



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 21.4.2006

COM(2006) 169 final

2006/0058 (CNS)

Proposition de

**DECISION DU CONSEIL ET DES REPRESENTANTS DES GOUVERNEMENTS
DES ÉTATS MEMBRES DE L'UNION EUROPEENNE, REUNIS AU SEIN DU
CONSEIL,**

**concernant la signature et l'application provisoire de l'accord sur les services aériens
entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis
d'Amérique, d'autre part**

Proposition de

**DECISION DU CONSEIL ET DES REPRESENTANTS DES GOUVERNEMENTS
DES ÉTATS MEMBRES DE L'UNION EUROPEENNE, REUNIS AU SEIN DU
CONSEIL,**

**concernant la conclusion de l'accord sur les services aériens entre la Communauté
européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part**

(présentées par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motivations et objectifs de la proposition**

L'accord sur les services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, a été négocié dans le cadre d'un mandat reçu du Conseil en juin 2003. Les services aériens exploités entre l'Union européenne et les États-Unis actuellement sont fondés sur des accords bilatéraux conclus entre les différents États membres et les États-Unis. Ces accords bilatéraux contiennent des dispositions que la Cour européenne de justice, en novembre 2002, a jugées incompatibles avec le droit communautaire; il est par conséquent essentiel d'établir à l'échelon communautaire un nouveau cadre pour les services aériens entre l'Union européenne et les États-Unis. L'accord constitue un accord de première étape complet et contient un engagement, de la part des deux parties, à entamer des négociations en vue d'une seconde étape dans des délais déterminés. Il répondrait aux exigences juridiques de la Communauté et apporterait des avantages économiques substantiels et immédiats aux passagers aériens et aux expéditeurs sur les lignes transatlantiques.

- **Contexte général**

Le mandat de négociation a fixé comme objectif l'établissement d'un espace aérien sans frontières entre l'Union européenne et les États-Unis. Cet espace donnerait naissance à un marché unique des services aériens entre l'Union européenne et les États-Unis, à l'intérieur duquel les investissements pourraient circuler librement et où les transporteurs aériens européens et ceux des États-Unis seraient en mesure de fournir des services aériens sans aucune restriction, y compris sur le marché intérieur des deux parties. La réalisation intégrale de ce mandat exigerait des évolutions considérables de la législation des États-Unis, notamment la suppression des restrictions existantes concernant la propriété et le contrôle des compagnies aériennes des États-Unis par des intérêts étrangers et concernant le cabotage. Ces questions restent extrêmement sensibles sur le plan politique aux États-Unis. Pour cette raison, le mandat reconnaît explicitement la possibilité de mettre en œuvre un accord par étapes, bien que cela exige l'inclusion de mécanismes pour assurer le passage aux étapes suivantes.

L'Union européenne a accepté, au cours des négociations, que le cabotage ne puisse pas être inclus dans un accord de première étape, mais a indiqué clairement aux États-Unis que cette première étape ne serait acceptable pour elle que si des progrès notables étaient accomplis dans la levée des restrictions à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens des États-Unis. Le 2 novembre 2005, le ministère des Transports des États-Unis (US Department of Transportation) a émis un avis de proposition de réglementation (notice of proposed rulemaking ou NPRM) qui réinterpréterait l'obligation légale imposée aux transporteurs des États-Unis d'être placés sous le «contrôle effectif» de citoyens des États-Unis de manière à étendre les possibilités offertes aux citoyens étrangers d'investir dans les entreprises de transport aérien des États-Unis et de participer à leur gestion.

Fondé sur les directives de négociation du mandat, le texte de l'accord avec les États-

Unis d'Amérique a été finalisé par la Commission lors des dernières négociations le 18 novembre 2005. Lors de la finalisation du texte de l'accord, l'Union européenne a déclaré que la Communauté européenne et ses États membres examineraient la réglementation définitive qui résultera du processus NPRM pour prendre leur décision d'accepter ou non l'accord. L'adoption de la décision par le Conseil sera par conséquent conditionnée par l'adoption préalable, par le ministère des Transports des États-Unis, d'une réglementation définitive dont le Conseil estimera qu'elle marque un changement clair, significatif et énergique de la politique des États-Unis dans ce domaine. Si la réglementation définitive du ministère des Transports est publiée en temps utile et si l'évaluation du Conseil est favorable, il est prévu que la signature de l'accord intervienne au cours du premier semestre de 2006.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

Les dispositions de l'accord remplacent les 20 accords bilatéraux existants en matière de services aériens entre les États membres et les États-Unis.

- **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

La conclusion d'un accord sur les services aériens avec les États-Unis est une priorité de longue date pour l'UE et constitue un élément clé dans le développement de sa politique extérieure en matière de transport aérien, ainsi que cela ressort de la communication COM(2005) 79 final de la Commission, intitulée «Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté». L'accord répondra aussi à un objectif essentiel de la politique communautaire extérieure dans le domaine de l'aviation en mettant les accords bilatéraux existants relatifs aux services aériens en conformité avec le droit communautaire.

2. CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

D'un bout à l'autre du processus de négociation, la Commission a largement consulté les parties concernées, notamment par des réunions régulières du Forum consultatif, qui réunit des représentants des transporteurs aériens, des aéroports et des organisations syndicales.

Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

Plus de 10 réunions ont été organisées avec le Forum consultatif, au cours desquelles tous les éléments des négociations ont été discutés en détail. Toutes les observations des parties concernées ont été dûment prises en considération dans la préparation de la position de négociation de la Communauté.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts externes.

- **Analyse d'impact**

L'accord constitue une première étape importante vers le but final que poursuit l'UE, c.-à-d. l'établissement d'un espace aérien sans frontières entre l'Union européenne et les États-Unis. Selon un rapport élaboré pour la Commission en 2002 par le groupe Brattle (consultant américain), cet espace aérien sans frontières ferait augmenter de 17 millions le nombre annuel de passagers, générerait au moins 5 milliards d'euros par an de gains pour les consommateurs, et stimulerait l'emploi des deux côtés de l'Atlantique.

L'accord établit un comité mixte qui aura la responsabilité d'examiner la mise en œuvre de l'accord et ses effets.

3. ELEMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- **Résumé des mesures proposées**

L'accord constitue un accord de première étape complet, qui remplacera les accords bilatéraux conclus entre les États membres et les États-Unis. L'accord supprime toutes les dispositions existantes qui limitent les droits des transporteurs aériens de la Communauté et des États-Unis d'exploiter des services aériens entre des points situés dans la Communauté européenne et des points situés aux États-Unis. À cet égard, l'accord supprime les obstacles qui empêchent les transporteurs aériens de la Communauté de bénéficier du droit d'établissement dans la Communauté, notamment le droit d'accès non discriminatoire au marché, en relation avec la fourniture de services aériens à destination et au départ des États-Unis, qui ont été mis en évidence dans les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes rendus dans les affaires C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 et C-476/98.

- **Base juridique**

Article 80, paragraphe 2, du traité, en liaison avec l'article 300, paragraphe 2, premier alinéa, première phrase, et l'article 300, paragraphe 3, premier alinéa.

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique dès lors que la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres pour les raisons suivantes.

L'accord établit, à l'échelon communautaire, de nouvelles dispositions régissant la fourniture de services aériens transatlantiques qui remplaceront les accords existants conclus par les États membres de manière isolée. L'accord crée simultanément, pour tous les transporteurs aériens de la Communauté, des conditions uniformes d'accès au marché, et établit de nouveaux arrangements pour la coopération entre la Communauté européenne et les États-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 coopération sera notamment

renforcée dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la sécurité aérienne. De nouvelles dispositions sont également prévues pour la coopération entre les autorités de la concurrence de chacune des parties, en ce qui concerne l'application, au marché transatlantique, de leurs régimes de concurrence respectifs en matière de transport aérien international. Ces dispositions ne peuvent être adoptées qu'au niveau communautaire, car elles impliquent plusieurs domaines qui relèvent de la compétence exclusive de la Communauté.

Une action communautaire permettra de mieux réaliser les objectifs de la proposition pour les raisons exposées ci-après.

L'accord prévoit l'extension simultanée de ses conditions aux 25 États membres, en appliquant les mêmes règles sans discrimination et dans l'intérêt de tous les transporteurs aériens communautaires, indépendamment de leur nationalité. Ces transporteurs peuvent désormais exploiter leurs services librement depuis tout point de l'Union européenne vers tout point des États-Unis.

La levée de toutes les restrictions à l'accès au marché entre l'UE et les États-Unis, non seulement attirera de nouveaux entrants sur le marché et ouvrira des possibilités de desservir des aéroports non exploités jusqu'ici, mais facilitera aussi la consolidation entre les transporteurs aériens de la Communauté.

L'accord garantit à tous les transporteurs aériens de la Communauté l'accès à des possibilités commerciales, telles que la fourniture d'aéronefs avec équipage à des transporteurs aériens des États-Unis, qu'aucun État membre n'avait réussi à obtenir en négociant individuellement. L'un des principaux objectifs du mandat était de créer des conditions de concurrence équitables entre tous les transporteurs aériens de l'Union européenne et des États-Unis, ce qui nécessite une coopération solide dans le domaine de la réglementation, qui ne peut être assurée qu'à l'échelon communautaire.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition respecte le principe de proportionnalité pour la(les) raison(s) suivante(s).

Un comité mixte sera établi afin de discuter des matières liées à la mise en œuvre de l'accord. Le comité mixte stimulera les échanges entre experts sur les nouvelles initiatives ou les développements en matière de législation ou de réglementation et examinera les domaines susceptibles d'être inclus dans une évolution ultérieure de l'accord. Le comité mixte sera composé de représentants de la Commission et des États membres.

Par ailleurs, les États membres continueront à remplir les tâches administratives habituelles qu'ils accomplissent dans le cadre du transport aérien international, mais en vertu de règles communes appliquées de manière uniforme.

- **Choix des instruments**

Instrument(s) proposé(s): autre.

Les autres moyens ne seraient pas appropriés pour la(les) raison(s) suivante(s).

Seuls des accords internationaux peuvent avoir une incidence sur les relations extérieures dans le domaine des transports aériens.

4. INCIDENCE BUDGETAIRE

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de la Communauté.

Proposition de

**DECISION DU CONSEIL ET DES REPRESENTANTS DES GOUVERNEMENTS
DES ÉTATS MEMBRES DE L'UNION EUROPEENNE, REUNIS AU SEIN DU
CONSEIL,**

**concernant la signature et l'application provisoire de l'accord sur les services aériens
entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis
d'Amérique, d'autre part**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE ET LES REPRÉSENTANTS DES
GOUVERNEMENTS DES ÉTATS MEMBRES, RÉUNIS AU SEIN DU CONSEIL,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,
en liaison avec son article 300, paragraphe 2, premier alinéa, première phrase,

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission a négocié, au nom de la Communauté et des États membres, un accord sur les services aériens avec les États-Unis d'Amérique (ci-après dénommé «l'accord»).
- (2) L'accord a été paraphé le
- (3) L'accord devrait être signé et appliqué à titre provisoire par la Communauté et les États membres, sous réserve de sa conclusion éventuelle à une date ultérieure.
- (4) Actuellement, la législation des États-Unis prévoit notamment qu'une entreprise de transport aérien doit être placée sous «le contrôle effectif» de citoyens des États-Unis pour obtenir une licence de transporteur aérien des États-Unis. Cette exigence a été interprétée par le ministère des Transports des États-Unis dans une déclaration de politique générale contenue dans le «Code of Federal Regulations, Title 14, Part 399.88» (ci-après «CFR 14 Part 399.88»).
- (5) L'accord est fondé sur la condition que les États-Unis appliquent l'interprétation de l'exigence législative relative au «contrôle effectif» qui a été énoncée par le ministère des Transports au CFR 14 Part 399.88 d'une manière qui permette aux ressortissants des États membres qui ont investi dans une entreprise de transport aérien des États-Unis d'exercer une influence proportionnée sur les activités commerciales de celle-ci. Par conséquent, si les autorités de l'aviation ou les tribunaux des États-Unis n'interprètent pas ou n'appliquent pas les dispositions du CFR 14 Part 399.88 de cette manière, ou si ces dispositions sont modifiées, révoquées, retirées ou annulées, sauf si elles sont remplacées par d'autres dispositions garantissant un traitement au moins aussi favorable aux investisseurs de la Communauté, la Communauté et les États membres devraient mettre fin à l'application provisoire de l'accord.

- (6) Il est nécessaire d'établir les procédures requises pour décider, le cas échéant, la manière de mettre fin à l'application provisoire de l'accord. Il est également nécessaire d'établir les procédures appropriées pour la participation de la Communauté et des États membres au comité mixte institué en vertu de l'article 17 de l'accord et aux procédures d'arbitrage prévues à l'article 18 de l'accord, ainsi que pour mettre en œuvre certaines dispositions de l'accord relatives à la sûreté, à la sécurité, aux droits de trafic et aux aides publiques,

DÉCIDENT:

Article premier (Signature)

Le président du Conseil est autorisé à désigner la personne habilitée à signer, au nom de la Communauté, l'accord sur les services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, sous réserve de sa conclusion éventuelle à une date ultérieure. Le texte de l'accord est joint à la présente décision.

Article 2 (Application provisoire)

1. Jusqu'à son entrée en vigueur, l'accord est appliqué sur une base provisoire par la Communauté et par les États membres à compter du [...].
2. La décision de mettre fin à l'application provisoire de l'accord et d'en avertir les États-Unis conformément à l'article 24, paragraphe 2, de l'accord, ainsi que la décision de retirer cette notification, sont prises, au nom de la Communauté et des États membres, par le Conseil statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission.
3. Si le Conseil détermine, conformément à la procédure établie au paragraphe 2, que
 - a) les dispositions du CFR 14 Part 399.88, ou celles qui les remplaceront éventuellement, sont interprétées ou appliquées par les autorités aéronautiques ou les tribunaux des États-Unis d'une manière qui ne donne pas aux ressortissants des États membres qui ont investi dans une entreprise de transport aérien des États-Unis la possibilité d'exercer une influence proportionnée sur les activités commerciales de celle-ci, à l'exception des matières relatives à la sûreté, à la sécurité et aux engagements à l'égard de la Flotte aérienne civile de réserve; ou
 - b) que les dispositions du CFR 14 Part 399.88, ou celles qui les remplaceront éventuellement, sont modifiées d'une manière qui réserve un traitement moins favorable que le CFR 14 Part 399.88 aux ressortissants des États membres qui ont investi dans une entreprise de transport aérien des États-Unis; ou
 - c) que les dispositions du CFR 14 Part 399.88, ou celles qui les remplaceront éventuellement, sont retirées, révoquées ou annulées, sauf si elles sont remplacées par d'autres dispositions garantissant un traitement au moins aussi favorable aux ressortissants des États membres qui ont investi dans une entreprise de transport aérien des États-Unis que le CFR 14 Part 399.88,

il procède à la notification prévue à l'article 24, paragraphe 2 de l'accord.

Article 3 (Comité mixte)

1. La Communauté et les États membres sont représentés au sein du comité mixte établi en vertu de l'article 17 de l'accord par la Commission, assistée de représentants des États membres.
2. La position à adopter par la Communauté et ses États membres au sein du comité mixte sur les sujets qui relèvent des articles 17 ou 19 de l'accord ou sur d'autres sujets qui ne nécessitent pas l'adoption d'une décision ayant des effets juridiques, est établie par la Commission. Dans tous les autres cas, la position de la Communauté est adoptée par le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission.

Article 4 (Arbitrage)

1. La Commission représente la Communauté et les États membres dans les procédures d'arbitrage prévues à l'article 18 de l'accord.
2. La décision de suspendre l'application d'avantages en vertu de l'article 18, paragraphe 7, de l'accord, est prise par le Conseil sur proposition de la Commission. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.
3. Toute autre mesure appropriée à prendre en vertu de l'article 18 de l'accord est adoptée par la Commission, assistée par un comité spécial de représentants des États membres désignés par le Conseil.

Article 5 (Droits de trafic)

1. Les États membres informent la Commission à l'avance de toute décision qu'ils ont l'intention d'adopter en vertu des articles 4 ou 5 de l'accord.
2. Si la Commission détermine, à tout moment, qu'une décision qu'un État membre a adoptée ou a l'intention d'adopter en vertu des articles 4 ou 5 de l'accord est incompatible avec l'accord, elle adresse à cet État membre une décision l'enjoignant de prendre les mesures appropriées pour se conformer à l'accord. Elle informe le Conseil et les autres États membres de cette décision. Tout État membre peut déférer au Conseil la décision de la Commission dans un délai de dix jours ouvrables à compter de sa notification. Le Conseil peut prendre une autre décision dans un délai d'un mois à compter de sa saisine. Il statue à la majorité qualifiée.

Article 6 (Sécurité)

Les États membres informent la Commission immédiatement de toute demande ou notification faite ou reçue par eux en vertu de l'article 7 de l'accord.

Article 7 (Sûreté)

Les États membres informent la Commission immédiatement de toute demande ou notification faite ou reçue par eux en vertu de l'article 8 de l'accord.

Article 8 (Subventions et aides d'État)

1. Si un État membre estime qu'une subvention ou une aide envisagée ou accordée par une entité publique sur le territoire des États-Unis aura, sur la concurrence, les effets négatifs visés à l'article 13, paragraphe 2, de l'accord, il peut porter la question à l'attention de la Commission, qui peut prendre contact avec l'entité concernée ou demander une réunion du comité mixte établi en vertu de l'article 17 de l'accord.
2. Les États membres informent immédiatement la Commission lorsqu'ils sont contactés par les États-Unis en vertu de l'article 13, paragraphe 3, de l'accord.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le Président*

Proposition de

**DECISION DU CONSEIL ET DES REPRESENTANTS DES GOUVERNEMENTS
DES ÉTATS MEMBRES DE L'UNION EUROPEENNE, REUNIS AU SEIN DU
CONSEIL,**

**concernant la conclusion de l'accord sur les services aériens entre la Communauté
européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE ET LES REPRÉSENTANTS DES
GOUVERNEMENTS DES ÉTATS MEMBRES, RÉUNIS AU SEIN DU CONSEIL,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2, en liaison avec son article 300, paragraphe 2, premier alinéa, première phrase, et son article 300, paragraphe 3, premier alinéa,

vu l'avis du Parlement européen¹,

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission a négocié, au nom de la Communauté et des États membres, un accord sur les services aériens avec les États-Unis d'Amérique (ci-après dénommé «l'accord»).
- (2) L'accord a été signé le
- (3) Il convient que l'accord soit approuvé par la Communauté et les États membres.
- (4) Actuellement, la législation des États-Unis prévoit notamment qu'une entreprise de transport aérien doit être placée sous «le contrôle effectif» de citoyens des États-Unis pour obtenir une licence de transporteur aérien des États-Unis. Cette exigence a été interprétée par le ministère des Transports des États-Unis dans une déclaration de politique générale contenue dans le «Code of Federal Regulations, Title 14, Part 399.88» (ci-après «CFR 14 Part 399.88»).
- (5) L'accord est fondé sur la condition que les États-Unis appliquent l'interprétation de l'exigence législative relative au «contrôle effectif» qui a été énoncée par le ministère des Transports au CFR 14 Part 399.88 d'une manière qui permettent aux ressortissants des États membres qui ont investi dans une entreprise de transport aérien des États-Unis d'exercer une influence proportionnée sur les activités commerciales de celle-ci. Par conséquent, si les autorités de l'aviation ou les tribunaux des États-Unis n'interprètent pas ou n'appliquent pas les dispositions du CFR 14 Part 399.88 de cette manière, ou si ces dispositions sont modifiées, révoquées, retirées ou annulées, sauf si

¹ JO C ...

elles sont remplacées par d'autres dispositions garantissant un traitement au moins aussi favorable aux investisseurs de la Communauté, la Communauté et les États membres devraient mettre fin à l'application provisoire de l'accord.

- (6) Il est nécessaire d'établir les procédures requises pour décider, le cas échéant, les modalités de dénonciation de l'accord. Il est également nécessaire d'établir les procédures appropriées pour la participation de la Communauté et des États membres au comité mixte institué en vertu de l'article 17 de l'accord et aux procédures d'arbitrage prévues à l'article 18 de l'accord, ainsi que pour mettre en œuvre certaines dispositions de l'accord relatives à la sûreté, à la sécurité, aux droits de trafic et aux aides publiques,

DÉCIDENT:

Article premier (Approbation)

1. L'accord sur les services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, est approuvé au nom de la Communauté. Le texte de l'accord est joint à la présente décision.
2. Lorsqu'il a mené à bien ses procédures internes en vue de l'entrée en vigueur de l'accord, chaque État membre transmet au Secrétariat du Conseil la note diplomatique prévue à l'article 25 de l'accord.
3. Le président du Conseil est autorisé à désigner la personne habilitée à remettre aux États-Unis les notes diplomatiques prévues à l'article 25 de l'accord au nom de la Communauté et des États membres.

Article 2 (Dénonciation)

1. La décision de dénoncer l'accord et d'en avertir les États-Unis conformément à l'article 22 de l'accord, ainsi que la décision de retirer cette notification, sont prises au nom de la Communauté et des États membres par le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission.
2. Si le Conseil détermine, conformément à la procédure établie au paragraphe 2, que
 - a) les dispositions du CFR 14 Part 399.88, ou celles qui les remplaceront éventuellement, sont interprétées ou appliquées par les autorités aéronautiques ou les tribunaux des États-Unis d'une manière qui ne donne pas aux ressortissants des États membres qui ont investi dans une entreprise de transport aérien des États-Unis la possibilité d'exercer une influence proportionnée sur les activités commerciales de celle-ci, à l'exception des matières relatives à la sûreté, à la sécurité et aux engagements à l'égard de la Flotte aérienne civile de réserve; ou
 - b) que les dispositions du CFR 14 Part 399.88, ou celles qui les remplaceront éventuellement, sont modifiées d'une manière qui réserve un traitement moins favorable que le CFR 14 Part 399.88 aux ressortissants des États membres qui ont investi dans une entreprise de transport aérien des États-Unis; ou

- c) que les dispositions du CFR 14 Part 399.88, ou celles qui les remplaceront éventuellement, sont retirées, révoquées ou annulées, sauf si elles sont remplacées par d'autres dispositions garantissant un traitement au moins aussi favorable aux ressortissants des États membres qui ont investi dans une entreprise en transport aérien des États-Unis que le CFR 14 Part 399.88,

il procède à la notification prévue à l'article 22 de l'accord.

Article 3 (Comité mixte)

1. La Communauté et les États membres sont représentés au sein du comité mixte établi en vertu de l'article 17 de l'accord par la Commission, assistée de représentants des États membres.
2. La position à adopter par la Communauté et ses États membres au sein du comité mixte sur les sujets qui relèvent des articles 17 ou 19 de l'accord ou sur d'autres sujets qui ne nécessitent pas l'adoption d'une décision ayant des effets juridiques, est établie par la Commission. Dans tous les autres cas, la position de la Communauté est adoptée par le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission.

Article 4 (Arbitrage)

1. La Commission représente la Communauté et les États membres dans les procédures d'arbitrage prévues à l'article 18 de l'accord.
2. La décision de suspendre l'application d'avantages en vertu de l'article 18, paragraphe 7, de l'accord, est prise par le Conseil sur proposition de la Commission. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.
3. Toute autre mesure appropriée à prendre en vertu de l'article 18 de l'accord est adoptée par la Commission, assistée par un comité spécial de représentants des États membres désignés par le Conseil.

Article 5 (Droits de trafic)

1. Les États membres informent la Commission à l'avance de toute décision qu'ils ont l'intention d'adopter en vertu des articles 4 ou 5 de l'accord.
2. Si la Commission détermine, à tout moment, qu'une décision qu'un État membre a adoptée ou a l'intention d'adopter en vertu des articles 4 ou 5 de l'accord est incompatible avec l'accord, elle adresse à cet État membre une décision l'enjoignant de prendre les mesures appropriées pour se conformer à l'accord. Elle informe les Conseil et les autres États membres de cette décision. Tout État membre peut déférer au Conseil la décision de la Commission dans un délai de dix jours ouvrables à compter de sa notification. Le Conseil peut prendre une autre décision dans un délai d'un mois à compter de sa saisine. Il statue à la majorité qualifiée.

Article 6 (Sécurité)

Les États membres informent la Commission immédiatement de toute demande ou notification faite ou reçue par eux en vertu de l'article 7 de l'accord.

Article 7 (Sûreté)

Les États membres informent la Commission immédiatement de toute demande ou notification faite ou reçue par eux en vertu de l'article 8 de l'accord.

Article 8 (Subventions et aides d'État)

1. Si un État membre estime qu'une subvention ou une aide envisagée ou accordée par une entité publique sur le territoire des États-Unis aura, sur la concurrence, les effets négatifs visés à l'article 13, paragraphe 2, de l'accord, il peut porter la question à l'attention de la Commission, qui peut prendre contact avec l'entité concernée ou demander une réunion du comité mixte établi en vertu de l'article 17 de l'accord.
2. Les États membres informent immédiatement la Commission lorsqu'ils sont contactés par les États-Unis en vertu de l'article 13, paragraphe 3, de l'accord.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le Président*

ANNEXE

ACCORD SUR LES SERVICES AÉRIENS

LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE (ci-après dénommés «les États-Unis», d'une part, et

LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

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,

LA RÉPUBLIQUE DE MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,

LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LE ROYAUME DE SUÈDE,

LE ROYAUME 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,

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 la mise en place de réseaux de transport aérien offrant des services aériens répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs;

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 du développement 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 maximaliser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique;

Ayant l'intention de créer un précédent de portée mondiale pour exploiter pleinement les avantages de la libéralisation dans ce secteur économique essentiel;

sont convenus de ce qui suit:

Article 1

Définitions

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

1. «Accord»: le présent accord et ses annexes, y compris leurs amendements éventuels;
2. «Service aérien»: le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location;
3. «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 applicable en l'espèce entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la Convention, et ratifié par les États-Unis, d'une part, et l'État membre ou les États membres, 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 aux États-Unis et à l'État membre ou aux États membres;
4. «Coût total»: les coûts liés à la fourniture du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais généraux administratifs;
5. «Service aérien international»: un service aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États;
6. «Partie»: soit les États-Unis, soit la Communauté européenne et ses États membres;
7. «Prix»: les tarifs pratiqués par les transporteurs aériens ou leurs agents pour le transport par aéronefs de passagers, de bagages et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier), y compris, le cas échéant, le transport de surface lié au service aérien international, ainsi que les conditions régissant la disponibilité desdits tarifs;
8. «Escale non commerciale»: un atterrissage effectué à une fin autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de marchandises et/ou de courrier en transport aérien;
9. «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 la Communauté européenne et de ses États membres, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité instituant la Communauté européenne, conformément aux dispositions prévues par ce dernier et tout accord qui lui 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 concernant le différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé; l'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar est différée jusqu'à la mise en application des arrangements convenus dans la

déclaration commune des ministres des Affaires étrangères du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni du 2 décembre 1987; et

10. «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.

Article 2

Possibilité de concurrence loyale et équitable

Chaque partie offre aux transporteurs aériens des deux parties la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services aériens internationaux régis par le présent accord.

Article 3

Octroi de droits

1. Chaque partie accorde à l'autre partie les droits énumérés ci-après, pour l'exploitation 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 des escales non commerciales sur son territoire;
 - c. le droit d'exploiter des services aériens internationaux entre des points situés sur les routes suivantes:
 - i. dans le cas des transporteurs des États-Unis: à partir de points en deçà des États-Unis, via les États-Unis et des points intermédiaires, vers tout point ou tous points dans un État membre ou des États membres et au-delà; pour le service tout-cargo, entre tout État membre et tout point ou tous points (y compris dans tout autre État membre);
 - ii. dans le cas des transporteurs de la Communauté européenne et de ses États membres (ci-après dénommés «transporteurs communautaires»): à partir de points en deçà des États membres, via les États membres et des points intermédiaires, vers tout point ou tous points aux États-Unis et au-delà; pour le service tout-cargo, entre les États-Unis et tout point ou tous points; et
 - d. les droits spécifiés par ailleurs dans le présent accord.
2. Chaque transporteur aérien peut, sur l'un quelconque ou l'ensemble de ses vols et à sa 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 les points en deçà, les points intermédiaires et au-delà, et les points sur le territoire des parties, 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 ses aéronefs vers l'un quelconque de ses autres aéronefs, en tout point;
- f. desservir des points en deçà de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et proposer 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 le territoire de l'autre partie; et
- i. combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci;

sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte de droits de trafic admissibles par ailleurs en vertu du présent accord.

- 3. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent sous réserve que, à l'exception des services tout-cargo, le transport fasse partie d'un service desservant les États-Unis dans le cas des transporteurs des États-Unis, ou d'un service desservant un État membre dans le cas des transporteurs communautaires.
- 4. Les parties contractantes autorisent chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité du service aérien international qu'il souhaite offrir sur la base des spécificités commerciales du marché. En application de ce droit, 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 transporteurs aériens de l'autre partie ni n'exige de leur part le dépôt de leurs programmes de vols réguliers ou affrétés ou de plans d'exploitation, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement (en application de l'article 14), et ceci dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.
- 5. Tout transporteur aérien assurant un service aérien international est libre de changer, à tout moment, le type ou le nombre d'aéronefs qu'il utilise, à condition que, à l'exception des services tout-cargo, le transport fasse partie d'un service desservant les États-Unis dans le cas des transporteurs des États-Unis, ou d'un service desservant un État membre dans le cas des transporteurs communautaires.
- 6. Aucune disposition du présent accord ne peut être interprétée comme conférant:
 - a. aux transporteurs des États-Unis le droit d'embarquer, sur le territoire d'un État membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit État membre;

- b. aux transporteurs communautaires le droit d'embarquer, sur le territoire des États-Unis, à titre onéreux, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire des États-Unis.

Article 4

Autorisation

Dès réception des demandes émanant d'un transporteur aérien de l'autre partie, dans les formes prescrites pour les autorisations d'exploitation et les agréments techniques, l'autre partie accorde avec un délai de procédure minimal les autorisations et agréments appropriés, à condition:

- a. dans le cas d'un transporteur des États-Unis, qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de ce transporteur aérien soient entre les mains des États-Unis, de ressortissants des États-Unis, ou des deux à la fois;
- b. dans le cas d'un transporteur communautaire, qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de ce transporteur aérien soient entre les mains d'un ou plusieurs États membres, de ressortissants de cet ou ces États membres, ou des deux à la fois;
- c. que le transporteur aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées en matière d'exploitation de services aériens internationaux par la partie qui examine la ou les demandes; et
- d. que les dispositions de l'article 7 (Sécurité) et de l'article 8 (Sûreté) soient maintenues en vigueur et appliquées.

Article 5

Révocation d'autorisation

- 1. Chacune des parties peut révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou agréments techniques, ou suspendre ou limiter d'une autre manière les activités d'un transporteur aérien de l'autre partie, lorsque:
 - a. dans le cas d'un transporteur des États-Unis, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de ce transporteur aérien ne sont pas entre les mains des États-Unis, de ressortissants des États-Unis, ou des deux à la fois;
 - b. dans le cas d'un transporteur communautaire, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de ce transporteur aérien ne sont pas entre les mains d'un ou plusieurs États membres, de ressortissants de cet ou ces États membres, ou des deux à la fois; ou
 - c. ce transporteur aérien ne s'est pas conformé aux dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 6 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) du présent accord.

2. À moins qu'il ne soit indispensable d'agir immédiatement pour éviter de nouvelles infractions aux dispositions du paragraphe 1, point c, du présent article, les droits définis par le présent article ne sont exercés qu'après consultations avec l'autre partie.
3. Le présent article ne restreint pas les droits de chaque partie de refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'un ou de plusieurs transporteurs aériens de l'autre partie conformément aux dispositions de l'article 7 (Sécurité) ou de l'article 8 (Sûreté).

Article 6

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. Les dispositions législatives et réglementaires d'une partie relatives à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire d'aéronefs assurant un service aérien international, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs utilisés par les transporteurs aériens de l'autre partie et sont respectées par lesdits aéronefs lorsqu'ils entrent sur le territoire de la première partie, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.
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 l'admission sur le territoire de cette partie et la sortie du territoire des passagers, des équipages ou des marchandises des aéronefs (et notamment celles relatives à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux) doivent être observées par les passagers et équipages des transporteurs de l'autre partie ou en leur nom, et pour les marchandises desdits transporteurs.

Article 7

Sécurité

1. Les autorités compétentes des parties reconnaissent, aux fins de l'exploitation des services aériens couverts par le présent accord, la validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'autre partie et demeurant en vigueur, sous réserve que les conditions d'obtention de ces certificats, brevets et licences soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la Convention. Toutefois, les autorités compétentes peuvent refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de leur propre territoire, des brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés à leurs propres ressortissants par les autorités de l'autre partie.
2. Les autorités compétentes d'une partie peuvent demander des consultations avec les autorités compétentes de l'autre partie au sujet des normes de sécurité appliquées par ces dernières et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à l'exploitation des transporteurs aériens surveillés par lesdites autorités. Ces consultations se déroulent dans un délai de 45 jours à partir de la date où elles ont été demandées, à moins qu'il n'en soit convenu différemment. Si, à la suite de ces

consultations, les autorités compétentes qui les ont demandées estiment que les autorités de l'autre partie ne maintiennent ou n'appliquent pas effectivement des normes et des exigences de sécurité égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être établies dans ces domaines en application de la Convention, elles informent les autorités de l'autre partie de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour parvenir à la conformité à ces normes minimales, et les autorités de l'autre partie adoptent des mesures correctives en conséquence. Les autorités compétentes qui ont fait la demande de consultations se réservent le droit de refuser, de révoquer ou de limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'un ou de plusieurs transporteurs aériens dont les autorités de l'autre partie assurent le contrôle en matière de sécurité, au cas où lesdites autorités n'adoptent pas les mesures correctives demandées dans un délai raisonnable, et se réservent le droit de prendre des mesures immédiates à l'encontre du ou des transporteurs aériens concernés si ces mesures sont indispensables pour empêcher de nouvelles infractions à l'obligation de maintenir en vigueur et d'appliquer les normes et exigences précitées, qui engendreraient une menace directe pour la sécurité des vols.

3. Toutes les demandes et notifications faites en vertu du présent article sont à communiquer simultanément à la Commission européenne.
4. Aucune disposition du présent article n'empêche les autorités compétentes des parties d'avoir des débats sur la sécurité, y compris en ce qui concerne l'application courante des normes et exigences de sécurité ou les situations d'urgence qui peuvent survenir de temps à autre.

Article 8

Sûreté

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. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les parties agissent en particulier conformément aux dispositions des accords suivants: la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et le protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988.
2. Les parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour faire face à toute menace pour la sûreté de l'aviation civile, et notamment pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et d'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.
3. Les parties agissent, dans leurs relations mutuelles, conformément aux normes de sûreté de l'aviation et aux pratiques recommandées appropriées établies par

l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs ayant le siège principal de leur activité 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.

4. Chaque partie veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages de soute et bagages à main, ainsi que les marchandises et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que lesdites mesures soient adaptées en fonction de l'aggravation des menaces pour la sûreté de l'aviation civile. Chaque partie convient que les dispositions relatives à la sûreté requises par l'autre partie pour l'entrée et le séjour sur son territoire doivent être observées. Chaque partie examine avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre partie en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour faire face à une menace particulière.
5. Tout en prenant pleinement en considération et en respectant la souveraineté de l'autre partie, une partie peut adopter des mesures de sûreté concernant l'entrée sur son territoire. Dans la mesure du possible, cette partie tient compte des mesures de sûreté déjà appliquées par l'autre partie et du point de vue exprimé par celle-ci. Toutefois, chaque partie reconnaît qu'aucune disposition du présent article ne limite la possibilité, pour une partie, de refuser l'accès à son territoire à tout vol qu'elle juge présenter une menace pour sa sûreté.
6. Une partie peut prendre des mesures d'urgence, y compris la modification des mesures en vigueur, pour faire face à une menace spécifique pour la sûreté. De telles mesures sont notifiées immédiatement aux autorités compétentes de l'autre partie.
7. Les parties soulignent l'importance de collaborer à l'adoption de pratiques et de normes compatibles en tant que moyen de renforcer la sûreté du transport aérien et de réduire les divergences entre les réglementations. À cette fin, les parties exploitent pleinement et développent les canaux existants pour discuter des mesures de sûreté actuelles et proposées. Les parties s'attendent à ce que les discussions portent, entre autres, sur les nouvelles mesures en matière de sûreté proposées ou envisagées par l'autre partie, y compris la révision des mesures de sûreté occasionnée par un changement des circonstances; sur les mesures proposées par l'une des parties pour satisfaire aux exigences de l'autre partie en matière de sûreté; sur les possibilités d'adapter plus rapidement les normes relatives aux mesures de sûreté de l'aviation; enfin, sur la compatibilité des exigences d'une des parties avec les obligations législatives de l'autre partie. Ces discussions devraient servir à favoriser la communication précoce et la discussion préalable concernant de nouvelles initiatives et exigences en matière de sûreté.
8. Sans préjudice de la nécessité de prendre des mesures immédiates afin d'assurer la sûreté du transport aérien, les parties affirment que, lors de l'examen de mesures envisagées en matière de sûreté, chaque partie doit en évaluer les effets négatifs possibles sur les services aériens internationaux et, à moins d'y être obligée par la loi, doit prendre en compte ces facteurs pour déterminer quelles mesures sont nécessaires et appropriées pour répondre aux préoccupations liées à la sûreté.

9. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et par d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et sans dommage à cet incident ou à cette menace d'incident.
10. Lorsque l'une des parties a des motifs raisonnables de croire que l'autre partie a dérogé aux dispositions du présent article en matière de sûreté de l'aviation, les autorités compétentes de la première partie peuvent demander aux autorités compétentes de l'autre partie des consultations immédiates. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 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 et les agréments techniques d'un ou plusieurs transporteurs aériens de cette partie. Lorsque l'urgence l'exige, une partie peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de 15 jours.
11. Indépendamment des examens des aéroports entrepris pour déterminer la conformité aux normes et aux pratiques de sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3, une partie peut demander la coopération de l'autre partie afin de vérifier si des mesures spécifiques prises par cette dernière en matière de sûreté répondent aux exigences de la partie requérante. Les autorités compétentes des parties coordonnent à l'avance la liste des aéroports à examiner et les dates des examens, et établissent une procédure pour l'exploitation des résultats de ces examens. Sur la base des résultats des examens, la partie requérante peut décider que les mesures de sûreté appliquées sur le territoire de l'autre parties sont conformes à une norme équivalente à celle qu'elle applique elle-même, afin que les passagers, bagages et/ou marchandises en transit puissent être exemptés d'une nouvelle inspection sur le territoire de la partie requérante. Cette décision est communiquée à l'autre partie.

Article 9

Activités commerciales

1. Les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit d'établir sur le territoire de l'autre partie contractante des bureaux destinés à la promotion et à la vente de services de transport aérien 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 venir et séjourner sur le territoire de l'autre partie leur propre personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire au soutien de l'exploitation des services aériens.
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 parmi 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. Les droits établis au point a, alinéas (i) et (ii) ci-dessus sont soumis uniquement aux contraintes spécifiques d'espace ou de capacité résultant de la nécessité d'assurer l'exploitation en toute sécurité de l'aéroport. Lorsque de telles contraintes entravent l'auto-assistance, 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 appropriées; le prix desdits services ne doit pas dépasser leur coût total, majoré d'un rendement raisonnable de l'actif après amortissement.
4. Tout transporteur aérien de chaque partie a le droit de se livrer à la vente de services de transport aérien 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. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ces services de transport, et toute personne est libre de les acheter, dans la monnaie de ce territoire ou en devises librement convertibles.
5. Tout transporteur aérien a le droit, s'il en fait la demande, de convertir et de transférer les recettes locales excédant les dépenses effectuées sur place à partir du territoire de l'autre partie et à destination de son territoire national ou, 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 taxations, au taux de change applicable aux transactions et transferts courants à la date à laquelle le transporteur présente sa demande initiale de transfert.
6. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à régler leurs dépenses locales 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 sur le territoire de l'autre partie en devises librement convertibles, conformément à la réglementation locale des changes.
7. Tout transporteur aérien d'une partie peut, dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre 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. tout transporteur aérien des parties;
 - b. tout transporteur aérien d'un pays tiers; et
 - c. un fournisseur de transport de surface (terrestre ou maritime) de n'importe quel pays;

à condition (i) que toutes les entreprises parties à de tels accords disposent des autorisations adéquates et (ii) que lesdits accords satisfassent aux conditions prescrites par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties à l'exploitation ou à l'offre de services aériens internationaux.

8. Les transporteurs aériens de chaque partie peuvent conclure des accords pour la fourniture d'aéronefs avec équipage destinés à des services aériens internationaux avec:
 - a. tout transporteur aérien des parties; et
 - b. tout transporteur aérien d'un pays tiers;

à condition que toutes les entreprises parties à de tels accords disposent des autorisations adéquates et satisfassent aux conditions prescrites par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties à de tels accords. Aucune des deux parties n'exige d'un transporteur aérien de l'une des parties qui fournit des aéronefs qu'il dispose de droits de trafic en vertu du présent accord pour les routes sur lesquelles les aéronefs seront exploités.

9. Nonobstant toute autre disposition du présent accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de fret des deux parties sont autorisés, sans restriction, à recourir, en rapport avec les services aériens internationaux, à tout transport de surface pour le fret 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 tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, a accès aux installations et procédures douanières des aéroports. Les transporteurs peuvent choisir d'effectuer leurs propres transports de surface, ou de les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris ceux qui sont par ailleurs des transporteurs aériens, ou à des fournisseurs indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un prix unique de point à point pour le transport aérien et le transport de surface combinés, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ces transports.

Article 10

Droits de douane et taxes

1. À leur arrivée sur le territoire d'une partie, les aéronefs des transporteurs aériens de l'autre partie assurant des services aériens internationaux, leur équipement habituel, l'équipement au sol, le carburant, les lubrifiants, les approvisionnements techniques consommables, les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord (incluant sans s'y limiter la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation par ces derniers en quantités limitées au cours du vol) et autres articles prévus pour être utilisés uniquement en relation avec l'exploitation ou le service des aéronefs effectuant des transports aériens internationaux sont exonérés, sur une base de réciprocité, de toutes

restrictions à l'importation, impôts et taxes sur la propriété et le capital, droits de douane, droits indirects et droits ou redevances similaires (a) imposés par les autorités nationales ou la Communauté européenne et (b) non basés sur le coût des services fournis, à condition que ces équipements et approvisionnements restent à bord des aéronefs.

2. Sont également exonérés, sur une base de réciprocité, de ces mêmes impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction du coût des prestations fournies:
 - a. les provisions de bord importées ou obtenues sur le territoire d'une partie et embarquées, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord d'aéronefs en partance d'un transporteur de l'autre partie assurant des services aériens internationaux, même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la partie où elles ont été embarquées;
 - b. les équipements au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une partie et destinés au service, à l'entretien ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie employés en service aérien international;
 - c. le carburant, les lubrifiants et les approvisionnements techniques consommables importés ou obtenus sur le territoire d'une partie pour être utilisés sur les aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant des services aériens internationaux, même lorsque ces approvisionnements sont destinés à être utilisés sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la partie où ils ont été embarqués; et
 - 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 une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la partie où ils ont été embarqués.
3. 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.
4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque les transporteurs aériens d'une partie ont passé contrat avec un autre transporteur aérien bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre partie en vue de la mise à disposition ou du transfert sur le territoire de l'autre partie des articles mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.
5. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer des impôts, droits, taxes ou redevances sur la vente d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une portion du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.

6. Lorsque deux États membres ou plus envisagent de supprimer l'exonération prévue à l'article 14, paragraphe 1, point b) de la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 pour le carburant fourni sur leur territoire aux aéronefs des transporteurs des États-Unis, pour les vols entre lesdits États membres, le comité mixte examine cette question conformément aux dispositions de l'article 17, paragraphe 4, point e).
7. Une partie peut demander l'aide de l'autre partie, au nom de son ou ses transporteurs aériens, afin d'obtenir une exonération des impôts, taxes, droits et redevances perçus par les autorités nationales ou locales sur les biens mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ainsi qu'une exonération des redevances de distribution de carburant, dans les conditions énoncées au présent article, sauf dans la mesure où ces redevances sont basées sur le coût du service fourni. En réponse à une telle demande, l'autre partie fait part aux autorités compétentes des remarques de la partie requérante et leur recommande qu'il en soit dûment tenu compte.

Article 11

Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une partie aux transporteurs aériens de l'autre partie sont justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Dans tous les cas, ces redevances d'usage 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. Les redevances d'usage imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie peuvent refléter, sans l'excéder, le coût total assumé par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et services appropriés d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation, sur un aéroport ou au sein d'un système aéroportuaire. Ces redevances d'usage peuvent inclure un rendement raisonnable de l'actif après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances sont fournis sur une base efficace et économique.
3. Chaque partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et installations, et invite les autorités ou organismes compétents et les transporteurs aériens à échanger les informations qui pourraient être nécessaires afin de 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 avec un préavis raisonnable de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre de ces modifications.
4. Dans le cadre des procédures de règlement des différends en application de l'article 18, 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

si (b) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir afin de corriger une redevance d'usage ou une pratique incompatible avec les dispositions du présent article.

Article 12

Prix

1. Les prix des services aériens exploités en vertu du présent accord sont établis librement et ne sont pas soumis à approbation. Leur dépôt ne peut être exigé.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1:
 - a. l'introduction ou le maintien d'un prix qu'un transporteur aérien des États-Unis a l'intention d'appliquer ou applique pour un service aérien international entre un point situé dans un État membre et un point situé dans un autre État membre doit être compatible avec les dispositions de l'article 1^{er}, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 2409/92 du Conseil du 23 juillet 1992, ou d'un règlement ultérieur qui ne serait pas plus restrictif;
 - b. En vertu du présent paragraphe, les transporteurs aériens des parties permettent aux autorités compétentes des parties qui en font la demande d'avoir accès immédiatement aux informations concernant les prix pratiqués dans le passé, les prix en vigueur et les prix dont l'introduction est proposée, et ce selon des modalités et dans un format acceptable pour lesdites autorités.

Article 13

Subventions et aides d'État

1. Les parties reconnaissent que les subventions et aides d'État peuvent fausser la concurrence loyale et équitable entre les transporteurs aériens pour la fourniture des services aériens internationaux régis par le présent accord.
2. Si l'une des parties estime qu'une subvention ou une aide d'État que l'autre partie envisage d'accorder ou accorde aux transporteurs aériens de cette dernière fausserait ou fausse la concurrence loyale et équitable au détriment des transporteurs aériens de la première partie, elle peut présenter des observations à cette partie. Elle peut en outre demander une réunion du comité mixte, conformément à l'article 17, afin d'examiner la question et d'apporter les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes.
3. Chaque partie peut s'adresser aux pouvoirs publics compétents sur le territoire de l'autre partie, c'est-à-dire les entités publiques de niveau national, régional ou local, si elle estime qu'une subvention ou une aide envisagée ou déjà accordée par ces entités aura sur la concurrence les effets négatifs visés au paragraphe 2. Si une partie décide d'établir ces contacts directs, elle en informe sans délai l'autre partie par la voie diplomatique. Elle peut aussi demander une réunion du comité mixte.

4. Les questions soulevées au titre du présent article peuvent inclure, par exemple, les injections de capitaux, les subventions croisées, les subventions, les garanties, la propriété, les réductions ou exonérations d'impôts, de la part de toute entité publique.

Article 14

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 aéronautique internationale. Elles reconnaissent que les coûts et les avantages de mesures destinées à protéger l'environnement doivent être soigneusement pesés dans le cadre du développement de la politique aéronautique internationale.
2. Lorsqu'une partie examine un projet de mesures de protection de l'environnement, il convient qu'elle en évalue les effets négatifs possibles 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 en atténuer les effets négatifs éventuels.
3. Lorsque des mesures de protection de l'environnement dans le contexte de l'aviation sont adoptées, les normes sur la protection de l'environnement adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans les annexes à la Convention doivent être respectées, sauf dans les cas où des différences par rapport à ces normes ont été notifiées. Les parties appliquent toute mesure de protection de l'environnement ayant une incidence sur les services aériens régis par le présent accord conformément aux dispositions de l'article 2 et de l'article 3, paragraphe 4, du présent accord.
4. Si une partie estime qu'une question liée à la protection de l'environnement dans le contexte de l'aviation soulève des préoccupations quant à l'application ou à la mise en œuvre du présent accord, elle peut demander une réunion du comité mixte, conformément à l'article 17, afin d'examiner la question et d'apporter les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes.

Article 15

Protection des consommateurs

Les parties affirment l'importance de la protection des consommateurs; chaque partie peut demander une réunion du comité mixte afin de discuter de questions liées à la protection des consommateurs qu'elle considère comme importantes.

Article 16

Systèmes informatisés de réservation

1. Les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation (SIR) en activité sur le territoire d'une des parties ont le droit d'installer leurs SIR, de les entretenir et de les mettre à la libre disposition des agences de voyage ou des voyagistes dont l'activité

principale consiste à distribuer des produits liés aux voyages sur le territoire de l'autre partie, à condition que ces SIR soient conformes aux exigences réglementaires en vigueur de l'autre partie.

2. Aucune des parties n'impose ou n'autorise l'imposition, sur son territoire, de règles plus strictes aux fournisseurs de SIR de l'autre partie que celles imposées à ses propres fournisseurs de SIR, en ce qui concerne les affichages des SIR (y compris les paramètres de modification et d'affichage), les activités, les pratiques, les ventes ou la propriété.
3. Les propriétaires ou exploitants de SIR d'une partie qui se conforment aux exigences réglementaires éventuelles de l'autre partie ont les mêmes possibilités de posséder des SIR sur le territoire de l'autre partie que les propriétaires ou exploitants de cette dernière.

Article 17

Comité mixte

1. Un comité mixte composé de représentants des parties se réunit au moins une fois par an afin de procéder à des consultations concernant le présent accord et d'en examiner la mise en œuvre.
2. Chaque partie peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre des questions portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Toutefois, en ce qui concerne les questions visées à l'article 19 ou l'annexe 2, le comité mixte peut examiner uniquement les questions ayant trait au refus de l'un des participants, au sens de l'annexe 2, de mettre en œuvre les engagements souscrits et à l'incidence des décisions en matière de concurrence sur l'application du présent accord. Cette réunion doit se tenir dans les plus brefs délais, et au plus tard 60 jours après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des parties.
3. Le comité mixte examine, au plus tard lors de sa première réunion annuelle et selon les besoins par la suite, la mise en œuvre globale de l'accord, et notamment les effets éventuels des contraintes liées aux infrastructures aéroportuaires sur l'exercice des droits prévus à l'article 3, les effets des mesures de sûreté prises en vertu de l'article 8, les effets sur les conditions de concurrence, notamment dans le domaine des systèmes informatisés de réservation, ainsi que les effets sociaux éventuels de la mise en œuvre de l'accord.
4. Le comité mixte développe également la coopération:
 - a. en promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs et réglementaires, en matière notamment de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéroportuaires (y compris les créneaux horaires) et de protection des consommateurs;
 - b. en prenant en considération les conséquences sociales de l'accord tel qu'il est appliqué, et en apportant les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes;

- c. en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans l'accord, voire en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier;
 - d. en maintenant un inventaire des questions relatives aux subventions ou aides publiques soulevées par l'une des parties au sein du comité mixte;
 - e. en prenant des décisions par consensus concernant toute question relative à l'application de l'article 10, paragraphe 6.
5. Le comité mixte fonctionne sur la base du consensus.

Article 18

Arbitrage

1. Tout différend relatif à l'application ou à l'interprétation du présent accord, sauf s'il porte sur les questions visées à l'article 19 ou à l'annexe 2, et qui n'est pas résolu par une réunion du comité mixte, peut être soumis à une personne ou à un organisme en vue d'une décision par accord des parties. En l'absence d'accord des parties, le différend est soumis, à la demande d'une des parties, à un arbitrage selon la procédure exposée ci-après.
2. À moins que les parties n'en conviennent autrement, l'arbitrage est rendu par un tribunal composé de trois arbitres et constitué comme suit:
 - a. dans les 20 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque partie désigne un arbitre. Dans les 45 jours suivant la désignation de ces deux arbitres, ceux-ci désignent d'un commun accord un troisième arbitre qui exerce les fonctions de président du tribunal;
 - b. si l'une des parties ne désigne pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément au point a du présent paragraphe, l'une ou l'autre des parties peut demander au président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la désignation ou aux désignations nécessaires dans un délai de 30 jours à compter de la réception de cette demande. Si le président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale est ressortissant des États-Unis ou d'un État membre, le vice-président le plus ancien de ce conseil à qui ce motif de disqualification ne s'applique pas procède à cette désignation.
3. Sauf autres dispositions convenues, le tribunal définit l'étendue de sa juridiction conformément au présent accord et fixe ses règles de procédure. À la demande d'une partie, le tribunal peut, après avoir été constitué, demander à l'autre partie d'appliquer des mesures correctives provisoires, dans l'attente de sa décision définitive. À l'initiative du tribunal ou à la demande de l'une des parties, une conférence a lieu dans un délai maximal de 15 jours suivant la fin de la constitution du tribunal, pour que celui-ci détermine les questions précises qui doivent faire l'objet de l'arbitrage et les procédures spécifiques à suivre.
4. Sauf autres dispositions convenues ou autre décision du tribunal:

- a. Le mémoire en demande est présenté dans les 30 jours qui suivent la constitution complète du tribunal, et le mémoire en défense est présenté 40 jours après. Toute réponse de la partie demanderesse est soumise dans les 15 jours qui suivent la présentation du mémoire en défense. Toute réponse de la partie défenderesse est soumise dans les 15 jours qui suivent.
 - b. Le tribunal procède à une audience, à la demande d'une des parties ou de sa propre initiative, dans un délai de 15 jours à compter du dépôt de la dernière réponse.
5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision par écrit dans un délai de 30 jours à compter de la fin de l'audience ou, si aucune audience n'a été organisée, dans les 30 jours qui suivent la soumission de la dernière réponse. Le tribunal rend ses décisions à la majorité de ses membres.
6. Les parties peuvent déposer des demandes d'explication de la décision dans un délai de 10 jours suivant son prononcé; toute explication est donnée dans un délai de 15 jours suivant cette demande.
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 40 jours suivant la notification de la décision du tribunal, à un accord mutuellement acceptable avec l'autre partie, cette dernière peut suspendre l'application d'avantages comparables découlant du présent accord, jusqu'à ce que les parties parviennent à régler le différend. Aucune des dispositions du présent paragraphe ne saurait être interprétée comme restreignant le droit de l'une ou l'autre des parties prendre des mesures proportionnelles conformément au droit international.
8. Les frais du tribunal, y compris les vacations et frais des arbitres, sont partagés à égalité entre les parties. Toute dépense engagée par le président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou par un vice-président dudit conseil, du fait des procédures mentionnées au paragraphe 2, point b du présent article est réputée faire partie des frais du tribunal.

Article 19

Concurrence

1. Les parties reconnaissent que la concurrence entre les transporteurs aériens sur le marché transatlantique est importante pour promouvoir les objectifs du présent accord, et confirment qu'elles appliqueront leurs régimes de concurrence respectifs afin de protéger et de renforcer la concurrence globale et non des concurrents spécifiques.
2. Les parties reconnaissent que des différences peuvent survenir en ce qui concerne l'application de leurs régimes de concurrence respectifs au transport aérien international, affectant le marché transatlantique, et que la concurrence entre les transporteurs aériens sur ce marché pourrait être stimulée par une réduction de ces différences.

3. Les parties reconnaissent que la coopération entre leurs autorités de la concurrence respectives contribue à stimuler la concurrence sur les marchés et est susceptible de favoriser une régulation compatible et de limiter au maximum les différences d'approche dans les examens, sur le plan de la concurrence, des accords inter-transporteurs. C'est pourquoi les parties approfondissent cette coopération dans la mesure du possible, en tenant compte des différences existant entre les responsabilités, les compétences et les procédures des autorités, conformément à l'annexe 2.
4. Le comité mixte est informé chaque année des résultats de la coopération menée dans le cadre de l'annexe 2.

Article 20

Négociations en vue d'une seconde étape

Les parties partagent l'objectif consistant à poursuivre l'ouverture de l'accès aux marchés et à maximaliser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique. Pour poursuivre ce processus, les parties élaborent un programme incluant des points d'intérêt prioritaire pour chaque partie. Les parties entament des négociations au plus tard 60 jours après la date d'application provisoire du présent accord, en vue de la préparation rapide de l'étape suivante.

Article 21

Relations avec d'autres accords

1. Au cours de la période d'application provisoire en application de l'article 24 du présent accord, les accords bilatéraux énumérés à la section 1 de l'annexe 1 sont suspendus, sauf dans la mesure prévue à la section 2 de l'annexe 1.
2. Lors de l'entrée en vigueur du présent accord en application de son article 25, il remplace les accords bilatéraux énumérés à la section 1 de l'annexe 1, sauf dans la mesure prévue à la section 2 de l'annexe 1.
3. 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 internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer si le présent accord doit être révisé à la lumière de cette situation.

Article 22

Dénonciation

Chaque partie peut à tout moment notifier à l'autre partie, par écrit et par la voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord cesse d'avoir effet à minuit (temps universel) à la fin de la saison IATA (Association internationale

des transporteurs aériens) en cours un an après la date de notification écrite de dénonciation de l'accord, sauf si cette notification est retirée par accord entre les parties avant l'expiration de cette période.

Article 23

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent accord et tous ses amendements sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 24

Application provisoire

Dans l'attente de l'entrée en vigueur en application de l'article 25:

1. les parties conviennent d'appliquer le présent accord à partir de [A].
2. Chaque partie peut à tout moment notifier à l'autre partie, par écrit et par la voie diplomatique, sa décision de ne plus appliquer le présent accord. Dans ce cas, cette application prend fin à minuit (temps universel) à la fin de la saison IATA (Association internationale des transporteurs aériens) en cours un an après la date de notification écrite, sauf si cette notification est retirée par accord entre les parties avant l'expiration de cette période.

Article 25

Entrée en vigueur

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 de notes, les États-Unis remettent à la Communauté européenne la note diplomatique destinée à la Communauté européenne et à ses États membres, et la Communauté européenne remet aux États-Unis 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, pour ce qui le concerne, que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

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

Fait en double exemplaire à [_____], le [_____] en langues allemande, anglaise, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, slovaque, slovène, suédoise et tchèque. En cas de divergence, le texte anglais prévaut sur les autres versions.

POUR LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

POUR LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE

POUR LE ROYAUME DE BELGIQUE

POUR LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE

POUR LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

POUR LE ROYAUME DE DANEMARK

POUR LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE

POUR LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE

POUR LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

POUR LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

POUR LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE

POUR LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE

POUR L'IRLANDE

POUR LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE

POUR LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE

POUR LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE

POUR LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

POUR LA RÉPUBLIQUE DE MALTE

POUR LE ROYAUME DES PAYS-BAS

POUR LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE

POUR LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE

POUR LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE

POUR LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE

POUR LE ROYAUME D'ESPAGNE

POUR LE ROYAUME DE SUÈDE

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

POUR LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

ANNEXE 1

Section 1

Conformément aux dispositions de l'article 21 du présent accord, les accords bilatéraux suivants en matière de transport aérien signés entre les États-Unis et les États membres sont suspendus ou remplacés par le présent accord:

- a. République d'Autriche: accord sur les services aériens, signé à Vienne le 16 mars 1989; modifié le 14 juin 1995.
- b. Royaume de Belgique: accord de transport aérien, réalisé par échange de notes à Washington, le 23 octobre 1980; modifié le 22 septembre et le 12 novembre 1986; modifié le 5 novembre 1993 et le 12 janvier 1994

(modification conclue le 5 septembre 1995 (appliquée provisoirement).)

- c. République tchèque: accord de transport aérien, signé à Prague le 10 septembre 1996; modifié le 14 juin 2001 et le 14 février 2002.
- d. Royaume de Danemark: accord en matière de transports aériens, réalisé par échange de notes à Washington le 16 décembre 1944; modifié le 6 août 1954; modifié le 16 juin 1995.
- e. République de Finlande: accord de transport aérien, signé à Helsinki le 29 mars 1949; protocole y afférent signé le 12 mai 1980; accord modifiant l'accord de 1949 et le protocole de 1980 conclu le 9 juin 1995.
- f. République française: accord de transport aérien, signé à Washington le 18 juin 1998; modifié le 10 octobre 2000; modifié le 22 janvier 2002.
- g. République fédérale d'Allemagne: accord de transport aérien avec échange de notes, signé à Washington le 7 juillet 1955; modifié le 25 avril 1989.

(protocole y afférent conclu le 1^{er} novembre 1978; accord connexe conclu le 24 mai 1994; protocole modifiant l'accord de 1955 conclu le 23 mai 1996; accord modifiant le protocole de 1996 conclu le 10 octobre 2000 (tous appliqués à titre provisoire).)

- h. République hellénique: accord de transport aérien, signé à Athènes le 31 juillet 1991; prolongé jusqu'au 31 juillet 2006 par échange de notes du 19 et du 25 juillet 2005.
- i. République de Hongrie: accord de transport aérien avec mémorandum d'entente, signé à Budapest le 12 juillet 1989; prolongé jusqu'au 12 juillet 2006 par échange de notes du 12 juillet et du 7 novembre 2005.
- j. Irlande: accord en matière de transports aériens, réalisé par échange de notes à Washington le 3 février 1945; modifié le 25 janvier 1988 et le 29 septembre 1989; modifié le 25 juillet et le 6 septembre 1990.

(protocole d'entente sur les consultations, signé à Washington le 28 octobre 1993 (appliqué à titre provisoire).)

- k. République italienne: accord de transport aérien, avec memorandum et échange de notes, signé à Rome le 22 juin 1970; modifié le 25 octobre 1988; memorandum d'entente y afférent signé le 27 septembre 1990; modifications de l'accord de 1970 et du memorandum de 1990 conclues le 22 novembre et le 23 décembre 1991; modifications de l'accord de 1970 et du memorandum de 1990 conclues le 30 mai et le 21 octobre 1997; accord complétant l'accord de 1970 conclu le 30 décembre 1998 et le 2 février 1999.

(protocole modifiant l'accord de 1970 conclu le 6 décembre 1999 (appliqué à titre provisoire).)

- l. Grand-Duché de Luxembourg: accord de transport aérien, signé à Luxembourg le 19 août 1986; modifié le 6 juin 1995. modifié le 13 et le 21 juillet 1998.
- m. République de Malte: accord de transport aérien, signé à Washington le 12 octobre 2000.
- n. Royaume des Pays-Bas: accord de transport aérien, signé à Washington le 3 avril 1957; protocole modifiant l'accord de 1957 conclu le 31 mars 1978; modification du protocole de 1978, conclue le 11 juin 1986; modification de l'accord de 1957 conclue le 13 octobre et le 22 décembre 1987; modification de l'accord de 1957 conclue le 29 janvier et le 13 mars 1992; modification de l'accord de 1957 et du protocole 1978, conclue le 14 octobre 1992.
- o. République de Pologne: accord de transport aérien, signé à Varsovie le 16 juin 2001.
- p. République portugaise: accord de transport aérien, signé à Lisbonne le 30 mai 2000.
- q. République slovaque: accord de transport aérien, signé à Bratislava le 22 janvier 2001.
- r. Royaume d'Espagne: accord de transport aérien signé à Madrid le 20 février 1973; accord connexe du 20 février, du 31 mars et du 7 avril 1987; modification de l'accord de 1973 conclue le 31 mai 1989; modification de l'accord de 1973 conclue le 27 novembre 1991.
- s. Royaume de Suède: accord en matière de transports aériens, réalisé par échange de notes à Washington le 16 décembre 1944; modifié le 6 août 1954; modifié le 16 juin 1995.
- t. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord: accord sur les services aériens avec échange de lettres, signé aux Bermudes le 23 juillet 1977; accord relatif aux tarifs aériens sur l'Atlantique Nord, conclu le 17 mars 1978; accord modifiant l'accord de 1977, conclu le 25 avril 1978; accord modifiant et prolongeant l'accord de 1978 relatif aux tarifs aériens sur l'Atlantique Nord, conclu le 2 et le 9 novembre 1978; accord modifiant l'accord de 1977, conclu le 4 décembre 1980; accord modifiant l'accord de 1977, conclu le 20 février 1985; accord modifiant l'article 7, l'annexe 2 et l'annexe 5 de l'accord de 1977, conclu le 25 mai 1989; accord concernant les modifications de l'accord

de 1977, fin de l'arbitrage entre les États-Unis et le Royaume-Uni concernant les redevances d'usage de l'aéroport d'Heathrow et la demande d'arbitrage introduite par le Royaume-Uni dans sa note d'ambassade n° 87 du 13 octobre 1993 et règlement des questions ayant conduit à ces procédures, conclu le 11 mars 1994; accord modifiant l'accord de 1977, conclu le 27 mars 1997.

(arrangements, appliqués à titre provisoire, contenus dans le protocole d'entente sur les consultations daté du 11 septembre 1986; arrangements contenus dans l'échange de lettres datées du 27 juillet 1990; arrangements contenus dans le protocole d'entente sur les consultations du 11 mars 1991; arrangements contenus dans l'échange de lettres datées du 6 octobre 1994; arrangements contenus dans le protocole d'entente sur les consultations du 5 juin 1995; arrangements contenus dans l'échange de lettres datées du 31 mars et du 3 avril 2000 (tous appliqués à titre provisoire).)

Section 2

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 points d (Danemark–États-Unis), f (France–États-Unis), et f (Royaume-Uni–États-Unis) de ladite section restent applicables conformément à leurs dispositions.

Section 3

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, la République de Malte, la République de Pologne, la République portugaise et la République slovaque.

Section 4

Nonobstant toute autre disposition du présent accord, la présente section s'applique au transport aérien mixte, par vols réguliers et affrétés, entre l'Irlande et les États-Unis, avec effet à partir du début de la saison d'hiver IATA 2006/2007 jusqu'à la fin de la saison d'hiver IATA 2007/2008.

- a. (i) Chaque transporteur des États-Unis ou communautaire peut exploiter 3 vols sans escale entre les États-Unis et Dublin pour chaque vol sans escale qu'il exploite entre les États-Unis et Shannon. Ce droit à des vols sans escale à destination/au départ de Dublin repose sur la moyenne des vols effectués au cours de toute la période de transition qui s'étale sur trois saisons. Un vol est considéré comme un vol sans escale à destination/au départ de Dublin, ou comme un vol sans escale à destination/au départ de Shannon si l'aéroport correspondant constitue le premier point d'entrée en Irlande ou le dernier point de sortie de l'Irlande.
- (ii) L'exigence de desservir Shannon prévue au point a (i) de la présente section prend fin si un transporteur aérien quelconque inaugure un

service mixte par vols réguliers ou affrétés entre Dublin et les États-Unis, dans l'un ou l'autre sens, sans exploiter au moins un vol sans escale à destination de Shannon pour trois vols sans escale à destination de Dublin, en moyenne au cours de la période de transition.

- b. En ce qui concerne les services entre les États-Unis et l'Irlande, les transporteurs aériens communautaires ne peuvent desservir, aux États-Unis, que les villes de Boston, New York, Chicago, Los Angeles et trois points supplémentaires à notifier aux États-Unis lors de leur choix ou de leur modification. Ces services peuvent comprendre des points intermédiaires dans d'autres États membres ou des pays tiers.
- c. Le partage de code entre l'Irlande et les États-Unis est autorisé uniquement via d'autres points situés dans la Communauté européenne. Les autres arrangements de partage de code seront examinés sur une base de courtoisie et de réciprocité.

ANNEXE 2

concernant

la coopération sur les questions de concurrence dans le secteur des transports aériens

Article 1

La coopération exposée dans la présente annexe est mise en œuvre par le ministère des Transports des États-Unis d'Amérique et par la Commission des Communautés européennes (ci-après dénommés «les participants»), dans le cadre de leurs fonctions respectives, en relation avec le traitement des problèmes de concurrence dans le secteur des transports aériens impliquant les États-Unis et la Communauté européenne.

Article 2

Objet

Cette coopération a pour objet:

1. de renforcer la compréhension mutuelle de l'application, par les participants, des lois, procédures et pratiques dans le cadre de leurs régimes de concurrence respectifs afin d'encourager la concurrence dans le secteur des transports aériens;
2. de faciliter la compréhension entre les participants à propos de l'incidence des évolutions qui caractérisent le secteur des transports aériens sur la concurrence à l'intérieur du marché du transport aérien international; et
3. de réduire les possibilités de conflits dans l'application, par les participants, de leurs régimes de concurrence respectifs aux accords et autres arrangements de coopération qui ont une incidence sur le marché transatlantique;
4. de promouvoir une régulation selon des approches compatibles à l'égard des accords et autres arrangements de coopération, grâce à une meilleure compréhension des méthodes et des techniques d'analyse, y compris la définition des marchés en cause et l'analyse des conséquences pour la concurrence et les remèdes que les participants appliquent dans le cadre de leurs examens indépendants en matière de concurrence.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente annexe, le terme «régime de concurrence» englobe les lois, procédures et pratiques qui régissent l'exercice, par les participants, de leurs fonctions respectives concernant l'examen des accords et autres arrangements de coopération entre transporteurs aériens sur le marché international. Pour la Communauté européenne, le régime de concurrence inclut, sans que cette liste soit exhaustive, les articles 81, 82 et 85 du traité instituant la Communauté européenne et leurs règlements de mise en œuvre en application dudit traité, ainsi que leurs modifications éventuelles. En ce qui concerne le ministère des

Transports, le régime de concurrence inclut, sans que cette liste soit exhaustive, les sections 41308, 41309, et 41720 du titre 49 du «United States Code», et ses règlements de mise en œuvre et la jurisprudence y afférente.

Article 4

Domaines de coopération

Sous réserve des dispositions des points (1) a et (1) b de l'article 5, la coopération entre les participants prend les formes suivantes:

- (1) des réunions entre les représentants des participants, y compris des experts de la concurrence, en principe sur une base semestrielle, afin de discuter des évolutions dans le secteur des transports aériens, de questions d'intérêt commun relatives à la politique de la concurrence, et de méthodes d'analyse pour l'application du droit de la concurrence au transport aérien international, notamment sur le marché transatlantique. Ces discussions peuvent conduire à une meilleure connaissance des approches respectives des participants à l'égard des questions de concurrence, y compris des points communs existants, et à une compatibilité accrue de ces approches, notamment en ce qui concerne les accords inter-transporteurs;
- (2) des consultations entre les participants, organisées à n'importe quel moment par accord mutuel ou à la demande de l'un des participants, afin de discuter de toute question en rapport avec la présente annexe, y compris d'affaires spécifiques;
- (3) chaque participant peut, à sa discrétion, inviter des représentants d'autres autorités gouvernementales à participer le cas échéant à toute réunion ou consultation tenue en application des points 1 ou 2 ci-dessus;
- (4) la notification en temps utile des procédures ou événements suivants qui, selon le participant qui fait cette notification, peuvent avoir des implications importantes pour les intérêts de l'autre participant en matière de concurrence:
 - a. de la part du ministère des Transports, (i) les procédures d'examen des demandes d'approbation d'accords et d'autres arrangements de coopération entre transporteurs aériens dans le domaine des services aériens internationaux, notamment les demandes d'exemption des dispositions antitrust impliquant des transporteurs aériens constitués conformément à la législation des États-Unis et de la Communauté européenne, et (ii) la réception, par le ministère des Transports, d'un accord de coentreprise en application de la section 41720 du Titre 49 du «United States Code»; et
 - b. de la part de la Commission des Communautés européennes, (i) les procédures d'examen des accords et autres arrangements de coopération entre transporteurs aériens dans le domaine des services aériens internationaux, notamment les alliances et autres accords de coopération impliquant des transporteurs aériens constitués conformément à la législation des États-Unis et de la Communauté européenne et (ii) l'examen des exemptions, individuelles ou par catégorie, des dispositions du droit de la concurrence de l'Union européenne;

- (5) la notification de la disponibilité (et des conditions éventuelles régissant cette disponibilité) d'informations et de données déposées auprès d'un participant, sous forme électronique ou autre, qui, selon ce participant, peuvent avoir des implications importantes pour les intérêts de l'autre participant en matière de concurrence; et
- (6) la notification d'autres activités relatives à la politique de la concurrence dans le domaine du transport aérien, et qu'un participant juge utile de communiquer.

Article 5

Utilisation et divulgation d'informations

- (1) Nonobstant toute autre disposition de la présente annexe, aucun participant n'est censé fournir des informations à l'autre participant si la divulgation de ces informations au participant qui les demande:
 - a. est interdite par les lois, règlements ou pratiques du participant qui détient les informations; ou
 - b. serait incompatible avec des intérêts importants du participant qui détient les informations.
- (2) Dans la mesure du possible, chaque participant préserve la confidentialité de toute information qui lui est transmise confidentiellement par l'autre participant dans le cadre de la présente annexe et refuse toute demande de divulgation de ces informations à un tiers sans l'autorisation du participant qui a fourni l'information. Les participants s'avertissent mutuellement lorsqu'une information qu'il est proposé d'échanger lors de discussions ou d'une quelconque autre manière risque de devoir être divulguée dans le cadre d'une procédure publique.
- (3) Lorsqu'un participant fournit à l'autre participant, en application de la présente annexe, des informations à titre confidentiel aux fins spécifiées à l'article 2, ces informations doivent être utilisées uniquement à ces fins par le participant qui les reçoit.

Article 6

Mise en œuvre

- (1) Chaque participant désigne un représentant comme responsable de la coordination des activités établies dans le cadre de la présente annexe.
- (2) La présente annexe et toutes les activités entreprises par un participant en application de celle-ci:
 - a. sont destinées à être mises en œuvre uniquement dans la mesure où elles sont compatibles avec toutes les lois, les règlements et les pratiques applicables au participant concerné; et

- b. sont destinées à être mises en œuvre sans préjudice de l'accord entre les Communautés européennes et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant l'application de leurs règles de concurrence.