321/2007 de la Commission du 12 novembre 2007 fixant les modalités d'application pour l'enregistrement, dans un répertoire central, d'informations relatives aux événements de l'aviation civile échangées conformément à la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 4

N° 1330/2007

Règlement (CE) n° 1330/2007 de la Commission du 24 septembre 2007 fixant les modalités d'application pour la diffusion, auprès des parties intéressées, des événements de l'aviation civile visés à l'article 7, paragraphe 2, de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10 et annexes I à 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:

règlement (CE) n° 381/2005 de la Commission du 7 mars 2005 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003,

règlement (CE) n° 706/2006 de la Commission du 8 mai 2006 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003,

règlement (CE) n° 335/2007 de la Commission du 28 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 en ce qui concerne les règles d'application pour la certification environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés,

règlement (CE) n° 375/2007 de la Commission du 30 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et des produits, des pièces et des équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production,

règlement (CE) n° 287/2008 de la Commission du 28 mars 2008 concernant la prolongation de la durée de validité visée à l'article 2 quater, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1702/2003,

règlement (CE) n° 1057/2008 de la Commission du 27 octobre 2008 modifiant l'appendice II de l'annexe du règlement (CE) n° 1702/2003 concernant le certificat d'examen de navigabilité (formulaire 15a de l'AESA),

règlement (CE) n° 1194/2009 de la Commission du 30 novembre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission 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

Remarque: rectifié par rectificatif au règlement (CE) n° 1194/2009 de la Commission du 30 novembre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission 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

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 4 et 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

modifié par:

règlement (CE) n° 707/2006 de la Commission du 8 mai 2006 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 en ce qui concerne les agréments émis pour une durée limitée et les annexes I et III,

règlement (CE) n° 376/2007 de la Commission du 30 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 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,

règlement (CE) n° 1056/2008 de la Commission du 27 octobre 2008 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 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,

règlement (CE) n° 127/2010 de la Commission du 5 février 2010 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 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: articles 1^{er} à 6 et 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: articles 1^{er} à 7 et annexe

N° 593/2007

Règlement (CE) n° 593/2007 de la Commission du 31 mai 2007 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne

modifié par:

règlement (CE) n° 1356/2008 de la Commission du 23 décembre 2008 portant modification du règlement (CE) n° 593/2007 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne

Dispositions applicables: articles 1er à 12, article 14, paragraphe 2, et annexe

N° 736/2006

Règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission du 16 mai 2006 relatif aux méthodes de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'exécution d'inspections de normalisation

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 18

N° 768/2006

Règlement (CE) n° 768/2006 de la Commission du 19 mai 2006 mettant en œuvre la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la collecte et l'échange d'informations relatives à la sécurité des aéronefs empruntant les aéroports communautaires et à la gestion du système d'information

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5

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: articles 1^{er} à 13 et annexe

Règlement (CE) n° 473/2006 de la Commission du 22 mars 2006 portant sur les règles de mise en œuvre pour la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 6 et annexes A à C

Règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil, et modifications ultérieures

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 3 et annexes A et B

D. Sûreté aérienne

N° 300/2008

Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 18, article 21 et annexe

N° 18/2010

Règlement (UE) n° 18/2010 de la Commission du 8 janvier 2010 modifiant le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les spécifications des programmes nationaux de contrôle de la qualité dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

N° 272/2009

Règlement (CE) n° 272/2009 de la Commission du 2 avril 2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil

N° 1254/2009

Règlement (UE) n° 1254/2009 de la Commission du 18 décembre 2009 fixant les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile et d'adopter d'autres mesures de sûreté

Règlement (UE) n° ... de la Commission du ... fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile
[en cours d'adoption par l'UE]

Décision (UE) n° ... de la Commission du ... définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008
[en cours d'adoption par l'UE]

E. Environnement

N° 2006/93

Directive 2006/93/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative à la réglementation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, deuxième édition

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 6 et annexes I et II

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

modifiée ou adaptée par les actes d'adhésion de 2003 et 2005

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 15 et 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: articles 1^{er} à 16 et annexes I à VI

F. Aspects sociaux

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: articles 2 et 3 et annexe

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: articles 1^{er} à 19, articles 21 à 24 et articles 26 à 29

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: articles 1^{er} à 10

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: articles 1^{er} 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:

règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} 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: articles 1^{er} à 17

N° 1107/2006

Règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 17 et annexes I et II

H. Autres textes législatifs

N° 80/2009

Règlement (CE) n° 80/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation et abrogeant le règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil

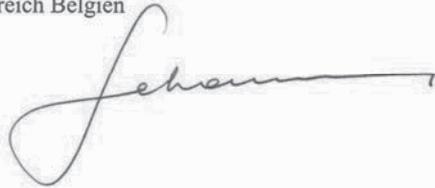
Dispositions applicables: articles 1^{er} à 18 et annexes I et II

ANNEXE IV

Liste des États visés aux articles 3 et 4 et à l'annexe I

1. La République d'Islande (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen);
 2. la Principauté du Liechtenstein (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen);
 3. le Royaume de Norvège (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen);
 4. la Confédération suisse (dans le cadre de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien).
-

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

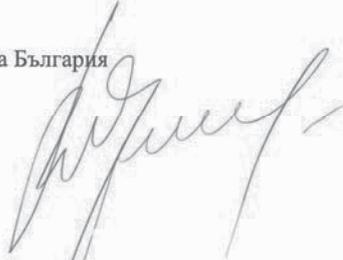


Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

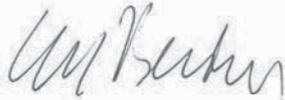
За Република България



Za Českou republiku



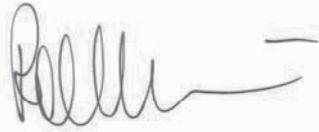
På Kongeriget Danmarks vegne



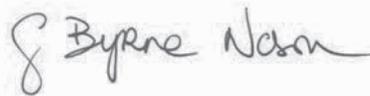
Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



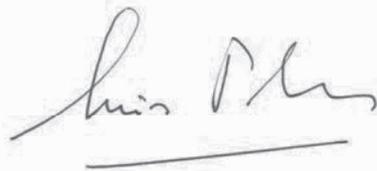
Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



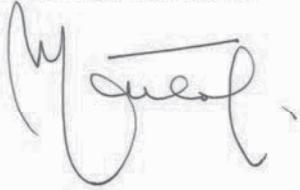
Por el Reino de España



Pour la République française



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



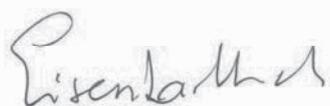
Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen



საქართველოს სახელით



ACCORD DE TRANSPORT AÉRIEN

LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE (ci-après dénommés "les États-Unis"),

premièrement,

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

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 ROUMANIE,

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,

parties au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et États membres de l'Union européenne (ci-après dénommés "les États membres"),

et

L'UNION EUROPÉENNE

deuxièmement;

L'ISLANDE

troisièmement; et

LE ROYAUME DE NORVÈGE (ci-après dénommé "la Norvège"),

quatrièmement,

DÉSIREUX de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence entre transporteurs aériens, sur un marché soumis à un minimum d'intervention et de régulation étatiques;

DÉSIREUX de favoriser l'essor du transport aérien international, notamment par le développement de réseaux de services aériens répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs de services satisfaisants;

DÉSIREUX de permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux passagers et aux expéditeurs des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts;

DÉSIREUX de faire profiter l'ensemble du secteur des transports aériens, y compris le personnel des transporteurs aériens, des avantages d'un accord de libéralisation;

DÉSIREUX de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement du transport aérien et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile;

PRENANT ACTE de la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944;

RECONNAISSANT que les aides d'État peuvent fausser la concurrence entre transporteurs aériens et compromettre la réalisation des objectifs fondamentaux du présent accord;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger les consommateurs, au sens notamment de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999;

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur les accords existants pour ouvrir les marchés et maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, le personnel et les populations des deux côtés de l'Atlantique;

RECONNAISSANT l'importance d'améliorer l'accès de leurs transporteurs aériens aux marchés mondiaux de capitaux afin de renforcer la concurrence et de promouvoir les objectifs du présent accord;

AYANT L'INTENTION de créer un précédent de portée mondiale pour exploiter pleinement les avantages de la libéralisation dans ce secteur économique essentiel;

RECONNAISSANT que l'Union européenne s'est substituée et a succédé à la Communauté européenne, à la suite de l'entrée en vigueur, le 1^{er} décembre 2009, du traité de Lisbonne modifiant le traité sur l'Union européenne et le traité instituant la Communauté européenne et qu'à partir de cette date, tous les droits et obligations de la Communauté européenne et toutes les références à celle-ci figurant dans l'accord de transport aérien signé les 25 et 30 avril 2007 par les États-Unis d'Amérique et par la Communauté européenne et ses États membres s'appliquent à l'Union européenne;

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

ARTICLE 1

Définition

Par "partie", on entend les États-Unis, l'Union européenne et ses États membres, l'Islande ou la Norvège.

ARTICLE 2

Application de l'accord de transport aérien modifié par le protocole
et l'annexe du présent accord

Les dispositions de l'accord de transport aérien signé par les États-Unis d'Amérique et par la Communauté européenne et ses États membres les 25 et 30 avril 2007 (ci-après dénommé "l'accord de transport aérien"), tel que modifié par le protocole modifiant l'accord de transport aérien signé par les États-Unis d'Amérique et par l'Union européenne et ses États membres le 24 juin 2010 (ci-après dénommé "le protocole"), qui sont intégrées au présent accord par renvoi, s'appliquent à toutes les parties au présent accord, sous réserve de l'annexe au présent accord. Les dispositions de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, s'appliquent à l'Islande et à la Norvège comme si ces pays étaient des États membres de l'Union européenne, de sorte que l'Islande et la Norvège ont tous les droits et obligations des États membres en vertu dudit accord. Les dispositions de l'annexe du présent accord font partie intégrante de celui-ci.

ARTICLE 3

Dénonciation ou cessation de l'application provisoire

1. Les États-Unis ou l'Union européenne et ses États membres peuvent, à tout moment, notifier par écrit aux trois autres parties, par la voie diplomatique, leur décision de mettre fin au présent accord ou à l'application provisoire du présent accord en vertu de l'article 5.

Une copie de la notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le présent accord ou l'application provisoire du présent accord prend fin à minuit GMT à la fin de la saison IATA (Association internationale du transport aérien) en cours un an après la date de la notification écrite, sauf si cette notification est retirée par accord entre toutes les parties avant l'expiration de ce délai.

2. L'Islande ou la Norvège peuvent à tout moment notifier par écrit aux autres parties, par la voie diplomatique, leur décision de se retirer du présent accord ou de cesser d'appliquer à titre provisoire le présent accord en vertu de l'article 5. Une copie de la notification est communiquée simultanément à l'OACI. Ce retrait ou cette cessation de l'application provisoire prend effet à minuit GMT à la fin de la saison IATA en cours un an après la date de la notification écrite, sauf si cette notification est retirée par accord entre la partie qui a communiqué la notification écrite, les États-Unis et l'Union européenne et ses États membres, avant l'expiration de ce délai.

3. Les États-Unis ou l'Union européenne et ses États membres peuvent à tout moment notifier par écrit à l'Islande ou à la Norvège, par la voie diplomatique, leur décision de mettre fin au présent accord ou à l'application provisoire du présent accord, en ce qui concerne l'Islande ou la Norvège. Une copie de la notification est communiquée simultanément aux deux autres parties au présent accord et à l'OACI. La dénonciation ou la cessation de l'application provisoire en ce qui concerne l'Islande ou la Norvège prend effet à minuit GMT à la fin de la saison IATA en cours un an après la date de la notification écrite, sauf si cette notification est retirée par accord entre les États-Unis, l'Union européenne et ses États membres ainsi que la partie qui a reçu la notification écrite, avant l'expiration de ce délai.

4. Aux fins des notes diplomatiques prévues par le présent article, les notes diplomatiques communiquées à ou par l'Union européenne et ses États membres sont remises, selon le cas, à ou par l'Union européenne.

5. Nonobstant toute autre disposition du présent article, la dénonciation de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, entraîne la dénonciation simultanée du présent accord.

ARTICLE 4

Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent accord et tous ses amendements sont enregistrés auprès de l'OACI par le Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne.

ARTICLE 5

Application provisoire

Dans l'attente de son entrée en vigueur, les parties conviennent d'appliquer le présent accord à titre provisoire dans la mesure autorisée par la législation nationale applicable, à partir de la date de signature. La dénonciation de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, conformément à son article 23, ou la cessation de son application provisoire conformément à son article 25, ou la cessation de l'application provisoire du protocole conformément à son article 9, entraînent la cessation simultanée de l'application provisoire du présent accord.

ARTICLE 6

Entrée en vigueur

Le présent accord entre en vigueur à la plus tardive des dates suivantes:

1. à la date d'entrée en vigueur de l'accord de transport aérien, ou
2. à la date d'entrée en vigueur du protocole, ou
3. un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

Aux fins de cet échange de notes diplomatiques, les notes diplomatiques communiquées à ou par l'Union européenne et ses États membres sont remises, selon le cas, à ou par l'Union européenne. La ou les notes diplomatiques de l'Union européenne et de ses États membres contiennent des communications de chaque État membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent accord.

Fait respectivement à Luxembourg et Oslo, en quatre exemplaires, le 16 et 21 juin 2011.

ANNEXE

Dispositions spécifiques en ce qui concerne l'Islande et la Norvège

Les dispositions de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, adaptées ainsi qu'il suit s'appliquent à toutes les parties au présent accord. Les dispositions de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, s'appliquent à l'Islande et à la Norvège comme si ces pays étaient des États membres de l'Union européenne, de sorte que l'Islande et la Norvège ont tous les droits et obligations des États membres en vertu dudit accord, sous réserve de ce qui suit:

1. À l'article 1^{er} de l'accord de transport aérien modifié par le protocole, le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant:

"le terme "territoire": dans le cas des États-Unis, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales qui se trouvent sous leur souveraineté ou leur juridiction, et, dans le cas de l'Union européenne et de ses États membres, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par l'accord sur l'Espace économique européen, conformément aux dispositions prévues par ce dernier et tout accord qui lui succède, à l'exception des régions terrestres et des eaux intérieures qui se trouvent sous la souveraineté ou la juridiction de la Principauté du Lichtenstein; 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 au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé, et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les États membres, conformément à la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006; et".

2. Les articles 23 à 26 de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, ne sont pas applicables à l'Islande et à la Norvège.
3. Les articles 9 à 10 du protocole ne sont pas applicables à l'Islande et à la Norvège.
4. À l'annexe 1 de l'accord de transport aérien modifié par le protocole, la section 1 est complétée par le texte suivant:

"w) Islande: accord de transport aérien, signé à Washington le 14 juin 1995; modifié le 1^{er} mars 2002 par échange de notes; modifié le 14 août 2006 et le 9 mars 2007 par échange de notes;

x) Royaume de Norvège: accord en matière de transports aériens, réalisé par échange de notes à Washington le 6 octobre 1945; modifié le 6 août 1954 par échange de notes; modifié le 16 juin 1995 par échange de notes."

5. À l'annexe 1 de l'accord de transport aérien modifié par le protocole, la section 2 est remplacée par le texte suivant:

"Nonobstant la section 1 de la présente annexe, en ce qui concerne les zones qui ne sont pas comprises dans la définition du "territoire" à l'article 1^{er} du présent accord, les accords cités aux points e) (Danemark – États-Unis), g) (France – États-Unis), v) (Royaume-Uni – États-Unis) et x) (Norvège – États-Unis) de ladite section restent applicables conformément à leurs dispositions."

6. À l'annexe 1 de l'accord de transport aérien modifié par le protocole, la section 3 est remplacée par le texte suivant:

"Nonobstant l'article 3 du présent accord, les transporteurs des États-Unis n'ont pas le droit de fournir des services tout-cargo qui ne font pas partie d'un service desservant les États-Unis à destination ou à partir de points situés dans les États membres, sauf à destination ou à partir de points situés dans la République tchèque, la République française, la République fédérale d'Allemagne, le Grand-Duché de Luxembourg, Malte, la République de Pologne, la République portugaise, la République slovaque, l'Islande et le Royaume de Norvège."

7. À l'annexe 2 de l'accord de transport aérien modifié par le protocole, article 3, la phrase suivante est ajoutée:

"Pour l'Islande et la Norvège, le régime de concurrence inclut, sans que cette liste soit exhaustive, les articles 53, 54 et 55 de l'accord sur l'Espace économique européen et les règlements de l'Union européenne portant application des articles 101, 102 et 105 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne intégrés dans l'accord sur l'Espace économique européen, ainsi que dans leurs modifications éventuelles."

8. L'article 21, paragraphe 4, de l'accord sur le transport aérien modifié par le protocole s'applique à l'Islande et à la Norvège dans la mesure où les dispositions législatives et réglementaires pertinentes de l'Union européenne sont intégrées dans l'accord sur l'Espace économique européen, conformément aux adaptations éventuellement stipulées. L'Islande et la Norvège ne peuvent se prévaloir des droits prévus à l'article 21, paragraphe 4, points a) et b), de l'accord sur le transport aérien modifié par le protocole que si, pour ce qui concerne les restrictions d'exploitation liées au bruit, ces pays font l'objet, en vertu des dispositions législatives et réglementaires pertinentes de l'Union européenne intégrées dans l'accord sur l'Espace économique européen, d'un contrôle comparable à celui qui est prévu à l'article 21, paragraphe 4, de l'accord sur le transport aérien modifié par le protocole.
-

DÉCLARATION COMMUNE

Les représentants des États-Unis d'Amérique, de l'Union européenne et de ses États membres, de l'Islande et du Royaume de Norvège ont confirmé que le texte de l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, premièrement, l'Union européenne et ses États membres, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement (ci-après dénommé "l'accord") doit être authentifié dans d'autres langues, selon les modalités prévues, soit par échange de lettres avant sa signature, soit par décision du comité mixte après cette signature.

La présente déclaration commune fait partie intégrante de l'accord.

JOINT DECLARATION

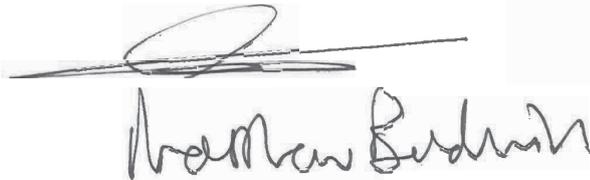
Representatives of the United States of America, the European Union and its Member States, Iceland, and the Kingdom of Norway confirmed that the text of the Air Transport Agreement between the United States of America, of the first part, the European Union and its Member States, of the second part, Iceland, of the third part, and the Kingdom of Norway, of the fourth part ("the Agreement"), is to be authenticated in other languages, as provided either, before signature of the Agreement, by Exchanges of Letters or, after signature of the Agreement, by decision of the Joint Committee.

This Joint Declaration is an integral part of the Agreement.

For the United States of America



For the European Union
and its Member States



For Iceland



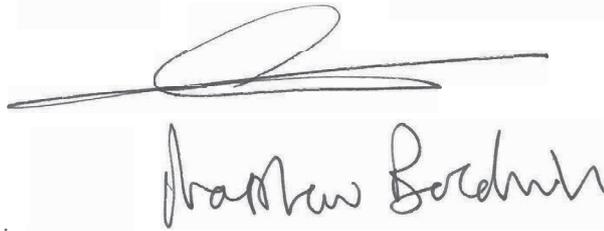
For the Kingdom of Norway





For the United States of America

За Европейския съюз
 Por la Unión Europea
 Za Evropskou unii
 For Den Europæiske Union
 Für die Europäische Union
 Euroopa Liidu nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
 For the European Union
 Pour l'Union européenne
 Per l'Unione europea
 Eiropas Savienības vārdā –
 Europos Sąjungos vardu
 Az Európai Unió részéről
 Għall-Unjoni Ewropea
 Voor de Europese Unie
 W imieniu Unii Europejskiej
 Pela União Europeia
 Pentru Uniunea Europeană
 Za Európsku úniu
 Za Evropsko unijo
 Euroopan unionin puolesta
 För Europeiska unionen



Fyrir Ísland



For Kongeriket Norge



For Kongeriget Danmark

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Henning Sørensen', written in a cursive style.

Für die Bundesrepublik Deutschland

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Wolfgang Schäfer', written in a cursive style.

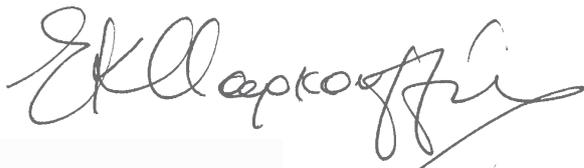
Eesti Vabariigi nimel

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Kalle Laanemäe', written in a cursive style.

Thar cheann Na hÉireann
For Ireland

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Seán Ó Súilleabháin', written in a cursive style.

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

A handwritten signature in Greek script, appearing to be 'Σκλαρογιάννης', written in black ink on a white background.

Latvijas Republikas vārdā –

A handwritten signature in Latin script, consisting of a stylized 'L' followed by a horizontal line, written in black ink on a white background.

Lietuvos Respublikos vardu

A handwritten signature in Latin script, starting with 'A. S.' followed by a horizontal line, written in black ink on a white background.

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

A handwritten signature in Latin script, featuring a stylized 'J' followed by a horizontal line, written in black ink on a white background.

A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



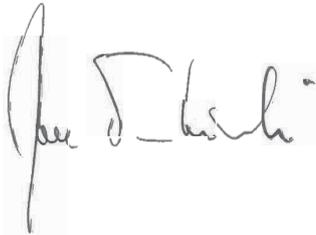
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Janusz Korwin-Mikke'.

Pela República Portuguesa

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'António Costa'.

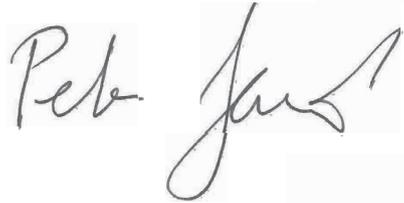
Pentru România

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Viorica Dăncuș'.

Za Republiko Slovenijo

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Robert Golob'.

Za Slovenskú republiku

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter Juroš". The signature is written in a cursive style with a prominent initial "P".

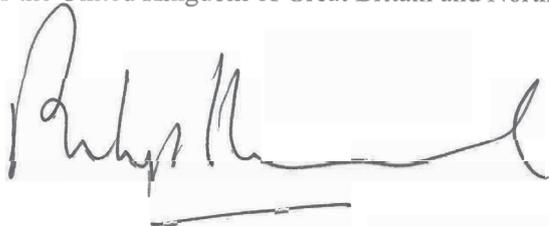
Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland

A handwritten signature in black ink, appearing to read "M. Riihelä". The signature is written in a cursive style with a prominent initial "M".

För Konungariket Sverige

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Cecilia Jönsson". The signature is written in a cursive style with a prominent initial "C".

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Philip Hammond". The signature is written in a cursive style with a prominent initial "P".

ACCORD ANNEXE
ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES,
PREMIÈREMENT,
L'ISLANDE, DEUXIÈMEMENT,
ET LE ROYAUME DE NORVÈGE, TROISIÈMEMENT,
CONCERNANT L'APPLICATION DE L'ACCORD DE TRANSPORT AÉRIEN
ENTRE
LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE, PREMIÈREMENT,
L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES, DEUXIÈMEMENT,
L'ISLANDE, TROISIÈMEMENT,
ET LE ROYAUME DE NORVÈGE, QUATRIÈMEMENT

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

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 ROUMANIE,

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,

parties au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et États membres de l'Union européenne (ci-après dénommés "États membres"),

et

L'UNION EUROPÉENNE

premièrement,

L'ISLANDE

deuxièmement;

et

LE ROYAUME DE NORVÈGE (ci-après dénommé "Norvège"),

troisièmement;

PRENANT ACTE QUE la Commission européenne a négocié, au nom de l'Union et des États membres, un accord de transport aérien avec les États-Unis d'Amérique conformément à la décision du Conseil autorisant la Commission à ouvrir des négociations;

PRENANT ACTE que l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique et la Communauté européenne et ses États membres (ci-après dénommé "accord de transport aérien") a été paraphé le 2 mars 2007, signé à Bruxelles le 25 avril 2007 et à Washington D.C. le 30 avril 2007 et appliqué à titre provisoire depuis le 30 mars 2008;

PRENANT ACTE que l'accord de transport aérien a été modifié par le protocole modifiant l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne et ses États membres (ci-après dénommé "protocole)", paraphé le 25 mars 2010 et signé à Luxembourg le 24 juin 2010;

PRENANT ACTE que l'Islande et la Norvège, étant membres à part entière du marché unique européen du transport aérien en vertu de l'accord sur l'Espace économique européen, ont adhéré à l'accord de transport aérien modifié par le protocole au moyen d'un accord entre les États-Unis d'Amérique, premièrement, l'Union européenne et ses États membres, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et la Norvège, quatrièmement, (ci-après dénommé "accord") de la même date, qui contient l'accord de transport aérien modifié par le protocole;

RECONNAISSANT qu'il est nécessaire d'établir les procédures requises pour décider, le cas échéant, de la manière de prendre les mesures conformément à l'article 21, paragraphe 5, de l'accord de transport aérien modifié par le protocole;

RECONNAISSANT qu'il est en outre nécessaire de définir des procédures pour la participation de l'Islande et de la Norvège au comité mixte institué en vertu de l'article 18 de l'accord de transport aérien modifié par le protocole et aux procédures d'arbitrage prévues à l'article 19 dudit accord. Ces procédures devraient assurer le niveau requis de coopération, de circulation de l'information et de consultation préalablement aux réunions du comité mixte, et pour mettre en œuvre certaines dispositions de l'accord de transport aérien modifié par le protocole, y compris celles concernant la sûreté, la sécurité, l'octroi et la révocation de droits de trafic et les aides publiques,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

ARTICLE 1

Notification

Si l'Union européenne et ses États membres décident de dénoncer l'accord conformément à l'article 3 de l'accord ou d'interrompre son application provisoire, ou de retirer des notifications communiquées à cet effet, la Commission, avant de communiquer la notification par la voie diplomatique aux États-Unis d'Amérique, en informe immédiatement l'Islande et la Norvège. De même, la Norvège et/ou l'Islande informent immédiatement la Commission d'une telle décision.

ARTICLE 2

Suspension des droits de trafic

La décision de ne pas autoriser les transporteurs aériens de l'autre partie à exploiter des fréquences supplémentaires ou à entrer sur de nouveaux marchés en vertu de l'accord et de le notifier aux États-Unis d'Amérique, ou de lever une telle décision, prise conformément à l'article 21, paragraphe 5, de l'accord de transport aérien modifié par le protocole est adoptée, au nom de l'Union européenne et des États membres, par le Conseil statuant à l'unanimité conformément aux dispositions pertinentes du traité, et par l'Islande et la Norvège. Le président du Conseil, agissant au nom de l'Union européenne et de ses États membres, de l'Islande et de la Norvège, notifie alors cette décision aux États-Unis d'Amérique.

ARTICLE 3

Comité mixte

1. L'Union européenne, ses États membres, l'Islande et la Norvège sont représentés au sein du comité mixte établi en vertu de l'article 18 de l'accord de transport aérien modifié par le protocole par des représentants de la Commission, des États membres, de l'Islande et de la Norvège.
2. La position de l'Union européenne, des États membres et de l'Islande et de la Norvège au sein du comité mixte est présentée par la Commission, excepté dans les domaines au sein de l'UE relevant de la compétence exclusive des États membres, où elle est présentée par la présidence du Conseil ou par la Commission, l'Islande et la Norvège, selon le cas.
3. La position à adopter par l'Islande et la Norvège au sein du comité mixte sur des sujets qui relèvent des articles 14 ou 20 de l'accord de transport aérien modifié par le protocole ou sur des sujets qui ne nécessitent pas l'adoption d'une décision ayant des effets juridiques, est arrêtée par la Commission en accord avec l'Islande et la Norvège.
4. Pour les autres décisions du comité mixte concernant des sujets qui relèvent des règlements et directives intégrés à l'accord sur l'Espace économique européen, la position à adopter par l'Islande et la Norvège est arrêtée par l'Islande et la Norvège sur proposition de la Commission.

5. En ce qui concerne les autres décisions du comité mixte concernant des sujets qui ne relèvent pas des règlements et directives intégrés à l'accord sur l'Espace économique européen, la position à adopter par l'Islande et la Norvège est arrêtée par l'Islande et la Norvège en accord avec la Commission.

6. La Commission prend les mesures appropriées pour garantir que l'Islande et la Norvège participent pleinement à toutes les réunions de coordination, de consultation ou d'élaboration des décisions avec les États membres et pour leur assurer l'accès aux informations utiles en prévision des réunions du comité mixte.

ARTICLE 4

Arbitrage

1. La Commission représente l'Union européenne, les États membres, l'Islande et la Norvège dans les procédures d'arbitrage prévues à l'article 19 de l'accord de transport aérien modifié par le protocole.

2. La Commission prend les mesures requises, le cas échéant, pour garantir la participation de l'Islande et de la Norvège à l'élaboration et à la coordination des procédures d'arbitrage.

3. Si le Conseil décide de suspendre des avantages conformément à l'article 19, paragraphe 7, de l'accord de transport aérien modifié par le protocole, cette décision est notifiée à l'Islande et à la Norvège. De même, l'Islande et/ou la Norvège informent la Commission d'une telle décision prise le cas échéant.

4. Toute autre mesure appropriée à prendre en vertu de l'article 19 de l'accord de transport aérien modifié par le protocole concernant des sujets qui relèvent, au sein de l'UE, de la compétence de l'Union, est adoptée par la Commission, assistée par un comité spécial de représentants des États membres désignés par le Conseil, de représentants de l'Islande et de la Norvège.

ARTICLE 5

Échange d'informations

1. L'Islande et la Norvège informent rapidement la Commission de toute décision de refuser, de révoquer, de suspendre ou de limiter les autorisations d'une compagnie aérienne des États-Unis d'Amérique, qu'ils ont adoptée en vertu des articles 4 ou 5 de l'accord de transport aérien modifié par le protocole. De même, la Commission informe sans délai l'Islande et la Norvège d'une telle décision prise par les États membres.

2. L'Islande et la Norvège informent immédiatement la Commission de toute demande ou notification faite ou reçue par elles en vertu de l'article 8 de l'accord de transport aérien modifié par le protocole. De même, la Commission informe immédiatement l'Islande et la Norvège de telles demandes ou notifications faites ou reçues par les États membres.

3. L'Islande et la Norvège informent immédiatement la Commission de toute demande ou notification faite ou reçue par elles en vertu de l'article 9 de l'accord de transport aérien modifié par le protocole. De même, la Commission informe immédiatement l'Islande et la Norvège de telles demandes ou notifications faites ou reçues par les États membres.

ARTICLE 6

Subventions et aides d'État

1. Si l'Islande ou la Norvège estime qu'une subvention ou une aide envisagée ou accordée par une entité publique sur le territoire des États-Unis d'Amérique aura, sur la concurrence, les effets négatifs visés à l'article 14, paragraphe 2, de l'accord de transport aérien modifié par le protocole, elle soumet la question à la Commission. De même, si un État membre a soumis une question analogue à la Commission, la Commission soumet la question à l'Islande et à la Norvège.

2. La Commission, l'Islande et la Norvège peuvent prendre contact avec l'entité concernée ou demander une réunion du comité mixte instauré en vertu de l'article 18 de l'accord de transport aérien modifié par le protocole.

3. La Commission, l'Islande et la Norvège s'informent immédiatement lorsqu'elles sont contactées par les États-Unis d'Amérique en vertu de l'article 14, paragraphe 3, de l'accord de transport aérien modifié par le protocole.

ARTICLE 7

Dénonciation ou cessation de l'application provisoire

1. Une partie peut, à tout moment, notifier par écrit aux autres parties, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord annexe ou à son application provisoire. Le présent accord annexe ou son application provisoire prend fin à minuit GMT six mois après la date de notification écrite de la dénonciation ou de la cessation de l'application provisoire, sauf si cette notification est retirée par accord entre les parties avant l'expiration de ce délai.

2. Nonobstant toute autre disposition du présent article, la dénonciation de l'accord ou la cessation de son application provisoire entraînent la dénonciation simultanée du présent accord annexe ou la cessation simultanée de son application provisoire.

ARTICLE 8

Application provisoire

Dans l'attente de son entrée en vigueur conformément à l'article 9, les parties conviennent d'appliquer à titre provisoire le présent accord annexe, dans la mesure permise par la législation nationale applicable, soit à partir de la date de la signature du présent accord annexe, soit à partir de la date prévue à l'article 5 de l'accord, si elle est ultérieure.

ARTICLE 9

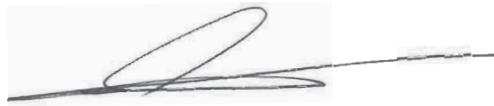
Entrée en vigueur

Le présent accord annexe entre en vigueur: a) un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord annexe ont été achevées, ou b) à la date d'entrée en vigueur de l'accord, si cette date est ultérieure.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment habilités à cet effet, ont signé le présent accord annexe.

Fait respectivement à Luxembourg et Oslo, en trois exemplaires, le 16 et 21 juin 2011, en langues allemande, anglaise, bulgare, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, islandaise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, norvégienne, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise et tchèque, toutes les versions linguistiques faisant foi.

За Европейския съюз
 Por la Unión Europea
 Za Evropskou unii
 For Den Europæiske Union
 Für die Europäische Union
 Euroopa Liidu nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
 For the European Union
 Pour l'Union européenne
 Per l'Unione europea
 Eiropas Savienības vārdā –
 Europos Sąjungos vardu
 Az Európai Unió részéről
 Għall-Unjoni Ewropea
 Voor de Europese Unie
 W imieniu Unii Europejskiej
 Pela União Europeia
 Pentru Uniunea Europeană
 Za Európsku úniu
 Za Evropsko unijo
 Euroopan unionin puolesta
 För Europeiska unionen



Markku Bergholm

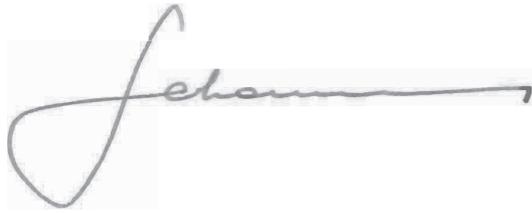
Fyrir Ísland



For Kongeriket Norge



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

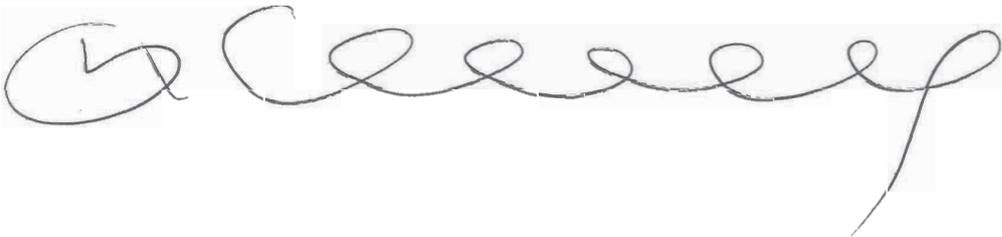


Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

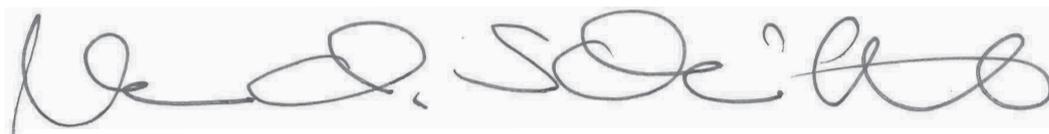
За Република България



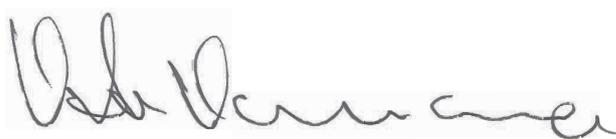
Za Českou republiku



For Kongeriget Danmark



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

Por el Reino de España

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized initial 'M' followed by several loops.

Pour la République française

A handwritten signature in black ink, starting with a large 'M' and ending with a long, sweeping horizontal stroke.

Per la Repubblica italiana

A handwritten signature in black ink, appearing as a series of connected loops and curves.

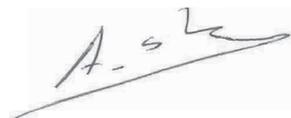
Για την Κυπριακή Δημοκρατία

A handwritten signature in Greek, appearing to be 'Α. Καραγιάννης', written in black ink on a white background.

Latvijas Republikas vārdā –

A handwritten signature in Latvian, appearing to be 'A. K.', written in black ink on a white background.

Lietuvos Respublikos vardu

A handwritten signature in Lithuanian, appearing to be 'A. S.', written in black ink on a white background.

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

A handwritten signature in Luxembourgish, appearing to be 'J. H.', written in black ink on a white background.

A Magyar Köztársaság részéről

A handwritten signature in black ink, consisting of a few stylized, connected strokes.

Għal Malta

A handwritten signature in black ink, featuring large, flowing loops and a long horizontal stroke at the end.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Schab' with a long horizontal stroke underneath.

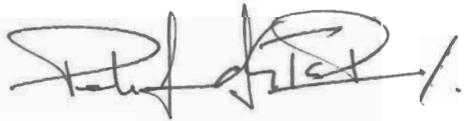
Für die Republik Österreich

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. J. J. J. J.' with a long horizontal stroke underneath.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Handwritten signature in black ink, appearing to read "J. Szwach".

Pela República Portuguesa

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

Pentru România

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

Za Republiko Slovenijo

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

Za Slovenskú republiku

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter Juroš". The signature is written in a cursive style with a large initial 'P'.

Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland

A handwritten signature in black ink, appearing to read "M. Ristved". The signature is written in a cursive style with a large initial 'M'.

För Konungariket Sverige

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Cecilia Br". The signature is written in a cursive style with a large initial 'C'.

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

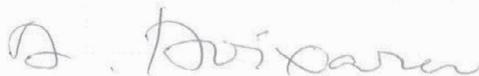
A handwritten signature in black ink, appearing to read "Rishi Sunak". The signature is written in a cursive style with a large initial 'R'.

Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
 El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
 Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
 Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
 Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
 Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis.
 Το ανωτέρω κείμενο είναι ακριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
 The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
 Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil à Bruxelles.
 Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
 Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvos Briselē.
 Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
 A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
 It-test precedenti huwa kopja ċċertifikata vera ta' l-original ddepozitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussel.
 De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel.
 Powyższy tekst jest kopią poświadczoną za zgodność z oryginałem złożonym w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
 O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
 Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
 Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archívoch Ģenerálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
 Zgornje besedilo je overjena verodostojna kopija izvornika, ki je deponiran v arhivu Ģeneralnega sekretariata Sveta v Bruslju.
 Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
 Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,
 Bruselas,
 Brusel,
 Bruxelles, den
 Brüssel, den
 Brüssel,
 Βρυξέλλες,
 Brussels,
 Bruxelles, le
 Bruxelles, addi',
 Brisele,
 Briuselis,
 Brüsszel,
 Brussel, il
 Brussel,
 Bruksela, dnia
 Bruxelles, em
 Bruxelles,
 Brusel
 Bruselj,
 Bryssel,
 Bryssel den

27 -07- 2011

За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз
 Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea
 Za generálního tajemníka Rady Evropské unie
 For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
 Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
 Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel
 Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
 For the Secretary-General of the Council of the European Union
 Pour le Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
 Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
 Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāra vārdā
 Europos Sąjungos Tarybos generalinio sekretoriui
 Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében
 Għas-Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
 Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
 W imieniu sekretarza generalnego Rady Unii Europejskiej
 Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
 Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
 Za generálneho tajomníka Rady Európskej únie
 Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije
 Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
 För generalsekretären för Europeiska unionens råd



A. BOIXAREU-CARRERA
 Directeur Général

