



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 12.9.2005
COM(2005) 407 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

**Développer une politique communautaire dans le domaine de l'aviation civile à l'égard
de la Nouvelle-Zélande**

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

Développer une politique communautaire dans le domaine de l'aviation civile à l'égard de la Nouvelle-Zélande

1. INTRODUCTION

- 1.1 De tout temps, l'activité de transport aérien international a été régie par des accords bilatéraux entre différents États. Cependant, les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes du 5 novembre 2002, dits arrêts «Ciel ouvert», ont marqué le début d'une politique extérieure de l'UE dans le domaine de l'aviation.

Comme cela est indiqué dans la communication de la Commission européenne intitulée «Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté»¹, des accords entre l'Union européenne et certains pays tiers auront comme effet notable de créer de nouveaux débouchés économiques, en ouvrant les marchés et en encourageant les investissements. Ces instruments seront en outre le meilleur moyen de garantir une concurrence loyale en favorisant une convergence des réglementations.

C'est pourquoi la Commission européenne a proposé d'entamer des négociations ciblées en vue de conclure des accords globaux en matière de transport aérien dans les grandes régions du monde, pour renforcer les perspectives de promotion de l'industrie européenne dans des conditions de concurrence équitables, tout en cherchant à réformer l'aviation civile internationale.

- 1.2 En octobre 2003, la Nouvelle-Zélande a demandé l'ouverture de négociations en vue d'un accord sur la libéralisation du transport aérien avec la Communauté européenne. Du fait que ses politiques économique et des transports reposent sur les lois du marché et sur des normes réglementaires élevées, ce pays est un candidat prometteur et incontestable pour la signature avec la Communauté européenne d'un accord marquant le début d'une nouvelle ère dans le domaine des transports aériens.

Pour cette raison, la communication de la Commission intitulée «Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté» considère la Nouvelle-Zélande comme pays à retenir pour la conclusion d'un accord avec la Communauté. Dans ses conclusions relatives aux relations extérieures dans le domaine de l'aviation, le Conseil mentionne expressément la Nouvelle-Zélande comme candidat potentiel pour une future demande de mandats de négociations globales.²

¹ COM (2005) 79 final, du 11.3.2005.

² Conclusions du Conseil du 27 juin 2005 sur la communication «Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté».

- 1.3 La Nouvelle-Zélande a en outre montré sa volonté de réformer le cadre de l'activité de transport aérien en collaboration avec la Communauté européenne, en signant avec celle-ci, le 14 mars 2005, un accord concernant certains aspects des services aériens.

Un accord sur la libéralisation du transport aérien avec la Nouvelle-Zélande renforcerait davantage les bonnes relations avec ce pays qui partage les objectifs de la Communauté visant à réformer le cadre relatif au transport aérien international. Un tel accord serait bénéfique, sur le plan économique, pour les transporteurs aériens, les aéroports, les passagers, les chargeurs, l'industrie touristique et l'économie au sens large, aussi bien dans l'Union européenne qu'en Nouvelle-Zélande. Il constituera de plus une étape essentielle vers une réforme internationale du cadre réglementaire régissant le secteur du transport aérien.

- 1.4 Par la présente communication, la Commission recommande donc au Conseil de l'autoriser à négocier avec la Nouvelle-Zélande un accord global établissant un espace aérien sans frontières, qui combine une ouverture du marché et l'instauration d'une coopération et/ou d'une convergence en matière réglementaire, notamment dans des domaines prioritaires tels que la sécurité, la sûreté, la protection de l'environnement et l'application de règles de concurrence permettant de mettre en place des conditions de concurrence loyale.

Les négociations relatives à l'accord «horizontal» et les discussions exploratoires ont permis d'instaurer de bonnes relations entre le Ministère des transports néo-zélandais et les services de la Commission, ce qui pourrait constituer une excellente base pour l'ouverture avec la Nouvelle-Zélande de négociations plus ambitieuses en matière de transport aérien.

2 LE CADRE REGLEMENTAIRE ACTUEL APPLICABLE A L'EXPLOITATION DE LIAISONS AERIENNES ENTRE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE ET LA NOUVELLE-ZELANDE

Accords bilatéraux relatifs aux services aériens entre les États membres de l'UE et la Nouvelle-Zélande

- 2.1 Les services aériens entre l'UE et la Nouvelle-Zélande sont actuellement régis par des accords bilatéraux conclus entre la Nouvelle-Zélande et 12 États membres de l'UE³. Il n'existe aucune base juridique pour l'exploitation de services aériens entre les 13 autres États membres et la Nouvelle-Zélande.

Le cadre réglementaire actuel pour l'exploitation de liaisons aériennes entre la Communauté européenne et la Nouvelle-Zélande ne permet pas aux compagnies aériennes, aux passagers et aux chargeurs de bénéficier pleinement des avantages liés aux marchés libres. Les accords bilatéraux en vigueur en matière de services aériens créent un cadre incohérent pour l'exploitation de tels services entre l'UE et la Nouvelle-Zélande, dès lors que les accords ne sont pas tous si libéraux en matière de libertés accordées, de capacités de transport et d'itinéraires disponibles. Ces

³ Belgique, Danemark, Allemagne, Espagne, France, Irlande, Italie, Luxembourg, Autriche, Pays-Bas, Suède et Royaume-Uni.

différences de niveau existant entre les accords bilatéraux dans le domaine de l'aviation conclus par certains États membres avec la Nouvelle-Zélande conduisent à des inégalités dans les perspectives offertes aux transporteurs communautaires.

- 2.2 Comme la plupart des accords bilatéraux en matière de services aériens, les accords existants entre les États membres de l'UE et la Nouvelle-Zélande prévoyaient des restrictions jugées illégales par la Cour de justice des Communautés européennes. En mars 2005, la Commission européenne a conclu un accord avec les autorités aéronautiques néo-zélandaises concernant certains aspects des services aériens («accord horizontal»)⁴ qui remplace les clauses nationales par une clause communautaire. Cet accord autorise en principe toutes les compagnies aériennes de l'UE à exploiter des vols vers la Nouvelle-Zélande au départ de n'importe quel État membre de l'UE où elles sont établies, sous réserve des droits de trafic disponibles. Toutefois, en raison des divergences au niveau de l'ouverture du marché, il a été nécessaire d'introduire une clause de «non-contournement» dans le récent «accord horizontal» conclu avec la Nouvelle-Zélande, afin d'éviter que les différentes règles prévoyant des restrictions en matière de droits de trafic dans les accords bilatéraux existants ne soient contournées.

Le cadre réglementaire relatif au transport aérien en Nouvelle-Zélande

- 2.3 La Nouvelle-Zélande est un précurseur dans le domaine de la libéralisation du transport aérien. En 1985 déjà, ce pays avait élaboré une politique en matière d'aviation internationale davantage fondée sur les bénéfices pour l'économie (notamment le commerce et le tourisme) que sur les avantages pour la compagnie aérienne nationale.

La politique néo-zélandaise en matière de transport aérien repose sur l'hypothèse selon laquelle encourager la libéralisation des services aériens stimule l'économie. Le gouvernement doit étudier les différents moyens de réduire les obstacles qui empêchent la concurrence et une plus grande ouverture des marchés.

En 1985, la Nouvelle-Zélande n'avait signé que 12 accords bilatéraux en matière de services aériens. Après cette année-là, le nombre de compagnies aériennes desservant la Nouvelle-Zélande et le nombre de touristes ont considérablement augmenté. Dès le début des années 1990, la Nouvelle-Zélande a cherché activement à négocier des accords dits de «ciel ouvert», notamment avec les États-Unis et certains États membres de l'UE.

Dans le cadre de l'OMC, la Nouvelle-Zélande et l'UE partagent une position commune sur de nombreux sujets «commerciaux» liés au transport aérien. Au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale, la Nouvelle-Zélande a également soutenu la position de l'UE en matière d'environnement.

- 2.4 La politique néo-zélandaise dans le domaine des transports aériens se caractérise aujourd'hui par un cadre réglementaire ouvert et très moderne:

⁴ Proposition de décision du Conseil relative à la signature et à l'application provisoire de l'accord entre la Communauté européenne et la Nouvelle-Zélande concernant certains aspects des services aériens, COM (2005) 267.

- Depuis 1986, la Nouvelle-Zélande autorise les non-nationaux à détenir la totalité du capital des compagnies aériennes nationales.
- En ce qui concerne les vols nationaux, la certification en matière de sécurité est la seule condition nécessaire pour accéder au marché.
- La Nouvelle-Zélande a conclu avec plusieurs pays du monde entier des accords dits de «ciel ouvert».
- Au cours des négociations bilatérales, la Nouvelle-Zélande cherche habituellement à libéraliser les dispositions de désignation en privilégiant l'emplacement du siège du transporteur aérien, au lieu de la traditionnelle clause relative à la nationalité du transporteur.

2.5 Le 27 mai 2005, la Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni ont signé un protocole d'accord et un accord en matière de services aériens.

Ce nouvel accord entre le Royaume-Uni et la Nouvelle-Zélande reprend les clauses types communautaires adéquates qui ont été établies par l'accord horizontal passé entre la Communauté européenne et la Nouvelle-Zélande, et prévoit les éléments clés suivants:

- des droits de 5^e, 6^e, 7^e, 8^e et 9^e libertés sans restriction pour les compagnies aériennes désignées par le Royaume-Uni, de même que pour les compagnies désignées par la Nouvelle-Zélande, avec toutefois des restrictions en ce qui concerne les droits de 5^e et de 7^e libertés pour les passagers des vols reliant Londres et les États-Unis;
- Des dispositions libérales en matière de partage de code et de droits de crédit-bail;
- des régimes d'affrètement libéraux;
- des tarifs libéralisés;
- des dispositions en matière de concurrence loyale, d'aides d'État et d'assistance en escale.

2.6 Le Ministère des transports est l'autorité qui délivre les licences aux compagnies aériennes en Nouvelle-Zélande. Les compagnies aériennes internationales qui desservent régulièrement la Nouvelle-Zélande doivent posséder une licence internationale en matière de services aériens. L'octroi des licences définit le mécanisme qui autorise et contrôle l'exercice des droits de trafic aérien échangés au cours des négociations bilatérales. Pour les compagnies aériennes néo-zélandaises, l'octroi des licences constitue également une méthode d'allocation des droits de trafic aérien nationaux, qui sont encore limités dans le cadre de nombreux accords relatifs aux services aériens.

- 2.7 L'autorité aéronautique civile néo-zélandaise a été créée en 1992 dans le cadre de la loi sur l'aviation civile. Sa fonction première est de prendre des mesures pour promouvoir la sûreté et la sécurité de l'aviation civile à un coût raisonnable. Elle est notamment responsable d'établir des normes en la matière, d'en contrôler le respect, et d'enquêter sur les accidents et les incidents. Le directeur de cette autorité est chargé de l'attribution des certificats et d'autres documents relatifs à l'aviation.
- 2.8 En 2001, la Nouvelle-Zélande a signé, avec le Brunei, le Chili, Singapour, les États-Unis et d'autres pays, un accord multilatéral dit de «ciel ouvert», connu sous le nom d'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international (Multilateral Agreement on the Liberalisation of International Air Transportation ou MALIAT). La Nouvelle-Zélande est l'État dépositaire du MALIAT.⁵ Les principales caractéristiques de cet accord sont la libéralisation des grilles des vols, des droits de trafic et des capacités de transport. Les États signataires du MALIAT se sont mutuellement accordé des droits de trafic illimités, au titre des droits de 3^e, 4^e, 5^e et 6^e libertés, de même que des droits de trafic de 7^e liberté illimités pour les transporteurs de fret. La participation nationale majoritaire n'est pas une condition nécessaire pour obtenir une désignation de la part des pays signataires du MALIAT. La Nouvelle-Zélande est allée encore plus loin en signant le «protocole MALIAT»⁶ avec le Chili, Singapour et le Brunei. Outre les libertés offertes par l'accord MALIAT, le protocole MALIAT octroie des droits de 7^e liberté aux transporteurs de passagers et des droits de cabotage pour la poursuite de vols internationaux.
- 2.9 En 1996, l'Australie et la Nouvelle-Zélande se sont mises d'accord sur l'ouverture d'un marché unique du transport aérien qui a été concrétisé en 2002. Après la création de ce marché, les compagnies aériennes exploitant régulièrement des vols de passagers entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande ont atteint le nombre de 12 transporteurs, entraînant ainsi une importante augmentation du trafic de passagers. Ce marché unique du transport aérien permet aux transporteurs australiens d'exploiter des vols nationaux en Nouvelle-Zélande, et vice-versa.

Au sein de ce marché, les transporteurs des deux pays peuvent exploiter des vols de n'importe quelle capacité de transport, et notamment bénéficier de droits de cabotage, pour autant qu'ils remplissent les conditions nécessaires à l'exploitation des vols à l'intérieur du marché national de l'Australie ou de la Nouvelle-Zélande, et que 50 % au moins de leur capital soit détenu et contrôlé par des nationaux australiens et/ou néo-zélandais. Les autorités responsables de la sécurité aérienne des deux pays ont également décidé d'une reconnaissance mutuelle de tous les certificats relatifs au transport aérien.

⁵ Les autres États signataires de l'accord sont les États-Unis, le Brunei, le Pérou, Samoa et Tonga.

⁶ Le protocole MALIAT est entré en vigueur en décembre 2001 à Singapour, en Nouvelle-Zélande et au Brunei, et en décembre 2003 au Chili.

3. DEVELOPPER D'AVANTAGE LES RELATIONS ENTRE L'UNION EUROPEENNE ET LA NOUVELLE-ZELANDE

- 3.1 En mai 1999, les relations entre l'Union européenne et la Nouvelle-Zélande ont été dotées d'un cadre formel avec la signature de la Déclaration conjointe sur les relations entre l'Union européenne et la Nouvelle-Zélande. Sur le plan économique, l'objectif commun est de promouvoir l'ouverture d'un marché libre. La Nouvelle-Zélande et l'UE partagent la même opinion sur de nombreux sujets de politique économique et internationale.

Sur le plan commercial, l'Union européenne est le troisième plus grand marché d'exportation pour la Nouvelle-Zélande, après l'Australie et le Japon (2,7 milliards d'euros), et son deuxième plus grand fournisseur (2,4 milliards d'euros)⁷. D'une manière générale, l'Union européenne est le deuxième partenaire commercial de la Nouvelle-Zélande en matière de marchandises. De plus, le commerce de services entre l'Union européenne et la Nouvelle-Zélande connaît une augmentation toujours plus importante. L'UE représente également une importante destination pour les investissements néo-zélandais et une source majeure d'investissements étrangers en Nouvelle-Zélande.

- 3.2 En raison de l'éloignement géographique, le transport aérien est primordial pour les relations commerciales et sociales entre ces deux régions. Le transport aérien s'est fréquemment retrouvé à l'ordre du jour des réunions de haut niveau et des plans d'action entre la Nouvelle-Zélande et l'UE, récemment encore lors de la troika ministérielle qui a eu lieu en février 2005.
- 3.3 La Nouvelle-Zélande a officiellement demandé l'ouverture de négociations avec la Communauté européenne en vue d'un accord sur la libéralisation du transport aérien. L'ouverture de négociations dans le domaine des transports aériens renforcera encore les liens économiques et politiques qui unissent l'UE et la Nouvelle-Zélande.

4. AVANTAGES ECONOMIQUES D'UN ACCORD GLOBAL DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS AERIENS ENTRE L'UNION EUROPEENNE ET LA NOUVELLE-ZELANDE

- 4.1 Actuellement, seule la compagnie Air New Zealand exploite des vols de passagers directs entre la Communauté européenne et la Nouvelle-Zélande (via Los Angeles et Londres). Certains transporteurs communautaires proposent des vols à destination de la Nouvelle-Zélande avec escale et en pratiquant le partage de code, et d'autres offrent des services de fret long-courrier vers la Nouvelle-Zélande. Ce pays connaît une augmentation du nombre de visiteurs en provenance de l'UE et notamment une forte expansion du tourisme. Le nombre de voyageurs entre la Nouvelle-Zélande et l'UE est passé de 540 000 personnes en 2002 à 640 000 en 2004. En raison de la grande distance à parcourir, il existe un grand nombre de vols avec correspondance dans la région Asie-Pacifique et aux États-Unis.

⁷

Source: Eurostat, édition 2003 de l'annuaire statistique du commerce externe et interne de l'UE.

Avantages et valeur ajoutée d'une approche communautaire

- 4.2 En raison de la part limitée que les vols directs occupent dans le marché UE – Nouvelle-Zélande, il est vraisemblable que les répercussions économiques immédiates d'une libéralisation du transport aérien entre ces deux régions restent modérées à court terme pour l'économie de l'UE. Toutefois, la suppression de certaines restrictions pourrait accroître les débouchés commerciaux des transporteurs aériens communautaires et augmenter le nombre de vols directs dans tout le marché UE – Nouvelle-Zélande.

Une augmentation des services aériens (directs) pourrait stimuler les flux commerciaux et touristiques entre ces deux régions, et apporter ainsi des avantages économiques plus larges à l'économie de l'UE.

- 4.3 Du fait que ses politiques économique et des transports reposent sur les lois du marché et sur des normes réglementaires élevées, la Nouvelle-Zélande est un candidat incontestable pour la signature d'un accord créant un espace aérien sans frontières avec la Communauté. Un accord en matière de transport aérien entre l'UE et la Nouvelle-Zélande pourrait servir de modèle à la libéralisation des marchés du transport aérien avec d'autres pays tiers. La Nouvelle-Zélande est un élément moteur important de la libéralisation du transport aérien et de l'intégration du marché dans la région Asie-Pacifique. Les répercussions plus larges sur les relations avec les autres pays tiers en matière de transport aérien apporteraient des avantages à l'économie européenne.

- 4.4 Toutefois, les répercussions économiques à moyen terme sur d'autres marchés du transport aérien seront encore plus importantes que les retombées à court terme. Une étude sur les retombées économiques de la création d'un espace aérien sans frontières entre l'UE et les États-Unis, réalisée pour le compte de la Commission européenne, montre clairement les avantages économiques de l'ouverture des marchés internationaux de l'aviation⁸. Une fois supprimées les limitations relatives au nombre de vols hebdomadaires et aux routes aériennes, le trafic aérien devrait s'intensifier. L'ouverture du marché de l'aviation permettra aux compagnies aériennes de profiter de nouveaux débouchés commerciaux et d'offrir des services aériens sur des routes demandées par les clients. Les flux d'investissements étrangers apporteront de nouveaux gains d'efficacité.

La libéralisation complète du transport aérien avec la Nouvelle-Zélande ne peut être réalisée qu'au niveau communautaire. Dès lors que la législation européenne prévoit des exigences en matière de propriété nationale pour les transporteurs de l'UE, la Communauté doit procéder à une libéralisation réciproque des exigences de propriété et de contrôle.

⁸

«The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area», étude effectuée par le Brattle Group pour le compte de la Commission européenne, décembre 2002.

Les répercussions plus larges sur les relations avec les autres pays tiers dans le domaine des transports aériens apporteraient des avantages à l'économie européenne. En raison du marché unique du transport aérien entre la Nouvelle-Zélande et l'Australie et du niveau élevé d'intégration déjà atteint entre ces deux marchés, les avantages d'un espace aérien sans frontières avec la Nouvelle-Zélande augmenteraient, dès lors que le marché combiné serait plus grand.

Les retombées positives de l'ouverture des marchés du transport aérien sont les suivantes:

- les compagnies aériennes amélioreront encore leur efficacité et leur compétitivité à l'échelon international,
- les passagers et les chargeurs bénéficieront d'un choix plus vaste,
- les aéroports, les services liés à l'aviation et le secteur aéronautique profiteront d'une intensification de l'activité de transport aérien,
- l'augmentation du trafic aérien favorisera un accroissement des flux commerciaux et touristiques.

4.6 Une étude d'évaluation des incidences effectuée par des consultants indépendants a confirmé les avantages potentiels évidents d'un accord créant un espace aérien sans frontières avec la Nouvelle-Zélande. S'il est possible que les effets économiques à court terme soient limités en raison du faible nombre de vols sans escale entre la Communauté et la Nouvelle-Zélande et du degré actuel déjà significatif d'ouverture du marché, les retombées à moyen et à long terme pour les autres pays de la ceinture du Pacifique seraient considérables. Cette récente étude confirme également que, grâce au cadre réglementaire et politique applicable à l'activité de transport aérien en place en Nouvelle-Zélande, la Communauté pourrait convenir avec la Nouvelle-Zélande d'un modèle d'accord qui permettrait de rapprocher davantage les réglementations et d'offrir de nouveaux débouchés aux entreprises et aux usagers des pays de l'UE. La Nouvelle-Zélande partage la position de l'UE sur de nombreux sujets liés au transport aérien et s'est engagée à constituer de grands marchés régionaux qui pourraient créer des débouchés économiques importants à long terme.

5. CONCLUSIONS: FORTE VALEUR AJOUTEE DES NEGOCIATIONS EN VUE D'UN ACCORD DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS AERIENS AVEC LA NOUVELLE-ZELANDE

5.1 La modernisation du cadre de l'activité de transport aérien entre l'UE et la Nouvelle-Zélande offre des possibilités importantes de développer cette activité dans des conditions de concurrence homogène. Qui plus est, les relations commerciales et politiques entre l'UE et la Nouvelle-Zélande, déjà excellentes, s'en trouveront renforcées.

Les modalités d'un partenariat en matière de transport aérien entre l'Union européenne et la Nouvelle-Zélande sont le fruit de la volonté de faire progresser un programme de réformes au niveau international. L'accord de libéralisation des transports aériens entre l'UE et la Nouvelle-Zélande qui en résultera remplacera les accords bilatéraux en matière de services aériens déjà signés par les deux parties et

définira un cadre moderne pour l'exploitation de services aériens entre ces deux parties prévoyant une ouverture maximale du marché, ainsi que des normes réglementaires aussi élevées que possible. S'il donne de bons résultats, cet accord pourrait servir de modèle pour un partenariat en matière d'aviation étendu à d'autres pays tiers.

5.2 Les négociations avec la Nouvelle-Zélande en vue d'un accord sur un espace aérien sans frontières auront pour but d'ouvrir le marché et de créer des possibilités d'investissement.

L'ouverture du marché ne saurait être limitée aux droits de 3e et 4e libertés et doit inclure les droits de 5e liberté⁹. En outre, la Nouvelle-Zélande ne peut être desservie par des vols sans escale au départ de l'Europe. Par conséquent, les vols entre l'UE et la Nouvelle-Zélande font toujours escale en des points intermédiaires situés dans des pays qui sont des marchés importants à part entière, tant dans la région Asie-Pacifique qu'en Amérique du Nord. Sur le plan économique, il ne serait pas rentable d'exploiter des vols entre les points intermédiaires et la Nouvelle-Zélande sans les droits de trafic correspondants. En conséquence, les droits de 5e liberté via de tels points intermédiaires sont un élément essentiel en vue de maximiser les avantages potentiels de l'accord.

Certains États membres ont déjà mis en place une ouverture réciproque des marchés avec la Nouvelle-Zélande. Très récemment, le Royaume-Uni a signé avec ce pays un accord qui prévoit une importante ouverture du marché. D'autres États membres, cependant, ne sont pas encore parvenus à un degré élevé d'ouverture du marché dans leurs relations avec la Nouvelle-Zélande. Actuellement, douze États membres n'ont absolument pas accès au marché néo-zélandais. Ce cadre incohérent a conduit à des inégalités dans les perspectives offertes aux transporteurs communautaires, qui sont contraires au principe d'égalité des chances qui s'applique au sein du marché unique.

Un accord communautaire global dans le domaine de l'aviation harmoniserait les relations de l'UE avec la Nouvelle-Zélande et offrirait à tous les transporteurs aériens communautaires des conditions homogènes d'exploitation de services aériens vers ce pays. Il créerait en outre de nouveaux débouchés commerciaux importants pour les transporteurs aériens des douze États membres qui n'ont actuellement aucun droit d'exploiter des services aériens au départ ou à destination de la Nouvelle-Zélande. Un accord communautaire en matière de transport aérien donnerait également aux petites compagnies la possibilité d'étendre leur réseau de lignes à la Nouvelle-Zélande. Si le niveau de la demande de trafic entre plusieurs États membres et la Nouvelle-Zélande n'est pas forcément suffisante pour rendre les vols directs commercialement rentables, les compagnies aériennes pourraient néanmoins profiter de retombées commerciales grâce à des accords de partage de code sur des vols au départ et à destination de la Nouvelle-Zélande.

⁹ La troisième liberté donne le droit de transporter des passagers et des marchandises au départ de l'UE vers la Nouvelle-Zélande. La quatrième liberté donne le droit de transporter des passagers et des marchandises au départ de la Nouvelle-Zélande vers l'UE. La cinquième liberté donne le droit de transporter des passagers et des marchandises à partir d'un point intermédiaire vers la Nouvelle-Zélande sur une liaison au départ de l'UE.

Un accord entre l'UE et la Nouvelle-Zélande permettrait au secteur européen du transport aérien d'investir en Nouvelle-Zélande et de bénéficier des capitaux provenant de ce pays. Il donnerait aux transporteurs européens de marchandises la possibilité de mettre en place des liaisons internationales pour le fret dans la région Asie-Pacifique, donc de rationaliser leurs opérations, de proposer des services en fonction des demandes de leur clientèle mondiale et de ne plus être limités par la nécessité de combiner des droits en application des accords bilatéraux.

- 5.3 Le fonctionnement de marchés de l'aviation sans frontières doit être encadré pour garantir des conditions de concurrence loyale et des normes élevées de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement. L'ouverture des marchés doit aller de pair avec une coopération visant à rapprocher les réglementations. Les accords bilatéraux relatifs à des services aériens entre certains États membres et la Nouvelle-Zélande ont complètement ouvert le marché aux compagnies néo-zélandaises, mais n'ont pas permis d'harmoniser suffisamment les réglementations. Un accord communautaire global avec la Nouvelle-Zélande dans le domaine des transports aériens renforcerait les normes déjà élevées de sécurité et de sûreté, les normes de protection de l'environnement et des passagers, ainsi que d'autres aspects réglementaires.

En ce qui concerne les questions relatives à l'environnement, l'accord doit être conforme à l'engagement pris par la Communauté de poursuivre un développement durable. La croissance attendue du trafic aérien n'aura pas que des retombées économiques, comme indiqué plus haut; elle produira également des effets secondaires indésirables, notamment du point de vue de la qualité de l'air, des nuisances sonores aux abords des aéroports et d'une contribution au changement climatique planétaire. Il importe donc que l'accord ne limite pas la capacité de l'UE d'utiliser des instruments réglementaires et économiques visant à atténuer ces effets néfastes. Sur des marchés de l'aviation sans frontières, il est essentiel de préserver des conditions de concurrence loyale. Du fait qu'il permettra de rapprocher davantage les réglementations, un accord global dans le domaine des transports aériens entre la Communauté et la Nouvelle-Zélande garantira des conditions de concurrence homogènes et empêchera les distorsions de concurrence. La Nouvelle-Zélande est dotée d'autorités de la concurrence puissantes qui veillent au respect des règles en la matière. Le secteur de l'aviation ne bénéficie d'aucune aide d'État. Le pays a également établi des normes élevées en matière de sûreté et de sécurité aérienne, et partage les objectifs de la politique environnementale de la Communauté. Par conséquent, compte tenu du niveau actuel d'application des normes de sécurité et de sûreté, des règles de concurrence et des réglementations en matière d'environnement, tout donne à penser qu'il est possible d'atteindre un niveau élevé de coopération et/ou de convergence en matière réglementaire entre la Communauté et la Nouvelle-Zélande.

Lors d'entretiens exploratoires informels, la Nouvelle-Zélande a confirmé sa volonté de parvenir à un degré élevé de convergence réglementaire avec la Communauté et d'établir des conditions de concurrence loyale pour les transporteurs européens et néo-zélandais. Cette convergence des réglementations nécessite une action au niveau communautaire. Les accords bilatéraux ne suffisent pas à garantir une coopération adéquate en la matière. Un accord entre l'UE et la Nouvelle-Zélande définira les mécanismes de coopération permettant de garantir que les dispositions de l'accord sont respectées et davantage approfondies.

Les avantages économiques d'un accord avec la Nouvelle-Zélande dans le domaine de l'aviation pourraient être amplifiés par des accords du même type avec les pays de la région Asie-Pacifique, notamment l'Australie. Ainsi, le nouveau partenariat entre l'Union européenne et la Nouvelle-Zélande devrait être ouvert à l'adhésion d'autres pays désireux de s'y associer.

Ce partenariat pourra évoluer progressivement vers un espace aérien sans frontières entre la Communauté européenne et la Nouvelle-Zélande. Les discussions exploratoires ont montré que la Nouvelle-Zélande partage la volonté de la Communauté de créer un cadre modernisé pour les services aériens internationaux, sans les restrictions existantes et avec la possibilité de fournir des services au niveau mondial. La réussite du nouveau partenariat proposé pourrait inciter d'autres pays tiers à également entamer des négociations en vue d'un cadre international plus souple en matière de transport aérien.

- 5.4 Au vu de ce qui précède, la Commission européenne recommande que le Conseil l'autorise à entamer des négociations avec la Nouvelle-Zélande en vue de la conclusion d'un accord global dans le domaine des transports aériens.
- 5.5 La Commission travaillera en étroite collaboration avec les États membres et toutes les parties intéressées pour préciser et atteindre les objectifs énoncés dans les directives de négociation.