

N° 594
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

Enregistré à la Présidence du Sénat le 10 mai 2023

PROJET DE LOI

(procédure accélérée)

autorisant l'approbation de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et l'Ukraine, d'autre part, et de l'accord sur le transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et l'État du Qatar, d'autre part,

PRÉSENTÉ

au nom de Mme Élisabeth BORNE,

Première ministre

Par Mme Catherine COLONNA,

Ministre de l'Europe et des affaires étrangères

(Envoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

L'Union européenne et ses États membres, ont signé à Bruxelles les 12 octobre et 15 novembre 2021 deux accords sur la création d'un espace aérien commun respectivement avec l'Arménie et l'Ukraine.

L'objet de ces deux accords est d'ouvrir progressivement les relations aériennes entre l'Union européenne, l'Arménie et l'Ukraine sous condition de la reprise, par ces deux États, d'une part substantielle de l'acquis communautaire en matière de transport aérien. Ces accords permettent ainsi de garantir des standards élevés dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, de la gestion du trafic aérien ainsi que l'application des certaines règles communautaires en matière d'environnement, d'accès au marché, de protection des consommateurs et de temps de travail pour les professionnels du transport aérien, tout en libéralisant les marchés des services aériens entre les territoires des États membres de l'Union européenne, l'Arménie et l'Ukraine.

L'Union européenne et ses États membres ont également signé à Bruxelles le 18 octobre 2021 un accord sur le transport aérien avec le Qatar.

Cet accord prévoit une ouverture limitée du marché qui est, de plus, progressive pour certains États membres dont la France. Cette ouverture du marché s'accompagne de dispositions inspirées du droit européen de la concurrence et des aides d'État afin de garantir un cadre concurrentiel équitable aux transporteurs aériens européens et du Qatar.

1° Accord conclu avec l'Arménie

L'accord avec l'Arménie comporte trente-et-un articles et deux annexes.

L'article 1^{er} fixe l'objectif de l'accord, à savoir la création d'un espace aérien commun.

L'article 2 définit les termes employés dans l'accord.

Le titre I^{er} est consacré aux dispositions économiques (articles 3 à 13).

Les droits commerciaux des transporteurs aériens des parties contractantes pour les services aériens internationaux sont fixés à l'article 3. Les transporteurs européens pourront desservir, au départ de tout aéroport de l'Union européenne, tout aéroport d'Arménie (droits dits de 3^e et 4^e libertés) et effectuer des vols via un point intermédiaire dans certains États tiers, ou au-delà de l'Arménie vers des États tiers (droits de 5^e liberté). Les transporteurs arméniens bénéficieront des mêmes libertés, mais sans possibilité d'exercer des droits de 5^e liberté au-delà des pays de l'Union européenne. Les dispositions transitoires prévues à l'annexe 1 précisent les conditions dans lesquelles ces droits peuvent être exercés.

Les articles 4 et 5 se rapportent à l'autorisation et aux révocations des autorisations d'exploitation des transporteurs aériens. Ils établissent les conditions dans lesquelles les parties contractantes accordent et refusent, révoquent, suspendent ou limitent lesdites autorisations d'exploitations.

L'article 6 sur les investissements permet la détention et le contrôle effectif des transporteurs aériens de chaque Partie par les intérêts de l'autre Partie, sous réserve d'une décision du comité mixte prévu à l'article 23.

Le respect des lois et règlements des parties contractantes relatifs à l'entrée, à la sortie et au séjour sur le territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret, est rappelé à l'article 7.

Les parties affirment dans l'article 8 leur attachement au principe d'une concurrence loyale qui implique, notamment, la suppression, sauf exception, des différentes formes de subventions publiques.

L'article 9 porte sur les activités commerciales. Il précise les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent exercer leurs activités commerciales sur le territoire de l'autre Partie.

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

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

Le principe de la liberté de fixation des tarifs des services aériens par les transporteurs est posé à l'article 12. Ce dernier prévoit que les autorités

des parties contractantes peuvent exiger le dépôt ou la notification des tarifs pratiqués.

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

Le titre II est consacré aux dispositions réglementaires (articles 14 à 21).

Ce titre II traite de l'ensemble des dispositions de la réglementation de l'Union européenne auxquelles les parties doivent se conformer : sécurité, sûreté, navigation aérienne, protection des consommateurs, systèmes informatisés de réservation et aspects sociaux du transport aérien. Les textes correspondants figurent à l'annexe 2 de l'accord, et seront régulièrement réactualisés.

De plus,

– l'article 14 sur la sécurité aérienne prévoit que l'Arménie sera associée, en qualité d'observateur, aux travaux de l'Agence européenne de sécurité aérienne.

– l'article 15 prévoit une coopération dans le domaine de la sûreté et autorise la Commission européenne à procéder à des inspections en Arménie conformément à la législation *ad hoc* de l'Union européenne.

– l'article 16 prévoit une coopération dans la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen à l'Arménie, et associe l'Arménie en qualité d'observateur aux travaux du comité « Ciel unique européen ».

– l'article 17 prévoit une collaboration en matière d'environnement, notamment pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

– l'article 18 sur la responsabilité des transporteurs aériens rappelle la réglementation internationale notamment concernant l'indemnisation des passagers.

Le titre III est consacré aux dispositions institutionnelles (articles 22 à 30).

L'article 22 est relatif à l'interprétation et la mise en œuvre de l'accord et formalise les obligations qui incombent aux parties afin d'assurer sa bonne application.

L'article 23 crée un comité mixte. Composé de représentants des parties, il est responsable de la gestion et de l'application de l'accord.

L'article 24 porte sur le règlement des différends et à la procédure d'arbitrage. Il pose le principe du recours au comité mixte pour la résolution des différends survenant à propos de l'interprétation ou de l'application de l'accord et prévoit, si cette procédure est infructueuse, de recourir à un tribunal arbitral. Sous certaines conditions, une partie peut recourir à des mesures de sauvegarde conformément aux conditions posées à l'article 25.

L'article 26, sur les relations avec les autres accords, prévoit que les dispositions de l'accord sur la création d'un espace commun avec l'Arménie prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants entre les États membres et l'Arménie. Toutefois, les droits desdits accords bilatéraux qui seraient plus favorables continuent à s'appliquer.

Les articles 27 à 29 reprennent les éléments habituels du droit des traités relatifs aux amendements, à la dénonciation et à l'enregistrement de l'accord.

L'article 30 définit l'entrée en vigueur de l'accord, en prévoyant la possibilité de l'appliquer provisoirement sous réserve du droit interne des parties.

L'article 31 précise que l'accord est rédigé dans toutes les langues de l'Union européenne et en arménien.

Les annexes

L'annexe I relative aux dispositions transitoires établit un lien entre la reprise de l'acquis communautaire par l'Arménie et le degré d'ouverture du marché. Ainsi, l'extension des opportunités commerciales aux vols dits de 5^e liberté (par exemple entre deux États membres pour des transporteurs arméniens), est subordonnée à une décision du comité mixte validant l'achèvement de la reprise de l'acquis communautaire par l'Arménie.

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

2° Accord conclu avec l'Ukraine

L'accord avec l'Ukraine comporte quarante articles et sept annexes.

Le titre I^{er} est consacré aux dispositions générales (articles 1 à 4).

L'article 1^{er} fixe l'objectif de l'accord, à savoir la création d'un espace aérien commun.

L'article 2 définit les termes employés dans l'accord.

Les articles 3 et 4 traitent de la mise en œuvre générale de l'accord, en insistant sur son aspect non discriminatoire.

Le titre II est consacré à la coopération réglementaire (articles 5 à 15).

L'article 5 pose les principes généraux de cette coopération réglementaire, fondées sur des consultations, des échanges d'information et une assistance.

Le respect des lois et règlements des parties contractantes relatifs à l'entrée, à la sortie et au séjour sur le territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret, est rappelé à l'article 6.

Les articles suivants balayent l'ensemble des dispositions de la réglementation de l'Union européenne auxquelles les parties doivent se conformer : sécurité, sûreté, navigation aérienne, protection des consommateurs, systèmes informatisés de réservation et aspects sociaux du transport aérien. Les textes correspondants figurent aux annexes I et IV de l'accord, et seront régulièrement réactualisés.

De plus,

– l'article 7 sur la sécurité aérienne prévoit que l'Ukraine sera associée, en qualité d'observateur, aux travaux de l'Agence européenne de sécurité aérienne.

– l'article 8 sur la sûreté aérienne prévoit que des inspecteurs de la Commission européenne puissent participer comme observateurs aux inspections menées par les autorités ukrainiennes.

– l'article 9 prévoit une coopération dans la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen à l'Ukraine, et associe l'Ukraine en qualité d'observateur aux travaux du comité « Ciel unique européen », ainsi qu'au programme SESAR via une coordination appropriée. Le paragraphe 8 sur les blocs d'espace fonctionnel, c'est-à-dire un volume d'espace aérien défini en fonction des besoins du trafic aérien et non en fonction des frontières des états, ne trouvera peut-être pas à s'appliquer car la révision en cours de la réglementation « Ciel unique » tend à rendre ces blocs facultatifs.

– l'article 10 sur l'environnement prévoit une collaboration en matière d'environnement, notamment pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il ouvre la voie à la mise en place de mesures coercitives plus nombreuses que dans l'accord avec l'Arménien, probablement en lien avec les ambitions environnementales de l'Union européenne.

L'article 12 prévoit une coopération industrielle, l'Ukraine présentant la spécificité d'être un grand constructeur aéronautique.

L'article 15 prévoit l'information réciproque des parties lorsque l'une d'entre elles envisage de modifier sa législation, avec possibilité de réunion du comité mixte pour prévoir son articulation avec l'accord entre l'Union européenne et ses États membres et l'Ukraine.

Le titre III est consacré aux dispositions économiques (articles 16 à 27).

Les droits commerciaux des transporteurs aériens des parties contractantes pour les services aériens internationaux sont fixés à l'article 16. Les dispositions de l'annexe 2 précisent les conditions dans lesquelles ces droits peuvent être exercés.

Les articles 17 et 19 portent sur l'autorisation et les révocations des autorisations d'exploitation des transporteurs aériens et des permis techniques. Ils établissent les conditions dans lesquelles les parties contractantes accordent et refusent, révoquent, suspendent ou limitent lesdites autorisations d'exploitations ou permis techniques.

L'article 18 pose le principe de la reconnaissance mutuelle des déterminations réglementaires relatives à l'aptitude et à la nationalité des transporteurs aériens.

L'article 20 sur les investissements permet la détention et le contrôle effectif des transporteurs aériens de chaque Partie par les intérêts de l'autre Partie, sous réserve d'une décision du comité mixte.

L'article 21 supprime les restrictions quantitatives pour les transferts d'équipement, de fournitures de pièces de rechange et autre matériel permettant l'opération de transport aérien.

L'article 22, sur les activités commerciales, précise les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent exercer leurs activités commerciales sur le territoire de l'autre Partie.

L'article 23 prévoit les exemptions en matière de droits de douane et taxes que s'accordent mutuellement les parties contractantes.

L'article 24, relatif aux redevances imposées pour l'usage des infrastructures et services aéroportuaires et services aéronautiques, définit les critères auxquels doivent satisfaire les redevances d'usage.

Le principe de la liberté de fixation des tarifs des services aériens par les transporteurs est posé à l'article 25. Mais, contrairement à l'accord avec l'Arménie, il n'impose pas le dépôt ou la notification des tarifs pratiqués.

Les parties affirment dans l'article 26 leur attachement au principe d'une concurrence loyale qui implique, notamment, la suppression, sauf exception, des différentes formes de subventions publiques. L'annexe VII précise les critères permettant de considérer qu'une aide d'État est compatible avec l'accord.

L'article 27 organise l'échange de données statistiques.

Le titre IV est consacré aux dispositions institutionnelles (articles 28 à 35).

L'article 28 relatif à l'interprétation et la mise en œuvre de l'accord formalise les obligations qui incombent aux parties afin d'assurer sa bonne application.

L'article 29 crée un comité mixte. Composé de représentants des parties, il est responsable de la gestion et de l'application de l'accord.

L'article 30 relatif au règlement des différends et à la procédure d'arbitrage, pose le principe du recours au comité mixte pour la résolution des différends survenant à propos de l'interprétation ou de l'application de l'accord et prévoit, si cette procédure est infructueuse, de recourir à un tribunal arbitral. Sous certaines conditions, une Partie peut recourir à des mesures de sauvegarde conformément aux conditions posées à l'article 31.

L'article 32 sur la divulgation d'information rappelle que les délégués, experts et représentants pour cet accord sont tenus au secret professionnel.

L'article 33 prévoit les dispositions et périodes transitoires, avec le passage d'une étape à l'autre, qui sont précisées dans l'annexe III.

L'article 34, sur les relations avec les autres accords prévoit que les dispositions de l'accord sur la création d'un espace commun avec l'Ukraine prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants entre les États membres et l'Ukraine. Toutefois, les droits desdits accords bilatéraux qui seraient plus favorables continuent à s'appliquer.

L'article 35 prévoit les ressources financières nécessaires à la mise en œuvre de l'accord.

Le titre V est consacré à l'entrée en vigueur, au réexamen, à la dénonciation et aux dispositions finales.

Les articles 36-37 et 39 reprennent les éléments habituels du droit des traités relatifs aux amendements, à la dénonciation et à l'enregistrement auprès de l'accord.

L'article 38 définit l'entrée en vigueur de l'accord avec l'Ukraine, en prévoyant la possibilité de l'appliquer provisoirement sous réserve du droit interne des parties.

L'article 40 précise que l'accord est rédigé dans toutes les langues de l'Union européenne et en ukrainien.

Les annexes

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

L'annexe II relative aux services agréés et aux routes spécifiées, précise les conditions d'exploitation des transporteurs européens et ukrainiens. Les transporteurs européens pourront desservir, au départ de tout aéroport de l'Union européenne, tout aéroport d'Ukraine (droits dits de 3^e et 4^e libertés) et effectuer des vols via un point intermédiaire dans certains États tiers, ou au-delà de l'Ukraine vers des États tiers (droits de 5^e liberté). Les transporteurs ukrainiens bénéficieront des mêmes libertés, mais sans possibilité d'exercer des droits de 5^e liberté au-delà des pays de l'Union européenne. Les transporteurs aériens ukrainiens ont le droit d'opérer des liaisons entre deux pays de l'Union européenne. Les transporteurs aériens de l'Union européenne ont un droit de cabotage en Ukraine.

L'annexe III relative aux dispositions transitoires établit un lien entre la reprise de l'acquis communautaire par l'Ukraine et le degré d'ouverture du marché. Ainsi, l'extension des opportunités commerciales aux vols dits de 5^e liberté est subordonnée à une décision du comité mixte validant l'achèvement de la reprise de l'acquis communautaire par l'Ukraine.

L'annexe IV liste les certificats visés à l'annexe précédente.

L'annexe V précise les États mentionnés aux articles 17, 19 et 22 de l'accord. Il s'agit des États de l'espace économique européen et de la Suisse.

L'annexe VI traite des règles de procédures.

L'annexe VII précise les critères permettant de juger une aide compatible avec le présent accord aérien.

3° Accord conclu avec le Qatar

L'accord avec le Qatar comporte trente articles et deux annexes parties intégrantes de l'accord.

L'article 1^{er} définit les termes employés dans l'accord.

Le titre I^{er} est consacré aux dispositions économiques (articles 2 à 12).

Les droits commerciaux des transporteurs aériens des parties contractantes pour les services aériens internationaux sont fixés à l'article 2. Les transporteurs européens pourront desservir, au départ de tout aéroport de l'Union européenne, tout aéroport du Qatar (droits dits de 3^e et 4^e libertés) et réciproquement. Concernant le cargo, les transporteurs qatariens peuvent en outre effectuer des vols en 5^e liberté, c'est-à-dire des vols vers un pays tiers en continuation d'un vol bilatéral initial, embarquant du trafic sur le second segment au-delà de l'Union européenne, les points étant précisés en annexe 2, dans la limite de 7 fréquences hebdomadaires par État membre de l'Union européenne. Inversement, les transporteurs de l'Union européenne peuvent disposer de droits de trafic cargo de 5^e liberté au-delà du Qatar pour les points précisés en annexe 2 dans la limite de 7 fréquences hebdomadaires par État membre. Cet article précise aussi les conditions dans lesquelles ces droits peuvent être exercés.

S'agissant des vols passagers, et à l'inverse des accords avec l'Arménie et l'Ukraine, seuls les vols directs sont autorisés (Qatar ↔ États membres), mais sans aucun droit de trafic entre les États membres (droits de 5^e liberté), ni entre les États membres et des pays tiers (5^e libertés extracommunautaires), et à fortiori au sein des États membres (cabotage).

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

De plus, contrairement aux deux autres accords, l'article 5 ne prévoit pas la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs (un transporteur européen ne pouvant, actuellement, être détenu et contrôlé que par des intérêts européens), cette question étant renvoyée à l'examen du comité mixte « à un moment opportun ».

Le respect des lois et règlements des parties contractantes relatifs à l'entrée, à la sortie et au séjour sur le territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret est, rappelé à l'article 6.

L'article 7 sur la concurrence équitable est beaucoup plus développé que dans les autres accords. Non seulement il interdit les subventions, mais encore il prévoit que les transporteurs aériens d'une Partie transmettent annuellement à l'autre Partie un rapport financier avec audit externe et que toute Partie transmet à la demande de l'autre Partie sous trente jours des rapports financiers ou toute autre information raisonnablement disponible. Cet article était un point offensif important pour l'Union européenne. C'est un article nouveau par rapport aux accords aériens traditionnels car il comporte notamment des exigences de conformité aux normes financières internationales. Cela offre une réelle possibilité de pouvoir identifier de potentiels écarts par rapport aux pratiques habituelles de gestion des entreprises de transport aérien, et ainsi de s'assurer que les compagnies européennes de l'Union européenne et du Qatar sont placées dans une situation équitable. Des mesures peuvent être prises sous trois mois par une Partie contre les transporteurs aériens qui auraient eu des pratiques déloyales ou en auraient bénéficié, afin de supprimer l'avantage indu. La bonne mise en œuvre de cet article sera la contrepartie de l'ouverture des marchés.

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

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

L'article 10, relatif aux redevances imposées pour l'usage des aéroports, des infrastructures et des services aéronautiques, définit les critères auxquels doivent satisfaire les redevances d'usage.

Le principe de la liberté de fixation des tarifs des services aériens par les transporteurs est posé à l'article 11. Ce dernier prévoit que les autorités des parties contractantes peuvent exiger de dépôt ou la notification des tarifs pratiqués comme dans l'accord avec l'Arménie.

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

Le titre II est consacré à la coopération réglementaire (articles 13 à 20).

S'agissant d'un simple accord partenaire clef et non pas d'un accord pays de voisinage, il n'est pas demandé au Qatar d'intégrer progressivement la réglementation européenne, à l'inverse de l'Arménie ou de l'Ukraine, mais plutôt de renforcer sa coopération réglementaire avec l'Union européenne et d'intégrer des dispositions internationales (sur l'environnement, sur les droits sociaux...).

L'article 13 sur la sécurité aérienne prévoit notamment une reconnaissance par chaque partie des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences de l'autre Partie.

L'article 14 est consacré à la sûreté aérienne.

L'article 15 traite de la coopération en matière de navigation aérienne.

L'article 16 aborde la coopération dans le domaine de l'environnement, notamment pour les mesures de réduction des gaz à effet de serre et pour développer le CORSIA¹. Cet article est d'autant plus important s'agissant d'un pays du Golfe avec une grande compagnie aérienne ; il permet ainsi indirectement de pérenniser le soutien du Qatar à ce dispositif mondial de compensation des émissions de gaz à effet de serre adopté par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

L'article 17 porte sur la responsabilité des transporteurs aériens et rappelle la réglementation internationale notamment concernant l'indemnisation des passagers.

L'article 18 vise à améliorer la protection des consommateurs.

L'article 19 vise principalement la mise à disposition réciproque des systèmes informatisés de réservation.

L'article 20 sur les droits sociaux traduit notamment l'engagement du Qatar à faire tout son possible pour ratifier les conventions fondamentales de l'organisation internationale du travail.

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

¹ *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*, en français « Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale ».

L'article 21 relatif à l'interprétation et la mise en œuvre de l'accord, formalise les obligations qui incombent aux parties afin d'assurer sa bonne application.

L'article 22 crée un comité mixte. Composé de représentants des parties, il est responsable de la gestion et de l'application de l'accord.

L'article 23 relatif au règlement des différends et à la procédure d'arbitrage, pose le principe du recours au comité mixte pour la résolution des différends survenant à propos de l'interprétation ou de l'application de l'accord et prévoit, si cette procédure est infructueuse, de recourir à un tribunal arbitral. Ce dernier peut autoriser une Partie à adopter des mesures correctrices provisoires.

L'article 24, sur les relations avec les autres accords prévoit que les dispositions de cet accord sur le transport aérien avec le Qatar prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants entre les États membres et le Qatar. Toutefois, les droits desdits accords bilatéraux qui seraient plus favorables continuent à s'appliquer.

Les articles 25, 27 et 28 reprennent les éléments habituels du droit des traités relatifs aux amendements, à la dénonciation et à l'enregistrement auprès de l'OACI de l'accord.

L'article 26 envisage l'élargissement de l'accord à des pays qui deviendraient membres de l'Union européenne après la signature de l'accord.

L'article 29 définit l'entrée en vigueur de l'accord avec le Qatar, en prévoyant la possibilité de l'appliquer provisoirement sous réserve du droit interne des parties.

L'article 30 précise que l'accord est rédigé dans toutes les langues de l'Union européenne et en arabe.

Les annexes

L'annexe 1 relative aux dispositions transitoires indique le calendrier de l'ouverture progressive des droits de 3^e et de 4^e liberté et, pour le fret, de 5^e liberté, avec l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas, la France et l'Italie. Ces dispositions transitoires dureront jusqu'à 2025. Pour la France, cette annexe distingue les aéroports de Paris, Nice et Lyon des autres aéroports français. Autrement dit, la libéralisation entre le Qatar et les 5 pays européens qui n'avaient pas déjà libéralisé leurs relations aériennes avec ce pays n'est pas immédiate mais progressive.

L'annexe 2 définit la portée géographique des droits de 5^e liberté pour le fret (services tout cargo, voir précédemment).

Telles sont les principales observations qu'appellent l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres d'une part, et la République d'Arménie d'autre part ; l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres d'une part, et l'Ukraine d'autre part ainsi que l'accord sur le transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres d'une part, et l'État du Qatar d'autre part.

DÉCRET DE PRÉSENTATION

La Première ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'Europe et des affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant l'approbation de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et l'Ukraine, d'autre part, et de l'accord sur le transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et l'État du Qatar, d'autre part, délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté au Sénat par la ministre de l'Europe et des affaires étrangères, qui sera chargée d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Fait à Paris, le 10 mai 2023

Signé : Élisabeth BORNE

Par la Première ministre :

La ministre de l'Europe et des affaires étrangères

Signé : Catherine COLONNA

Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et l'Ukraine, d'autre part, et de l'accord sur le transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et l'État du Qatar, d'autre part

Article 1^{er}

Est autorisée l'approbation de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, signé à Bruxelles le 15 novembre 2021, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 2

Est autorisée l'approbation de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et l'Ukraine, d'autre part, signé à Kiev le 12 octobre 2021, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 3

Est autorisée l'approbation de l'accord sur le transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et l'État du Qatar, d'autre part, signé à Bruxelles le 18 octobre 2021, et dont le texte est annexé à la présente loi.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Europe
et des affaires étrangères

**TEXTE SOUMIS À LA DÉLIBÉRATION
DU CONSEIL DES MINISTRES**

**Projet de loi
autorisant l'approbation de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre
l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la République d'Arménie,
d'autre part, de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre
l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et l'Ukraine,
d'autre part, et de l'accord sur le transport aérien entre
l'Union européenne et ses Etats membres,
d'une part, et l'Etat du Qatar, d'autre part**

NOR : EAEJ2304654L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

La Commission européenne a initialement développé avec les pays tiers des accords horizontaux¹ de transport aérien, les droits de trafic étant aux mains des Etats membres². La clause de désignation³ contenue dans ces accords permettait que dès lors qu'un pays de l'Union européenne avait conclu un accord avec un pays tiers, alors un transporteur aérien de toute autre pays pouvait bénéficier de ces dispositions. La Commission européenne a ensuite développé des accords globaux de transports aériens⁴. Ceux-ci se regroupent en diverses catégories.

¹ L'Union européenne a des accords horizontaux de transport aérien en vigueur avec les pays suivants : Albanie, Australie, Azerbaïdjan, Brésil, Chine, Corée du Sud, Emirats arabes unis, Inde, Japon, Kirghizstan, Liban, Macao, Malaisie, Maldives, Mexique, Mongolie, Népal, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Panama, Paraguay, Singapour, Sri Lanka, Viet Nam et avec les Pays de l'Union économique et monétaire ouest africaine. Ils sont accessibles via le site [Eur-lex](#)

² Article 4 du TFUE inscrivant les transports au nombre des compétences partagées et arrêts de la CJUE 5 novembre 2002 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 précisant les compétences exclusives à la Communauté européenne dans l'aérien.

³ Pour exemple au 6^e considérant et à l'article 2 de l'accord horizontal entre l'Union européenne et le gouvernement de la République populaire de Chine sur certains aspects des services aériens du 22 mai 2019.

⁴ L'Union européenne a des accords globaux de transport aérien avec le Canada, les Etats-Unis, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Maroc, la Moldavie, la Suisse, et les Etats couverts par l'espace économique européen (Albanie, Macédoine du Nord, Bosnie-Herzégovine, Islande, Monténégro, Norvège, Serbie – Kosovo). Source : [Eur-lex](#)

L'objet des accords avec les pays du voisinage est de créer des « *espaces aériens communs* »⁵ en ouvrant progressivement les relations aériennes entre l'Union européenne et le pays tiers, sous condition de la reprise par cet État d'une part substantielle de l'acquis communautaire en matière de transport aérien.

Afin d'assurer une concurrence équitable entre les transporteurs de l'Union européenne et ceux issus de pays tiers et d'atténuer l'impact environnemental des services de transports, ces accords permettent ainsi de garantir des standards élevés dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, de la gestion du trafic aérien ainsi que l'application des certaines règles communautaires en matière d'environnement, d'accès au marché, de protection des consommateurs et de temps de travail pour les professionnels du transport aérien, tout en libéralisant les marchés des services aériens entre les territoires des États membres de l'Union européenne.

Ainsi, l'Union européenne a conclu depuis 2006 des accords de transport aérien relevant de cette catégorie avec les Balkans occidentaux⁶, le Maroc⁷, la Géorgie⁸, la Jordanie⁹, la Moldavie¹⁰ et Israël¹¹. Pour les pays de l'espace économique européen (Norvège, Islande, Liechtenstein) et la Suisse, les accords prévoient que lorsqu'ils auront appliqué tout l'acquis communautaire, ils feront partie du marché intérieur de l'aviation de l'Union européenne et leurs transporteurs jouiront alors des mêmes droits que ceux des transporteurs des États membres.

Les accords globaux de transport aériens avec les partenaires clés prévoient une ouverture du marché (exemple : échange de droits de trafic – généralement la possibilité à terme de vols directs illimités pour les passagers) avec un niveau minimal de règles communes destinées à assurer une équité entre les transporteurs. Les domaines couverts sont souvent la sécurité, la sûreté, l'environnement, la concurrence et des aides d'État, le social afin de garantir un cadre concurrentiel équitable aux transporteurs aériens européens du pays tiers. L'Union européenne a actuellement conclu ce type d'accord avec les États-Unis¹² et le Canada¹³. Se rapprochent de ce type d'accord les dispositions aériennes de l'accord de commerce et de coopération conclu avec le Royaume-Uni¹⁴ dans le cadre du Brexit.

⁵ Un espace aérien commun est fondé sur le libre accès au marché, la liberté d'établissement, des conditions de concurrence équitables et des règles communes, notamment dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, de la gestion du trafic aérien, de l'environnement et en matière sociale.

⁶ [Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses États-Membres, la république d'Albanie, l'ancienne république yougoslave de Macédoine, la Bosnie-et-Herzégovine, la république de Bulgarie, la république de Croatie, la république d'Islande, la république du Monténégro, le royaume de Norvège, la Roumanie, la république de Serbie, et la mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen.](#)

⁷ [Accord entre la Communauté européenne et le royaume du Maroc sur certains aspects des services aériens](#)

⁸ [Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part](#)

⁹ [Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie d'autre part](#)

¹⁰ [Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Moldavie, d'autre part](#)

¹¹ [Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le gouvernement de l'État d'Israël d'autre part](#)

¹² [Accord de transport aérien entre la communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États Unis d'Amérique d'autre part](#)

¹³ [Accord sur le transport aérien entre le Canada et la communauté européenne et ses États membres](#)

¹⁴ [Accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part](#)

Avertissement concernant les données relatives à l'accord aérien avec l'Ukraine :

concernant l'Ukraine, les études d'impacts disponibles sont anciennes, et incluaient alors de surcroît la Crimée. Du fait de l'invasion de l'Ukraine par la Russie démarrée en février 2022, il est désormais impossible de disposer de projections fiables. En effet, les conséquences sur l'industrie et les installations aériennes ukrainiennes ainsi que les mouvements de population engendrés par le conflit, tout comme le temps que prendra la restauration de l'économie ukrainienne, ne peuvent à ce stade être estimés. L'évaluation de l'impact (économique, social, environnemental) de l'accord de transport aérien sur ce pays, même s'il sera globalement indéniablement positif, ne peut donc être que lacunaire.

I. Situation de référence

Les trois accords ratifiés par le présent projet de loi ont été pendant plusieurs années en attente de signature alors même que les négociations étaient terminées avec un paraphe des négociateurs en 2013 pour l'Ukraine, en 2017 pour l'Arménie et en 2019 pour le Qatar. Cela s'explique par le différend opposant le Royaume d'Espagne au Royaume-Uni au sujet de la souveraineté sur l'aéroport de Gibraltar. En effet, l'aéroport de Gibraltar étant situé sur un isthme revendiqué par les deux pays, le Royaume-Uni et l'Espagne ont bloqué pendant plusieurs années l'adoption de tout texte dans le domaine aérien au Conseil, que ce soit des règlements européens ou des accords aériens. La sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne a levé cet obstacle aux signatures.

1. Accords avec l'Arménie et l'Ukraine¹⁵

Pour ces deux pays, le projet de passer à des accords globaux de transport aérien à l'échelle de l'Union européenne participe de la politique des relations avec les « *pays de voisinage* ¹⁶ » de l'Union européenne. La majeure partie de ces pays a en effet vocation à rejoindre l'Union européenne, d'où des aides économiques versées par l'Union européenne en même temps qu'un accompagnement pour les aider à intégrer la réglementation de l'Union européenne. Il est issu de la communication de la Commission européenne de 2005 « *développer l'agenda de la politique extérieure de la Communauté* ¹⁷ » sur la création d'un espace aérien commun avec ses voisins à l'est et au sud, objectif soutenu par le Conseil en juin 2005. Ces accords sont donc sans lien avec les conflits auxquels ces pays ont été confrontés respectivement en 2020 et 2022.

¹⁵ Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement d'Ukraine, signé à Kiev le 3 mai 1994

¹⁶ Pays du voisinage Est : Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Géorgie, Moldavie et Ukraine ; Pays du voisinage Sud : Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, Palestine*, Syrie et Tunisie

¹⁷ [Communication de la Commission, 11 mars 2005, Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté](#)

2. Accord avec le Qatar¹⁸

La France était traditionnellement très prudente sur de potentiels accords aériens avec les pays du Golfe vu la forte croissance de leurs compagnies aériennes et les positions plus libérales d'autres pays de l'Union européenne. Toutefois, la France et l'Allemagne se sont montrées prêtes à plus d'ouverture, voyant la possibilité de pousser les pays du Golfe, *via* ce type d'accords, à s'inscrire dans des pratiques de concurrence plus équitable, en insérant des clauses liées à la transparence financière, à l'environnement ou un volet social. Le projet de mandat initial pour l'ensemble des pays du Golfe proposé fin 2015 par la Commission européenne a ensuite été scindé en six mandats, dont deux ont finalement débouché sur des accords : un avec le Qatar puis un en instance de signature avec Oman.

II. Historique des négociations

1. Accord avec l'Ukraine

L'accord avec l'Ukraine est issu des négociations menées entre l'Ukraine et la Commission européenne sur la base d'un mandat octroyé par le Conseil de l'Union européenne et ses États membres le 12 décembre 2006, conduisant au paraphe de l'accord le 28 novembre 2013. L'Ukraine ayant de grands constructeurs aéronautiques (dont Antonov), les discussions se sont avérées assez longues pour finalement conserver le mécanisme et les organismes de certification ukrainiens dans le domaine de la sécurité.

2. Accord avec l'Arménie

Le mandat pour l'Arménie a été octroyé par le Conseil de l'Union européenne et les États membres le 1^{er} décembre 2016. L'Arménie souhaitant vivement cet accord, elle a fait preuve d'une grande souplesse d'où un accord conclu rapidement puisqu'une seule rencontre a été nécessaire avant de pouvoir le parapher le 24 novembre 2017.

3. Accord avec le Qatar

Après le mandat octroyé par le Conseil de l'Union européenne et les États membres le 7 juin 2016, cinq rencontres ont été nécessaires pour aboutir au paraphe de l'accord avec le Qatar le 4 mars 2019. Les discussions ont notamment porté sur la concurrence équitable et les droits de trafic avec l'ouverture progressive des marchés. Au moment des négociations, le Qatar était d'autant plus intéressé par cet accord que ce dernier lui permettait de sortir de l'isolement créé par le blocus aérien, maritime et terrestre imposé par ses voisins (Arabie saoudite, Emirats arabes unis, Bahreïn) et l'Égypte du 5 juin 2017 au 5 janvier 2021. Cette crise régionale a été le résultat des tensions croissantes liées à la politique étrangère indépendante de Doha. Le sommet des chefs d'Etat du Conseil de Coopération des États Arabes du Golfe (CCEAG), le 5 janvier 2021, à al Ula, a toutefois acté la fin de l'embargo sur le Qatar, la réouverture des frontières et le rétablissement des relations diplomatiques entre le Qatar et l'ensemble des pays du Quartet.

¹⁸ Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Etat de Qatar relatif au transport aérien dans leur deux pays et au-delà de ceux-ci, signé à Paris le 29 octobre 1975

III. Objectifs des accords

1. Accords avec l'Arménie et l'Ukraine

Les accords avec l'Arménie et l'Ukraine visent à créer un espace aérien commun avec les États membres de l'Union européenne. Cela s'accompagne d'une harmonisation des réglementations du transport aérien en s'appuyant sur les règles européennes afin de garantir les standards les plus élevés aux usagers du transport aérien, notamment dans les domaines de la sécurité et de la sûreté.

2. Accord avec le Qatar

L'accord avec le Qatar est un accord aérien global de plus grande ampleur (type « partenaire clef ») et vise à accentuer la coopération entre les États membres de l'Union européenne et le Qatar en échange d'une libéralisation progressive des vols directs d'une part (autrement dit octroi de vols relevant des 3^e et 4^e libertés aériennes, à savoir droit de débarquer dans un État tiers des passagers embarqués dans l'État dont l'aéronef a la nationalité et droit de d'embarquer dans un État tiers des passagers à destination de l'État dont l'aéronef a la nationalité) et des vols avec escale pour le fret d'autre part (vols cargo).

IV. Conséquences estimées de la mise en œuvre des accords

Ces accords emportent des conséquences dans les domaines économique, social, environnemental, ainsi que sur la parité femme/homme et le domaine juridique.

a. Conséquences économiques¹⁹

Les chiffres indiqués ci-après pour le trafic des passagers sont ceux de l'année 2021, où le trafic aérien restait très affecté par la crise sanitaire du Covid19. Ils seraient probablement 50% supérieurs lors d'une année normale pour l'Arménie ou l'Ukraine.

La hausse serait encore plus importante pour le Qatar. En effet, Doha est rarement la destination finale ou initiale des vols, vu la faiblesse du marché intérieur. La très grande majorité des passagers sont en correspondance dans ce grand hub (38,7M de passagers en 2019) orienté vers l'Asie et le Pacifique. Or, ce sont ces pays qui ont vu leurs dessertes aériennes être les plus affectées par le covid.

1. Accord avec l'Arménie

En 2021, plus de 230 000 passagers ont voyagé en avion entre l'Union européenne et l'Arménie, dont une part très significative pour la France avec 40 000 passagers.

¹⁹ Source : Eurostat, les données au niveau Union européenne étant incomplètes pour le 4^e trimestre 2021.

L'accord avec l'Arménie permettra un développement des liaisons aériennes directes entre l'Arménie et les pays de l'Union européenne, ainsi qu'un accès à leurs hubs (cf Roissy-Charles de Gaulle, Amsterdam, Frankfurt, Munich). Cela rendra possible un désenclavement de l'Arménie dont l'accès au reste du monde reposait essentiellement sur les liaisons *via* la Russie. Or les récentes tensions internationales ont mis en péril cet accès, l'Union européenne comme d'autres Etats occidentaux ayant suspendu leurs liaisons aériennes avec la Russie. Il est à noter que dans le cadre du processus de normalisation des relations entre l'Arménie et la Turquie, deux lignes aériennes ont été ouvertes en 2022 entre Erevan et Istanbul.

Dans un premier temps, l'accord bénéficiera essentiellement aux compagnies aériennes de l'Union européenne. En effet, en raison de défaillances en matière de sécurité aérienne, les compagnies aériennes d'Arménie ont été placées sur liste noire et ne peuvent donc plus opérer vers les pays de l'Union européenne (ou alors seulement en affrétant des aéronefs conformes à la réglementation UE). Plusieurs années devraient être nécessaires pour régler ces défaillances de sécurité. L'Union européenne, notamment via l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, apporte d'ores et déjà son soutien à l'Arménie pour lui permettre d'améliorer sa sécurité aérienne.

A l'instar des accords similaires, le développement des flux de passagers est attendu avec des retombées très positives en termes touristiques et économiques pour l'Arménie. L'étude d'impact de la Commission européenne en 2012 prévoyait une hausse de trafic de 6% pendant les premières 10 années suivant la libéralisation²⁰. Le bénéfice économique était estimé à 16 millions d'euros les cinq premières années pour l'Union.

2. Accord avec l'Ukraine

En 2021, plus de 4,5 millions de passagers ont voyagé en avion entre l'Union européenne et l'Ukraine, dont 40 000 pour la France, loin derrière la Pologne (1,2 millions), l'Allemagne (plus de 700 000) ou l'Italie (500 000).

Un fort accroissement de la desserte de l'Ukraine était attendu en début d'année 2022. D'ailleurs, nombre de compagnies aériennes prévoyaient d'ouvrir des nouvelles routes au cours de l'été 2022 vers des destinations ukrainiennes, pour des motifs touristiques et affinitaires au regard du nombre de travailleurs ukrainiens dans l'Union européenne (environ 1.5 millions détenteurs d'un titre de résidence permanent ; le chiffre total de résidents effectifs étant susceptible d'être largement supérieur).

L'invasion de l'Ukraine par la Russie en février a bouleversé ces perspectives. Néanmoins, à plus long terme, un accroissement des dessertes demeure probable et pourrait même être très supérieur au niveau anticipé. En effet, une partie des Ukrainiens réfugiés dans l'Union pourrait être amenée à s'installer définitivement dans les pays d'accueil et effectuer des voyages aériens pour retourner ponctuellement en Ukraine.

²⁰ Steer Davies Gleave, *Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Armenia*, January 2012.

3. Accord avec le Qatar

En 2021, 1,6 million de passagers a voyagé en avion entre l'Union européenne et le Qatar, dont 240 000 pour la France, derrière l'Allemagne (350 000). L'étude d'impact de 2015 de la Commission européenne portait sur l'ensemble des pays du Golfe et non le Qatar seul et évaluait les bénéfices potentiels à 8,4 milliards d'euros sur une dizaine d'années.

Nombre de pays de l'Union européenne sont très favorables à cet accord avec le Qatar, dans la mesure où il développera leur connectivité vers le reste du monde, eu égard au rôle de hub de l'aéroport international Hamad de Doha.

Les dispositions sur la concurrence (article 14) reflètent les intérêts offensifs européens et permettront de s'assurer que les compagnies européennes et du Qatar bénéficient de conditions économiques et financières équitables et d'un accès au marché sans discrimination.

b. Conséquences sociales

1. Accord avec l'Arménie

L'accord avec l'Arménie permettra un développement des liaisons aériennes directes entre l'Arménie et les pays de l'Union européenne, ce qui pourra s'avérer bénéfique compte tenu de l'ampleur de la diaspora arménienne en France (composée d'environ 500 000 personnes).

2. Accord avec le Qatar

L'accord avec le Qatar pourrait avoir plusieurs conséquences sociales :

- d'une part, il renforcera la concurrence avec les compagnies de l'Union européenne pour les vols vers l'Asie, vu le rôle de hub de Doha, d'où une possible influence sur l'activité des compagnies européenne et donc sur l'emploi. L'étude d'impact de 2015 de la Commission européenne portant sur l'ensemble des pays du Golfe (et non le seul Qatar) chiffrait à 8 300 les emplois y compris induits créés sur une dizaine d'années en Europe. Cet accroissement de la concurrence pourra avoir un effet à la baisse sur le prix des billets d'avions, rendant ainsi certaines destinations plus accessibles aux passagers aux revenus plus modestes.

- d'autre part, pour la première fois avec un pays du Golfe, cet accord inclut une dimension sociale. En effet, il comporte une clause à l'article 20 dans laquelle le Qatar s'engage à faire tout ce qui est en son pouvoir pour ratifier, s'il ne l'a pas encore fait les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail (OIT) et d'autres conventions de l'organisation.

c. Conséquences environnementales

La protection de l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale a été l'une des priorités des négociateurs de la Commission européenne.

Les trois accords comportent un article environnemental, soulignant l'importance de protéger l'environnement et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que de coopérer au niveau des organisations internationales en la matière (article 10 pour l'Ukraine, article 16 pour le Qatar et article 17 pour l'Arménie). La réunion annuelle de comités mixtes permettra d'en assurer le suivi. Le CORSIA²¹ est intégré aux deux accords négociés après son adoption à l'assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de 2016, à savoir ceux avec l'Arménie et le Qatar.

1. Accord avec l'Arménie

L'étude d'impact de la Commission européenne de 2012 envisageait une hausse des émissions de gaz à effet de serre liées à la croissance du trafic aérien de 5,7% par an au lieu de 4% si l'Arménie ne rejoignait pas l'espace aérien commun.

2. Accord avec le Qatar

Sans établir d'estimation précise s'agissant du Qatar, l'étude d'impact de 2015 de la Commission européenne considérait que la hausse des émissions de gaz à effet de serre serait largement compensée par les clauses environnementales de l'accord renforçant la protection de l'environnement. Cela permettrait de resserrer les liens entre l'Union européenne et les futurs signataires pour qu'ils rapprochent leurs positions dans les négociations environnementales internationales, comme l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI), tel que prévu par l'article 16.

d. Conséquences concernant l'égalité femmes/hommes

L'accord avec le Qatar est potentiellement de nature à favoriser l'égalité homme-femme. En effet, l'article 20 comporte une clause par laquelle le Qatar s'engage à faire tout ce qui est en son pouvoir pour ratifier les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail. Or, parmi celles qu'il n'a pas encore ratifiées figure la Convention n°100 sur l'égalité de rémunération (entre les hommes et les femmes).

e. Conséquences juridiques

Articulation avec le droit européen

Les accords globaux de transport aérien sont une compétence partagée entre l'Union européenne et les États membres, car ils traitent notamment des droits de trafic²². Il n'y a pas d'enjeu d'articulation particulier, ces accords permettant simplement de se rapprocher des droits et standards aériens des partenaires du droit de l'Union européenne.

²¹ [Le CORSIA est le système mondial de compensation des émissions de CO2 pour l'aérien, qui a été adopté par l'Organisation de l'aviation civile internationale en 2016.](#)

²² « Le développement des services aériens ou services de transport aérien est encadré par des droits commerciaux appelés droits de trafic qui définissent les fréquences de vols, les points de dessertes et d'escales, les possibilités de partages de codes... Ces droits sont définis historiquement dans le cadre d'accords bilatéraux entre États. » (Source : [Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, Ministère de la Transition écologique, politiques publiques, aviation civile, 2019](#))

Articulation avec le droit interne

1. Accord avec l'Ukraine

L'accord aérien avec l'Ukraine remplace le précédent accord avec la France conclu en la matière. En 2006, à l'ouverture des négociations entre l'Union européenne et l'Ukraine, cet accord tel que modifié par les dernières consultations aéronautiques prévoyait 14 fréquences par semaine. Le nouvel accord aérien permettra aux transporteurs européens de desservir, au départ de tout aéroport de l'Union européenne, tout aéroport d'Ukraine (droits dits de 3^e et 4^e libertés – cf. point III/2 en p. 3) et, lorsque l'Ukraine aura atteint un niveau suffisant d'application de l'acquis communautaire, effectuer des vols via un point intermédiaire dans certains États tiers, ou au-delà de l'Ukraine vers des États tiers (droits de 5^e liberté²³). Les transporteurs ukrainiens bénéficieront des mêmes libertés, mais sans possibilité d'exercer des droits de 5^e liberté au-delà des pays de l'Union européenne. Les transporteurs aériens ukrainiens auront le droit d'opérer des liaisons entre deux pays de l'Union européenne. Les transporteurs aériens de l'Union européenne auront un droit de cabotage en Ukraine, ce qui est un avantage d'autant plus rare qu'il est octroyé à titre unilatéral.

3. Accord avec l'Arménie

Il n'existait pas d'accord aérien entre la France et l'Arménie. L'accord qui a été conclu avec l'Arménie permettra aux transporteurs européens de desservir, au départ de tout aéroport de l'Union européenne, tout aéroport d'Arménie (droits dits de 3^e et 4^e libertés). Lorsque l'Arménie aura atteint un niveau d'application de l'acquis communautaire suffisant, attesté par les évaluations périodiques des services de la Commission, ces transporteurs pourront effectuer des vols *via* un point intermédiaire dans certains États tiers, ou au-delà de l'Arménie vers des États tiers (droits de 5^e liberté). Les transporteurs arméniens bénéficieront des mêmes libertés, mais sans possibilité d'exercer des droits de 5^e liberté au-delà des pays de l'Union européenne.

3. Accord avec le Qatar

L'accord européen avec le Qatar remplace le précédent accord conclu avec la France le 29 octobre 1975²⁴. Ce dernier prévoyait des fréquences de vols entre les deux pays qui étaient régulièrement accrues, mais sans contrepartie sur l'environnement, le social ou la concurrence loyale : 21 fréquences hebdomadaires sur Paris, 5 fréquences hebdomadaires sur Doha-Nice, 5 fréquences hebdomadaires sur Doha-Lyon. Une enveloppe de deux vols hebdomadaires était dédiée aux fréquences tout cargo.

Les fréquences des vols entre la France et le Qatar augmenteront donc progressivement chaque année avec l'accord européen, jusqu'à devenir illimitées pour les vols directs de passagers, et atteindre sept vols hebdomadaires de 5^e liberté en cargo²⁵ entre chaque État membre de l'Union européenne et le Qatar pour le fret. Le cabotage en faveur de compagnies du Qatar est interdit par l'accord (y compris le cabotage métropole – Ile de La Réunion).

²³ Les vols de 5^{ème} liberté en cargo sont des vols vers un pays tiers en continuation d'un vol bilatéral initial, embarquant du trafic sur le second segment au-delà de l'Union européenne.

²⁴ Accord entre le gouvernement de la république française et le gouvernement de l'Etat de Qatar relatif aux transports aériens entre les deux pays et au-delà de ceux-ci.

V. État des approbations

L'Autriche, la Lettonie, l'Estonie et la Hongrie ont déjà approuvé l'accord avec l'Arménie.

La République tchèque, l'Autriche, la Lettonie, l'Estonie, l'Irlande, la Grèce et la Hongrie ont déjà approuvé l'accord avec le Qatar.

La République tchèque, l'Autriche, la Lettonie, l'Estonie et la Roumanie ont déjà approuvé l'accord avec l'Ukraine. L'Ukraine a également achevé ses procédures internes d'approbation.

ACCORD

SUR LA CRÉATION D'UN ESPACE AÉRIEN COMMUN ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES, D'UNE PART, ET LA RÉPUBLIQUE D'ARMÉNIE, D'AUTRE PART (ENSEMBLE DEUX ANNEXES), SIGNÉ À BRUXELLES LE 15 NOVEMBRE 2021

LE ROYAUME DE BELGIQUE,
LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,
LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,
LE ROYAUME DE DANEMARK,
LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,
LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,
L'IRLANDE,
LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,
LE ROYAUME D'ESPAGNE,
LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,
LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE,
LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,
LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,
LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,
LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,
LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,
LA HONGRIE,
LA RÉPUBLIQUE DE MALTE,
LE ROYAUME DES PAYS-BAS,
LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,
LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,
LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,
LA ROUMANIE,
LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,
LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,
LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,
LE ROYAUME DE SUÈDE,

Parties au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ci-après dénommés « traités UE » et Etats membres de l'Union européenne, ci-après collectivement dénommés « États membres de l'UE » ou individuellement « Etat membre de l'UE »,
et l'UNION EUROPÉENNE,

d'une part,

et LA RÉPUBLIQUE D'ARMÉNIE (ci-après dénommée « Arménie »)

d'autre part,

ci-après dénommés conjointement « Parties »,

les Etats membres de l'UE et l'Arménie, en tant que Parties à la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, avec l'Union européenne ;

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

DÉSIREUX de créer un espace aérien commun (EAC) dont l'objectif est d'ouvrir l'accès aux marchés des Parties, dans des conditions de concurrence équitables, de non-discrimination et dans le respect des mêmes règles, notamment en matière de sécurité, de sûreté, de gestion du trafic aérien, de concurrence, ainsi qu'en matière sociale et environnementale ;

DÉSIREUX d'améliorer les services aériens et de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la non-discrimination et une concurrence ouverte et loyale entre transporteurs aériens ;

DÉSIREUX de promouvoir leurs intérêts dans le domaine du transport aérien ;

RECONNAISSANT l'importance de la connectivité d'un transport aérien efficace pour promouvoir le commerce, le tourisme, l'investissement et le développement économique et social ;

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

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

RECONNAISSANT que la création de l'EAC et la mise en œuvre de ses règles ne peuvent faire l'économie de dispositions transitoires, le cas échéant, et que une assistance appropriée est importante à cet égard ;

DÉSIREUX d'assurer le degré le plus élevé de sécurité et de sûreté dans le transport aérien, et affirmant 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 des aéronefs et minent la confiance des passagers dans la sécurité de l'aviation civile ;

DÉTERMINÉS à optimiser les avantages potentiels d'une coopération en matière de réglementation et d'une harmonisation de leurs dispositions législatives et réglementaires respectives relatives à l'aviation civile ;

RECONNAISSANT les avantages potentiels importants qui peuvent découler de services aériens compétitifs et d'industries aériennes viables ;

DÉSIREUX de promouvoir une concurrence libre, loyale et sans distorsion, reconnaissant que les subventions peuvent fausser la concurrence et compromettre la réalisation des objectifs fondamentaux du présent accord et reconnaissant qu'en l'absence de conditions de concurrence équitables pour les transporteurs aériens avec une concurrence libre, loyale et sans distorsion, les avantages potentiels risquent de ne pas se concrétiser ;

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur les accords et arrangements existants entre les Parties dans le but d'ouvrir l'accès aux marchés et de maximiser les avantages pour les consommateurs, les expéditeurs, les transporteurs aériens et les aéroports et leur personnel, les populations, ainsi que les avantages indirects pour d'autres Parties prenantes ;

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

AFFIRMANT la nécessité de prendre des mesures urgentes pour lutter contre le changement climatique et de poursuivre la coopération en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation, d'une manière compatible avec les accords multilatéraux sur cette question, notamment les instruments pertinents de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'accord de Paris du 12 décembre 2015 au titre de la convention-cadre des Nations unies sur le changement climatique ;

AFFIRMANT 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, et d'atteindre un niveau approprié de protection des consommateurs en matière de services aériens ; et reconnaissant la nécessité d'une coopération mutuelle dans ce domaine ;

RECONNAISSANT que l'accroissement des activités commerciales n'est pas destiné à affaiblir leurs normes du travail ou en matière d'emploi et soulignant l'importance de la dimension sociale de l'aviation internationale et d'examiner les effets de l'ouverture de l'accès aux marchés sur les travailleurs, l'emploi et les conditions de travail ;

NOTANT qu'il importe d'améliorer l'accès au capital pour le secteur du transport aérien en vue de poursuivre le développement du transport aérien ;

RECONNAISSANT les avantages potentiels de prévoir l'adhésion de pays tiers au présent accord ;

DÉSIREUX de conclure un accord sur le transport aérien, complémentaire à la convention relative à l'aviation civile internationale,

Sont convenus des dispositions qui suivent :

Article 1^{er}

Objectif

L'objectif du présent accord est la création un espace aérien commun entre les Parties reposant sur l'ouverture progressive du marché, la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, des conditions de concurrence loyales et équitables, la non-discrimination et des règles communes, notamment dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, de la gestion du trafic aérien, des aspects sociaux et de l'environnement. A cette fin, le présent accord fixe les règles applicables entre les Parties. Ces règles comprennent les dispositions des actes législatifs visés à l'annexe II.

Article 2

Définitions

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

1) « accord » : le présent accord, ses annexes et appendices éventuels, ainsi que leurs modifications éventuelles ;
2) « service aérien » : le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, comprenant les services aériens réguliers et non réguliers ;

3) « détermination de citoyenneté » : le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services aériens dans le cadre du présent accord satisfait aux exigences énoncées à l'article 4 concernant sa propriété, son contrôle effectif et son principal établissement ;

4) « détermination d'aptitude » : le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services aériens dans le cadre du présent accord possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services ;

5) « autorité compétente » : l'agence ou l'organisme public responsable des fonctions administratives aux termes du présent accord ;

6) « 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 l'Arménie et par l'Etat membre de l'UE ou les Etats membres de l'UE et qui est pertinent pour le problème en question ; et

b) toute annexe ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois à l'Arménie et à l'Etat membre de l'UE ou aux Etats membres de l'UE et qui est pertinent pour le problème en question ;

7) « coût de revient complet » : les coûts de prestation du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais généraux administratifs ;

8) « service aérien international » : un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux ou plusieurs Etats ;

9) « principal établissement » : l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien situés sur le territoire de la Partie où sont exercés les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation de ce transporteur aérien, y compris la gestion du maintien de la navigabilité ;

10) « escale non commerciale » : un atterrissage effectué à une fin autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de fret ou de courrier à l'occasion d'un service aérien ;

11) « tarifs des passagers » : les prix à payer aux transporteurs aériens ou à leurs agents ou à d'autres vendeurs de billets pour le transport des passagers sur des services aériens (y compris tout autre mode de transport en relation avec celui-ci) ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes à l'agence et autres services auxiliaires ;

12) « tarifs de fret » : les prix à payer pour le transport de fret sur des services aériens (y compris tout autre mode de transport en relation avec celui-ci), ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes à l'agence et autres services auxiliaires ;

13) « territoire » : dans le cas de l'Arménie, le territoire de la République d'Arménie et, dans le cas de l'Union européenne et des Etats membres de l'UE, le territoire terrestre, les eaux intérieures et la mer territoriale des Etats membres de l'UE où les traités UE sont applicables et dans les conditions prévues par les traités UE, ainsi que l'espace aérien au-dessus de ceux-ci ;

14) « redevance d'usage » : une redevance imposée aux transporteurs aériens pour la fourniture d'installations ou de services d'aéroport, d'environnement aéroportuaire, de navigation aérienne ou de sûreté aérienne, y compris les services et installations connexes ;

15) « auto-assistance en escale » : situation dans laquelle un usager d'aéroport se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services ; aux fins de la présente définition, ne sont pas considérés comme des tiers entre eux les usagers des aéroports lorsque :

a) l'un détient une participation majoritaire au sein de l'autre, ou

b) une même entité détient une participation majoritaire dans chacun d'entre eux ;

16) « droit de cinquième liberté » : le droit ou privilège accordé par un Etat aux transporteurs aériens d'un autre Etat (ci-après dénommé « Etat bénéficiaire ») de fournir des services aériens internationaux entre le territoire du premier Etat et le territoire d'un Etat tiers, à condition que ces services aient comme point de départ ou de destination le territoire de l'Etat bénéficiaire ;

17) « pays tiers » : un pays qui n'est pas un Etat membre de l'UE ou l'Arménie.

TITRE I

DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

Article 3

Octroi de droits

1. Les droits définis dans cet article sont soumis aux dispositions transitoires prévues à l'annexe I du présent accord.

Droits de trafic et tableau des routes

2. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits énumérés ci-après, sur une base non discriminatoire, 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 sur son territoire des escales à des fins non commerciales ;

c) le droit d'exploiter des services aériens internationaux réguliers et non réguliers de passagers, mixtes ou tout-cargo entre des points (1) situés sur les routes suivantes :

i) pour les transporteurs aériens de l'Union européenne :

points dans l'Union européenne — points intermédiaires dans les territoires des partenaires de la politique européenne de voisinage (2), des Parties à l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen (3), ou des Etats membres de l'Association européenne de libre-échange (4) — points en Arménie — points au-delà ;

ii) dans le cas des transporteurs aériens d'Arménie :

points en Arménie — points intermédiaires dans les territoires des partenaires de la politique européenne de voisinage, des Parties à l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen, ou des Etats membres de l'Association européenne de libre-échange — points dans l'Union européenne ;

d) les autres droits précisés dans le présent accord.

Souplesse d'exploitation

3. Les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance sur les routes spécifiées au paragraphe 2 :

a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens ;

b) combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef ;

c) desservir des points intermédiaires, des points au-delà, et des points situés sur le territoire des Parties, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre conformément aux dispositions du paragraphe 2 ;

d) omettre des escales en un ou plusieurs points ;

e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, en tout point (rupture de charge) ;

f) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des Parties ou en dehors de celui-ci ;

g) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre Partie ;

h) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci ; et

i) desservir plus d'un point sur le même service (co-terminalisation).

La souplesse d'exploitation prévue dans le présent paragraphe peut être exercée sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent accord, pour autant que :

a) les services des transporteurs aériens de l'Arménie desservent un point en Arménie ;

b) les services de transporteurs aériens de l'Union européenne desservent un point au sein de l'Union européenne.

4. Chaque Partie autorise les transporteurs aériens à définir la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'ils souhaitent offrir sur la base des spécificités commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des deux Parties n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, l'itinéraire, l'origine ou la destination du trafic, ni sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs aériens de l'autre Partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, opérationnels, de sécurité de la gestion du trafic aérien, d'environnement ou de protection de la santé ou sauf dispositions contraires prévues dans le présent accord.

5. Les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent desservir, notamment dans le cadre d'accords de partage de codes, tout point situé dans un pays tiers qui ne fait pas partie des routes spécifiées, à condition qu'ils n'exercent pas de droits de cinquième liberté.

6. Aucune des dispositions de l'accord ne doit être interprétée comme :

a) conférant le droit aux transporteurs aériens d'Arménie d'embarquer sur le territoire d'un Etat membre de l'UE, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit Etat membre de l'UE ;

b) conférant le droit aux transporteurs aériens de l'Union européenne d'embarquer sur le territoire arménien, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret ou du courrier à destination d'un autre point du territoire arménien.

7. Dans l'exercice de leurs droits et obligations respectives en vertu du présent accord, les Parties ne font pas de discrimination entre les transporteurs aériens de l'autre Partie contractante, notamment sur la base de la nationalité

8. Nonobstant toute autre disposition du présent accord, chaque Partie a le droit de refuser l'exploitation de services aériens internationaux à destination ou en provenance du territoire d'un pays tiers avec lequel cette Partie n'a pas de relations diplomatiques, ou transitant par un tel territoire.

(1) La référence aux points dans le présent article s'entend comme faite aux aéroports internationalement reconnus.

(2) Voir : Conclusions du Conseil du 16 juin 2003, combinées à la communication de la Commission du 12 mai 2004 sur la politique européenne de voisinage, approuvée par le Conseil dans ses conclusions du 14 juin 2004.

(3) Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-et-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo (1) sur la création d'un espace aérien commun européen (JO UE L 285 du 16.10.2006, p. 3) (1 Conformément à la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations unies du 10 juin 1999).

(4) La République d'Islande, le Royaume de Norvège, la Confédération suisse et la Principauté de Liechtenstein.

Article 4

Autorisation d'exploitation et permis techniques

1. Dès réception d'une demande d'autorisation d'exploitation introduite par un transporteur aérien de l'une des Parties, l'autre Partie accorde les autorisations d'exploitation et permis techniques appropriés avec un délai de procédure minimal, pour autant que :

- a) dans le cas d'un transporteur aérien d'Arménie :
 - i) le transporteur aérien ait son principal établissement en Arménie et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation arménienne ;
 - ii) l'Arménie, ayant délivré son certificat de transporteur aérien, exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, et que l'autorité compétente soit clairement identifiée ; et
 - iii) sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par l'Arménie ou des ressortissants de l'Arménie ou des deux à la fois ;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne :
 - i) le transporteur aérien ait son principal établissement sur le territoire de l'Union européenne et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit de l'Union européenne ;
 - ii) l'Etat membre de l'UE responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, et que l'autorité compétente soit clairement identifiée ; et
 - iii) sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par un ou plusieurs Etats membres de l'UE ou Etats membres de l'Association européenne de libre-échange ou par leurs ressortissants ou des deux à la fois ;
- c) les articles 14 et 15 soient respectés ; et
- d) 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 demande.

2. Lors de la délivrance d'autorisations d'exploitation et de permis techniques, chaque Partie traite tous les transporteurs aériens de l'autre Partie de manière non discriminatoire.

3. Lorsqu'elle est saisie d'une demande d'autorisation d'exploitation de la part d'un transporteur aérien de l'une des Parties, l'autre Partie reconnaît toute détermination d'aptitude ou détermination de citoyenneté faite par la première Partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette détermination avait été faite par ses propres autorités compétentes et ne fait pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, excepté conformément aux deuxième et troisième alinéas.

Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation de la part d'un transporteur aérien, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités compétentes de la Partie saisie de la demande ont une préoccupation spécifique quant au non-respect, malgré la détermination faite par l'autre Partie, de l'une ou l'autre condition prévue au paragraphe 1 pour la délivrance d'autorisations d'exploitation ou de permis techniques appropriés, la Partie saisie de la demande en avertit sans retard l'autre Partie, en justifiant dûment sa préoccupation. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des Parties peut demander des consultations, auxquelles peuvent participer des représentants des autorités compétentes des Parties, ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation et il doit être satisfait à la demande de consultation dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut en saisir le comité mixte visé à l'article 23 (ci-après dénommé « comité mixte »).

Le présent paragraphe ne couvre pas la reconnaissance de déterminations concernant les certificats ou licences afférents à la sécurité, les dispositions en matière de sûreté ou la couverture d'assurance.

Article 5

Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation d'exploitation et du permis technique

1. Chaque Partie peut refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques, ou refuser, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les activités d'un transporteur aérien de l'autre Partie, lorsque :

- a) dans le cas d'un transporteur aérien d'Arménie :
 - i) le transporteur aérien n'a pas son principal établissement en Arménie ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit de l'Arménie ;
 - ii) l'Arménie, qui est responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien, n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée ; ou
 - iii) sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6, le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par l'Arménie ou par des ressortissants de l'Arménie, ou par les deux à la fois ;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne :

i) le transporteur aérien n'a pas son principal établissement sur le territoire de l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit de l'Union européenne ;

ii) l'Etat membre de l'UE responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée ; ou

iii) sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6, le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par un ou plusieurs Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange ou par des ressortissants de ces Etats membres, ou les deux à la fois ;

c) les articles 8, 14 et 15 ne sont pas respectés ; ou

d) le transporteur aérien ne s'est pas conformé aux dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 7 ou aux dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées en matière d'exploitation de services aériens internationaux par la Partie qui examine la demande.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour prévenir tout autre manquement au paragraphe 1, point c ou d, les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec l'autre Partie.

3. Le présent article ne restreint pas les droits de chaque Partie de refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'un ou de plusieurs transporteurs aériens de l'autre Partie conformément à l'article 14 ou 15.

Article 6

Investissement dans des entreprises de transport aérien

1. Nonobstant les articles 4 et 5, et après que le comité mixte, conformément à l'article 23, paragraphe 8, a confirmé qu'en vertu de leurs lois respectives chacune des Parties ou leurs ressortissants peuvent acquérir une participation majoritaire ou disposer du contrôle effectif d'un transporteur aérien de l'autre Partie, les Parties peuvent permettre qu'un transporteur aérien de l'Arménie soit détenu grâce à une participation majoritaire ou soit effectivement contrôlé par des Etats membres de l'UE ou leurs ressortissants ou qu'un transporteur aérien de l'Union Européenne soit détenu grâce à une participation majoritaire ou soit effectivement contrôlé par l'Arménie ou ses ressortissants, conformément au paragraphe 2 du présent article.

2. En ce qui concerne le paragraphe 1 du présent article, les investissements effectués par les Parties ou leurs ressortissants dans des transporteurs aériens sont autorisés au cas par cas par décision préalable du comité mixte, conformément à l'article 23, paragraphe 2.

Cette décision précise les conditions associées à l'exploitation des services agréés dans le cadre du présent accord et des services entre des pays tiers et les Parties. L'article 23, paragraphe 11, ne s'applique pas à cette décision.

Article 7

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. A l'arrivée, au départ et durant le séjour sur le territoire de l'une des Parties, les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur ledit territoire, l'entrée, la sortie ou l'exploitation des aéronefs assurant des services aériens internationaux sont respectées par les transporteurs aériens de l'autre Partie.

2. A l'arrivée, au départ et durant le séjour sur le territoire de l'une des Parties, les dispositions législatives et réglementaires sur ledit territoire qui régissent l'entrée, la sortie ou l'exploitation en ce qui concerne les passagers, les membres d'équipage, les bagages, le fret ou le courrier à bord des aéronefs (y compris les réglementations relatives aux formalités d'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux) sont respectées par les passagers, les membres d'équipage, les bagages, le fret et le courrier des transporteurs aériens de l'autre Partie, ou quiconque agissant en leur nom.

3. Les Parties autorisent, sur leurs territoires respectifs, les transporteurs aériens de l'autre Partie à prendre des mesures visant à garantir que seules les personnes avec des documents de voyage requis pour l'entrée ou le transit par le territoire de l'autre Partie sont transportées.

Article 8

Concurrence équitable

1. Les Parties reconnaissent que leur objectif commun est de disposer d'un environnement de concurrence loyale et de possibilités équitables et égales pour permettre aux entreprises assurant des services de transport aérien des deux Parties d'entrer en concurrence dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées. En conséquence, les Parties prennent toutes les mesures adéquates pour assurer le plein respect de cet objectif.

2. Les Parties affirment qu'une concurrence libre, loyale et sans distorsion est importante pour promouvoir les objectifs du présent accord et notent que l'existence d'un droit de la concurrence complet et d'une autorité indépendante de la concurrence, ainsi que l'application saine et efficace de leur droit national de la concurrence sont importantes pour l'exploitation efficace de services de transport aérien. Le droit de la concurrence de chaque Partie qui traite des questions couvertes par le présent article, avec ses modifications successives, s'applique aux activités d'exploitation des transporteurs aériens relevant de la juridiction respective de chaque Partie. Les Parties

partagent l'objectif de compatibilité et de convergence du droit de la concurrence et de son application effective. Elles coopèrent en tant que de besoin et lorsque cela est justifié à l'application effective du droit de la concurrence, notamment en autorisant leurs entreprises respectives ou d'autres ressortissants, à divulguer, conformément à leurs règles et jurisprudence respectives, les informations pertinentes se rapportant à une action relevant du droit de la concurrence intentée par les autorités de la concurrence de l'autre Partie.

3. Aucune disposition du présent accord ne peut affecter, limiter ou compromettre en aucune façon l'autorité et les pouvoirs des instances compétentes en matière de concurrence, et des tribunaux de l'une ou l'autre des Parties (et de la Commission européenne), et toutes les questions relatives à l'application du droit de la concurrence continuent de relever de la compétence exclusive de ces autorités et tribunaux. Par conséquent, toute mesure prise par une Partie en vertu du présent article est sans préjudice des éventuelles mesures prises par ces autorités et tribunaux.

4. Toute mesure prise en vertu du présent article relève de la responsabilité exclusive des Parties et vise exclusivement l'autre Partie contractante ou les entreprises assurant des services de transport aérien à destination/en provenance des Parties. Une telle mesure n'est pas soumise à la procédure de règlement des différends prévue à l'article 24.

5. Chaque Partie élimine toutes les formes de discrimination ou de pratiques déloyales susceptibles de porter atteinte à la possibilité, pour les entreprises assurant des services de transport aérien de l'autre Partie, de se livrer une concurrence loyale et équitable pour la fourniture de services de transport aérien.

6. Aucune des Parties n'accorde ni n'autorise de subventions ou aides publiques à une entreprise si ces subventions ou aides sont susceptibles de fausser sensiblement la concurrence loyale et équitable en matière de fourniture de services de transports aériens pour les entreprises de l'autre Partie. Ces subventions ou aides publiques peuvent inclure, sans que cette liste soit exhaustive : des subventions croisées ; la compensation des pertes d'exploitation ; l'apport de capital ; des subventions ; des garanties ; des prêts ou assurances assortis de conditions préférentielles ; la protection contre la faillite ; la renonciation au recouvrement de montants dus ; la renonciation à la rémunération normale des ressources publiques engagées ; des allègements ou exonérations fiscaux ; la compensation de charges financières imposées par les autorités publiques ; et l'accès, sur une base discriminatoire ou non commerciale, aux installations et services aéroportuaires ou de navigation aérienne, aux carburants, à l'assistance en escale, à la sûreté, aux systèmes informatisés de réservation, à l'allocation de créneaux horaires ou aux autres installations et services connexes nécessaires à l'exploitation de services aériens.

7. Si une Partie fournit des subventions ou aides publiques à une entreprise, elle garantit la transparence de cette mesure par les moyens appropriés, qui peuvent inclure d'exiger de l'entreprise qu'elle précise clairement et séparément cette subvention ou cette aide dans ses comptes.

8. Chaque Partie, à la demande de l'autre Partie, fournit à cette dernière, dans des délais raisonnables, des rapports financiers concernant les entités relevant de la juridiction de la première Partie et toute autre information pouvant raisonnablement être demandée par l'autre Partie pour assurer le respect des dispositions du présent article. Cela peut inclure des informations détaillées concernant les subventions ou les aides. Ces informations peuvent faire l'objet d'un traitement confidentiel de la part de la Partie qui demande l'accès à l'information.

9. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité ou le tribunal compétent en matière de concurrence pour l'exécution des règles visées aux paragraphes 5 et 6 :

a) si l'une des Parties contractantes constate qu'une entreprise est victime de discrimination ou de pratiques déloyales au sens du paragraphe 5 ou 6 et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre Partie. Après en avoir averti l'autre Partie, une Partie peut également s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre Partie, notamment au niveau central, régional, provincial ou local, pour discuter de questions relatives au présent article. En outre, l'une des Parties peut demander des consultations à ce sujet avec l'autre Partie afin de résoudre le problème. Ces consultations débutent dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la demande. Dans l'intervalle, les Parties échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des Parties.

b) si les Parties ne parviennent pas à résoudre la question par voie de consultations dans un délai 30 jours à compter du début des consultations, ou si les consultations ne débutent pas dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la demande concernant une violation alléguée du paragraphe 5 ou 6, la Partie qui a demandé la consultation a le droit de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent accord aux entreprises concernées de l'autre Partie en refusant, révoquant ou suspendant l'autorisation d'exploitation/le permis, ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle peut juger nécessaires, ou d'instituer des droits ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise en vertu du présent paragraphe est appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire en ce qui concerne son champ d'application et sa durée.

10. Chaque Partie applique efficacement la législation antitrust conformément au paragraphe 2 et interdit aux entreprises :

a) en liaison avec toute autre entreprise, de conclure des accords, de prendre des décisions ou de se livrer à des pratiques concertées qui sont susceptibles d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance de cette Partie et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence. Cette interdiction peut être déclarée inapplicable lorsque ces accords, décisions ou pratiques contribuent à améliorer la production ou la distribution des services ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux consommateurs une partie équitable du profit qui en résulte, et sans : i) imposer aux entreprises intéressées des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ces objectifs ; ii) donner à ces entreprises la possibilité, pour une partie substantielle des services en cause, d'éliminer la concurrence et

b) d'abuser d'une position dominante d'une manière susceptible d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance de cette Partie.

11. Chacune des Parties confie l'application de la législation antitrust visée au paragraphe 10 exclusivement à son autorité indépendante ou sa juridiction compétente en matière de concurrence.

12. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité ou la juridiction compétente en matière de concurrence pour l'exécution des règles visées au paragraphe 10, si l'une des Parties constate qu'une entreprise est victime d'une violation alléguée du paragraphe 10 et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre Partie. Après en avoir averti l'autre Partie, une Partie peut également s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre Partie, notamment au niveau central, régional, provincial ou local, pour discuter de questions relatives au présent article. En outre, l'une des Parties peut demander des consultations à ce sujet avec l'autre Partie afin de résoudre le problème. Ces consultations débutent dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la demande. Dans l'intervalle, les Parties échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des Parties.

13. Si les Parties ne parviennent pas à résoudre la question par voie de consultations dans un délai de 30 jours à compter du début des consultations, ou si les consultations ne commencent pas dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la demande concernant une violation alléguée du paragraphe 10, et pour autant que l'autorité ou la juridiction compétente en matière de concurrence ait constaté une violation des règles antitrust, la Partie qui a demandé la consultation a le droit de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent accord aux entreprises concernées de l'autre Partie en refusant, révoquant ou suspendant l'autorisation d'exploitation/le permis, ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle peut juger nécessaires, ou d'instituer des droits ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise en vertu du présent paragraphe est appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire en ce qui concerne son champ d'application et sa durée.

Article 9

Activités commerciales

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les Parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie A.

2. Les Parties conviennent que les obstacles à la conduite des affaires rencontrés par les opérateurs commerciaux compromettraient les avantages que doit procurer le présent accord. Les Parties s'engagent dès lors à procéder à l'élimination efficace et réciproque des obstacles à la conduite des affaires rencontrés par les opérateurs commerciaux des deux Parties lorsque de tels obstacles risquent d'entraver les opérations commerciales, de créer des distorsions de la concurrence ou de porter atteinte aux conditions de concurrence équitables.

3. Les transporteurs aériens des deux Parties ne sont pas tenus de conserver un sponsor local.

4. Le comité mixte établit un processus de coopération portant sur la conduite des affaires et sur les activités commerciales, il contrôle les progrès accomplis en vue d'éliminer efficacement les obstacles à la conduite des affaires rencontrés par les opérateurs commerciaux et fait régulièrement le point de la situation, notamment en vue de modifications législatives et réglementaires. Conformément à l'article 23, une Partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour examiner toute question portant sur l'application du présent article.

5. Les transporteurs aériens de chaque Partie ont le droit d'établir librement, sur le territoire de l'autre Partie, des bureaux et installations lorsque ceux-ci sont nécessaires à l'exploitation de services aériens et destinés à la promotion et à la vente de services aériens et d'activités connexes, y compris le droit de vendre et de délivrer tout billet ou connaissance aérien, à la fois les siens ou ceux de tout autre transporteur aérien.

6. Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre Partie en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire à l'exploitation de services aériens. Les deux Parties facilitent et activent l'octroi des permis de travail, lorsqu'ils sont requis, pour le personnel employé dans les bureaux conformément au présent paragraphe, notamment le personnel effectuant certaines missions temporaires ne dépassant pas 90 jours, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

7. Sans préjudice du deuxième alinéa, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre Partie :

a) d'assurer ses propres services d'assistance en escale (auto-assistance) ; ou

b) de choisir parmi les prestataires concurrents, y compris d'autres transporteurs aériens, qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie permettent l'accès au marché à ces prestataires et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.

Les droits établis au premier alinéa, points a et b, 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 limitent, empêchent ou entravent l'auto-assistance, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, la Partie concernée veille à ce que l'ensemble de ces services soit mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et adéquates ; les tarifs desdits services sont déterminés selon des critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

8. Chaque fournisseur de services d'assistance en escale, qu'il s'agisse ou non d'un transporteur aérien, a le droit, sur le territoire de l'autre Partie, de fournir des services d'assistance en escale à des transporteurs aériens

exploitant leurs activités dans le même aéroport, lorsque cela est autorisé et compatible avec les dispositions législatives et réglementaires applicables.

9. Chaque Partie veille à ce que ses réglementations, lignes directrices et procédures pour l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports situés sur son territoire soient appliquées d'une manière indépendante, transparente, effective, non discriminatoire et en temps utile.

10. Une Partie peut exiger la notification, aux seules fins d'information, des plans d'exploitation, des programmes et des horaires des services aériens exploités en vertu du présent accord, afin de pouvoir vérifier que les droits octroyés en vertu du présent accord sont respectés. Si une Partie exige cette notification, elle réduit au minimum la charge administrative liée aux exigences et procédures de notification pour les intermédiaires en matière de services aériens et pour les transporteurs aériens de l'autre Partie.

11. Tout transporteur aérien de chaque Partie a le droit de se livrer à la vente de services aériens et de services connexes sur le territoire de l'autre Partie, directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents, d'autres intermédiaires de son choix ou via l'internet ou par tout autre moyen disponible. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ces services de transport et services connexes, et toute personne est libre de les acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans les monnaies librement convertibles.

12. Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés à régler en monnaie locale les dépenses locales engagées sur le territoire de l'autre Partie, notamment pour l'achat de carburant et le paiement de redevances aéroportuaires. Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses sur le territoire de l'autre Partie dans une monnaie librement convertible au taux de change du marché.

13. Tout transporteur aérien a le droit, sur demande, de convertir dans une monnaie librement convertible et de transférer, à tout moment et de la manière de son choix, les recettes locales à partir du territoire de l'autre Partie vers le pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés dans les plus brefs délais sans restrictions ni taxes, sur la base du taux de change du marché applicable aux transactions et transferts courants à la date à laquelle le transporteur soumet sa première demande de transfert, et n'est soumis à aucune redevance à l'exception de celles qui sont normalement perçues par les banques pour réaliser cette conversion et ce transfert.

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

- a) tout transporteur aérien des Parties ;
- b) tout transporteur aérien d'un pays tiers ; et
- c) tout transporteur de surface (terrestre ou maritime) de n'importe quel pays ;

à condition que i) le transporteur exploitant le service soit titulaire des droits de trafic appropriés, que ii) les transporteurs commercialisant le service soient titulaires des droits appropriés pour les routes sous-jacentes et que iii) ces accords répondent aux exigences de sécurité et de concurrence auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis.

15. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol relevant d'accords de coopération commerciale, l'acheteur doit être informé, au moment de la vente du titre de transport ou, en tout cas, au moment de l'enregistrement, ou avant l'embarquement lorsqu'il s'agit d'un vol en correspondance s'effectuant sans enregistrement, de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service.

16. S'agissant du transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne.

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

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

19. Les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent conclure des accords pour la fourniture d'aéronefs avec ou sans équipage pour l'exploitation de services aériens internationaux avec :

- a) tout transporteur aérien des Parties ; et
- b) tout transporteur aérien d'un pays tiers ;

à condition que tous les participants à de tels accords disposent des autorisations appropriées et satisfassent aux conditions prescrites par les dispositions législatives et réglementaires respectives appliquées par les Parties à de tels accords. Aucune des deux Parties n'exige du transporteur aérien fournissant les aéronefs qu'il dispose de droits de trafic en vertu du présent accord pour les routes sur lesquelles les aéronefs seront exploités. Les Parties peuvent exiger que ces accords soient approuvés par leurs autorités compétentes. Lorsqu'une Partie exige une telle approbation, elle limite au minimum la charge administrative des procédures d'approbation pour les transporteurs aériens.

Article 10

Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs utilisés en service aérien international par les transporteurs aériens d'une Partie, de même que leur équipement habituel, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et alcools, les tabacs et tout autre article destiné à la vente aux passagers ou à leur usage en quantités limitées pendant le vol, sans que cette liste soit exhaustive), et les autres articles destinés ou utilisés uniquement aux fins de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international sont exemptés, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie, sur une base de réciprocité et à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord de l'aéronef, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété ou le capital, de tout droit de douane et d'accises, et de toute taxe ou redevance qui :

- a) sont imposés par les autorités nationales ou locales ou par l'Union européenne ; et
- b) ne sont pas calculés en fonction du coût des prestations fournies.

2. Les éléments suivants sont également exemptés, sur une base de réciprocité, des impôts, prélèvements, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1, 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, en quantités raisonnables, sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre Partie assurant un service aérien international, y compris dans le cas où ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire ;

b) l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une Partie et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre Partie assurant un service aérien international ;

c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables importés ou obtenus sur le territoire d'une Partie pour être utilisés sur un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre Partie assurant un service aérien international, y compris dans le cas où ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire ; 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, y compris dans le cas où ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire.

3. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une Partie d'appliquer sur une base non discriminatoire des impôts, prélèvements, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien qui exploite une liaison entre deux points situés sur son territoire.

4. L'équipement embarqué habituel, ainsi que le matériel, les fournitures et les pièces de rechange visés aux paragraphes 1 et 2, normalement conservés à bord des aéronefs exploités par un transporteur aérien de l'une des Parties, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'autorisation préalable des autorités douanières de celle-ci et il peut être exigé qu'ils soient placés sous la surveillance ou le contrôle desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

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

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

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

8. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

9. Les dispositions du présent accord sont sans incidence sur le régime de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA).

10. Le présent accord est sans préjudice des dispositions des conventions respectives entre des Etats membres de l'Union européenne et l'Arménie pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

Article 11

Redevances d'usage

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les Parties veillent à ce que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes soient conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie A.

2. Chaque Partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens de l'autre Partie pour l'utilisation de services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien soient calculées en fonction des coûts et non discriminatoires. 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.

3. Chaque Partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens de l'autre Partie pour l'utilisation des installations et services aéroportuaires et de sûreté aérienne et des installations et services connexes, à l'exception des droits perçus pour la prestation des services décrits à l'article 9, paragraphe 7, ne soient pas injustement discriminatoires, ne discriminent pas sur la base de la nationalité et soient équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Sans préjudice de l'article 16, paragraphe 1, ces redevances d'usage peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût de revient complet supporté par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et services aéroportuaires et de sûreté aérienne appropriés dans le ou les aéroports appliquant un système commun de tarification. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. Dans tous les cas, ces redevances d'usage s'appliquent aux transporteurs aériens de l'autre Partie à des conditions qui ne sont pas moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur application.

4. Chaque Partie exige que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et installations engagent des consultations et échangent les informations nécessaires pour permettre une évaluation précise du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 2 et 3. Chaque Partie veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances informent les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur avis et de soumettre leurs observations avant la mise en œuvre des modifications.

Article 12

Tarifs des passagers et tarifs de fret

1. Chaque Partie autorise les transporteurs aériens des Parties de fixer librement les tarifs des passagers et les tarifs de fret sur la base d'une concurrence libre et loyale.

2. Chaque Partie peut exiger, de manière non discriminatoire, que les transporteurs aériens des deux Parties notifient à ses autorités compétentes, de façon simplifiée et aux seules fins d'information, les tarifs des passagers et les tarifs de fret offerts pour les services au départ de son territoire. Cette notification peut être demandée aux transporteurs aériens au plus tôt lors d'une offre initiale du tarif des passagers ou du tarif de fret.

3. Des discussions peuvent être menées entre les autorités compétentes, notamment sur des questions telles que les exigences et procédures relatives à la notification des tarifs des passagers et des tarifs de fret ainsi que le caractère injuste, déraisonnable, discriminatoire ou subventionné de tarifs des passagers et de tarifs de fret.

Article 13

Statistiques

1. Chaque Partie fournit à l'autre Partie, sur une base non discriminatoire, les statistiques disponibles concernant les services aériens dans le cadre du présent accord, telles qu'exigées par ses dispositions législatives et réglementaires, et qui peuvent être raisonnablement demandées.

2. Les Parties coopèrent, notamment au sein du comité mixte, pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de surveiller le développement des services aériens dans le cadre du présent accord.

TITRE II

COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE

Article 14

Sécurité aérienne

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les Parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B.

2. Aux fins de garantir la mise en œuvre, par les Parties, des dispositions du présent article et des exigences réglementaires et normes visées au paragraphe 1, l'Arménie est associée aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne en qualité d'observateur à partir de la date d'entrée en vigueur du présent accord.

La transition de l'Arménie vers la conformité avec les exigences réglementaires et les normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B, fait l'objet d'un suivi continu et d'évaluations périodiques, à réaliser par l'Union européenne en coopération avec l'Arménie.

Lorsque l'Arménie a l'assurance qu'elle se conforme aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B, elle informe l'Union européenne qu'il faudrait procéder à une évaluation.

Lorsque l'Arménie s'est totalement conformée aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B, le comité mixte détermine le statut exact et les conditions de participation de l'Arménie dans le cadre de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et de son statut d'observateur.

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

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

5. Les autorités compétentes d'une Partie prennent immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elles ont des motifs raisonnables de penser :

a) qu'un aéronef, un composant ou l'exploitation d'un aéronef peut ne pas satisfaire aux normes minimales établies en vertu de la convention ou aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B, selon le cas ;

b) qu'il y a de fortes craintes qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales établies en vertu de la convention ou les exigences réglementaires et normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B, selon le cas ; ou

c) qu'il y a de fortes craintes que les normes minimales établies en vertu de la convention ou les exigences réglementaires et normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B, selon le cas, ne sont pas maintenues en vigueur ou correctement appliquées.

6. Lorsqu'une Partie décide de prendre des mesures au titre du paragraphe 5, elle en informe sans délai l'autre Partie, en justifiant sa décision.

7. Toute mesure prise par une Partie conformément au paragraphe 5 est levée dès que la cause qui a motivé cette mesure a cessé d'exister.

Article 15

Sûreté aérienne

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les Parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de sûreté aérienne énoncées à l'annexe II, partie C.

2. L'Arménie peut faire l'objet d'une inspection de la Commission européenne conformément à la législation de l'Union européenne applicable en matière de sûreté aérienne énoncée à l'annexe II, partie C. Les Parties mettent en place le mécanisme nécessaire pour assurer l'échange d'informations sur les résultats de ces inspections de sûreté.

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

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

5. Dans les cas non prévus par les exigences réglementaires et les normes en matière de sûreté aérienne énoncées à l'annexe II, partie C, les Parties se conforment, dans leurs rapports mutuels, aux normes internationales en matière de sûreté aérienne et aux pratiques recommandées appropriées établies par l'OACI. Les deux Parties exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le principal établissement de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions en matière de sûreté aérienne.

6. Chaque Partie veille à ce que des mesures soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, y compris, mais sans s'y limiter, l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine, l'inspection/filtrage des bagages de soute, l'inspection/filtrage et les contrôles de sûreté des personnes autres que les passagers, y compris l'équipage, et des objets qu'ils transportent, l'inspection/filtrage et les contrôles de sûreté du fret, du courrier, des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports, et le contrôle de l'accès au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé. Ces mesures sont adaptées pour faire face à l'aggravation des menaces pour la sûreté de l'aviation civile. Chaque Partie convient que ses transporteurs aériens peuvent être tenus d'observer les dispositions en matière de sûreté aérienne visées aux paragraphes 1 et 5 ainsi que les autres dispositions en matière de sûreté que l'autre Partie impose pour l'entrée sur son territoire, la sortie de son territoire ou le séjour sur son territoire.

7. 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, ainsi que des mesures d'urgence, afin de faire face à une menace spécifique pour la sûreté, qui devraient être communiquées sans tarder à l'autre Partie. Chaque Partie examine avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales raisonnables soient prises, et 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 de tout vol qu'elle considère comme présentant une menace pour sa sûreté. Sauf lorsque ce n'est pas raisonnablement possible en cas d'urgence, chaque Partie informe à l'avance l'autre Partie de toute mesure de sûreté spéciale qu'elle a l'intention d'introduire et qui pourrait avoir une incidence financière ou opérationnelle importante sur les services de transport aérien prévus dans le présent accord. Chaque Partie peut solliciter une réunion du comité mixte, comme le prévoit l'article 23, pour discuter de ces mesures de sûreté.

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

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

10. Lorsqu'une Partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions en matière de sûreté aérienne du présent article, elle demande des consultations immédiates avec l'autre Partie. Ces consultations débutent dans un délai de 30 jours à compter de la réception de cette demande.

11. Sans préjudice de l'article 5, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 30 jours à compter de la date du début de ces consultations, ou dans un délai plus long éventuellement convenu, constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'un ou plusieurs transporteurs aériens de cette autre Partie.

12. Lorsque cela est justifié par une menace immédiate et extraordinaire, une Partie peut entreprendre une action immédiate provisoire.

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

Article 16

Gestion du trafic aérien

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les Parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie D, et dans les domaines non couverts par le cadre réglementaire de l'UE, aux normes et pratiques recommandées pertinentes de l'OACI dans les conditions énoncées dans le présent article.

2. Les Parties coopèrent dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen à l'Arménie et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale de la circulation aérienne générale en Europe, d'optimiser les capacités de contrôle du trafic aérien, de réduire au maximum les retards et d'accroître l'efficacité environnementale. A cette fin, l'Arménie est associée en qualité d'observateur aux travaux du comité du ciel unique et d'autres organes du ciel unique européen à partir de la date d'entrée en vigueur du présent accord. Le comité mixte est chargé de surveiller et de faciliter la coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien.

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

a) l'Arménie prend les mesures nécessaires pour adapter ses services de navigation aérienne et ses structures institutionnelles et de surveillance pour la gestion du trafic aérien de manière à se conformer aux exigences du ciel unique européen,

b) l'Arménie établit notamment une autorité nationale de contrôle pertinente, au moins fonctionnellement indépendante du ou des prestataires de services de navigation aérienne ;

c) l'Union européenne associe l'Arménie aux initiatives opérationnelles pertinentes prises dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au ciel unique européen, notamment par les moyens suivants :

- i) l'examen de la possibilité de coopération ou d'association avec un bloc d'espace aérien fonctionnel existant, ou la possibilité d'en créer un nouveau ;
 - ii) la participation dans les fonctions réseau du ciel unique européen ;
 - iii) l'alignement avec les plans de déploiement de SESAR ;
 - iv) le renforcement de l'interopérabilité ; et
- d) l'Arménie prend les mesures nécessaires pour mettre en œuvre le système de performance de l'Union européenne avec l'objectif d'optimiser l'efficacité globale des vols, de réduire les coûts et d'améliorer la sécurité et la capacité des systèmes existants.

Article 17

Environnement

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les Parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie E.

2. Les Parties soutiennent la nécessité de protéger l'environnement en favorisant le développement durable de l'aviation. Les Parties entendent coopérer pour identifier les enjeux liés aux incidences de l'aviation sur l'environnement.

3. Les Parties contractantes reconnaissent l'importance de collaborer en vue d'étudier et de réduire le plus possible les effets de l'aviation sur l'environnement d'une manière conforme aux objectifs du présent accord.

4. Les Parties reconnaissent l'importance de la lutte contre le changement climatique et donc de la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées à l'aviation, tant au niveau national qu'au niveau international. Elles conviennent d'intensifier la coopération sur ces questions, y compris grâce à des accords multilatéraux pertinents, notamment la mise en œuvre du mécanisme de marché mondial qui a été approuvé lors de la 39^e Assemblée de l'OACI et l'utilisation du mécanisme institué par l'article 6, paragraphe 4, de l'accord de Paris au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques dans le cadre du développement de mesures globales fondées sur le marché pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation et tout autre aspect en vertu dudit article revêtant un intérêt particulier pour les émissions dues à l'aviation internationale.

5. Les Parties s'engagent à échanger des informations et à assurer une communication et un dialogue directs et réguliers entre experts, en vue de renforcer la coopération visant à limiter les incidences de l'aviation sur l'environnement, notamment en ce qui concerne :

- a) la recherche et le développement de technologies aéronautiques respectueuses de l'environnement ;
- b) l'innovation dans la gestion du trafic aérien en vue de réduire les incidences de l'aviation sur l'environnement ;
- c) la recherche et le développement de carburants de substitution durables pour l'aviation ;
- d) les questions liées aux effets de l'aviation sur l'environnement et à la réduction des émissions du secteur de l'aviation ayant un impact sur le climat ; et
- e) l'atténuation et la surveillance du bruit, en vue de réduire les incidences de l'aviation sur l'environnement.

6. Les Parties s'emploient également, dans le respect de leurs droits et obligations découlant d'engagements multilatéraux en matière d'environnement, à renforcer efficacement la coopération, notamment financière et technologique, relative aux mesures destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par le transport aérien international.

7. Les Parties reconnaissent la nécessité de prendre des mesures appropriées pour prévenir ou traiter les incidences du transport aérien sur l'environnement, pour autant que ces mesures soient totalement compatibles avec les droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international.

Article 18

Responsabilité des transporteurs aériens

Les Parties réaffirment leurs obligations au titre de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999 (convention de Montréal).

Article 19

Protection des consommateurs

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les Parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie F.

Article 20

Systèmes informatisés de réservation

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les Parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie A.

2. 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 chaque SIR soit conforme aux exigences réglementaires en vigueur de l'autre Partie.

3. Chaque Partie annule toute exigence existante susceptible de restreindre le libre accès des SIR d'une Partie au marché de l'autre Partie ou de limiter la concurrence de toute autre manière. Les Parties s'abstiennent d'adopter de telles exigences.

4. Aucune des Parties n'impose ou n'autorise l'imposition sur son territoire, aux fournisseurs de SIR de l'autre Partie, d'exigences relatives aux affichages des SIR différentes de celles imposées à ses propres fournisseurs de SIR ou à tout autre SIR opérant sur son marché. Aucune des Parties n'empêche la conclusion d'accords entre les fournisseurs de SIR, leurs fournisseurs et leurs abonnés qui concernent l'échange d'informations sur les services de voyage et facilitent l'affichage d'informations complètes et objectives pour les consommateurs, ou qui concernent le respect des exigences réglementaires relatives aux affichages neutres.

5. Les Parties s'assurent que les propriétaires et les exploitants de SIR d'une Partie qui se conforment aux exigences réglementaires applicables de l'autre Partie ont les mêmes possibilités de posséder des SIR sur le territoire de l'autre Partie que les propriétaires et les exploitants de tout autre SIR opérant sur le marché de cette Partie.

Article 21

Aspects sociaux

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les Parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie G.

2. Les Parties reconnaissent qu'il importe d'examiner les effets du présent accord sur les travailleurs, l'emploi et les conditions de travail. Les Parties s'engagent à coopérer sur les questions d'emploi relevant du présent accord, notamment en ce qui concerne les incidences sur l'emploi, les droits fondamentaux au travail, les conditions de travail, la protection sociale et le dialogue social.

3. Les Parties, par le biais de leurs dispositions législatives et réglementaires et leurs pratiques, promeuvent un degré élevé de protection dans le domaine social et du travail dans le secteur de l'aviation civile.

4. Les Parties reconnaissent l'importance des avantages que procure la combinaison, d'une part, des avantages économiques importants découlant de l'existence de marchés ouverts et concurrentiels et, d'autre part, de normes du travail élevées pour les travailleurs. Les Parties mettent en œuvre le présent accord de façon à favoriser des normes du travail élevées, indépendamment de la propriété ou de la nature des transporteurs aériens concernés, et à assurer que les droits et principes énoncés dans leurs dispositions législatives et réglementaires respectives ne sont pas compromis mais mis en œuvre de manière effective.

5. Les Parties s'engagent à promouvoir et à mettre effectivement en œuvre, dans leurs législations et leurs pratiques, les normes fondamentales du travail reconnues au niveau international, telles qu'elles figurent dans les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail ratifiées par l'Arménie et les Etats membres de l'UE.

6. Les Parties s'engagent à promouvoir également d'autres normes et accords internationalement reconnus dans le domaine social et du travail et pertinents pour le secteur de l'aviation civile, ainsi que leur mise en œuvre effective et le contrôle de leur application dans leur législation nationale.

7. Chaque Partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte afin d'examiner les questions liées au travail qu'elle qualifie d'importantes.

TITRE III

DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES ET FINALES

Article 22

Interprétation et mise en oeuvre

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

2. Chaque Partie est responsable, sur son territoire, de la bonne application du présent accord.

3. Chaque Partie fournit à l'autre Partie toutes les informations et l'assistance nécessaires, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires applicables de la Partie concernée, pour les enquêtes concernant d'éventuelles infractions que cette autre Partie mène dans le cadre de ses compétences conformément au présent accord.

4. Lorsque les Parties agissent en vertu des pouvoirs que leur confère le présent accord dans des domaines présentant de l'intérêt pour l'autre Partie et qui concernent les autorités compétentes ou des entreprises de cette autre Partie, les autorités compétentes de cette autre Partie sont pleinement informées et ont la possibilité de formuler des observations avant qu'une décision définitive ne soit prise.

5. Les dispositions du présent accord et les dispositions des actes énumérés à son annexe II, dans la mesure où elles sont identiques en substance aux règles correspondantes des traités UE et aux actes adoptés en application de ces traités UE, sont, aux fins de leur mise en œuvre et de leur application, interprétées conformément aux arrêts et décisions pertinents de la Cour de justice et de la Commission européenne.

Article 23

Comité mixte

1. Il est institué un comité mixte composé de représentants des Parties. Il est chargé de superviser l'administration du présent accord et sa mise en œuvre correcte. Il émet des recommandations et prend des décisions dans les cas expressément prévus par le présent accord.

2. Le comité mixte mène ses travaux et prend ses décisions sur la base du consensus. Les décisions du comité mixte sont contraignantes pour les Parties.

3. Le comité mixte adopte son règlement intérieur.

4. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Chaque Partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte.

5. Chaque Partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Cette réunion se tient dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des Parties.

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

7. Conformément à l'octroi de droits visé à l'article 3, le comité mixte valide par une décision l'évaluation effectuée par l'Union européenne concernant la mise en œuvre et l'application par l'Arménie des dispositions de la législation de l'UE, comme indiqué au paragraphe 1 de l'annexe I.

8. Conformément à l'article 6, le comité mixte examine les questions relatives aux investissements dans des entreprises de transport aérien des Parties ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des Parties.

9. Conformément à l'article 14, le comité mixte contrôle le processus de suppression progressive, pendant la phase de transition décrite à l'annexe I, des aéronefs immatriculés au registre de l'Arménie et utilisés par des exploitants sous le contrôle réglementaire de l'Arménie sans détenir de certificat de type délivré conformément à la législation applicable de l'UE mentionnée à l'annexe II, partie B, en vue d'assurer la suppression progressive de ces aéronefs conformément à l'annexe I, paragraphe 7.

10. Le comité mixte développe également la coopération, notamment par les moyens suivants :

a) en examinant les conditions des marchés qui ont une incidence sur les services aériens relevant du présent accord ;

b) en examinant, afin de les résoudre de manière efficace, les problèmes liés à la conduite des affaires et aux activités commerciales visées à l'article 9, et susceptibles, notamment, d'entraver l'accès au marché et le fonctionnement harmonieux des services aériens relevant du présent accord, de manière à assurer des conditions de concurrence équitables, à garantir la convergence en matière de réglementation et à réduire au minimum la charge réglementaire liée à l'exploitation de services aériens ;

c) en échangeant des informations, notamment sur les modifications des dispositions législatives et réglementaires et des politiques des Parties susceptibles d'avoir une incidence sur les services aériens ;

d) en envisageant d'éventuels domaines d'évolution ultérieure de l'accord, notamment en recommandant des modifications à ce dernier ou des conditions et procédures d'adhésion de pays tiers au présent accord ;

e) en examinant des questions d'ordre général liées aux investissements, à la propriété et au contrôle ;

f) en développant la coopération réglementaire et l'engagement mutuel à instaurer la reconnaissance réciproque et la convergence des réglementations et mesures ;

g) en encourageant la consultation, le cas échéant, sur les questions liées au service aérien traitées au sein des organisations internationales, dans les relations avec les pays tiers et dans les accords multilatéraux, notamment en vue d'examiner l'opportunité d'adopter une approche commune ;

h) en facilitant l'échange d'informations statistiques entre les Parties dans le but de suivre l'évolution des services aériens relevant du présent accord ; et

i) en examinant les conséquences sociales du présent accord tel qu'il est appliqué et en apportant les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes.

11. Si le comité mixte n'examine pas dans les six mois une question dont il a été saisi, les Parties peuvent prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 25.

12. Le présent accord ne fait pas obstacle à une coopération et à des discussions entre les autorités compétentes des Parties en dehors du comité mixte, notamment dans les domaines de la sûreté, la sécurité, l'environnement, la gestion du trafic aérien, les infrastructures aéronautiques, la concurrence et la protection des consommateurs. Les Parties informent le comité mixte des résultats d'une telle coopération et des discussions susceptibles d'avoir une incidence sur la mise en œuvre du présent accord.

Article 24

Règlement des différends et 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 8, et qui n'est pas résolu par une réunion du comité mixte, peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie, être soumis à l'arbitrage conformément aux procédures énoncées dans le présent article.

2. La demande d'arbitrage est adressée par écrit à l'autre Partie. Dans sa demande, la Partie requérante indique la mesure en cause et explique clairement les raisons pour lesquelles elle considère que cette mesure est incompatible avec le présent accord.

3. A 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 un délai de 20 jours à compter de la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie désigne un arbitre. Dans un délai de 30 jours à compter de 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, l'une ou l'autre des Parties peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner l'arbitre ou les arbitres nécessaires dans un délai de 30 jours à compter de la réception de cette demande. Si le président du Conseil de l'OACI est un ressortissant de l'Arménie ou d'un Etat membre de l'UE, le vice-président le plus ancien du Conseil de l'OACI qui n'est ni un ressortissant de l'Arménie ni un ressortissant d'un Etat membre de l'UE, procède à cette désignation.

4. La date de constitution du tribunal est la date à laquelle le dernier des trois arbitres accepte la désignation, selon les modalités à déterminer par le Comité mixte.

5. Si une Partie le demande, le tribunal rend, dans un délai de 10 jours à compter de sa constitution, une décision préliminaire sur la question de savoir s'il juge que l'affaire est urgente.

6. A la demande d'une Partie, le tribunal peut demander à l'autre Partie d'appliquer des mesures correctives provisoires, dans l'attente de sa décision définitive.

7. Au plus tard 90 jours après la date de sa constitution, le tribunal communique aux Parties un rapport intérimaire exposant ses constatations de fait, l'applicabilité des dispositions pertinentes et les justifications fondamentales de ses constatations et recommandations. S'il considère que cette date limite ne peut pas être respectée, le président du tribunal en informe les Parties par écrit, en précisant les raisons du retard et la date à laquelle le tribunal prévoit de communiquer son rapport intérimaire. Le rapport intérimaire ne doit en aucun cas être communiqué plus de 120 jours après la date de constitution du tribunal.

8. Une Partie peut présenter une demande écrite au tribunal pour qu'il revoie des aspects spécifiques du rapport intérimaire dans un délai de 14 jours à compter de sa communication.

9. En cas d'urgence, le tribunal met tout en œuvre pour communiquer son rapport intérimaire dans un délai de 45 jours et, en tout état de cause, au plus tard 60 jours après la date de sa constitution. Une Partie peut présenter une demande écrite au tribunal pour qu'il revoie des aspects précis du rapport intérimaire dans un délai de 7 jours à compter de sa communication. Après avoir examiné toute observation écrite des Parties concernant le rapport intérimaire, le tribunal peut modifier son rapport et procéder à tout autre examen qu'il juge utile. Les constatations de la décision finale comprennent une analyse suffisante des arguments avancés durant la phase d'examen intérimaire et répondent clairement aux questions et aux observations des Parties.

10. Le tribunal notifie sa décision finale aux Parties dans un délai de 120 jours à compter de la date de sa constitution. S'il considère que cette date limite ne peut pas être respectée, le président du tribunal en informe les Parties par écrit, en précisant les raisons du retard et la date à laquelle le tribunal prévoit de notifier sa décision. La décision ne doit en aucun cas être notifiée plus de 150 jours après la date de constitution du tribunal.

11. En cas d'urgence, le tribunal met tout en œuvre pour notifier sa décision dans un délai de 60 jours à compter de sa constitution. S'il considère que cette date limite ne peut pas être respectée, le président du tribunal en informe les Parties par écrit, en précisant les raisons du retard et la date à laquelle le tribunal prévoit de notifier sa décision. La décision ne doit en aucun cas être notifiée plus de 75 jours après la date de constitution du tribunal.

12. Les Parties peuvent déposer des demandes d'explication de la décision finale dans un délai de 10 jours à compter de sa notification et toute explication est donnée dans un délai de 15 jours à compter de cette demande.

13. Si le tribunal détermine qu'il y a eu violation du présent accord et que la Partie responsable ne se conforme pas à la décision finale du tribunal, ou ne parvient pas à un accord avec l'autre Partie sur une solution mutuellement satisfaisante dans un délai de 40 jours à compter de la notification de la décision définitive du tribunal, l'autre Partie peut suspendre l'application d'avantages comparables découlant du présent accord ou peut suspendre partiellement ou, si nécessaire, totalement la mise en œuvre du présent accord jusqu'à ce que la Partie responsable se conforme à la décision finale du tribunal ou que les Parties soient parvenues à un accord sur une solution mutuellement satisfaisante.

Article 25

Mesures de sauvegarde

1. Si une Partie considère que l'autre Partie n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose le présent accord, elle peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées. Les mesures de sauvegarde sont limitées, dans leur champ d'application et leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation ou rétablir

l'équilibre du présent accord. Priorité est accordée aux mesures qui perturberont le moins le fonctionnement du présent accord.

2. Lorsqu'une Partie envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise l'autre Partie par l'intermédiaire du comité mixte, et fournit toutes les informations utiles.

3. Les Parties se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.

4. Sans préjudice de l'article 4, paragraphe 1, point c, et de l'article 5, paragraphe 1, point c, la Partie concernée ne peut prendre de mesures de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 2 du présent article, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 3 du présent article n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.

5. La Partie concernée notifie sans tarder les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.

6. Toute action prise en vertu du présent article prend fin dès la mise en conformité de la Partie en défaut avec les dispositions du présent accord.

Article 26

Relations avec d'autres accords

1. Pendant la période d'application provisoire prévue à l'article 30, les accords et arrangements bilatéraux existants entre l'Arménie et les Etats membres de l'UE qui sont en place au moment de la signature du présent accord sont suspendus, sauf dans la mesure prévue au paragraphe 2 du présent article.

2. Nonobstant les paragraphes 1 et 3 et pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre transporteurs aériens de l'Union européenne sur la base de la nationalité :

a) les droits existants et les dispositions ou traitements plus favorables en matière de propriété, de droits de trafic, de capacité, de fréquences, de type ou de changement d'aéronefs, de partage de codes et de tarification dans le cadre des accords ou arrangements bilatéraux entre l'Arménie et les Etats membres de l'UE qui sont en place au moment de la signature du présent accord et qui ne sont pas couverts ou qui sont plus favorables ou flexibles en termes de liberté pour les transporteurs aériens concernés que dans le cadre du présent accord peuvent continuer à être exercés ;

b) un différend entre les Parties quant à la question de savoir si les dispositions ou traitements dans le cadre d'accords ou d'arrangements bilatéraux entre l'Arménie et les Etats membres de l'UE sont plus favorables ou flexibles est réglé dans le cadre du mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 24. Les différends portant sur la relation à établir entre des dispositions ou traitements contradictoires sont également réglés dans le cadre du mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 24.

3. Lors de l'entrée en vigueur en application de l'article 30 et sous réserve du paragraphe 2 du présent article, le présent accord prévaut sur les dispositions pertinentes des accords et arrangements bilatéraux existants entre l'Arménie et les Etats membres de l'UE qui sont en place au moment de la signature du présent accord.

4. Si les Parties deviennent parties à un accord multilatéral ou adhèrent à une décision de l'OACI ou de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte en vertu de l'article 23, en temps utile, pour déterminer si le présent accord devrait être révisé à la lumière de cette situation.

Article 27

Modifications

1. Toute modification du présent accord peut être convenue par les Parties en vertu de consultations tenues conformément à l'article 23. Les modifications entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 30.

2. Si une Partie désire modifier les dispositions du présent accord, elle en informe le comité mixte.

3. Le comité mixte peut, sur proposition d'une Partie et conformément au présent article, décider par consensus de modifier les annexes du présent accord.

4. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque Partie d'adopter unilatéralement de nouvelles dispositions législatives ou de modifier sa législation existante relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe II, dans le respect du principe de non-discrimination et des dispositions du présent accord.

5. Lorsque l'une des Parties envisage d'adopter de nouvelles dispositions législatives ou de modifier sa législation existante relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe II, elle en informe l'autre Partie dans la mesure du nécessaire et du possible. A la demande d'une Partie, un échange de vues peut avoir lieu au sein du comité mixte.

6. Chaque Partie informe régulièrement et dans les meilleurs délais l'autre Partie des nouvelles dispositions législatives adoptées ou des modifications apportées à sa législation existante relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe II. A la demande de l'une ou l'autre des Parties, un échange de vues sur les conséquences de ces dispositions législatives nouvelles ou de ces modifications pour le bon fonctionnement du présent accord a lieu, dans un délai de 60 jours, au sein du comité mixte.

7. A la suite de l'échange de vues visé au paragraphe 6, le comité mixte :

a) adopte une décision portant révision de l'annexe II afin d'y intégrer, en tant que de besoin sur une base de réciprocité, les dispositions législatives nouvelles ou les modifications en question ;

b) adopte une décision aux termes de laquelle les dispositions législatives nouvelles ou les modifications en question sont réputées conformes au présent accord ; ou

c) recommande toute autre mesure à adopter dans un délai raisonnable visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent accord.

Article 28

Dénonciation

Chaque Partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'OACI et au Secrétariat des Nations unies.

Le présent accord prend fin à minuit GMT à la fin de la saison de l'Association internationale du transport aérien (IATA) en cours un an après la date de notification écrite de la dénonciation de l'accord, sauf si cette notification est retirée par accord entre les Parties avant l'expiration de ce délai.

Article 29

Enregistrement

Le présent accord et toutes ses modifications sont enregistrés auprès du Conseil de l'OACI, conformément à l'article 30 de la convention, et du secrétariat des Nations unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies, après leur entrée en vigueur.

Article 30

Entrée en vigueur et application provisoire

Le présent accord est soumis à ratification ou approbation par les Parties conformément à leurs procédures respectives. Les instruments de ratification ou d'approbation sont déposés auprès du dépositaire, qui le notifie à l'autre Partie.

2. Le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne est le dépositaire du présent accord.

3. Le présent accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la notification faite par le dépositaire aux Parties pour confirmer la réception du dernier instrument de ratification ou d'approbation.

4. Nonobstant le paragraphe 3, les Parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord, comme indiqué au paragraphe 5, conformément à leurs procédures internes et à leur législation nationale, le cas échéant.

5. L'application provisoire prend effet le premier jour du deuxième mois suivant la notification faite par le dépositaire aux Parties confirmant la réception des éléments suivants :

a) la notification par l'Union européenne de l'achèvement des procédures pertinentes pour l'Union européenne et ses Etats membres et nécessaires à cet effet ; et

b) l'instrument de ratification ou d'approbation déposé par l'Arménie tel que visé au paragraphe 1.

Article 31

Textes faisant foi

Le présent accord est rédigé en double exemplaire en langues allemande, anglaise, bulgare, croate, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, irlandaise, italienne, lettonne, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et arménienne, tous les textes faisant également foi.

En cas de divergence entre les versions linguistiques, le comité mixte décide de la langue du texte à utiliser.

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

ANNEXE I

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

1. Le respect par l'Arménie de l'ensemble des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe II, à l'exception de la législation en matière de sûreté aérienne énoncée à l'annexe II, partie C, fait l'objet d'une évaluation sous la responsabilité de l'Union européenne qui est validée par une décision du comité mixte. Cette évaluation est réalisée au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur du présent accord.

2. Nonobstant l'article 3, les droits convenus et les routes spécifiées dans le présent accord ne comprennent pas, jusqu'à l'adoption de la décision visée au paragraphe 1, le droit pour les transporteurs aériens des deux Parties d'exercer les droits de cinquième liberté autres que ceux déjà octroyés conformément à des accords bilatéraux entre l'Arménie et les Etats membres de l'UE, y compris pour les transporteurs aériens de l'Arménie entre des points situés sur le territoire de l'Union européenne.

Lors de l'adoption de la décision visée au paragraphe 1, les transporteurs aériens des deux Parties sont autorisés à exercer les droits de cinquième liberté, y compris pour les transporteurs aériens de l'Arménie entre des points situés sur le territoire de l'Union européenne conformément à l'article 3.

3. Le respect par l'Arménie des exigences réglementaires et des normes liées à la législation en matière de sûreté aérienne énoncée à l'annexe II, partie C, fait l'objet d'une évaluation sous la responsabilité de l'Union européenne qui est validée par une décision du comité mixte. Cette évaluation est réalisée au plus tard dans un délai de trois ans après l'entrée en vigueur du présent accord. Dans l'intervalle, l'Arménie applique le document 30 de la conférence européenne de l'aviation civile.

4. Lors de l'adoption de la décision visée au paragraphe 3, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté aérienne énoncée à l'annexe II, partie C, est mise à la disposition de l'autorité compétente de l'Arménie, sous réserve d'un accord sur l'échange d'informations sensibles en matière de sûreté, et notamment d'informations classifiées de l'UE.

5. La transition progressive de l'Arménie vers l'application intégrale de la législation de l'Union européenne relative au service aérien énoncée à l'annexe II peut faire l'objet d'évaluations régulières. Les évaluations sont réalisées par la Commission européenne en coopération avec l'Arménie.

6. À partir de la date de la décision visée au paragraphe 1, l'Arménie appliquera, en matière d'octroi de licences d'exploitation, des règles substantiellement équivalentes à celles figurant au chapitre II du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Dès que le comité mixte a confirmé que l'Arménie applique pleinement ces règles relatives à l'octroi des licences d'exploitation, les autorités compétentes de l'Union européenne appliquent les dispositions de l'article 4, paragraphe 3, concernant la reconnaissance mutuelle des déterminations d'aptitude ou de citoyenneté faites par les autorités compétentes de l'Arménie.

7. Sans préjudice d'une décision prise dans le cadre du comité mixte ou conformément à l'article 25, la navigabilité des aéronefs immatriculés au registre de l'Arménie et utilisés par des exploitants sous le contrôle réglementaire de l'Arménie sans détenir de certificat de type délivré par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) conformément à la législation applicable de l'UE mentionnée à l'annexe II, partie B, peut être gérée sous la responsabilité des autorités compétentes arméniennes conformément aux exigences nationales applicables de l'Arménie jusqu'au 1^{er} janvier 2023 au plus tard, pour autant que l'aéronef respecte les normes internationales de sécurité établies en vertu de la convention. Ces aéronefs ne bénéficient d'aucun droit accordé au titre du présent accord et ne sont pas exploités sur des routes aériennes à destination, en provenance ou au sein de l'Union européenne.

ANNEXE II

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

RÈGLES APPLICABLES À L'AVIATION CIVILE

Les exigences réglementaires et les normes des dispositions applicables des actes suivants s'appliquent conformément au présent accord, sauf disposition contraire de la présente annexe ou de l'annexe I. Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont indiquées dans la présente annexe.

A. ACCÈS AU MARCHÉ ET QUESTIONS CONNEXES

N° 1008/2008

Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.

Dispositions applicables : article 2, article 23, paragraphe 1, article 24 et annexe I, ainsi que le chapitre II conformément à l'annexe I, paragraphe 6, du présent accord.

N° 785/2004

Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs, modifié par :

– le règlement (UE) n° 285/2010 de la Commission du 6 avril 2010

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 8.

N° 2009/12

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 11.

N° 96/67

Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 9, 11 à 21 et l'annexe.

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

N° 80/2009

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

Dispositions applicables : Articles 1^{er} à 11 et les annexes.

B. SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Sécurité de l'aviation civile et règlement de base de l'AESA

N° 216/2008

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

- le règlement (CE) n° 690/2009 de la Commission du 30 juillet 2009
- le règlement (CE) n° 1108/2009

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 3 (uniquement le premier paragraphe) et l'annexe

- le règlement (UE) n° 6/2013 de la Commission du 8 janvier 2013
- le règlement (UE) n° 2016/4 de la Commission du 5 janvier 2016

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

N° 319/2014

Règlement de la Commission (UE) n° 319/2014 du 27 mars 2014 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne et abrogeant le règlement (CE) n° 593/2007

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 17 et l'annexe.

N° 646/2012

Règlement d'exécution (UE) n° 646/2012 de la Commission du 16 juillet 2012 établissant les modalités d'exécution relatives aux amendes et astreintes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 25.

N° 104/2004

Règlement (CE) n° 104/2004 de la Commission du 22 janvier 2004 fixant les règles relatives à l'organisation et à la composition de la chambre de recours de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 7 et l'annexe.

Opérations aériennes

N° 965/2012

Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifié par :

- le règlement (UE) n° 800/2013 de la Commission du 14 août 2013
- le règlement (UE) n° 71/2014 de la Commission du 27 janvier 2014
- le règlement (UE) n° 83/2014 de la Commission du 29 janvier 2014
- le règlement (UE) n° 379/2014 de la Commission du 7 avril 2014
- le règlement (UE) n° 2015/140 de la Commission du 29 janvier 2015
- le règlement (UE) n° 2015/1329 de la Commission du 31 juillet 2015
- le règlement (UE) n° 2015/640 de la Commission du 23 avril 2015
- le règlement (UE) n° 2015/2338 de la Commission du 11 décembre 2015
- le règlement (UE) n° 2016/1199 de la Commission du 22 juillet 2016
- le règlement (UE) n° 2017/363 de la Commission du 1^{er} mars 2017

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 9 *bis*, annexes I à VIII.

Membres de l'équipage

N° 1178/2011

Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifié par :

- le règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission du 30 mars 2012
- le règlement (UE) n° 70/2014 de la Commission du 27 janvier 2014
- le règlement (UE) n° 245/2014 de la Commission du 13 mars 2014
- le règlement (UE) n° 2015/445 de la Commission du 17 mars 2015
- le règlement (UE) n° 2016/539 de la Commission du 6 avril 2016

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 11, annexes I à IV.

Enquête sur les accidents

N° 996/2010

Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE, modifié par :

– le règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 23, à l'exception de l'article 7, paragraphe 4, et de l'article 19 [abrogés par le règlement (UE) n° 376/2014].

N° 2012/780

Décision 2012/780/UE de la Commission du 5 décembre 2012 relative aux droits d'accès au registre central européen des recommandations de sécurité et des réponses à ces recommandations institué en vertu de l'article 18, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 5.

Navigabilité initiale

N° 748/2012

Règlement (CE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production, modifié par :

– le règlement (UE) n° 7/2013 de la Commission du 8 janvier 2013

– le règlement (UE) n° 69/2013 de la Commission du 27 janvier 2014

– le règlement (UE) n° 2015/1039 de la Commission du 30 juin 2015

– le règlement (UE) n° 2016/5 de la Commission du 5 janvier 2016

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 10, annexe I.

Maintien de la navigabilité

N° 1321/2014

Règlement (CE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches, modifié par :

– le règlement (UE) n° 2015/1088 de la Commission du 3 juillet 2015

– le règlement (UE) n° 2015/1536 de la Commission du 16 septembre 2015

– le règlement (UE) n° 2017/334 de la Commission du 27 février 2017

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 6, annexes I à IV.

Spécification de navigabilité supplémentaire

N° 2015/640

Règlement (UE) 2015/640 de la Commission du 23 avril 2015 concernant des spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation et modifiant le règlement (UE) n° 965/2012

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 5 et les annexes.

Aérodromes

N° 139/2014

Règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 10, annexes I à IV.

Exploitants de pays tiers

N° 452/2014

Règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 4 et annexes 1 et 2.

Gestion du trafic aérien et services de navigation aérienne

N° 2015/340

Règlement (UE) n° 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) n° 805/2011 de la Commission

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 10, annexes I à IV.

N° 2017/373

Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1^{er} mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) n° 482/2008, les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) n° 677/2011

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

Compte rendu d'événements

N° 376/2014

Règlement (UE) 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 7 ; article 9, paragraphe 3 ; article 10, paragraphes 2 à 4 ; article 11, paragraphes 1 et 7 ; article 13 à l'exception de l'article 13, paragraphe 9 ; articles 14 à 16, article 21 et annexes I à III.

N° 2015/1018

Règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables : article 1^{er} et annexes I à V.

Inspections de normalisation

N° 628/2013

Règlement d'exécution (UE) n° 628/2013 de la Commission du 28 juin 2013 relatif aux méthodes de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'exécution d'inspections de normalisation et pour le contrôle de l'application des dispositions du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 26.

Liste des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne

N° 2111/2005

Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 13, 15 à 16 et l'annexe.

N° 473/2006

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

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

N° 474/2006

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

– le règlement d'exécution (UE) n° 2016/963 de la Commission du 16 juin 2016

Dispositions applicables : articles 1^{er} et 2, annexes I et II.

Exigences techniques et procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile

N° 3922/91

Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, modifié par :

– le règlement (CE) n° 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006

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

– le règlement (CE) n° 8/2008 de la Commission du 11 décembre 2007

– le règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008

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

C. SÛRETÉ AÉRIENNE

N° 300/2008

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 15, 18, 21 et l'annexe.

N° 272/2009

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

- le règlement (UE) n° 297/2010 de la Commission du 9 avril 2010
- le règlement (UE) n° 720/2011 de la Commission du 22 juillet 2011
- le règlement (UE) n° 1141/2011 de la Commission du 10 novembre 2011
- le règlement (UE) n° 245/2013 de la Commission du 19 mars 2013

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 2 et l'annexe.

N° 1254/2009

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

- le règlement (UE) n° 2016/2096 de la Commission du 30 novembre 2016

N° 18/2010

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

N° 2015/1998

Règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, modifié par :

- le règlement d'exécution (UE) n° 2015/2426 de la Commission du 18 décembre 2015
- le règlement d'exécution (UE) n° 2017/815 de la Commission du 12 mai 2017

N° 2015/8005

Décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission du 16 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008, modifiée par :

- la décision d'exécution C(2017) 3030 de la Commission du 15 mai 2017

N° 72/2010

Règlement (UE) n° 72/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 établissant les procédures pour la conduite des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté aérienne, modifié par :

- le règlement d'exécution (UE) n° 2016/472 de la Commission du 31 mars 2016

D. GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

N° 549/2004

Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen (« règlement-cadre »), modifié par :

- le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 4, 6, 9 à 3.

N° 550/2004

Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen (« règlement sur la fourniture de services »), modifié par :

- le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009*

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 18, annexe I.

N° 551/2004

Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen (« règlement sur l'espace aérien »), modifié par :

- le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009*

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

N° 552/2004

Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien (« règlement sur l'interopérabilité »), modifié par :

- le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009*

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 10, annexes I à V.

* Pour le règlement (CE) n° 1070/2009 - dispositions applicables : articles 1^{er} à 4, à l'exception de l'article 1^{er}, paragraphe 4.

Performance et tarification

N° 390/2013

Règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau

N° 391/2013

Règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne

Fonctions de réseau

N° 677/2011

Règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission du 7 juillet 2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010, modifié par :

- le règlement d'exécution (UE) n° 970/2014 de la Commission du 12 septembre 2014
- le règlement d'exécution (UE) n° 2017/373 de la Commission du 1^{er} mars 2017

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 25 et les annexes.

N° 255/2010

Règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien, modifié par :

- le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012
- le règlement d'exécution (UE) n° 2016/1006 de la Commission du 22 juin 2016

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 15 et les annexes.

N° 2011/4130

Décision C(2011) 4130 de la Commission du 7 juillet 2011 portant nomination du gestionnaire de réseau chargé des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien pour le ciel unique européen

Interopérabilité

N° 1032/2006

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

- le règlement (CE) n° 30/2009 de la Commission du 16 janvier 2009

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 9, annexes I à V.

N° 1033/2006

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

- le règlement (UE) n° 929/2010 de la Commission du 18 octobre 2010
- le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012
- le règlement d'exécution (UE) n° 428/2013 de la Commission du 8 mai 2013
- le règlement d'exécution (UE) n° 2016/2120 de la Commission du 2 décembre 2016

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 5 et l'annexe.

N° 633/2007

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

- le règlement (UE) n° 283/2011 de la Commission du 22 mars 2011

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 6, annexes I à IV.

N° 29/2009

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

- le règlement d'exécution (UE) n° 2015/310 de la Commission du 26 février 2015

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 14 et annexes I à III.

N° 262/2009

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

– le règlement d'exécution (UE) n° 2016/2345 de la Commission du 14 décembre 2016

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 12, annexes I à VI.

N° 73/2010

Règlement (UE) n° 73/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 définissant les exigences relatives à la qualité des données et des informations aéronautiques pour le ciel unique européen, modifié par :

– le règlement d'exécution (UE) n° 1029/2014 de la Commission du 26 septembre 2014

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 13, annexes I à X.

N° 1206/2011

Règlement d'exécution (UE) n° 1206/2011 de la Commission du 22 novembre 2011 fixant les exigences relatives à l'identification d'un aéronef dans le cadre des activités de surveillance pour le ciel unique européen

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 11, annexes I à VII.

N° 1207/2011

Règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011 de la Commission du 22 novembre 2011 fixant les exigences relatives à la performance et à l'interopérabilité des activités de surveillance pour le ciel unique européen, modifié par :

– le règlement d'exécution (UE) n° 1028/2014 de la Commission du 26 septembre 2014

– le règlement d'exécution (UE) n° 2017/386 de la Commission du 6 mars 2017

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 14, annexes I à IX.

N° 1079/2012

Règlement d'exécution (UE) n° 1079/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 établissant des spécifications relatives à l'espacement des canaux de communication vocale pour le ciel unique européen, modifié par :

– le règlement d'exécution (UE) n° 657/2013 de la Commission du 10 juillet 2013

– le règlement d'exécution (UE) n° 2016/2345 de la Commission du 14 décembre 2016

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 14, annexes I à V.

SESAR

N° 219/2007

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

– le règlement (CE) n° 1361/2008 du Conseil du 16 décembre 2008

– le règlement (UE) n° 721/2014 du Conseil du 16 juin 2014

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

N° 409/2013

Règlement d'exécution (UE) n° 409/2013 de la Commission du 3 mai 2013 concernant la définition de projets communs et l'établissement d'un mécanisme de gouvernance et de mesures incitatives destinés à soutenir la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 15.

N° 716/2014

Règlement d'exécution (UE) n° 716/2014 de la Commission du 27 juin 2014 sur la mise en place du projet pilote commun de soutien à la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien

Espace aérien

N° 2150/2005

Règlement (CE) n° 2150/2005 de la Commission du 23 décembre 2005 établissant des règles communes pour la gestion souple de l'espace aérien

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 9 et l'annexe.

N° 923/2012

Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010, modifié par :

– le règlement (UE) n° 2015/340 de la Commission du 20 février 2015

– le règlement d'exécution (UE) n° 2016/1185 de la Commission du 20 juillet 2016

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 10 et l'annexe, y compris ses appendices.

N° 1332/2011

Règlement (UE) n° 1332/2011 de la Commission du 16 décembre 2011 établissant des exigences communes pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation communes pour l'évitement de collision en vol, modifié par :

– le règlement (UE) n° 2016/583 de la Commission du 15 avril 2016

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 4 et l'annexe.

E. ENVIRONNEMENT ET BRUIT

N° 2002/49

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

– le règlement (CE) n° 1137/2008 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2008

– le règlement (UE) n° 2015/996 de la Commission du 19 mai 2015

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 12, annexes I à VI.

N° 2003/96

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

Dispositions applicables : article 14, paragraphe 1, point *b* et article 14, paragraphe 2.

N° 2006/93

Directive 2006/93/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative à la réglementation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, deuxième édition (1988)

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

N° 598/2014

Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE

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

F. PROTECTION DES CONSOMMATEURS

N° 2027/97

Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, modifié par :

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 6 et l'annexe.

N° 261/2004

Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 16.

N° 1107/2006

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 16, annexes I et II.

G. ASPECTS SOCIAUX

N° 89/391

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

– la directive 2007/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007

Dispositions applicables - uniquement telles qu'applicables à l'aviation civile : articles 1^{er} à 16.

N° 2000/79

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

Dispositions applicables : articles 2 et 3 et l'annexe.

N° 2003/88

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

Dispositions applicables - uniquement telles qu'applicables à l'aviation civile : articles 1^{er} à 20, 22 et 23.

ACCORD

SUR LA CRÉATION D'UN ESPACE AÉRIEN COMMUN ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES, D'UNE PART, ET L'UKRAINE, D'AUTRE PART (ENSEMBLE SEPT ANNEXES), SIGNÉ A KIEV LE 12 OCTOBRE 2021

LE ROYAUME DE BELGIQUE,
LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,
LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,
LE ROYAUME DE DANEMARK,
LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,
LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,
L'IRLANDE,
LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,
LE ROYAUME D'ESPAGNE,
LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,
LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE,
LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,
LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,
LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,
LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,
LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,
LA HONGRIE,
LA RÉPUBLIQUE DE MALTE,
LE ROYAUME DES PAYS-BAS,
LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,
LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,
LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,
LA ROUMANIE,
LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,
LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,
LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,
LE ROYAUME DE SUÈDE,

Etant Parties au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après dénommés « les traités UE ») et étant Etats membres de l'Union européenne (ci-après dénommés « Etats membres de l'UE »),

et

L'UNION EUROPÉENNE, ci-après également dénommée « Union »,
d'une part,

et

l'UKRAINE, d'autre part,
ci-après conjointement dénommés « Parties »,

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

RECONNAISSANT le caractère intégré de l'aviation civile internationale ainsi que les droits et les obligations de l'Ukraine et des Etats membres de l'UE découlant de leur adhésion à des organisations internationales dans le domaine de l'aviation, notamment l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, ainsi que leurs droits et obligations découlant d'accords internationaux avec des pays tiers et des organisations internationales ;

DÉSIREUX d'approfondir les relations entre les Parties dans le domaine du transport aérien, y compris dans le domaine de la coopération industrielle, et de s'appuyer sur le système actuel d'accords relatifs aux services aériens afin de promouvoir les liens dans le domaine de l'économie, de la culture et des transports entre les Parties ;

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

RECONNAISSANT l'importance du transport aérien pour promouvoir le commerce, le tourisme et l'investissement ;

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

TENANT COMPTE du fait que l'accord d'association entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique et leurs Etats membres et l'Ukraine prévoit qu'afin d'assurer un développement coordonné

des transports entre les Parties, adapté à leurs besoins commerciaux, les conditions d'accès réciproque au marché et à la fourniture de services dans le domaine du transport aérien peuvent faire l'objet d'accords spécifiques ;

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

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

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

CONVENANT qu'il est approprié de fonder les règles de l'EAC sur la législation en vigueur dans l'Union européenne, définie à l'annexe I du présent accord, sans préjudice des traités UE et de la Constitution de l'Ukraine ;

PRENANT ACTE de l'intention de l'Ukraine d'intégrer dans sa législation en matière d'aviation les exigences et les normes correspondantes de l'Union européenne, notamment en ce qui concerne les futures avancées législatives au sein de l'Union ;

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

RECONNAISSANT les avantages que les deux Parties peuvent retirer de la conformité totale aux règles de l'EAC, comprenant l'ouverture de l'accès aux marchés et la maximisation des avantages pour les consommateurs et les entreprises des deux Parties ;

RECONNAISSANT que la création de l'EAC et la mise en œuvre de ses règles ne peuvent faire l'économie de dispositions transitoires et qu'une assistance technique adéquate est importante dans cette perspective ;

SOULIGNANT que les transporteurs aériens devraient être traités de manière transparente et non discriminatoire en ce qui concerne leur accès aux infrastructures de transport aérien, en particulier lorsque ces infrastructures sont limitées, y compris l'accès aux aéroports ;

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

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

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

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 ;

SE FÉLICITANT du dialogue en cours entre les Parties en vue d'approfondir leurs relations dans d'autres domaines, en particulier afin de faciliter la circulation des personnes,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

TITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1^{er}

Objectifs et champ d'application

Le présent accord a pour objectif la création progressive d'un EAC entre l'Union européenne, ses Etats membres et l'Ukraine, fondé en particulier sur des règles identiques en matière de sécurité, de sûreté, de gestion du trafic aérien, d'environnement, de protection des consommateurs et de systèmes informatisés de réservation, ainsi que sur des règles identiques en ce qui concerne les aspects sociaux. A cette fin, le présent accord fixe les règles, exigences techniques, procédures administratives, normes opérationnelles de base et modalités d'exécution applicables entre les Parties.

Cet EAC est fondé sur le libre accès au marché du transport aérien et l'égalité des conditions de concurrence.

Article 2

Définitions

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

1) « service agréé » et « route spécifiée » : un transport aérien international visé à l'article 16 et une route spécifiée à l'annexe II du présent accord ;

2) « accord » : le présent accord et ses annexes, y compris leurs amendements éventuels ;

3) « transport aérien » : le transport public par aéronef de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, proposé à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location ; pour lever toute ambiguïté, cela comprend les services réguliers et non réguliers (charters) ainsi que les services exclusifs de fret ;

4) « transporteur aérien » : une société ou entreprise possédant une licence d'exploitation en cours de validité ou son équivalent ;

5) « autorités compétentes » : les administrations ou organismes publics responsables des fonctions administratives dans le cadre du présent accord ;

6) « sociétés ou entreprises » : les sociétés de droit civil ou commercial, y compris les sociétés coopératives, et les autres personnes morales de droit public ou privé, à l'exception des sociétés qui ne poursuivent pas de but lucratif ;

7) « convention » : la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, qui comprend :

a) tout amendement entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention et qui a été ratifié par l'Ukraine, d'une part, et par un Etat membre de l'UE ou les Etats membres de l'UE, d'autre part ; et

b) toute annexe ou tout amendement à une annexe pertinente pour le problème en question, qui ont été adoptés en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'appliquent à tout moment à la fois à l'Ukraine et à un Etat membre de l'UE ou aux Etats membres de l'UE ;

8) « accord EACE » : l'accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-et-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo (1) sur la création d'un espace aérien commun européen ;

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

10) « contrôle effectif » : une relation constituée par des droits, des contrats ou tout autre moyen qui, soit séparément soit conjointement et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise, grâce notamment à :

a) un droit de jouissance sur tout ou Partie des actifs d'une entreprise ;

b) des droits ou des contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise ou conférant par ailleurs une influence déterminante sur la conduite des affaires de l'entreprise ;

11) « contrôle réglementaire effectif » : le fait que l'autorité compétente pour l'octroi des licences de l'une des Parties, qui a délivré une licence d'exploitation ou une autorisation à un transporteur aérien :

a) vérifie en permanence que ledit transporteur aérien respecte les critères applicables à l'exploitation de services aériens internationaux et utilisés pour délivrer une licence d'exploitation ou une autorisation, conformément aux dispositions législatives et réglementaires nationales en vigueur ; et

b) maintient une supervision adéquate en ce qui concerne la sécurité et la sûreté, dans le respect, au moins, des normes de l'OACI ;

12) « traités UE » : le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;

13) « Etat membre de l'UE » : un Etat membre de l'Union européenne ;

14) « aptitude » : le fait, pour un transporteur aérien, d'être apte à exploiter des services aériens internationaux, c'est-à-dire qu'il possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services ;

15) « droit de cinquième liberté » : le droit ou privilège accordé par un Etat (ci-après dénommé « Etat d'octroi ») aux transporteurs aériens d'un autre Etat (ci-après dénommé « Etat bénéficiaire ») de fournir des services de transport aérien international entre le territoire de l'Etat d'octroi et le territoire d'un Etat tiers, à condition que ces services aient comme point de départ ou de destination le territoire de l'Etat bénéficiaire ;

16) « coût de revient complet » : les coûts liés à la fourniture d'un service aérien, majorés d'un montant raisonnable pour les frais généraux administratifs, et, s'il y a lieu, tout montant destiné à refléter les coûts environnementaux et perçu sans discrimination quant à la nationalité ;

17) « OACI » : l'Organisation de l'aviation civile internationale établie conformément à la convention ;

18) « transport aérien international » : le transport aérien entre des points situés dans au moins deux Etats ;

19) « intermodal » : le transport public par aéronefs et par un ou plusieurs modes de transport de surface de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location ;

20) « mesure » : toute mesure prise par une Partie, que ce soit sous forme de loi, de règlement, de règle, de procédure, de décision ou de décision administrative, ou sous toute autre forme ;

21) « ressortissant » :

a) dans le cas de l'Ukraine, toute personne ayant la nationalité ukrainienne ou, dans le cas de l'Union européenne et de ses Etats membres, toute personne ayant la nationalité d'un des Etats membres de l'UE ; ou

b) toute personne morale :

i) qui est détenue, à tout moment, directement ou grâce à une participation majoritaire, dans le cas de l'Ukraine, par des personnes physiques ou morales ayant la nationalité ukrainienne ou, dans le cas de l'Union européenne et ses Etats membres, par des personnes ou entités ayant la nationalité d'un Etat membre de l'UE ou de l'un des autres Etats énumérés à l'annexe V du présent accord ; et

ii) dont le principal établissement se trouve en Ukraine, dans le cas de l'Ukraine, ou, dans un Etat membre, dans le cas de l'Union européenne et ses Etats membres ;

22) « nationalité » : en ce qui concerne un transporteur aérien, le fait que celui-ci satisfasse aux exigences sur des aspects tels que sa propriété, son contrôle effectif et son principal établissement ;

23) « licence d'exploitation » :

a) dans le cas de l'Union européenne et de ses Etats membres, une autorisation accordée par l'autorité compétente pour l'octroi des licences à une société ou à une entreprise, l'autorisant à fournir des services aériens dans le cadre de la législation applicable de l'UE, et

b) dans le cas de l'Ukraine, une licence pour le transport par air de passagers et/ou de fret, accordée en vertu de la législation pertinente de l'Ukraine ;

24) « prix » :

a) les tarifs des passagers à payer aux transporteurs aériens ou à leurs agents ou à d'autres vendeurs de billets pour le transport de passagers et de leurs bagages sur des services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes à l'agence et autres services auxiliaires ; et

b) les tarifs de fret à payer pour le transport de courrier et de fret, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires.

Cette définition englobe, le cas échéant, le transport de surface lié au transport aérien international et les conditions auxquelles est soumise l'application des tarifs des passagers et des tarifs de fret.

25) « accord d'association » : l'accord d'association entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique et leurs Etats membres, d'une part, et l'Ukraine, d'autre part, signé à Bruxelles les 21 mars 2014 et 27 juin 2014, et tout instrument qui lui succédera ;

26) « principal établissement » : l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien, où sont exercés les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation de ce transporteur aérien, y compris la gestion du maintien de la navigabilité ;

27) « obligation de service public » : toute obligation imposée aux transporteurs aériens pour assurer, sur une route spécifiée, la fourniture de services aériens réguliers minimale répondant à des normes définies en matière de continuité, de régularité, de prix et de capacité minimale, auxquelles les transporteurs aériens ne satisferaient pas s'ils ne devaient considérer que leur seul intérêt commercial. Les transporteurs aériens peuvent être indemnisés par la Partie concernée pour remplir des obligations de service public ;

28) « SESAR » : le programme de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen (*Single European Sky ATM Research Programme*), volet technologique du ciel unique européen qui vise à doter l'UE d'une infrastructure de contrôle du trafic aérien très performante qui permettra un développement du transport aérien sûr et respectueux de l'environnement ;

29) « subvention » : toute contribution financière accordée par un organisme public régional gouvernemental ou un autre organisme public, lorsque :

a) une pratique des pouvoirs publics, d'un organisme public régional ou d'un autre organisme public comporte un transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise ou la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt, d'injections de capitaux, de participation à la propriété, de protection contre la faillite ou d'assurance ;

b) des recettes des pouvoirs publics, d'un organisme public régional ou d'un autre organisme public normalement exigibles sont abandonnées, ne sont pas perçues ou sont indûment réduites ;

c) les pouvoirs publics, un organisme public régional ou un autre organisme public fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services ; ou

d) les pouvoirs publics, un organisme public régional ou un autre organisme public font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types visés aux points a, b et c, qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics ;

et qu'un avantage est ainsi conféré.

30) « territoire » : dans le cas de l'Ukraine, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté de l'Ukraine et, dans le cas de l'Union européenne, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément aux dispositions prévues par ces derniers et tout accord qui leur succédera ;

31) « accord de transit » : l'accord relatif au transit des services aériens internationaux, signé à Chicago le 7 décembre 1944 ;

32) « redevance d'usage » : une redevance imposée aux transporteurs aériens par l'autorité compétente ou autorisée par cette autorité pour l'utilisation par les aéronefs, par leurs équipages, par les passagers, par le fret et par le courrier, d'installations et de services en rapport avec la navigation aérienne (y compris en cas de survols), le contrôle du trafic aérien, et les aéroports et la sûreté aérienne.

Article 3

Mise en œuvre de l'accord

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

2. La mise en œuvre des mesures visées au paragraphe 1 du présent article est sans préjudice des droits et obligations de toute Partie découlant de sa participation à des organisations internationales et/ou des accords internationaux, notamment la convention et l'accord sur le transit.

3. Lors de l'application des mesures visées au paragraphe 1 du présent article, les Parties, dans le cadre du présent accord :

a) suppriment toutes les mesures unilatérales administratives, techniques ou autres qui pourraient constituer une restriction indirecte et avoir des effets discriminatoires à l'égard de la fourniture de services aériens en vertu du présent accord ; et

b) s'abstiennent de mettre en œuvre des mesures administratives, techniques ou législatives qui pourraient avoir pour effet d'établir une discrimination à l'encontre des ressortissants ou des entreprises ou sociétés de l'autre Partie lors de la fourniture de services dans le cadre du présent accord.

Article 4

Non-discrimination

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

TITRE II

COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE

Article 5

Principes généraux de la coopération réglementaire

1. Les Parties coopèrent par tous les moyens possibles pour assurer l'intégration progressive, dans la législation de l'Ukraine, des exigences et normes figurant dans les actes de l'Union européenne énumérés à l'annexe I du présent accord, ainsi que la mise en œuvre de ces dispositions par l'Ukraine, grâce à :

a) des consultations périodiques, dans le cadre du comité mixte visé à l'article 29 (comité mixte) du présent accord, sur l'interprétation des actes de l'Union européenne énumérés à l'annexe I du présent accord concernant la sécurité et la sûreté aériennes, la gestion du trafic aérien, la protection de l'environnement, l'accès au marché et les questions connexes, les questions sociales, la protection des consommateurs et les autres domaines couverts par le présent accord ;

b) la fourniture d'une assistance adéquate dans des domaines spécifiques déterminés par les Parties ;

c) des consultations et un échange d'informations sur la nouvelle législation conformément à l'article 15 du présent accord.

2. L'Ukraine adopte les mesures nécessaires pour intégrer dans le système juridique ukrainien et mettre en œuvre les exigences et les normes figurant dans les actes de l'Union européenne mentionnés à l'annexe I du présent accord conformément aux dispositions transitoires énoncées à l'article 33 et à l'annexe III du présent accord.

3. Les Parties s'informent mutuellement au plus vite, par l'intermédiaire du comité mixte, de leurs autorités respectives responsables dans le domaine de la supervision en matière de sécurité, la navigabilité, l'octroi de licences aux transporteurs aériens, les questions aéroportuaires, la sûreté aérienne, la gestion du trafic aérien, les enquêtes sur les accidents et les incidents, et la fixation des redevances de navigation aérienne et des redevances aéroportuaires.

Article 6

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. A l'arrivée, au départ et durant le séjour sur le territoire de l'une des Parties, les transporteurs aériens de l'autre Partie respectent les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur ledit territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs assurant des transports aériens ou relatives à l'exploitation et à la navigation des aéronefs.

2. A l'arrivée, au départ et durant le séjour sur le territoire de l'une des Parties, les passagers, les membres d'équipage et le fret des transporteurs aériens de l'autre Partie, ou quiconque agissant en leur nom, respectent les

dispositions législatives et réglementaires régissant, sur ledit territoire, l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret à bord des aéronefs (et notamment celles relatives aux formalités d'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux).

Article 7

Sécurité de l'aviation

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe III du présent accord, les Parties se conforment à leur législation respective concernant les exigences et les normes relatives à la sécurité aérienne précisées à l'annexe I, partie C, du présent accord dans les conditions énoncées au présent article.

2. Tout en continuant à exercer les fonctions et les tâches de l'Etat de conception, de fabrication, d'immatriculation et d'exploitant, comme prévu par la convention, l'Ukraine intègre dans sa législation et met en œuvre de manière effective les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article, conformément aux dispositions transitoires énoncées à l'annexe III du présent accord.

3. Les Parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre effective, par l'Ukraine, de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article. A cette fin, l'Ukraine est associée aux travaux de l'AESA en qualité d'observateur à partir de la date d'entrée en vigueur du présent accord, conformément à l'annexe VI du présent accord.

4. Pour assurer l'exploitation des services agréés dans le cadre de l'article 16, paragraphe 1, points a, b, c et d, du présent accord chaque Partie reconnaît 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.

5. La reconnaissance par les Etats membres de certificats délivrés par l'Ukraine visés à l'annexe IV, section 1, du présent accord est décidée conformément aux dispositions figurant à l'annexe III du présent accord.

6. Les Parties coopèrent en vue de la convergence des systèmes de certification en ce qui concerne la navigabilité initiale et son maintien.

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

8. Les Parties échangent des informations, concernant notamment les constatations dressées lors d'inspections au sol effectuées conformément au paragraphe 7 du présent article par les moyens appropriés.

9. Les autorités compétentes d'une Partie peuvent introduire, à tout moment, une demande de consultations avec les autorités compétentes de l'autre Partie concernant les normes de sécurité maintenues en vigueur par l'autre Partie, y compris dans des domaines autres que ceux couverts par les actes visés à l'annexe I du présent accord, ou concernant les constatations dressées lors d'inspections au sol. Ces consultations ont lieu dans les trente jours suivant cette demande.

10. Aucune disposition du présent accord ne sera interprétée comme limitant le pouvoir d'une Partie de prendre immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elle établit :

a) qu'un aéronef, un produit ou une opération de transport ne satisfait pas aux normes minimales établies en vertu de la convention ou aux exigences et normes précisées à l'annexe I, partie C, du présent accord selon le cas ;

b) sur la base d'une inspection visée au paragraphe 7 du présent article, qu'un aéronef, un produit ou une opération de transport pourrait ne pas respecter les normes minimales établies en vertu de la convention ou les exigences et normes précisées à l'annexe I, partie C, du présent accord selon le cas ; ou

c) que les normes minimales établies en vertu de la convention ou les exigences et normes précisées à l'annexe I, partie C, du présent accord applicables aux aéronefs, aux produits et aux opérations de transport, pourraient ne pas être maintenues en vigueur ou correctement appliquées.

11. Lorsqu'une Partie décide de prendre des mesures au titre des dispositions du paragraphe 10 du présent article, elle en informe rapidement les autorités compétentes de l'autre Partie, en justifiant sa décision.

12. Si des mesures prises en application du paragraphe 10 du présent article ne sont pas abandonnées alors qu'elles ne sont plus justifiées, les Parties ont la possibilité de saisir le comité mixte.

13. Toute modification du droit national concernant le statut des autorités compétentes de l'Ukraine ou de toute autorité compétente des Etats membres de l'UE est notifiée sans tarder par la Partie concernée aux autres Parties.

Article 8

Sûreté aérienne

1. L'Ukraine intègre dans sa législation et met en œuvre de manière effective les dispositions figurant dans le document n° 30, partie II, de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), conformément aux dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord. Dans le cadre des évaluations prévues à l'article 33, paragraphe 2, du présent accord, des inspecteurs de la Commission européenne peuvent participer en

qualité d'observateurs aux inspections menées par les autorités ukrainiennes compétentes dans les aéroports situés sur le territoire de l'Ukraine, selon un mécanisme convenu par les deux Parties. Le présent accord est sans préjudice des droits et obligations de l'Ukraine et des Etats membres de l'UE conformément à l'annexe 17 de la convention.

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

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

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

5. Chaque Partie veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, notamment l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine, l'inspection/filtrage des bagages de soute et les contrôles de sûreté du fret et du courrier avant l'embarquement ou le chargement à bord des aéronefs, ainsi que les contrôles de sûreté des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports et le contrôle de l'accès et l'inspection/filtrage des personnes autres que les passagers lors de leur entrée dans une zone de sûreté à accès réglementé. Ces mesures sont adaptées, si nécessaire, afin de remédier aux failles et de faire face aux menaces dans l'aviation civile. Chaque Partie convient que ses transporteurs aériens peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 4 du présent article et que l'autre Partie impose pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie.

6. Chaque Partie examine avec bienveillance toute demande que lui adressera l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière. Sauf lorsque ce n'est pas raisonnablement possible en cas d'urgence, chaque Partie informe à l'avance l'autre Partie de toute mesure de sûreté spéciale qu'elle a l'intention d'introduire et qui pourrait avoir une incidence financière ou opérationnelle importante sur les services de transport aérien prévus dans le présent accord. Chaque Partie peut solliciter une réunion du comité mixte pour discuter de ces mesures de sûreté, comme il est prévu à l'article 29 du présent accord.

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

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

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

10. Sans préjudice des dispositions de l'article 19 du présent accord, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'un ou plusieurs transporteurs aériens de cette autre Partie.

11. Lorsque cela est justifié par une menace immédiate et extraordinaire, une Partie peut entreprendre une action provisoire avant l'expiration de ces quinze jours.

12. Toute action prise en vertu des paragraphes 10 ou 11 du présent article est suspendue dès que l'autre Partie s'est totalement conformée aux dispositions du présent article.

Article 9

Gestion du trafic aérien

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe III du présent accord, les Parties se conforment à leur législation respective concernant les exigences et les normes relatives à la gestion du trafic aérien précisées à l'annexe I, partie B, du présent accord dans les conditions énoncées au présent article.

2. L'Ukraine intègre dans sa législation et met en œuvre de manière effective les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article, conformément aux dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord.

3. Les Parties coopèrent dans le domaine de la gestion du trafic aérien pour assurer la mise en œuvre effective, par l'Ukraine, de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article, ainsi qu'en vue d'élargir le ciel unique européen à l'Ukraine et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale de la circulation aérienne générale en Europe, d'optimiser les capacités de contrôle du trafic aérien, de réduire le plus possible les retards et d'accroître l'efficacité environnementale.

4. A cette fin, l'Ukraine est associée aux travaux du comité du ciel unique en qualité d'observateur à partir de la date d'entrée en vigueur du présent accord et les entités et/ou autorités compétentes ukrainiennes sont associées sur une base non discriminatoire, par une coordination appropriée sur le programme SESAR conformément à la législation applicable.

5. Le comité mixte est chargé de surveiller et de faciliter la coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien.

6. En vue de faciliter l'application de la législation relative au ciel unique européen :

a) l'Ukraine prend les mesures nécessaires à l'adaptation au ciel unique européen de ses structures institutionnelles de gestion du trafic aérien ; et

b) l'Union européenne facilite la participation de l'Ukraine aux activités opérationnelles dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'utilisation de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au ciel unique européen.

7. Le présent accord est sans préjudice des droits et obligations de l'Ukraine dans le cadre de la convention, ainsi que des accords régionaux de navigation aérienne en vigueur et approuvés par le Conseil de l'OACI. Après l'entrée en vigueur du présent accord, tout nouvel accord régional sera conforme à ses dispositions.

8. En vue de maintenir un niveau élevé de sécurité afin de maximiser la capacité de l'espace aérien et l'efficacité de la gestion du trafic aérien, et sous réserve des dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord, l'Ukraine organise l'espace aérien sous sa responsabilité conformément aux exigences de l'UE relatives à la création de blocs d'espace aérien fonctionnels, visées à l'annexe I, partie B, du présent accord.

Les Parties coopèrent pour étudier l'éventuelle intégration de l'espace aérien relevant de la responsabilité de l'Ukraine dans un bloc d'espace aérien fonctionnel, conformément à la législation de l'UE compte tenu des avantages opérationnels de cette intégration.

9. La reconnaissance, par les Etats membres de l'UE, des certificats pertinents délivrés par l'Ukraine visés à l'annexe IV, section 2, du présent accord est décidée conformément à l'annexe III du présent accord.

Article 10

Environnement

1. Les Parties reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique de l'aviation. Les Parties reconnaissent qu'il est nécessaire de prendre des mesures efficaces à l'échelon mondial, régional, national et/ou local pour réduire autant que possible les incidences de l'aviation civile sur l'environnement.

2. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe III du présent accord, les Parties se conforment à leur législation respective concernant les exigences et les normes relatives à l'environnement précisées à l'annexe I, partie D, du présent accord dans les conditions indiquées dans le présent article.

3. L'Ukraine intègre dans sa législation et met en œuvre de manière effective les exigences et les normes visées au paragraphe 2 du présent article, conformément aux dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord.

4. Les Parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre effective, par l'Ukraine, de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer les exigences et les normes visées au paragraphe 2 du présent article, tout en reconnaissant l'importance de collaborer et, dans le cadre de discussions multilatérales, d'étudier les effets de l'aviation sur l'environnement et de faire en sorte que toute mesure d'atténuation des incidences environnementales soit totalement compatible avec les objectifs de l'accord.

5. Aucune disposition du présent accord ne sera interprétée comme limitant le pouvoir des autorités compétentes d'une Partie d'imposer toute mesure appropriée pour prévenir ou traiter d'une autre manière l'incidence environnementale du transport aérien, pour autant que ces mesures soient appliquées sans distinction de nationalité et ne soient pas en contradiction avec les droits et obligations des Parties découlant du droit international.

Article 11

Protection des consommateurs

1. Sous réserve des dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord, les Parties se conforment à leur législation respective concernant les exigences et les normes relatives à la protection des consommateurs précisées à l'annexe I, partie F, du présent accord.

2. L'Ukraine intègre dans sa législation et met en œuvre de manière effective les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article, conformément aux dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord.

3. Les Parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre effective, par l'Ukraine, de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article.

4. Les Parties coopèrent également en vue de garantir la protection des droits des consommateurs découlant du présent accord.

Article 12

Coopération industrielle

1. Les Parties visent à renforcer la coopération industrielle, notamment par les moyens suivants :

- i) le développement de relations commerciales entre les constructeurs aéronautiques des deux côtés ;
- ii) la promotion et le développement de projets communs en vue d'assurer le développement durable du secteur du transport aérien, y compris son infrastructure ;
- iii) la coopération technique pour la mise en œuvre des normes de l'Union ;
- iv) la mise en avant des opportunités pour les constructeurs aéronautiques et les concepteurs ; et
- v) la promotion des investissements dans le cadre du présent accord.

2. Le présent accord est sans préjudice des normes techniques et industrielles qui existent en Ukraine pour la fabrication d'aéronefs et de leurs composants et ne relèvent pas de l'annexe I du présent accord.

3. Le comité mixte surveille et facilite ce processus de coopération.

Article 13

Systèmes informatisés de réservation

1. Sous réserve des dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord, les Parties se conforment à leur législation respective concernant les exigences et les normes relatives aux systèmes informatisés de réservation précisées à l'annexe I, partie G, du présent accord. Les Parties garantissent que les systèmes informatisés de réservation d'une Partie ont librement accès au marché de l'autre Partie.

2. L'Ukraine intègre dans sa législation et met en œuvre de manière effective les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article, conformément aux dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord.

3. Les Parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre, par l'Ukraine, de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article.

Article 14

Aspects sociaux

1. Sous réserve des dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord, les Parties se conforment à leur législation respective concernant les exigences et les normes relatives aux aspects sociaux précisées à l'annexe I, partie E, du présent accord.

2. L'Ukraine adopte les mesures nécessaires pour intégrer dans sa législation et mettre en œuvre de manière effective les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article, conformément aux dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord.

3. Les Parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre, par l'Ukraine, de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article.

Article 15

Nouvelle législation

1. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque Partie d'adopter unilatéralement de nouveaux textes législatifs ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe I du présent accord, sous réserve du principe de non-discrimination et des dispositions du présent article et de l'article 4 du présent accord.

2. Lorsque l'une des Parties envisage d'adopter de nouveaux textes législatifs dans le cadre du présent accord ou une modification de sa législation, elle en informe l'autre Partie. A la demande de l'une ou l'autre des Parties, le

comité mixte procède, dans un délai de deux mois, à un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement du présent accord.

3. Le comité mixte :

a) adopte une décision portant révision de l'annexe I du présent accord afin d'y intégrer, en tant que de besoin sur une base de réciprocité, les dispositions législatives nouvelles ou les modifications intervenues dans la législation concernée ;

b) adopte une décision aux termes de laquelle la nouvelle législation ou la modification concernée sont réputées conformes à l'accord ; ou

c) recommande toute autre mesure pour adoption dans un délai raisonnable visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent accord.

TITRE III

DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

Article 16

Octroi de droits

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie, conformément aux annexes II et III du présent accord, les droits suivants pour l'exploitation du transport aérien international par les transporteurs aériens de l'autre Partie :

a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;

b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales non commerciales, c'est-à-dire dans un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de fret et/ou de courrier lors d'un transport aérien ;

c) lors de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, le droit d'effectuer des escales sur son territoire afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret et/ou du courrier en trafic international, séparément ou conjointement ; et

d) les autres droits spécifiés dans l'accord.

2. Aucune des dispositions du présent accord n'est réputée conférer aux transporteurs aériens de l'Ukraine le droit d'embarquer, sur le territoire d'un Etat membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point sur le territoire de cet Etat membre.

Article 17

Autorisation d'exploitation et permis technique

Dès réception des demandes d'autorisation d'exploitation ou de permis technique introduites par un transporteur aérien de l'une des Parties, sous la forme et selon les modalités prescrites pour les demandes d'autorisations d'exploitation et les permis techniques, les autorités compétentes de l'autre Partie accordent les autorisations avec un délai de procédure minimal, pour autant que :

a) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Ukraine :

i) le transporteur aérien ait son principal établissement en Ukraine et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit applicable de l'Ukraine ;

ii) l'Ukraine exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien et que l'autorité compétente à cet égard soit clairement identifiée ; et

iii) sauf décision contraire adoptée en vertu de l'article 20 du présent accord, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par l'Ukraine et/ou des ressortissants de l'Ukraine ;

b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne :

i) le transporteur aérien ait son principal établissement sur le territoire d'un Etat membre de l'UE au sens des traités UE et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit applicable de l'Union européenne ;

ii) l'Etat membre de l'UE responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, et que l'autorité compétente à cet égard soit clairement identifiée ; et

iii) sauf décision contraire adoptée en vertu de l'article 20 du présent accord, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par un ou plusieurs Etats membres de l'UE et/ou des ressortissants d'Etats membres de l'UE, ou par d'autres Etats énumérés à l'annexe V du présent accord et/ou des ressortissants de ces autres Etats ;

c) le transporteur aérien satisfasse aux conditions prescrites en vertu des dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 6 du présent accord ; et

d) les dispositions des articles 7 et 8 du présent accord soient maintenues en vigueur et appliquées.

Article 18

Reconnaissance mutuelle des déterminations réglementaires relatives à l'aptitude et à la nationalité des transporteurs aériens

1. Lorsqu'elles sont saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation ou de permis technique de la part d'un transporteur aérien de l'une des Parties, les autorités compétentes de l'autre Partie reconnaissent toute détermination d'aptitude ou de nationalité faite par les autorités compétentes de la première Partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette détermination avait été faite par elles-mêmes et ne font pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, excepté conformément au paragraphe 2 du présent article.

2. Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation ou de permis technique de la part d'un transporteur aérien de l'autre Partie, ou après avoir délivré ladite autorisation d'exploitation ou ledit permis technique, les autorités compétentes ont une raison spécifique d'estimer que, malgré la détermination faite par les autorités compétentes de l'autre Partie, les conditions prévues à l'article 17 du présent accord pour la délivrance d'autorisations d'exploitation ou de permis techniques ne sont pas satisfaites, elles doivent en avvertir sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des Parties peut solliciter des consultations, auxquelles peuvent participer des représentants des autorités compétentes concernées, et/ou demander des informations supplémentaires concernant le sujet de préoccupation ; il doit être satisfait à ces demandes dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des Parties peut en saisir le comité mixte.

Article 19

Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation d'exploitation ou de permis technique

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

a) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Ukraine :

i) le transporteur aérien n'a pas son principal établissement en Ukraine ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit applicable de l'Ukraine ;

ii) l'Ukraine n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, ou l'autorité compétente à cet égard n'est pas clairement identifiée ; ou

iii) sauf décision contraire adoptée en vertu de l'article 20 du présent accord, le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par l'Ukraine et/ou des ressortissants de l'Ukraine ;

b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne :

i) le transporteur aérien n'a pas son principal établissement sur le territoire d'un Etat membre de l'UE au sens des traités UE ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit applicable de l'Union européenne ;

ii) l'Etat membre de l'UE responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée ; ou

iii) sauf décision contraire adoptée en vertu de l'article 20 du présent accord, le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par un ou plusieurs Etats membres de l'UE et/ou des ressortissants d'Etats membres de l'UE, ou par d'autres Etats énumérés à l'annexe V du présent accord et/ou des ressortissants de ces autres Etats ;

c) le transporteur aérien ne s'est pas conformé aux dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 6 du présent accord ;

d) les dispositions des articles 7 et 8 du présent accord ne sont pas maintenues en vigueur ou appliquées ; ou

e) une Partie a constaté, conformément à l'article 26, paragraphe 5, du présent accord, que les conditions d'un environnement concurrentiel ne sont pas remplies.

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

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

Article 20

Investissement dans les transporteurs aériens

1. Nonobstant les articles 17 et 19 du présent accord, la détention majoritaire ou le contrôle effectif soit d'un transporteur aérien de l'Ukraine par des Etats membres ou leurs ressortissants, soit d'un transporteur aérien de l'Union européenne par l'Ukraine ou ses ressortissants, sont autorisés en vertu d'une décision préalable du comité mixte.

2. Cette décision précise les conditions associées à l'exploitation des services agréés dans le cadre du présent accord et des services entre des pays tiers et les Parties. L'article 29, paragraphe 8, du présent accord ne s'appliquent pas à ce type de décision.

Article 21

Suppression des restrictions quantitatives

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

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

Article 22

Activités commerciales

Conduite des affaires

1. Les Parties conviennent que les obstacles à la conduite des affaires rencontrés par les opérateurs commerciaux compromettraient les avantages que doit procurer le présent accord. Les Parties conviennent donc de procéder à l'élimination efficace et réciproque des obstacles à la conduite des affaires rencontrés par les opérateurs commerciaux des deux Parties lorsque de tels obstacles risquent d'entraver les opérations commerciales, de créer des distorsions de la concurrence ou de freiner le développement de conditions de concurrence équitables.

2. Le comité mixte établit un processus de coopération portant sur la conduite des affaires et sur les possibilités commerciales, il suit les progrès accomplis en vue de traiter efficacement les obstacles à la conduite des affaires rencontrés par les opérateurs commerciaux et fait régulièrement le point de la situation, notamment, le cas échéant, en ce qui concerne l'évolution vers des modifications législatives et réglementaires. Conformément à l'article 29 du présent accord, une Partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour examiner toute question portant sur l'application du présent article.

Représentants des transporteurs aériens

3. Les transporteurs aériens de chaque Partie ont le droit d'établir sur le territoire de l'autre Partie des bureaux destinés à la promotion et à la vente de transports aériens et d'activités connexes, y compris le droit de vendre et de délivrer tout billet et/ou lettre de transport aérien, à la fois ses propres billets et/ou lettres de transport aérien de tout autre transporteur.

4. Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre Partie en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire pour assurer la fourniture de transports aériens. Ces besoins en personnel peuvent être couverts, au choix des transporteurs aériens, soit par leur propre personnel, soit en faisant appel aux services de toute autre organisation, entreprise ou transporteur aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie et autorisés à fournir ces services sur le territoire de cette Partie. Les deux Parties facilitent et activent l'octroi des permis de travail, lorsqu'ils sont requis, pour le personnel employé dans les bureaux conformément au présent paragraphe, notamment le personnel effectuant certaines missions temporaires ne dépassant pas quatre-vingt-dix jours, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Assistance en escale

5. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe III du présent accord :

a) sans préjudice du point b, 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

ii) de choisir entre les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie garantissent l'accès au marché à ces prestataires, et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché ;

b) l'assistance « bagages », l'assistance « opérations en piste », l'assistance « carburant et huile », l'assistance « fret et poste » en ce qui concerne le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'aéronef, les droits établis au point a, alinéas i et ii, peuvent être soumis à des contraintes conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables sur le territoire de l'autre Partie. Lorsque de telles contraintes entravent l'assistance en escale, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, l'ensemble de ces services est mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et non discriminatoires ;

c) tout prestataire de services d'assistance en escale de chaque Partie, qu'il s'agisse ou non d'un transporteur aérien, a le droit, sur le territoire de l'autre Partie, de fournir des services d'assistance en escale à des transporteurs aériens des Parties exploitant leurs activités dans le même aéroport, lorsque cela est autorisé et compatible avec les dispositions législatives et réglementaires applicables.

Attribution de créneaux horaires dans les aéroports

6. L'attribution de créneaux horaires disponibles dans les aéroports situés sur le territoire des Parties s'effectue en temps utile et de manière indépendante, transparente et non discriminatoire.

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

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

8. Chaque transporteur aérien a le droit de convertir les recettes locales en monnaies librement convertibles et de les transférer à partir du territoire de l'autre Partie et à destination de son territoire national ou à destination du ou des pays de son choix conformément à la législation applicable. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés dans les plus brefs délais sans restrictions ni taxes, sur la base du taux de change officiel courant applicable à de tels conversions et transferts à la date à laquelle le transporteur soumet sa première demande de transfert.

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

Accords de coopération

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

- a) un ou plusieurs transporteurs aériens des Parties ;
- b) un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers ; et
- c) un ou plusieurs transporteurs de surface (terrestre ou maritime), pour autant que :
 - i) le transporteur exploitant le service soit titulaire de l'autorisation appropriée ;
 - ii) les transporteurs commercialisant le service soient titulaires des droits de route appropriés dans le cadre des dispositions bilatérales pertinentes ; et
 - iii) ces accords répondent aux exigences de sécurité et de concurrence auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol en partage de codes, l'acheteur doit être informé de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service, au moment de la vente du titre de transport ou, en tout cas, au moment de l'enregistrement ou de l'embarquement lorsque la correspondance s'effectue sans enregistrement.

Transport intermodal

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

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

Aux fins du premier alinéa du présent paragraphe, le « transport de surface » englobe à la fois le transport terrestre et le transport maritime.

Location

13. Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés à fournir les services agréés en utilisant des aéronefs avec ou sans équipage loués à d'autres transporteurs aériens, y compris de pays tiers, à condition que tous les participants à un tel accord respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les Parties à de tels accords.

Aucune des Parties n'impose aux transporteurs aériens qui mettent en location leur équipement de détenir des droits de trafic en vertu du présent accord.

L'affrètement avec équipage, par un transporteur aérien de l'Ukraine, de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers, ou, par un transporteur de l'Union européenne, de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers autre que ceux mentionnés à l'annexe V du présent accord, pour exploiter les droits prévus au présent accord, doit rester exceptionnel ou répondre à des besoins temporaires. Il est soumis à une approbation préalable de l'autorité ayant délivré la licence du transporteur aérien qui prend en location l'aéronef avec équipage et de l'autorité compétente de l'autre Partie.

Accords de franchisage, de marque et de concession commerciale

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

Escales nocturnes

15. Les transporteurs aériens de chaque Partie ont le droit d'effectuer des escales nocturnes dans les aéroports de l'autre Partie qui sont ouverts au trafic international.

Article 23

Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs utilisés pour le transport aérien international par les transporteurs aériens d'une Partie, de même que leur équipement habituel, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces de rechange (notamment les moteurs), les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et alcools, les tabacs et tout autre article destiné à la vente aux passagers ou à leur usage en quantités limitées pendant le vol), et les autres articles destinés à ou utilisés uniquement aux fins de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs utilisés dans le transport aérien international sont exemptés, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie, sur une base de réciprocité et conformément à sa législation applicable en la matière, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété ou le capital, de tout droit de douane et d'accises, et de toute taxe ou redevance qui sont :

- a) imposées par les autorités nationales ou locales, ou l'Union européenne, et
- b) ne sont pas calculées en fonction du coût des services fournis, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

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

a) les provisions de bord importées ou obtenues sur le territoire d'une Partie et embarquées, en quantités raisonnables, sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre Partie engagé dans le transport aérien international, y compris dans les cas où ces articles sont destinés à être consommés sur la Partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire ;

b) l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une Partie et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre Partie engagé dans le transport aérien international ;

c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables importées ou obtenues sur le territoire d'une Partie pour être utilisées sur un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre Partie engagé dans le transport aérien international, y compris dans les cas où ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire ;

d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque Partie, importés ou obtenus sur le territoire d'une Partie et embarqués sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre Partie engagé dans le transport aérien international, y compris dans les cas où ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire ; et

e) les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret.

3. Nonobstant toute autre disposition contraire, aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une Partie d'appliquer sur une base non discriminatoire des impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien qui exploite une liaison entre deux points situés sur son territoire.

4. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes et ne soient pas transférés sans acquittement des taxes et droits de douane y afférents.

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

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

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

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

9. Les dispositions du présent accord sont sans incidence sur le régime de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), exception faite de la taxe sur le chiffre d'affaires à l'importation. Les dispositions du présent accord ne portent pas atteinte aux dispositions des conventions conclues entre un Etat membre et l'Ukraine pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune et susceptibles d'être en vigueur au moment en cause.

Article 24

Redevances d'usage pour les infrastructures et services aéroportuaires et aéronautiques

1. Chaque Partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents aux transporteurs aériens de l'autre Partie pour l'utilisation d'infrastructures et services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien, aéroportuaires, de sûreté aérienne et des infrastructures et services connexes soient justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Sans préjudice de l'article 9 du présent accord, ces redevances peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût de revient complet supporté par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des infrastructures et services aéroportuaires et de sûreté aérienne appropriés dans l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. Dans tous les cas, ces redevances ne sont pas imposées aux transporteurs aériens de l'autre Partie contractante à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur imposition. Les redevances d'usage sont établies par les autorités ou organismes compétents des Parties en monnaie nationale ou en devises étrangères.

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

Article 25

Tarifs

1. Les Parties autorisent les transporteurs aériens à fixer librement des tarifs sur la base d'une concurrence libre et loyale.

2. Les Parties n'imposent pas le dépôt ou la notification des tarifs.

3. Si les autorités compétentes de l'une ou l'autre Partie estiment qu'un tarif est incompatible avec les considérations énoncées dans le présent article, elles transmettent un avis approprié aux autorités compétentes de l'autre Partie concernée et peuvent demander des consultations avec ces autorités. Des consultations peuvent être menées entre les autorités compétentes notamment sur des questions telles que le caractère injuste, déraisonnable, discriminatoire ou subventionné des tarifs. Ces consultations ont lieu au plus tard dans les 30 jours suivant la date de réception de la demande.

Article 26

Environnement concurrentiel

1. Dans le cadre du présent accord, le titre IV de l'accord d'association ou tout autre accord ultérieur entre l'Union européenne, ses Etats membres et l'Ukraine s'applique, à moins que le présent accord ne contienne des règles plus spécifiques concernant la concurrence et les aides d'Etat pour le secteur de l'aviation.

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

3. Les aides d'Etat qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines sociétés ou entreprises ou certains produits ou services aériens sont incompatibles avec le bon fonctionnement du présent accord, dans la mesure où elles risquent d'affecter les échanges entre les Parties dans le secteur de l'aviation.

4. En ce qui concerne les aides d'Etat, toute pratique contraire au présent article est évaluée sur la base des critères découlant de l'application des règles en matière de concurrence applicables dans l'Union européenne, en particulier celles qui sont fixées à l'annexe VII du présent accord.

5. Si l'une des Parties constate qu'il existe sur le territoire de l'autre Partie, en raison notamment de l'octroi de subventions, des conditions qui fausseraient la concurrence loyale et équitable au détriment de ses transporteurs aériens, elle peut soumettre des observations à l'autre Partie. Elle peut en outre solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 29 du présent accord. Des consultations débutent dans les trente jours qui suivent la réception de cette demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de trente jours à compter de la date du début des consultations constitue, pour la Partie qui les a demandées, un motif de prendre des mesures en vue de refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations du ou des transporteurs aériens concernés, conformément à l'article 19 du présent accord.

6. Les mesures visées au paragraphe 5 du présent article sont appropriées, proportionnées et limitées au strict nécessaire en ce qui concerne leur champ d'application et leur durée. Elles visent exclusivement le ou les transporteurs aériens qui bénéficient de subventions ou des conditions visées dans le présent article, et sont sans préjudice du droit de l'une ou l'autre des Parties de prendre des mesures en vertu de l'article 31 du présent accord.

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

8. Aucune disposition du présent accord ne limite ou ne met en cause le pouvoir des autorités de la concurrence des Parties en ce sens que toutes les questions relatives à l'application du droit de la concurrence relèvent de leur compétence exclusive. Toute mesure prise en application du présent article est sans préjudice des mesures prises par ces autorités, qui sont totalement indépendantes des mesures prises en application du présent article.

9. Le présent article s'applique sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires des Parties concernant les obligations de service public sur le territoire des Parties.

10. Les Parties procèdent à des échanges d'informations en tenant compte des limites imposées par les exigences du secret professionnel et du secret d'affaires.

Article 27

Statistiques

1. Chaque Partie fournit à l'autre les statistiques exigées par les dispositions législatives et réglementaires nationales et, sur demande, d'autres informations statistiques disponibles qui peuvent être raisonnablement demandées pour examiner l'exploitation des services aériens.

2. Les Parties coopèrent dans le cadre du comité mixte pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de contrôler le développement des services aériens dans le cadre du présent accord.

TITRE IV

DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES

Article 28

Interprétation et mise en œuvre

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

2. Chaque Partie est responsable, sur son propre territoire, de la mise en œuvre correcte du présent accord. L'Ukraine est responsable également de la mise en œuvre de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer dans son système juridique les exigences et les normes figurant dans les actes de l'Union européenne concernant l'aviation civile, visées à l'annexe I du présent accord.

3. Chaque Partie fournit à l'autre Partie toutes les informations et l'assistance nécessaires en ce qui concerne les enquêtes sur d'éventuelles infractions aux dispositions du présent accord que l'autre Partie mène dans le cadre des compétences prévues par le présent accord.

4. Lorsque les Parties agissent en vertu des pouvoirs que leur confère le présent accord dans des domaines présentant un intérêt substantiel pour l'autre Partie et qui concernent les autorités ou des sociétés ou entreprises de cette autre Partie, les autorités compétentes de cette autre Partie sont pleinement informées et ont la possibilité de formuler des observations avant qu'une décision définitive ne soit prise.

5. Les dispositions du présent accord et les dispositions des actes énumérés à son annexe I du présent accord, dans la mesure où elles sont identiques en substance aux règles correspondantes des traités UE et aux actes arrêtés en application de ces traités, sont, aux fins de leur mise en œuvre et de leur application, interprétées conformément aux arrêts et décisions pertinents de la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après dénommée « Cour de justice ») et de la Commission européenne respectivement.

Article 29

Comité mixte

1. Il est institué un comité mixte composé de représentants des Parties, responsable de l'administration du présent accord et de sa mise en œuvre correcte. A cette fin, il formule des recommandations et prend des décisions dans les cas expressément prévus par le présent accord.

2. Les décisions du comité mixte sont prises par consensus et sont contraignantes pour les Parties. Elles sont appliquées par celles-ci conformément à leurs procédures internes. Les Parties s'informent mutuellement de la finalisation de ces procédures et de la date d'entrée en vigueur des décisions. Lorsqu'une décision prise par le comité mixte impose à une Partie de prendre des mesures, ladite Partie prend les dispositions requises et en informe le comité mixte.

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

4. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins à la demande de l'une des Parties.

5. Chaque Partie peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Cette réunion se tient dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des Parties.

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

7. Si l'une des Parties considère qu'une décision du comité mixte n'est pas correctement appliquée par l'autre Partie, elle peut demander que la question soit examinée par le comité mixte. Si le comité mixte ne parvient pas à une solution dans un délai de deux mois après la saisine, la Partie requérante peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 31 du présent accord.

8. Sans préjudice du paragraphe 2 du présent article, si le comité mixte ne se prononce pas dans les six mois sur une question dont il a été saisi, les Parties peuvent prendre des mesures de sauvegarde temporaires appropriées en application de l'article 31 du présent accord.

9. Conformément à l'article 20 du présent accord, le comité mixte examine les questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des Parties.

10. Le comité mixte développe également la coopération entre les Parties :

a) en examinant les conditions prévalant sur les marchés qui ont une incidence sur les services aériens régis par le présent accord ;

b) en examinant et, autant que possible, en résolvant de manière efficace les problèmes liés à la conduite des affaires et susceptibles, notamment, d'entraver l'accès au marché et le fonctionnement harmonieux des services agréés relevant du présent accord, de manière à assurer des conditions de concurrence équitables, à garantir la convergence des réglementations et à réduire au minimum la charge de travail réglementaire des opérateurs commerciaux ;

c) en promouvant les échanges entre experts sur les nouvelles initiatives ou les développements en matière de législation ou de réglementation, ainsi que sur l'adoption de nouveaux instruments du droit international public et privé relatif au transport aérien, en matière notamment de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aériennes (y compris les créneaux horaires), d'aéroports, de coopération industrielle, de gestion du trafic aérien, d'environnement concurrentiel et de protection des consommateurs ;

d) en examinant régulièrement les conséquences sociales du présent accord tel qu'il est appliqué, en particulier en matière d'emploi, et en apportant les réponses appropriées aux interrogations légitimes ;

e) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans le présent accord, notamment en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier ;

f) en adoptant, sur la base du consensus, des propositions, des méthodes ou des documents de nature procédurale directement liés au fonctionnement de l'accord ;

g) en prenant en considération et en développant l'assistance technique dans les domaines concernés par le présent accord ; et

h) en favorisant la coopération dans les enceintes internationales concernées et en s'efforçant d'établir des positions coordonnées.

Article 30

Règlement des différends et arbitrage

1. Si un différend survient entre les Parties à propos de l'interprétation ou de l'application du présent accord, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par des consultations officielles au sein du comité mixte conformément à l'article 29, paragraphe 5, du présent accord. Dans les cas où le comité mixte prend des décisions dans le cadre de la présente procédure concernant l'interprétation ou l'application d'exigences et de normes visées à l'annexe I du présent accord, lesdites décisions respectent les arrêts de la Cour de justice portant sur l'interprétation des exigences et normes pertinentes, ainsi que les décisions de la Commission européenne, qui sont prises en vertu de ces exigences et normes.

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

a) chacune des Parties désigne un arbitre dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception de l'avis que l'autre Partie lui aura adressé par la voie diplomatique pour demander l'arbitrage du tribunal d'arbitrage ; le tiers arbitre doit être désigné par les deux autres arbitres dans un délai supplémentaire de soixante jours. Si l'une des Parties n'a pas désigné d'arbitre dans le délai fixé, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, chaque Partie peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner un arbitre ou des arbitres selon le cas. Si le président du Conseil de l'OACI est ressortissant de l'une des Parties, le vice-président le plus ancien du Conseil de l'OACI qui n'est ressortissant d'aucune des deux Parties procède à cette désignation ;

b) le tiers arbitre désigné en vertu du point a) est un ressortissant d'un Etat tiers et agit en tant que président du tribunal d'arbitrage ;

c) le tribunal d'arbitrage fixe son règlement intérieur ; et

d) sous réserve de la décision définitive du tribunal d'arbitrage, les Parties supportent à parts égales les frais initiaux de l'arbitrage.

3. A la demande d'une Partie, le tribunal d'arbitrage peut demander à l'autre Partie d'appliquer des mesures correctives provisoires, dans l'attente de sa décision définitive.

4. Les Parties se conforment à toute décision provisoire ou à la décision définitive du tribunal d'arbitrage. Le tribunal d'arbitrage s'efforce d'adopter toute décision provisoire ou définitive par consensus. Si le consensus n'est pas possible, il statue à la majorité.

5. Si l'une des Parties ne se conforme pas à une décision du tribunal d'arbitrage prise en vertu du présent article dans un délai de trente jours à partir de la date de réception de la notification de ladite décision, l'autre Partie peut, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent accord à la Partie en défaut.

Article 31

Mesures de sauvegarde

1. Sans préjudice des articles 7 et 8 du présent accord et des évaluations de sécurité et de sûreté mentionnées à l'annexe III du présent accord, une Partie peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées si elle considère que l'autre Partie n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose le présent accord. Les mesures de sauvegarde sont limitées, dans leur champ d'application et leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation ou rétablir l'équilibre de l'accord. Priorité est accordée aux mesures qui perturberont le moins le fonctionnement de l'accord.

2. Lorsqu'une Partie envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise sans délai l'autre Partie par l'intermédiaire du comité mixte, et fournit toutes les informations utiles.

3. Les Parties se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.

4. Sans préjudice des articles 7 et 8 du présent accord, la Partie concernée ne peut prendre de mesures de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 2 du présent article, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 3 du présent article n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.

5. La Partie concernée notifie sans délai les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.

6. Toute action prise en vertu du présent article est suspendue dès la mise en conformité de la Partie en défaut avec les dispositions du présent accord.

Article 32

Divulgateion d'informations

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

Article 33

Dispositions transitoires

1. L'annexe III du présent accord établit les dispositions transitoires et les périodes transitoires correspondantes applicables entre les Parties.

2. La transition progressive de l'Ukraine vers la mise en œuvre effective des exigences et des normes figurant dans les actes de l'Union européenne concernant l'aviation civile visées à l'annexe I du présent accord et le respect des conditions énoncées à l'annexe III du présent accord font l'objet d'évaluations, qui sont réalisées par la Commission européenne, en coopération avec l'Ukraine. En ce qui concerne la sécurité aérienne, des inspections de normalisation sont exécutées par l'AESA conformément aux exigences et normes énoncées à l'annexe I, partie C, du présent accord.

Lorsque l'Ukraine a l'assurance que les exigences et normes pertinentes prévues par la législation sont intégrées dans la législation ukrainienne et mises en œuvre, elle demande à la Commission européenne de procéder à une évaluation.

3. Si la Commission européenne établit que l'Ukraine respecte les exigences et normes pertinentes, elle saisit le comité mixte pour qu'il décide que l'Ukraine est admise à passer à la période transitoire suivante ou qu'elle satisfait à toutes ces exigences.

4. Si la Commission européenne estime que l'Ukraine ne respecte pas toutes les exigences et normes pertinentes, elle en avise le comité mixte. La Commission européenne recommande ensuite à l'Ukraine des améliorations spécifiques et détermine, en consultation avec celle-ci, un délai de mise en œuvre au cours duquel les insuffisances en cause peuvent être raisonnablement corrigées. Avant l'expiration du délai de mise en œuvre, une deuxième évaluation, voire plus s'il y a lieu, est réalisée pour déterminer si les améliorations recommandées ont été mises en œuvre de manière effective et satisfaisante.

5. Si la Commission européenne établit que les insuffisances en cause ont été corrigées, elle saisit le comité mixte pour qu'il statue en conséquence et comme indiqué au paragraphe 3 du présent article.

Article 34

Relations avec d'autres accords et/ou arrangements

1. Les dispositions du présent accord prévalent sur les dispositions analogues des accords et/ou arrangements bilatéraux en matière de transport aérien conclus entre les Parties.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, les dispositions en matière de propriété, de droits de trafic, de capacité, de fréquences, de type ou de changement d'aéronef, de partage de codes et de tarification qui figurent dans un accord bilatéral ou un arrangement bilatéral entre l'Ukraine et l'Union européenne ou un Etat membre de l'UE s'appliquent entre les Parties si ledit accord ou arrangement bilatéral est plus favorable, sur le plan de la liberté accordée aux transporteurs aériens concernés ou sur un autre plan, et pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les Etats membres de l'Union européenne et leurs ressortissants. Il en va de même pour les dispositions qui ne sont pas couvertes par le présent accord.

3. Si les Parties deviennent parties à un accord multilatéral ou appliquent une décision de l'OACI 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 s'il y a lieu de réviser le présent accord à la lumière de cette situation.

Article 35

Dispositions financières

Sans préjudice de l'article 5, paragraphe 1, point b, du présent accord, les Parties allouent les ressources financières nécessaires, notamment celles relatives au comité mixte, pour la mise en œuvre du présent accord sur leur territoire respectif.

TITRE V

ENTRÉE EN VIGUEUR, RÉEXAMEN, DÉNONCIATION ET DISPOSITIONS FINALES

Article 36

Modifications

1. Le comité mixte peut, sur proposition d'une Partie et conformément au présent article, décider par consensus de modifier les annexes du présent accord conformément à l'article 15, paragraphe 3, point a), du présent accord.
2. Les amendements des annexes du présent accord prennent effet après l'accomplissement des procédures internes nécessaires par les Parties.
3. A la demande de l'une des Parties et conformément aux procédures applicables en la matière, compte tenu des éventuelles recommandations du comité mixte, le présent accord fait l'objet d'un réexamen au vu de l'application de ses dispositions, afin d'envisager toute évolution future qui s'avérerait nécessaire. Tout amendement du présent accord qui en résulte entre en vigueur conformément à l'article 38 du présent accord.

Article 37

Dénonciation

Chaque Partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin à l'accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'OACI. Le présent accord prend fin à minuit GMT à la fin de la saison IATA (Association internationale du transport aérien) en cours un an après la date de notification écrite de la dénonciation de l'accord, sauf si cette notification est retirée par accord mutuel entre les Parties avant l'expiration de ce délai.

Article 38

Entrée en vigueur et application provisoire

1. Le présent accord est soumis à ratification ou approbation par les signataires conformément à leurs procédures respectives.
2. Le présent accord entre en vigueur le premier jour du second 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, l'Ukraine remet au Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne sa note diplomatique à l'Union européenne et ses Etats membres, tandis que le Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet à l'Ukraine la note diplomatique de l'Union européenne et de ses Etats membres. La note diplomatique de l'Union européenne et de ses Etats membres contient des communications de chaque Etat membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien.
3. Nonobstant le paragraphe 2 du présent article, les Parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord, conformément à leurs procédures internes ou leur législation nationale, selon le cas, à compter du premier jour du mois suivant la date de la dernière des notes par lesquelles les Parties se sont notifié l'accomplissement des procédures nationales pertinentes permettant l'application provisoire ou, le cas échéant, la conclusion du présent accord.
4. Le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne est dépositaire du présent accord.

Article 39

Enregistrement auprès de l'OACI et du Secrétariat des Nations unies

Le présent accord et tous ses amendements sont enregistrés par l'Ukraine auprès de l'OACI et du Secrétariat des Nations unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies, après leur entrée en vigueur.

Article 40

Textes faisant foi

Le présent accord est rédigé en double exemplaire en langues allemande, anglaise, bulgare, croate, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, irlandaise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et ukrainienne, tous les textes faisant également foi.

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

ANNEXE I

LISTE DES EXIGENCES ET NORMES APPLICABLES ADOPTÉES PAR L'UNION EUROPÉENNE DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION CIVILE À INTÉGRER DANS LA LÉGISLATION DE L'UKRAINE

Les « exigences et normes applicables » figurant dans les actes suivants de l'Union européenne doivent être intégrées dans la législation ukrainienne et sont réputées faire partie du présent accord, elles s'appliquent conformément au présent accord et à l'annexe III du présent accord, sauf indication contraire par la suite. Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont, le cas échéant, indiquées dans la présente annexe.

Les exigences et normes applicables figurant dans les actes visés dans la présente annexe sont obligatoires pour les Parties et font partie de leur ordre juridique interne, ou y sont intégrées, de la manière suivante :

a) les règlements et directives de l'Union européenne sont contraignants pour l'Union européenne et ses Etats membres conformément aux traités de l'UE ;

b) un acte national de l'Ukraine adopté en vue de mettre en œuvre les dispositions des règlements et directives correspondants de l'Union européenne est juridiquement contraignant pour l'Ukraine, qui décide de la forme et des moyens de la mise en œuvre.

A. ACCÈS AU MARCHÉ ET QUESTIONS CONNEXES

N° 1008/2008

Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.

Exigences et normes applicables : chapitre IV.

N° 95/93

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

modifié par :

le règlement (CE) n° 894/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 mai 2002 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté ;

le règlement (CE) n° 1554/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté ;

le règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 12, article 14 et article 14 *bis*, paragraphe 2.

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

N° 96/67

Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 25 et annexe.

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

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

N° 785/2004

Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

Modifié par :

Le règlement (UE) n° 285/2010 de la Commission du 6 avril 2010 modifiant le règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 8 et article 10, paragraphe 2.

N° 2009/12

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

Exigences et normes applicables : tout sauf l'article 12, paragraphe 1, et les articles 13 et 14.

B. GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

N° 549/2004

Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement-cadre").

Modifié par :

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

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 4, article 6 et articles 9 à 14.

N° 550/2004

Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services").

Modifié par :

Le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 19 et annexes I et II.

N° 551/2004

Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen (« règlement sur l'espace aérien »).

Modifié par :

Le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 11.

N° 552/2004

Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien (« règlement sur l'interopérabilité »).

Modifié par :

Le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 12, annexes I à V.

Législation d'application :

N° 691/2010

Règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne.

Modifié par :

Le règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission du 7 juillet 2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010.

Le règlement (UE) n° 1216/2011 de la Commission du 24 novembre 2011 modifiant le règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau.

Le règlement (UE) n° 390/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 25, annexes I à IV.

N° 1794/2006

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

Modifié par :

Le règlement (UE) de la Commission n° 1191/2010 du 16 décembre 2010 modifiant le règlement (CE) n° 1794/2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

Le règlement (UE) n° 391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 17, annexes I à VI.

N° 482/2008

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

Modifié par :

Le règlement (UE) n° 1035/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 établissant des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 482/2008 et (UE) n° 691/2010.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 6, annexes I à II.

N° 1034/2011

Règlement (UE) n° 1034/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 sur la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 19.

N° 1035/2011

Règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 établissant des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 482/2008 et (UE) n° 691/2010.

Modifié par :

Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 14, annexes I à V.

N° 409/2013

Règlement (UE) n° 409/2013 de la Commission du 3 mai 2013 concernant la définition de projets communs et l'établissement d'un mécanisme de gouvernance et de mesures incitatives destinés à soutenir la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 15.

N° 2150/2005

Règlement (CE) n° 2150/2005 de la Commission du 23 décembre 2005 établissant des règles communes pour la gestion souple de l'espace aérien.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 9 et annexe.

N° 730/2006

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

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 4.

N° 255/2010

Règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 15.

N° 176/2011

Règlement (UE) n° 176/2011 de la Commission du 24 février 2011 concernant les informations à fournir préalablement à la création ou à la modification d'un bloc d'espace aérien fonctionnel.

N° 923/2012

Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 10 et annexe.

N° 1032/2006

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

Modifié par :

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

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 10, annexes I à V.

N° 1033/2006

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

Modifié par :

Le règlement (UE) n° 428/2013 de la Commission du 8 mai 2013 modifiant le règlement (CE) n° 1033/2006 en ce qui concerne les dispositions relatives à l'OACI visées à l'article 3, paragraphe 1, et abrogeant le règlement (UE) n° 929/2010.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 5 et annexe.

N° 633/2007

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

Modifié par :

Le règlement (UE) de la Commission n° 283/2011 du 22 mars 2011 modifiant le règlement (CE) n° 633/2007 en ce qui concerne les dispositions transitoires visées à l'article 7.

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

N° 29/2009

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

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 14, annexes I à VII.

N° 262/2009

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

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 12, annexes I à VI.

N° 73/2010

Règlement (UE) n° 73/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 définissant les exigences relatives à la qualité des données et des informations aéronautiques pour le ciel unique européen.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 13, annexes I à X.

N° 1206/2011

Règlement d'exécution (UE) n° 1206/2011 de la Commission du 22 novembre 2011 fixant les exigences relatives à l'identification d'un aéronef dans le cadre des activités de surveillance pour le ciel unique européen.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 11, annexes I à VII.

N° 1207/2011

Règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011 de la Commission du 22 novembre 2011 fixant les exigences relatives à la performance et à l'interopérabilité des activités de surveillance pour le ciel unique européen.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 14, annexes I à IX.

N° 1079/2012

Règlement d'exécution (UE) n° 1079/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 établissant des spécifications relatives à l'espacement des canaux de communication vocale pour le ciel unique européen.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 15, annexes I à V.

Règlement SESAR

N° 219/2007

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

Modifié par :

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

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

Licences de contrôleurs de la circulation aérienne

N° 805/2011

Règlement (UE) n° 805/2011 de la Commission du 10 août 2011 établissant les modalités relatives aux licences et à certains certificats de contrôleur de la circulation aérienne en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 32, annexes I à IV.

Décisions de la Commission

N° 2011/121

Décision 2011/121/UE de la Commission du 21 février 2011 fixant les objectifs de performance de l'Union européenne et les seuils d'alerte pour la fourniture de services de navigation aérienne pour les années 2012 à 2014.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 4.

N° 2011/2611 final

Décision C(2011) 2611 final de la Commission du 20 mai 2011 relative à l'octroi de dérogations en vertu de l'article 14 du règlement (CE) n° 29/2009 de la Commission.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 3 et annexes I et II.

N° 2011/9074 final

Décision d'exécution C(2011) 9074 final de la Commission du 9 décembre 2011 relative à l'octroi de dérogations en vertu de l'article 14 du règlement (CE) n° 29/2009 de la Commission.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 3 et annexes I et II.

N° 2012/9604 final

Décision d'exécution C(2012) 9604 final de la Commission du 19 décembre 2012 portant approbation du plan de réseau stratégique applicable aux fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien du ciel unique européen pour la période 2012-2019.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 3.

C. SÉCURITÉ AÉRIENNE

N° 216/2008 (règlement de base)

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

Modifié par :

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

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

Le règlement (UE) n° 6/2013 de la Commission du 8 janvier 2013 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 11, 13 à 16, 20 à 25, 54, 55 et 68 et annexes I à VI.

Le règlement (CE) n° 216/2008 et ses règles d'application sont appliqués à l'Ukraine conformément aux dispositions suivantes :

1. L'Ukraine ne délègue à l'AESA aucune de ses fonctions liées à la sécurité, comme prévu dans la convention et ses annexes.

2. L'Ukraine fait l'objet d'inspections de normalisation menées par l'AESA en application de l'article 54 du règlement (CE) n° 216/2008.

3. L'application de l'article 11 du règlement (CE) n° 216/2008 aux certificats délivrés par l'Ukraine sera décidée par le comité mixte, conformément aux dispositions de l'annexe III du présent accord.

4. L'article 11, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008 ne s'applique pas aux certificats de l'Ukraine délivrés en ce qui concerne les opérations aériennes, le certificat d'examen de navigabilité initial et le maintien de la navigabilité [règlements d'exécution (UE) n° 965/2012, (UE) n° 748/2012 et (CE) n° 2042/2003].

5. La Commission européenne jouit en Ukraine des pouvoirs qui lui sont conférés pour les décisions adoptées en vertu de l'article 11, paragraphe 2, de l'article 14, paragraphes 5 et 7, de l'article 24, paragraphe 5, et de l'article 25, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008 dans les domaines dans lesquels l'article 11, paragraphe 1, est déclaré applicable par le comité mixte.

6. Dans le domaine de la navigabilité, lorsqu'aucune tâche n'est accomplie par l'AESA, l'Ukraine peut délivrer des certificats, des licences ou des agréments en application d'un accord ou d'un arrangement conclu par l'Ukraine avec un pays tiers.

N° 748/2012

Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production.

Modifié par :

Le règlement (UE) n° 7/2013 de la Commission du 8 janvier 2013 modifiant le règlement (UE) n° 748/2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er}, 2, 8 à 10 et annexe.

N° 2042/2003

Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

Modifié par :

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

Le règlement (CE) n° 376/2007 de la Commission du 30 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

Le règlement (CE) n° 1056/2008 de la Commission du 27 octobre 2008 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

Le règlement (UE) n° 127/2010 de la Commission du 5 février 2010 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

Le règlement (UE) n° 962/2010 de la Commission du 26 octobre 2010 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

Le règlement (UE) n° 1149/2011 de la Commission du 21 octobre 2011 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

Le règlement (UE) n° 593/2012 de la Commission du 5 juillet 2012 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 6, annexes I à IV.

N° 996/2010

Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 26, à l'exception de l'article 7, paragraphe 4, et de l'article 24.

N° 2003/42

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

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 11 et annexes I et II.

N° 1321/2007

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

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 4.

N° 1330/2007

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

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 10, annexes I à II.

N° 104/2004

Règlement (CE) n° 104/2004 de la Commission du 22 janvier 2004 fixant les règles relatives à l'organisation et à la composition de la chambre de recours de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 7 et annexe.

N° 628/2013

Règlement d'exécution (UE) n° 628/2013 de la Commission du 28 juin 2013 relatif aux méthodes de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'exécution d'inspections de normalisation et pour le contrôle de l'application des dispositions du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 27.

N° 2111/2005

Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 13 et annexe.

N° 473/2006

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

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 6 et annexes A à C.

N° 474/2006

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

Modifié en dernier lieu par :

Le règlement d'exécution (UE) n° 659/2013 de la Commission du 10 juillet 2013 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 3, annexes A et B.

N° 1178/2011

Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil,

Modifié par :

Le règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission du 30 mars 2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 11, annexes I à VII.

N° 965/2012

Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil,

Modifié par :

Le règlement (UE) n° 800/2013 de la Commission du 14 août 2013 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 9, annexes I à VII.

N° 1332/2011

Règlement (UE) n° 1332/2011 de la Commission du 16 décembre 2011 établissant des exigences communes pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation communes pour l'évitement de collision en vol.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 4 et annexe.

D. ENVIRONNEMENT

N° 2003/96

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

Exigences et normes applicables : article 14, paragraphe 1, point b, et paragraphe 2.

N° 2006/93

Directive 2006/93/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative à la réglementation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, deuxième édition (1988).

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 5.

N° 2002/49

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

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 16, annexes I à VI.

N° 2002/30

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

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 15 et annexes I et II.

E. ASPECTS SOCIAUX

N° 1989/391

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

Modifiée par :

La directive 2007/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 modifiant la directive 89/391/CEE du Conseil, ses directives particulières ainsi que les directives du Conseil 83/477/CEE, 91/383/CEE, 92/29/CEE et 94/33/CE, en vue de la simplification et de la rationalisation des rapports relatifs à la mise en œuvre pratique.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 16 et articles 18 à 19.

N° 2003/88

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

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

N° 2000/79

Directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports

(ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA).

Exigences et normes applicables : articles 2 et 3 et annexe.

F. PROTECTION DES CONSOMMATEURS

N° 90/314

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 10.

N° 93/13

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 10 et annexe.

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

N° 95/46

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

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 34.

N° 2027/97

Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident,

Modifié par :

Le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 8.

N° 261/2004

Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 17.

N° 1107/2006

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

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 16 et annexes I et II.

G. SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION

N° 80/2009

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

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 19 et annexe.

H. AUTRE LÉGISLATION

N° 437/2003

Règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil du 27 février 2003 sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne,

Modifié par :

Le règlement (CE) n° 1358/2003 de la Commission du 31 juillet 2003 concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne et modifiant ledit règlement.

Le règlement (CE) n° 546/2005 de la Commission du 8 avril 2005 adaptant le règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'attribution des codes des pays déclarants et modifiant le règlement (CE) n° 1358/2003 en ce qui concerne la mise à jour de la liste des aéroports communautaires.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 11 et annexes I et II.

N° 1358/2003

Règlement (CE) n° 1358/2003 de la Commission du 31 juillet 2003 concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne et modifiant ledit règlement,

modifié par :

le règlement (CE) n° 158/2007 de la Commission du 16 février 2007 portant modification du règlement (CE) n° 1358/2003 en ce qui concerne la liste des aéroports communautaires.

Exigences et normes applicables : articles 1^{er} à 4 et annexes I à III.

ANNEXE II

SERVICES AGRÉÉS ET ROUTES SPÉCIFIÉES

1. Chaque Partie accorde aux transporteurs aériens de l'autre Partie le droit de fournir des services de transport aérien sur les routes spécifiées ci-dessous :

a) pour les transporteurs aériens de l'Union européenne : tout point dans l'Union européenne – tous points intermédiaires dans les territoires des partenaires de la politique européenne de voisinage (1), des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe V du présent accord – tout point en Ukraine – tous points au-delà ;

b) pour les transporteurs ukrainiens : tout point en Ukraine – tous points intermédiaires dans les territoires des partenaires de la politique européenne de voisinage, des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe V du présent accord – tout point dans l'Union européenne.

Les droits existants et nouveaux, y compris les droits de desservir des points au-delà dans le cadre d'accords bilatéraux ou d'autres arrangements bilatéraux entre l'Ukraine et des Etats membres de l'UE, qui n'entrent pas dans le champ du présent accord, peuvent être exercés et convenus, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les transporteurs aériens sur la base de la nationalité ;

c) les transporteurs aériens de l'Union européenne ont également le droit d'effectuer des services de transport aérien entre des points en Ukraine, sans qu'il soit nécessaire que ces services de transport aérien débutent ou se terminent à l'intérieur de l'Union.

2. Les services exploités conformément au paragraphe 1, points a et b, de la présente annexe, débutent ou se terminent sur le territoire de l'Ukraine en ce qui concerne les transporteurs aériens ukrainiens, et sur le territoire de l'Union européenne en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Union européenne.

3. Les transporteurs aériens des deux Parties peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance :

a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens ;

b) combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef ;

c) desservir des points intermédiaires et des points au-delà, comme spécifié au paragraphe 1, points a et b, de la présente annexe, et des points situés sur le territoire des Parties, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre ;

d) omettre des escales en un ou plusieurs points ;

e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, en tout point ;

f) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des Parties ou en dehors de celui-ci ;

g) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre Partie ; et

h) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci.

4. Chaque Partie autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité de transport aérien international qu'il offre sur la base des spécificités commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des deux Parties n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs aériens de l'autre Partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation, d'environnement, de protection de la santé ou en application de l'article 26 du présent accord.

5. Les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent desservir, notamment dans le cadre d'accords de partage de codes, tout point situé dans un pays tiers qui ne fait pas partie des routes spécifiées, à condition qu'ils n'exercent pas de droits de cinquième liberté.

6. La présente annexe est soumise aux dispositions transitoires prévues à l'annexe III du présent accord et à l'extension des droits qui y est prévue.

(1) Les « partenaires de la politique européenne de voisinage » sont ici l'Algérie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Belarus, l'Égypte, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, la Palestine, la Syrie, Tunisie et la République de Moldavie ; en excluant donc l'Ukraine.

(2) Les « pays de l'EACE » sont les Parties à l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen, c'est-à-dire : les Etats membres de l'Union européenne, la République d'Albanie, la Bosnie-et-Herzégovine, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la République de Serbie, et le Kosovo (Cette désignation est sans préjudice des positions sur le statut et est conforme à la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations unies ainsi qu'à l'avis de la CIJ sur la déclaration d'indépendance du Kosovo).

ANNEXE III

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Section 1

PÉRIODES TRANSITOIRES

1. La transition de l'Ukraine vers la mise en œuvre effective de l'ensemble des dispositions et conditions découlant du présent accord s'effectue en deux périodes transitoires.

2. Cette transition fait l'objet d'évaluations et d'inspections de normalisation, qui sont menées respectivement par la Commission européenne et par l'AESA, ainsi que d'une décision du comité mixte, conformément à l'article 33 du présent accord.

Section 2

SPÉCIFICATIONS APPLICABLES DURANT LA PREMIÈRE PÉRIODE TRANSITOIRE

1. Durant la première période transitoire :

a) les transporteurs aériens de l'Union européenne et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'Ukraine sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre n'importe quel point de l'Union européenne et n'importe quel point de l'Ukraine ;

b) sous réserve d'une évaluation concernant la mise en œuvre par l'Ukraine des exigences et normes pertinentes de l'Union européenne et après information du comité mixte, l'Ukraine participe en qualité d'observateur aux travaux du comité institué en vertu du règlement (CEE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté ; et

c) l'article 22, paragraphe 5, point c), du présent accord ne s'applique pas.

2. Les conditions applicables à la transition vers la seconde période transitoire comportent les éléments suivants pour l'Ukraine :

a) intégration dans la législation nationale, et mise en œuvre, des exigences et normes applicables figurant dans les actes suivants :

- le règlement (CE) n° 216/2008 (concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne) ;
- le règlement (UE) n° 748/2012 (règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production) ;
- le règlement (CE) n° 2042/2003 (sur le maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches) tel que modifié ;
- le règlement (UE) n° 965/2012 (exigences techniques et procédures administratives applicables aux opérations aériennes) ;
- le règlement (UE) n° 1178/2011 (exigences techniques et procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile) ;
- le règlement (UE) n° 996/2010 (sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents) ;
- la directive 2009/12/CE (sur les redevances aéroportuaires) ;
- la directive 96/67/CE (sur l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté) ;
- le règlement (CEE) n° 95/93 (sur les règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires) ;
- la directive 2000/79/CE (concernant l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile) ;
- le chapitre IV du règlement (CE) n° 1008/2008 (sur l'exploitation de services aériens) ;
- le règlement (CE) n° 785/2004 (sur les exigences en matière d'assurance imposées aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs) ;
- le règlement (CEE) n° 80/2009 (sur les systèmes informatisés de réservation) ;
- le règlement (CE) n° 2027/97 (sur la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident) ;
- le règlement (CE) n° 261/2004 (règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol) ;
- le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen (« règlement-cadre ») ;
- le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen (« règlement sur la fourniture de services ») ;
- le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen (« règlement sur l'espace aérien ») ;
- le règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien (« règlement sur l'interopérabilité ») ;

- le règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne ;
- le règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne ;
- le règlement (UE) n° 1034/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 sur la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010 ;
- le règlement (CE) n° 2150/2005 de la Commission du 23 décembre 2005 établissant des règles communes pour la gestion souple de l'espace aérien ; et
- le règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien ;

tels qu'ils sont énoncés, y compris leurs modifications indiquées à l'annexe I du présent accord ;

b) application, en matière d'octroi de licences d'exploitation, de règles substantiellement équivalentes à celles figurant au chapitre II du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans l'Union européenne ; et

c) en ce qui concerne la sûreté de l'aviation, mise en œuvre du document n° 30, partie II, de la CEAC dans son dernier amendement applicable.

Section 3

SPÉCIFICATIONS APPLICABLES DURANT LA SECONDE PÉRIODE TRANSITOIRE

1. A la suite de la décision du comité mixte conformément à l'article 33 du présent accord, confirmant que l'Ukraine respecte toutes les conditions stipulées dans la section 2, paragraphe 2, de la présente annexe :

a) les certificats pertinents délivrés par l'Ukraine, énumérés à l'annexe IV, section 1, du présent accord sont reconnus par les Etats membres de l'UE conformément aux conditions énoncées dans la décision du comité mixte et conformément à l'article 11 du règlement (CE) n° 216/2008 ;

b) l'article 22, paragraphe 5, point c, du présent accord s'applique ; et

c) sous réserve d'une évaluation concernant la mise en œuvre par l'Ukraine des exigences et normes pertinentes de l'Union européenne et après information du comité mixte, l'Ukraine participe en qualité d'observateur aux travaux du comité institué en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté.

2. Les conditions applicables à la transition vers la mise en œuvre intégrale du présent accord comportent les éléments suivants pour l'Ukraine :

a) intégration dans la législation nationale, et mise en œuvre, de l'ensemble des exigences et normes figurant dans les actes de l'Union européenne indiqués à l'annexe I du présent accord ; et

b) organisation de l'espace aérien relevant de sa responsabilité dans le respect des exigences de l'Union applicables à la création des blocs d'espace aérien fonctionnels.

Section 4

MISE EN ŒUVRE INTÉGRALE DU PRÉSENT ACCORD

A la suite de la décision du comité mixte conformément à l'article 33 du présent accord, confirmant que l'Ukraine respecte toutes les conditions stipulées dans la section 3, paragraphe 2, de la présente annexe, les dispositions suivantes s'appliquent :

1. Outre les droits de trafic prévus dans la section 2, paragraphe 1, de la présente annexe :

a) les transporteurs aériens de l'Union européenne sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points de l'Ukraine, des points intermédiaires dans les pays de la politique européenne de voisinage et les pays de l'EACE, ainsi que des points dans les pays énumérés à l'annexe V du présent accord et des points au-delà, pour autant que le vol fasse partie d'un service desservant un point dans un Etat membre ;

les transporteurs aériens de l'Union européenne sont également autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points en Ukraine, sans qu'il soit nécessaire que ces services aériens débutent ou se terminent à l'intérieur de l'UE ; et

b) les transporteurs aériens de l'Ukraine sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre n'importe quel point de l'Union européenne, des points intermédiaires dans les pays de la politique européenne de voisinage et les pays de l'EACE, ainsi que des points dans les pays énumérés à l'annexe V du présent accord, pour autant que le vol fasse partie d'un service desservant un point en Ukraine.

2. Tous les certificats pertinents figurant à l'annexe IV, section 2, du présent accord délivrés par l'Ukraine sont reconnus par les Etats membres de l'UE conformément aux conditions prévues par ces dispositions.

ANNEXE IV

LISTE DES CERTIFICATS VISÉS À L'ANNEXE III DU PRÉSENT ACCORD

1. Membres de l'équipage

Licences des pilotes (délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des licences) [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Certification des personnes chargées de dispenser une formation au vol ou une formation en vol simulé ou d'évaluer les compétences des pilotes [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Certificats des membres d'équipage de cabine (délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats de membre d'équipage de cabine) [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Certificats médicaux des pilotes (délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait) [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Certification des examinateurs aéromédicaux, ainsi que les circonstances dans lesquelles un médecin généraliste peut agir en tant qu'examineur aéromédical [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Évaluation aéromédicale régulière des membres de l'équipage de cabine – qualification des personnes chargées de cette évaluation [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Conditions de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats des organismes de formation des pilotes [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Conditions de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats des centres aéromédicaux qui participent à la qualification et à l'évaluation aéromédicale du personnel navigant de l'aviation civile [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Certification des simulateurs d'entraînement au vol et exigences applicables aux organismes qui exploitent et utilisent ces simulateurs [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

2. Gestion du trafic aérien et services de navigation aérienne

Certificats des prestataires de services de la circulation aérienne [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011, annexe II – Exigences spécifiques pour la fourniture de services de la circulation aérienne].

Certificats des prestataires de services météorologiques [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011, annexe III – Exigences spécifiques pour la fourniture de services météorologiques].

Certificats des prestataires de services d'information aéronautique [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011, annexe IV – Exigences spécifiques pour la fourniture de services d'information aéronautique].

Certificats des prestataires de services de communication, de navigation ou de surveillance [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011, annexe V – Exigences spécifiques pour la fourniture de services de communication, de navigation ou de surveillance].

Licences des contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO) et des contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires (délivrance, suspension et révocation) et qualifications et mentions qui y sont associées [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 805/2011].

Certificats médicaux des contrôleurs de la circulation aérienne [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 805/2011].

Certificats des organismes de formation des contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO) (validité, renouvellement, prorogation et utilisation) [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 805/2011].

ANNEXE V

LISTE DES AUTRES ÉTATS VISÉS AUX ARTICLES 17, 19 ET 22 DU PRÉSENT ACCORD ET AUX ANNEXES II ET III DU PRÉSENT ACCORD

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

ANNEXE VI

RÈGLES DE PROCÉDURE

Le présent accord s'applique en conformité avec les règles de procédure énoncées ci-après :

1. PARTICIPATION DE L'UKRAINE DANS LES COMITÉS

Lorsque l'Ukraine est associée, conformément au présent accord, aux travaux d'un comité institué par les actes correspondants de l'Union européenne, elle obtient un statut d'observateur, assiste à toutes les discussions

correspondantes et est encouragée à participer au débat, conformément à ces règles de procédure, mais elle est exclue des sessions de vote.

En ce qui concerne le domaine de la gestion du trafic aérien, afin de mettre en œuvre la législation pertinente sur le ciel unique européen, l'Ukraine est également associée aux travaux de tous les organismes mis en place par la Commission européenne, tels que l'organe consultatif de branche et le gestionnaire de réseau.

2. ACQUISITION DU STATUT D'OBSERVATEUR À L'AESA

Le statut d'observateur à l'AESA autorise l'Ukraine à participer à des groupes techniques et des organes de l'AESA ouverts aux États membres de l'UE et aux autres pays partenaires de la politique européenne de voisinage, sous réserve des conditions établies pour cette participation. Le statut d'observateur ne comprend pas le droit de vote. Ce statut n'est pas acquis en ce qui concerne le conseil d'administration de l'AESA.

3. COOPÉRATION ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS

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

4. MENTIONS RELATIVES AUX LANGUES

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

ANNEXE VII

CRITÈRES VISÉS À L'ARTICLE 26, PARAGRAPHE 4, DU PRÉSENT ACCORD

1. Sont compatibles avec le bon fonctionnement du présent accord :

- a) les aides à caractère social octroyées aux consommateurs individuels, à condition qu'elles soient accordées sans discrimination liée à l'origine des services, et
- b) les aides destinées à remédier aux dommages causés par les calamités naturelles ou par d'autres événements extraordinaires.

2. De plus, peuvent être considérées comme compatibles avec le bon fonctionnement du présent accord :

- a) les aides destinées à favoriser le développement économique de régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi ;
- b) les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques ou de certaines régions économiques, lorsqu'elles n'altèrent pas les opérations commerciales des transporteurs aériens dans l'intérêt des Parties ; et
- c) les aides accordées pour atteindre des objectifs autorisés en vertu des règlements UE d'exemption par catégorie applicables à des accords horizontaux, ainsi que des règles régissant les aides d'État horizontales et sectorielles, conformément aux conditions qui y sont définies.

(1) Cette désignation est sans préjudice des positions sur le statut et est conforme à la résolution 1244/1999 du Conseil de sécurité des Nations unies ainsi qu'à l'avis de la CIJ sur la déclaration d'indépendance du Kosovo.

ACCORD

SUR LE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES, D'UNE PART, ET L'ÉTAT DU QATAR, D'AUTRE PART (ENSEMBLE DEUX ANNEXES), SIGNÉ À BRUXELLES LE 18 OCTOBRE 2021

LE ROYAUME DE BELGIQUE,
LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,
LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,
LE ROYAUME DE DANEMARK,
LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,
LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,
L'IRLANDE,
LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,
LE ROYAUME D'ESPAGNE,
LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,
LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE,
LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,
LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,
LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,
LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,
LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,
LA HONGRIE,
LA RÉPUBLIQUE DE MALTE,
LE ROYAUME DES PAYS-BAS,
LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,
LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,
LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,
LA ROUMANIE,
LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,
LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,
LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,
LE ROYAUME DE SUÈDE,

Parties contractantes au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après collectivement dénommés "États membres de l'UE" ou individuellement "État membre de l'UE"), et

L'UNION EUROPÉENNE (ci-après dénommée "Union"),

d'autre part, et

L'ÉTAT DU QATAR (ci-après dénommé "Qatar"),

d'autre part,

ci-après conjointement dénommées les "Parties",

les États membres de l'UE et le Qatar, étant parties à la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, avec l'Union ;

DÉSIREUX de promouvoir leurs intérêts dans le domaine du transport aérien afin de contribuer à l'établissement de relations politiques et économiques plus étroites entre les Parties ;

RECONNAISSANT l'importance d'une connectivité efficace du transport aérien pour promouvoir le commerce, le tourisme, l'investissement et le développement économique et social ;

DÉSIREUX d'améliorer les services aériens et de promouvoir un système d'aviation internationale fondé sur la non-discrimination et sur des conditions de concurrence loyales et équitables entre transporteurs aériens ;

DÉSIREUX d'assurer le degré le plus élevé de sécurité et de sûreté dans le transport aérien, et affirmant 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 des aéronefs et minent la confiance des passagers 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 ;

DÉTERMINÉS à maximiser les avantages potentiels d'une coopération en matière de réglementation ;

RECONNAISSANT les avantages potentiels importants qui peuvent découler de services aériens compétitifs et d'industries du transport aérien viables ;

DÉSIREUX de promouvoir une concurrence loyale, reconnaissant que certaines subventions peuvent fausser la concurrence et compromettre la réalisation des objectifs fondamentaux du présent accord et reconnaissant qu'en l'absence de conditions de concurrence équitable pour les transporteurs aériens les avantages potentiels risquent de ne pas se concrétiser ;

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur les accords et arrangements existants entre eux dans le but d'ouvrir l'accès aux marchés et de maximiser les avantages pour les passagers, les expéditeurs, les transporteurs aériens et les aéroports et leur personnel, les populations, ainsi que les avantages indirects pour d'autres Parties prenantes ;

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

AFFIRMANT la nécessité de prendre des mesures urgentes pour lutter contre le changement climatique et de poursuivre la coopération en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation, d'une manière compatible avec les obligations internationales en la matière, notamment celles énoncées dans les instruments de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ;

AFFIRMANT qu'il importe de protéger les intérêts des consommateurs et de coopérer pour atteindre un niveau élevé de protection des consommateurs ;

RECONNAISSANT que l'accroissement des possibilités commerciales n'est pas destiné à porter atteinte à leurs normes de travail ou normes liées au travail, et réaffirmant qu'il importe de tenir compte des effets du présent accord sur le travail, l'emploi et les conditions de travail, ainsi que des bénéfices découlant d'une situation dans laquelle les avantages économiques importants tirés de marchés ouverts et concurrentiels s'accompagnent de normes élevées en matière de travail ;

NOTANT le souhait d'explorer des moyens d'améliorer l'accès au capital pour le secteur du transport aérien, afin de poursuivre le développement du transport aérien ;

DÉSIREUX de conclure un accord sur le transport aérien complétant la convention sur l'aviation civile internationale,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1^{er}

Définitions

Aux fins du présent accord, sauf dispositions contraires, on entend par :

- 1) "Accord" : le présent accord, ses annexes, et leurs amendements éventuels.
- 2) "Transport aérien" : le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, comprenant les services aériens réguliers et non réguliers.
- 3) "Détermination de citoyenneté" : le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services aériens en vertu du présent accord satisfait aux exigences énoncées à l'article 3 concernant sa propriété, son contrôle effectif et son principal établissement.
- 4) "Autorités compétentes" : les agences ou entités publiques responsables des fonctions administratives aux termes du présent accord.
- 5) "Système informatisé de réservation" ou "SIR" : un système informatisé contenant des informations sur, entre autres, les horaires, les places disponibles et les tarifs des passagers de plusieurs transporteurs aériens, et comprenant ou non des moyens d'effectuer des réservations ou d'émettre des billets, dans la mesure où tout ou partie de ces services sont mis à la disposition d'abonnés. Les systèmes mondiaux de distribution (SMD), dans la mesure où ils contiennent des produits de transport aérien, sont réputés inclus dans cette définition.
- 6) "Convention" : la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris :
 - a) tout amendement pertinent pour le problème en question qui est entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et qui a été ratifié par le Qatar, d'une part, et, selon le cas, par l'État membre de l'UE ou les États membres de l'UE, d'autre part ; et
 - b) toute annexe ou tout amendement à une annexe pertinents pour le problème en question qui ont été adoptés en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'appliquent à tout moment à la fois au Qatar et, selon le cas, à l'État membre de l'UE ou aux États membres de l'UE.
- 7) "Discrimination" : tout type de différenciation, sans justification objective.
- 8) "Traité UE" : le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.
- 9) "Tarifs des passagers" : les prix à payer aux transporteurs aériens ou à leurs agents ou à d'autres vendeurs de billets pour le transport des passagers sur des services aériens (y compris tout autre mode de transport en relation avec celui-ci) ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes à l'agence et autres services auxiliaires.
- 10) "Détermination d'aptitude" : le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services aériens en vertu du présent accord possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services.
- 11) "Coût de revient complet" : les coûts du service fourni, majoré d'un montant raisonnable pour les frais généraux administratifs.
- 12) "Transport aérien international" : un transport aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plusieurs États.

13) "Principal établissement" : l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien situés sur le territoire d'une Partie où sont exercés les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation de ce transporteur aérien, y compris la gestion du maintien de la navigabilité.

14) "Tarifs de fret" : les prix à payer pour le transport de fret sur des services aériens (y compris tout autre mode de transport en relation avec celui-ci), ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes à l'agence et autres services auxiliaires.

15) "Auto-assistance en escale" : la situation dans laquelle un usager d'aéroport se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. Aux fins de la présente définition, les usagers d'aéroport ne sont pas considérés comme des tiers entre eux lorsque :

- a) l'un détient une participation majoritaire au sein de l'autre ; ou
- b) un même organisme détient une participation majoritaire dans chacun d'entre eux.

16) "Perturbation grave de l'économie" : une crise exceptionnelle, temporaire (à court ou à long terme) et importante qui affecte l'ensemble de l'économie d'un État membre de l'UE ou du Qatar plutôt qu'une région ou un secteur économique spécifique.

17) "Escale non commerciale" : un atterrissage effectué à une fin autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de fret et/ou de courrier lors d'un transport aérien.

18) "Subvention" : toute contribution financière accordée par les pouvoirs publics ou tout autre organisme public à quelque niveau que ce soit, y compris :

- a) le transfert direct de fonds et le transfert direct potentiel de fonds ou de passif ;
 - b) la renonciation à des recettes normalement exigibles ou le non-recouvrement de telles recettes ;
 - c) la fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale, ou l'achat de biens ou de services ;
- ou
- d) des versements à un mécanisme de financement ou le fait de demander ou d'ordonner à un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs des fonctions visées aux points a), b) et c), qui seraient normalement du ressort des pouvoirs publics ou d'un autre organisme public, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics,

qui est limitée, de jure ou de facto, à certains transporteurs aériens et confère un avantage à un ou plusieurs transporteurs aériens. Aucun avantage n'est réputé conféré par une intervention financière versée par les pouvoirs publics ou un autre organisme public lorsqu'un opérateur privé mû par des considérations commerciales aurait versé la même intervention financière.

19) "Territoire" : en ce qui concerne le Qatar, la signification qui lui est attribuée à l'article 2 de la convention ; en ce qui concerne l'Union européenne et ses États membres, le territoire terrestre, les eaux intérieures et la mer territoriale des États membres de l'UE auxquels les traités UE s'appliquent, dans les conditions qui y sont fixées, et l'espace aérien au-dessus de ceux-ci.

20) "Redevance d'usage" : une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport, d'environnement aéroportuaire, de navigation aérienne ou de sûreté aérienne, y compris les services et installations connexes.

TITRE I^{er}

DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

ARTICLE 2

Octroi de droits

Tableau des routes

1. Chaque Partie autorise les transporteurs aériens de l'autre Partie à exploiter les routes spécifiées ci-dessous :

- a) en ce qui concerne les transporteurs aériens du Qatar :
tous points au Qatar – tous points intermédiaires – tous points dans l'Union – tous points au-delà ;
- b) en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Union :
tous points dans l'Union – tous points intermédiaires – tous points au Qatar – tous points au-delà.

Aux fins de l'application du tableau des routes ci-dessus, on entend par :

"tous points" : un ou plusieurs points ;

"tous points dans l'Union" : un ou plusieurs points dans le même État membre de l'UE ou dans différents États membres de l'UE, séparément ou conjointement, dans n'importe quel ordre.

Droits de trafic

2. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants, sur une base non discriminatoire, pour la conduite d'activités de transport aérien international par les transporteurs aériens de l'autre Partie :

- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;
- b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales à des fins non commerciales ;
- c) le droit d'exercer des activités de transport aérien international pour des services de passagers, des services mixtes et des services tout-cargo réguliers et non réguliers :

i) en ce qui concerne les transporteurs aériens du Qatar, le droit de fournir des services de transport aérien international entre tous points au Qatar et tous points dans l'Union avec :

A) les droits de trafic de troisième et quatrième libertés sans limitation en ce qui concerne les routes, la capacité et/ou les fréquences ; et

B) les droits de trafic de cinquième liberté pour les services tout-cargo entre l'Union européenne et les points au-delà énumérés à l'annexe 2, section 1, pour autant que l'exercice des droits de cinquième liberté ne dépasse pas sept fréquences hebdomadaires par État membre de l'UE ;

ii) en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Union, le droit de fournir des services de transport aérien international entre tous points dans l'Union et tous points au Qatar avec :

A) les droits de trafic de troisième et quatrième libertés sans limitation en ce qui concerne les routes, la capacité et/ou les fréquences ; et

B) les droits de trafic de cinquième liberté pour les services tout-cargo entre le Qatar et les points au-delà énumérés à l'annexe 2, section 2, pour autant que l'exercice des droits de cinquième liberté ne dépasse pas sept fréquences hebdomadaires par État membre de l'UE.

L'exercice de ces droits de trafic est soumis aux dispositions transitoires figurant à l'annexe 1 du présent accord.

Pour éviter toute ambiguïté, en ce qui concerne les États membres de l'UE dont les accords et arrangements bilatéraux actuels avec le Qatar en matière de services aériens prévoient un nombre de fréquences hebdomadaires avec les droits de trafic de cinquième liberté pour les services tout-cargo inférieur ou égal à sept, le nombre total de fréquences hebdomadaires à la disposition des transporteurs des deux Parties à la fin de la période transitoire est de sept.

d) Les droits spécifiés par ailleurs dans le présent accord.

Souplesse d'exploitation

3. Les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent, sur tout ou partie des vols et à leur convenance, sur les routes spécifiées au paragraphe 1 :

- a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens ;
- b) combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef ;
- c) desservir des points intermédiaires, des points au-delà et des points situés sur le territoire des Parties, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre conformément au paragraphe 2 ;
- d) omettre des escales en un ou plusieurs points ;
- e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, en tous points (rupture de charge) ;
- f) faire des escales en tous points situés sur le territoire de l'une des Parties ou en dehors de celui-ci ;
- g) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre Partie ;
- h) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci ; et
- i) desservir plus d'un point, dans le même État membre de l'UE ou au Qatar, sur le même service (co-terminalisation).

La souplesse d'exploitation prévue aux points a) à i) du présent paragraphe peut être exercée sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent accord, pour autant que :

- les services des transporteurs aériens du Qatar desservent un point au Qatar ;
- les services des transporteurs aériens de l'Union desservent un point au sein de l'Union.

4. Chaque Partie autorise chaque transporteur aérien de l'autre Partie à définir la fréquence et la capacité du transport aérien international qu'il offre sur la base des considérations commerciales du marché. Conformément à ce droit, aucune des deux Parties n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, l'itinéraire, l'origine ou la destination du trafic, ni sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs de l'autre Partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, opérationnels, de sécurité de la gestion du trafic aérien, d'environnement ou de protection de la santé, ou sauf dispositions contraires prévues dans le présent accord.

5. Aucune des dispositions du présent accord n'est réputée conférer le droit aux transporteurs aériens :

a) du Qatar d'embarquer sur le territoire d'un État membre de l'UE, à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point dans ledit État membre ;

b) de l'Union d'embarquer sur le territoire qatarien, à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point au Qatar.

ARTICLE 3

Autorisation d'exploitation

1. Dès réception d'une demande d'autorisation d'exploitation introduite par un transporteur aérien de l'une des Parties, les autorités compétentes de l'autre Partie accordent les autorisations d'exploitation et permis techniques appropriés avec un délai de procédure minimal, pour autant que :

- a) dans le cas d'un transporteur aérien du Qatar :
 - i) le transporteur aérien ait son principal établissement au Qatar et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit du Qatar ;
 - ii) le Qatar exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur ; et
 - iii) le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par le Qatar et/ou des ressortissants du Qatar ;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union :
 - i) le transporteur aérien soit établi sur le territoire de l'Union au sens des traités UE et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union ;
 - ii) l'État membre de l'UE responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard de l'opérateur aérien, et que l'autorité compétente soit clairement identifiée ; et
 - iii) le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par un ou plusieurs États membres de l'UE ou États membres de l'Association européenne de libre-échange ou par leurs ressortissants ;
- c) les articles 13 et 14 soient respectés ; et
- d) le transporteur aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées à l'exercice du transport aérien international par la Partie qui examine la demande.

2. Lors de l'octroi d'autorisations d'exploitation et de permis techniques, les Parties traitent tous les transporteurs aériens de l'autre Partie de manière non discriminatoire.

3. À la réception d'une demande d'autorisation d'exploitation émanant d'un transporteur aérien de l'une des Parties, l'autre Partie reconnaît toute détermination d'aptitude et/ou de citoyenneté faite par la première Partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette détermination avait été faite par ses propres autorités compétentes et ne procède à aucune vérification supplémentaire sur ces questions, excepté conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 2. Pour éviter toute ambiguïté, le présent paragraphe ne couvre pas la reconnaissance de déterminations concernant les certificats ou licences afférents à la sécurité, les dispositions en matière de sûreté, ou la couverture d'assurance.

ARTICLE 4

Refus, révocation, suspension et limitation d'autorisation

1. Chaque Partie peut refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques, ou refuser, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter d'une autre manière les activités d'un transporteur aérien de l'autre Partie, lorsque :

- a) dans le cas d'un transporteur aérien du Qatar :
 - i) le transporteur aérien n'a pas son principal établissement au Qatar ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit du Qatar ;
 - ii) le Qatar n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur ; ou
 - iii) le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par le Qatar et/ou des ressortissants du Qatar ;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union :
 - i) le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire de l'Union au sens des traités UE ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union ;
 - ii) l'État membre de l'UE responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard de l'opérateur aérien, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée ; ou
 - iii) le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par un ou plusieurs États membres de l'UE ou États membres de l'Association européenne de libre-échange ou par leurs ressortissants ;
- c) le transporteur aérien ne s'est pas conformé aux dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 6 et/ou aux dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées à l'exploitation de transports aériens internationaux par la Partie qui examine la demande.

2. Lorsqu'une Partie a des motifs raisonnables de croire qu'un transporteur aérien de l'autre Partie se trouve dans l'une des situations visées au paragraphe 1, elle peut demander l'ouverture de consultations avec l'autre Partie.

3. Ces consultations débutent dès que possible et au plus tard trente jours après réception d'une telle demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de trente jours ou dans un délai convenu à

compter de la date de début de ces consultations, ou la non-adoption des mesures correctives convenues, constituent des motifs, pour la Partie qui a demandé les consultations, de prendre des mesures pour refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques d'un transporteur aérien de l'autre Partie afin d'assurer le respect des dispositions du présent article.

4. Nonobstant le paragraphe 3, en ce qui concerne le paragraphe 1, point c), une Partie peut prendre des mesures immédiates ou urgentes lorsqu'une situation d'urgence l'exige ou pour empêcher un nouveau manquement. Pour éviter toute ambiguïté, un nouveau manquement implique que la question du manquement ait déjà été soulevée entre les autorités compétentes des Parties.

ARTICLE 5

Libéralisation de la propriété et du contrôle

Les Parties reconnaissent les avantages potentiels de la libéralisation progressive de la propriété et du contrôle de leurs transporteurs aériens respectifs. Les Parties conviennent d'examiner, au sein du comité mixte, à un moment opportun, la libéralisation réciproque de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, le comité mixte peut recommander des modifications du présent accord conformément à l'article 25.

ARTICLE 6

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. À l'arrivée, au départ ou durant le séjour sur le territoire de l'une des Parties, les dispositions législatives et réglementaires de cette Partie régissant l'entrée, la sortie ou l'exploitation des aéronefs assurant le transport aérien international sont respectées par les transporteurs aériens de l'autre Partie.

2. À l'arrivée, au départ ou durant le séjour sur le territoire de l'une des Parties, les dispositions législatives et réglementaires de cette dernière qui régissent l'entrée, la sortie ou l'exploitation en ce qui concerne les passagers, les membres d'équipage, les bagages, le fret et/ou le courrier à bord des aéronefs (y compris les réglementations relatives aux formalités d'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier, aux règlements postaux) sont respectées par les passagers, les membres d'équipage, les bagages, le fret et/ou le courrier des transporteurs aériens de l'autre Partie, ou quiconque agissant en leur nom.

3. Les Parties autorisent, sur leurs territoires respectifs, les transporteurs aériens de l'autre Partie à prendre des mesures visant à garantir que seules les personnes en possession des documents de voyage requis pour l'entrée ou le transit par le territoire de l'autre Partie sont transportées.

ARTICLE 7

Concurrence équitable

1. Les Parties conviennent que leurs transporteurs aériens jouissent de conditions de concurrence loyales et équitables dans la fourniture de services de transport aérien.

2. Les Parties :

a) interdisent et, lorsqu'elles existent, éliminent dans leur ressort respectif et en suivant leurs procédures et processus internes respectifs, toute forme de discrimination ou toute pratique déloyale qui serait de nature à compromettre les conditions de concurrence loyales et équitables des transporteurs aériens de l'autre Partie dans la fourniture de services de transport aérien ;

b) n'accordent ni n'autorisent de subventions à un transporteur aérien si ces subventions compromettent les conditions de concurrence loyales et équitables des transporteurs aériens de l'autre Partie dans la fourniture de services de transport aérien.

3. Nonobstant le paragraphe 2, point b), il est permis d'accorder :

a) un soutien aux transporteurs aériens insolubles ou en difficulté, pour autant que :

i) ce soutien soit subordonné à un plan de restructuration crédible fondé sur des hypothèses réalistes en vue d'assurer le retour du transporteur aérien insoluble ou en difficulté à la viabilité à long terme, dans un délai raisonnable ; et

ii) le transporteur aérien concerné, ses investisseurs ou ses actionnaires contribuent de manière significative au coût de la restructuration ;

b) un soutien temporaire en liquidités à un transporteur aérien en difficulté, sous la forme de prêts ou de garanties de prêt limités au montant strictement nécessaire pour maintenir le transporteur aérien concerné en activité pendant le temps nécessaire à l'élaboration d'un plan de restructuration ou de liquidation ;

c) à condition qu'elles soient limitées aux montants minimaux nécessaires pour atteindre leur objectif et que les effets sur la fourniture de services de transport aérien soient réduits au minimum :

i) des subventions destinées à remédier aux dommages causés par des calamités naturelles ;

ii) dans le cas du Qatar, des subventions destinées à remédier à une perturbation grave de son économie et, dans le cas de l'UE et de ses États membres, des subventions destinées à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un ou de plusieurs États membres de l'UE ;

d) des subventions aux transporteurs aériens chargés de l'exécution d'obligations de service public clairement définies pour répondre aux besoins essentiels de la population en matière de transport qui ne peuvent être satisfaits par les seules forces du marché, à condition que ces subventions soient limitées à une rémunération raisonnable pour la fourniture des services aériens concernés.

4. Les Parties veillent à ce que chacun de ses transporteurs aériens fournissant des services de transport aérien en vertu du présent accord publie, au moins une fois par an, un rapport financier accompagné d'une fiche financière faisant l'objet d'un audit externe conformément aux normes reconnues au niveau international en matière de comptabilité et d'information financière sur les sociétés, telles que les normes internationales d'information financière ; et à ce que, dans le cas où une Partie fournit une subvention, cette subvention soit mentionnée séparément dans le rapport financier.

5. Chaque Partie fournit à l'autre Partie, à la demande de cette dernière, dans un délai de trente jours, sauf si les Parties en conviennent autrement, des rapports financiers et toute autre information raisonnablement disponible, y compris sur les questions couvertes par le paragraphe 4, que l'autre Partie peut raisonnablement demander pour vérifier le respect des dispositions du présent article. Ces informations, lorsqu'elles sont sensibles sur le plan commercial, fait l'objet d'un traitement confidentiel de la part de la Partie qui demande l'accès à l'information.

6. Chaque Partie, en utilisant ses propres procédures et processus internes, met en œuvre et applique des mesures qui interdisent et empêchent effectivement ses transporteurs aériens :

a) de se livrer à des pratiques concertées résultant d'un accord exprès ou implicite ou d'une décision entre concurrents, qui ont pour objectif ou pour effet d'empêcher, d'affaiblir ou de fausser le jeu de la concurrence. Cette interdiction peut être déclarée inapplicable lorsque ces accords, décisions ou pratiques contribuent à améliorer la production ou la distribution des services ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux consommateurs une partie équitable du profit qui en résulte, et sans :

i) imposer aux entreprises intéressées des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ces objectifs ;
ou

ii) donner à ces entreprises la possibilité d'éliminer la concurrence pour une partie substantielle des services en cause ;

b) d'abuser d'une position dominante d'une manière susceptible d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance de cette Partie ; et

c) d'opérer des concentrations entre transporteurs aériens qui entravent de manière significative la concurrence effective, notamment en créant ou en renforçant une position dominante.

7. Si une Partie considère que les conditions de concurrence loyales et équitables de ses transporteurs sont compromises par :

a) une discrimination ou des pratiques déloyales interdites en vertu du paragraphe 2, point a) ;

b) une subvention interdite en vertu du paragraphe 2, point b), autre que celles énumérées au paragraphe 3 ;

c) le non-respect des obligations de transparence énoncées aux paragraphes 4 et 5 ; ou

d) le manquement de l'autre Partie aux obligations énoncées au paragraphe 6,

elle (ci-après dénommée "Partie agissant") peut agir conformément aux paragraphes 8 à 10.

8. La Partie agissant soumet à l'autre Partie une demande écrite de consultations, accompagnée d'un rapport écrit contenant ses observations et éléments de preuve matériels. Les consultations débutent dans un délai de trente jours à compter de la réception de la demande, sauf si les Parties en conviennent autrement. Les consultations peuvent être demandées par l'intermédiaire du comité mixte.

9. Si la Partie agissant et l'autre Partie ne parviennent pas à un accord sur la question dans un délai de soixante jours à compter du début des consultations, ou d'une durée différente convenue par les Parties ou par le comité mixte, la Partie agissant peut prendre des mesures à l'encontre des transporteurs aériens qui ont présenté le comportement incriminé ou qui ont bénéficié de la discrimination, des pratiques déloyales ou des subventions en question. La Partie agissant notifie par écrit à l'autre Partie les mesures qu'elle entend prendre, au moins quinze jours avant la mise en œuvre de ces mesures.

10. Les mesures prises en vertu du paragraphe précédent sont appropriées, proportionnées et limitées dans leur champ d'application et leur durée à ce qui est strictement nécessaire, en vue d'atténuer le préjudice subi par les transporteurs de la Partie agissant et de supprimer l'avantage indu obtenu par les transporteurs contre lesquels elles sont dirigées.

11. Les actions et mesures prises en vertu du paragraphe 9 sont sans préjudice du droit de chaque Partie de recourir au mécanisme de règlement des différends prévue à l'article 23.

12. Lorsque des questions relevant du présent article sont soumises au mécanisme de règlement des différends prévue à l'article 23, les délais fixés à l'article 23, paragraphes 10, 11 et 12, sont réduits de moitié.

13. Aucune disposition du présent accord n'affecte, ne limite ou ne menace en aucune façon l'autorité ou les pouvoirs des autorités de la concurrence des Parties ou des tribunaux qui examinent les décisions de ces autorités. Toute mesure prise par une Partie en vertu du paragraphe 9 du présent article est sans préjudice des éventuelles actions ou mesures prises par ces autorités et tribunaux, y compris celles de la Partie agissant. Les décisions des

tribunaux qui examinent les actions et mesures de ces autorités compétentes sont exclues du mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 23.

ARTICLE 8

Activités commerciales

Conduite des affaires

1. Les Parties conviennent que les obstacles à la conduite des affaires rencontrés par les opérateurs commerciaux compromettraient les avantages que doit procurer le présent accord. Les Parties s'engagent dès lors à procéder à l'élimination efficace et réciproque des obstacles à la conduite des affaires des opérateurs commerciaux des deux Parties lorsque de tels obstacles risquent d'entraver les opérations commerciales, de créer des distorsions de la concurrence ou de porter atteinte aux conditions de concurrence équitable.

2. Le comité mixte visé à l'article 22 élabore un processus de coopération portant sur la conduite des affaires et sur les activités commerciales. Conformément à l'article 22, une Partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour examiner toute question portant sur l'application du présent article.

Représentation des transporteurs aériens

3. Les transporteurs aériens de chaque Partie ont le droit d'établir librement, sur le territoire de l'autre Partie, des bureaux et installations nécessaires pour assurer la fourniture de transports aériens et destinés à la promotion et à la vente de transports aériens et d'activités connexes, y compris le droit de vendre et de délivrer tout billet et/ou connaissance aérien, à la fois les siens et ceux de tout autre transporteur aérien.

4. Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre Partie en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire pour assurer la fourniture de transports aériens. Les deux Parties facilitent et activent l'octroi des permis de travail, lorsqu'ils sont requis, pour le personnel employé dans les bureaux conformément au présent paragraphe, notamment le personnel effectuant certaines missions temporaires ne dépassant pas quatre-vingt-dix jours, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires en vigueur. Les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent choisir librement de travailler par l'intermédiaire ou non d'un agent général de leur choix sur le territoire de l'autre Partie.

Assistance en escale

5. En ce qui concerne l'assistance en escale, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre Partie :

- a) d'assurer ses propres services d'assistance en escale (auto-assistance) ; ou
- b) de choisir parmi des prestataires concurrents, y compris d'autres transporteurs aériens, qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en Partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie permettent l'accès au marché à ces prestataires et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.

Les droits énoncés aux points a) et b) du premier alinéa sont soumis uniquement aux contraintes particulières d'espace ou de capacité résultant de la nécessité d'assurer l'exploitation en toute sécurité de l'aéroport. Lorsque de telles contraintes limitent, empêchent ou entravent l'auto-assistance, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, la Partie concernée veille à ce que l'ensemble de ces services soit mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et adéquates ; les tarifs desdits services sont déterminés selon des critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

Attribution des créneaux horaires dans les aéroports

6. Chaque Partie veille à ce que ses réglementations, lignes directrices et procédures pour l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports situés sur son territoire soient appliquées d'une manière transparente, effective, non discriminatoire et en temps utile.

Plans opérationnels, programmes et horaires

7. Une Partie peut exiger la notification, aux seules fins d'information, des plans d'exploitation, des programmes ou des horaires des services aériens exploités en vertu du présent accord. Si une Partie exige cette notification, elle réduit au minimum la charge administrative liée aux exigences et procédures de notification pour les intermédiaires de transports aériens et pour les transporteurs aériens de l'autre Partie.

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

8. Tout transporteur aérien de chaque Partie a le droit de se livrer à la vente de transports aériens et de services connexes sur le territoire de l'autre Partie, directement et/ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents, d'autres intermédiaires de son choix ou de l'internet, ou par tout autre moyen disponible. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ces services de transport et services connexes, et toute personne est libre de les acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans une monnaie librement convertible.

9. Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés à régler les dépenses engagées sur le territoire de l'autre Partie, y compris mais pas uniquement, pour l'achat de carburant, en monnaie locale. Ils peuvent, s'ils le

jugent opportun, régler ces dépenses sur le territoire de l'autre Partie dans une monnaie librement convertible au taux de change du marché.

10. Tout transporteur aérien a le droit de convertir, sur demande, des recettes locales dans une monnaie librement convertible et de transférer lesdites recettes, à tout moment et de la manière de son choix, à partir du territoire de l'autre Partie vers le pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés dans les plus brefs délais sans restrictions ni taxes, sur la base du taux de change du marché applicable aux transactions et transferts courants à la date à laquelle le transporteur soumet sa première demande de transfert, et n'est soumis à aucuns frais à l'exception de ceux qui sont normalement perçus par les banques pour exécuter cette conversion et ce transfert.

Accords de coopération commerciale

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

- a) tout transporteur aérien des Parties ;
- b) tout transporteur aérien d'un pays tiers ; et/ou
- c) tout transporteur de surface (terrestre ou maritime) de n'importe quel pays,

à condition que i) le transporteur effectif soit titulaire des droits de trafic appropriés ; ii) les transporteurs commercialisant le service soient titulaires des droits appropriés pour la ou les routes sous-jacentes dans le tableau des routes ; et iii) ces accords respectent les exigences réglementaires auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis.

12. Dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services en vertu du présent accord, tout transporteur aérien d'une Partie peut conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de codes, avec un transporteur exploitant un secteur national, à condition que i) cette opération fasse partie d'un trajet international, et que ii) ces accords respectent les exigences auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis. Aux fins du présent paragraphe, on entend par "secteur national" : lorsque le transporteur effectif est un transporteur de l'Union, une route à l'intérieur du territoire d'un État membre de l'UE ; et, lorsque le transporteur effectif est un transporteur du Qatar, une route à l'intérieur du territoire du Qatar.

13. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol relevant d'accords de coopération commerciale, l'acheteur doit être informé, au moment de la vente du titre de transport ou, en tout cas, au moment de l'enregistrement, ou avant l'embarquement lorsqu'il s'agit d'un vol en correspondance s'effectuant sans enregistrement, de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service.

Services intermodaux

14. En ce qui concerne le transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien en son propre nom.

15. Nonobstant toute autre disposition du présent accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de transport de fret des Parties sont autorisés, sans restriction, à utiliser, dans le cadre du transport aérien international, tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tous points situés sur le territoire des Parties ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous scellement douanier, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté en surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et installations douanières des aéroports. Les transporteurs aériens peuvent choisir d'effectuer leurs propres transports de surface ou de les confier dans le cadre d'accords à d'autres prestataires de transports de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de transports aériens de fret. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

Franchisage et marques

16. Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés à conclure des accords de franchise ou de marque avec des entreprises, y compris des transporteurs aériens, de l'une ou l'autre Partie ou de pays tiers, à condition que les transporteurs aériens disposent des autorisations appropriées et respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les Parties aux accords de ce type, notamment celles exigeant la divulgation de l'identité du transporteur aérien qui exploite le service.

Location

17. Les Parties accordent aux transporteurs aériens de l'autre Partie le droit de fournir des services en vertu du présent accord :

- a) en utilisant un aéronef loué sans équipage auprès de tout loueur ;
- b) en utilisant un aéronef loué avec un équipage auprès d'autres transporteurs aériens de la même Partie que le preneur ;
- c) en utilisant un aéronef loué avec un équipage auprès de transporteurs aériens d'un pays autre que la Partie du preneur, à condition que la location soit justifiée par des besoins exceptionnels, des besoins de capacité saisonniers

ou des difficultés opérationnelles du preneur et que la durée de location ne dépasse pas ce qui est strictement nécessaire pour satisfaire ces besoins ou surmonter ces difficultés.

Les Parties concernées peuvent exiger que les accords de location soient approuvés par leurs autorités compétentes aux fins de la vérification du respect des conditions énoncées dans le présent paragraphe et des exigences applicables en matière de sécurité et de sûreté. Toutefois, lorsqu'une Partie exige une telle approbation, elle s'efforce d'accélérer les procédures d'approbation et de limiter au minimum la charge administrative qui pèse sur les transporteurs concernés. Pour éviter toute ambiguïté, le présent paragraphe est sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires d'une Partie en ce qui concerne la location d'aéronefs par des transporteurs aériens de cette Partie.

ARTICLE 9

Droits de douane

1. Les aéronefs utilisés pour le transport aérien international par les transporteurs aériens d'une Partie, de même que leur équipement habituel, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris, de manière non limitative, les denrées alimentaires, les boissons, les tabacs et tout autre article destiné à la vente aux passagers ou à leur usage en quantités limitées pendant le vol), et les autres articles destinés à l'exploitation ou l'entretien des aéronefs assurant un transport aérien international ou utilisés uniquement à ces fins sont exemptés, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie, sur une base de réciprocité et à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord de l'aéronef, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété ou le capital, de tous droits de douane et d'accises, de toutes redevances d'inspection, de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) ou de tout autre impôt indirect similaire, et de tous frais ou redevances qui :

- a) sont imposés par les autorités nationales ou locales ou par l'Union, et
- b) ne sont pas calculés en fonction du coût des prestations fournies.

2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité, des impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1, à l'exception des redevances calculées en fonction du coût des prestations fournies, les articles suivants :

a) les provisions de bord importées ou fournies sur le territoire d'une Partie et embarquées, en quantités raisonnables, pour être utilisées dans un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre Partie assurant un transport aérien international, même si ces provisions sont destinées à être consommées sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire ;

b) l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une Partie et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre Partie assurant un transport aérien international ;

c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables importés ou obtenus sur le territoire d'une Partie pour être utilisés dans un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre Partie assurant un transport aérien international, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire ;

d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque Partie, importés ou obtenus sur le territoire d'une Partie et embarqués pour être utilisés dans un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre Partie assurant un transport aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire ; et

- e) les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou les terminaux de fret.

3. Aucune des dispositions du présent accord n'empêche une Partie d'appliquer des impôts, prélèvements, droits, taxes ou redevances au carburant fourni sur son territoire, sur une base non discriminatoire, en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien qui exploite une liaison entre deux points situés sur son territoire.

4. L'équipement embarqué normal, ainsi que le matériel, les fournitures et les pièces de rechange visés aux paragraphes 1 et 2, normalement conservés à bord des aéronefs exploités par un transporteur aérien de l'une des Parties, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'autorisation des autorités douanières de celle-ci et il peut être exigé qu'ils soient placés sous la surveillance ou le contrôle desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

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

6. Aucune des dispositions du présent accord n'empêche une Partie contractante d'appliquer des impôts, prélèvements, droits, taxes ou redevances à la vente aux passagers d'articles non destinés à être consommés à bord

d'un aéronef sur une partie du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.

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

8. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

9. Le présent accord s'entend sans préjudice des dispositions des conventions respectives en vigueur entre un Etat membre de l'UE et le Qatar pour éviter la double imposition sur le revenu et sur les capitaux.

ARTICLE 10

Redevances d'usage

1. Chaque Partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens de l'autre Partie pour l'utilisation de services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien soient calculées en fonction des coûts et non discriminatoires. En tout état de cause, ces redevances d'usage ne sont pas 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.

2. Chaque Partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens de l'autre Partie pour l'utilisation des installations et services aéroportuaires et de sûreté aérienne et des installations et services connexes, à l'exception des droits perçus pour la prestation des services décrits à l'article 8, paragraphe 5, ne soient pas injustement discriminatoires et soient équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Ces redevances d'usage peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût de revient complet supporté par les autorités ou organismes compétents en la matière pour la fourniture des installations et services aéroportuaires et de sûreté aérienne appropriés dans le ou les aéroports appliquant un système commun de tarification. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. En tout état de cause, ces redevances s'appliquent aux transporteurs aériens de l'autre Partie à des conditions qui ne sont pas moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur application.

3. Chaque Partie exige que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et installations engagent des consultations et échangent les informations nécessaires pour permettre une évaluation précise du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2. Les autorités ou organismes compétents en matière de redevances informent les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur avis et de soumettre leurs observations avant la mise en œuvre des modifications.

ARTICLE 11

Tarifs des passagers et tarifs de fret

1. Les Parties autorisent la libre fixation des tarifs des passagers et des tarifs de fret par les transporteurs aériens des Parties sur la base d'une concurrence libre et loyale.

2. Chaque Partie peut exiger, de manière non discriminatoire, que les transporteurs aériens des deux Parties notifient à ses autorités compétentes, de façon simplifiée et aux seules fins d'information, les tarifs des passagers et les tarifs de fret offerts pour les services au départ de son territoire. Cette notification ne peut être demandée aux transporteurs aériens avant une offre initiale du tarif des passagers ou du tarif de fret.

ARTICLE 12

Statistiques

1. Les Parties coopèrent dans le cadre du comité mixte pour faciliter l'échange d'informations statistiques relatives au transport aérien en vertu du présent accord.

2. Chaque Partie fournit à l'autre Partie, sur demande, les statistiques non confidentielles et non sensibles d'un point de vue commercial qui sont disponibles concernant les transports aériens en vertu du présent accord, telles

qu'exigées par les dispositions législatives et réglementaires respectives des Parties, sur une base non discriminatoire, et qui peuvent être raisonnablement demandées.

TITRE II

COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE

ARTICLE 13

Sécurité aérienne

1. Les Parties réaffirment l'importance d'une coopération étroite dans le domaine de la sécurité aérienne. Dans ce contexte, elles intensifient, le cas échéant, leur coopération en ce qui concerne les enquêtes sur les accidents, le développement de la réglementation, l'échange d'informations sur la sécurité, la participation éventuelle aux activités de supervision de l'autre Partie ou à des activités conjointes de supervision et le développement de projets et d'initiatives conjoints.

2. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par une Partie et encore en vigueur sont reconnus comme valides par l'autre Partie et ses autorités aéronautiques aux fins de l'exploitation de services aériens, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été délivrés ou validés conformément, au minimum, aux normes internationales pertinentes et aux pratiques et procédures recommandées applicables aux services de navigation aérienne établies en vertu de la convention.

3. Chaque Partie peut introduire, à tout moment, une demande de consultations concernant les normes et exigences de sécurité appliquées et gérées par l'autre Partie en ce qui concerne les installations aéronautiques, les équipages de conduite, les aéronefs et l'exploitation des aéronefs. Ces consultations ont lieu dans les trente jours suivant cette demande.

4. Si, à la suite de ces consultations, la Partie qui les a demandées estime que l'autre Partie n'applique pas ou ne gère pas effectivement dans les domaines visés au paragraphe 3 du présent article des normes et des exigences de sécurité qui, sauf décision contraire, sont au moins égales aux normes minimales établies en application de la convention, ces constatations sont notifiées à l'autre Partie.

L'autre Partie soumet dans les trente jours un plan de mesures correctives comportant un calendrier de mise en œuvre. Le plan de mesures correctives et le calendrier correspondant sont convenus par les Parties avant d'être mis en œuvre.

Si l'autre Partie ne prend pas de mesures correctives appropriées dans un délai raisonnable, la Partie qui les a demandées est fondée à refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques, ou à refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter d'une autre manière les activités d'un transporteur aérien qui est soumis à la supervision de la sécurité de l'autre Partie.

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

6. Si une Partie constate, après avoir procédé à une inspection au sol, qu'un aéronef ou l'exploitation de celui-ci n'est pas conforme aux normes et procédures minimales applicables aux services de navigation aérienne établies en vertu de la convention, elle informe l'exploitant d'aéronef de cette non-conformité et demande les mesures correctives qu'elle juge appropriées. Le cas échéant, les autorités compétentes de l'autre Partie qui sont responsables de la supervision de la sécurité du transporteur aérien exploitant l'aéronef peuvent être invitées à accepter les mesures correctives prises par l'exploitant d'aéronef. Nonobstant cela, chaque Partie autorisera l'accès aux résultats des inspections au sol effectuées auprès des exploitants d'aéronefs soumis à la supervision de la sécurité de l'autre Partie.

7. Chaque Partie a le droit de prendre des mesures immédiates, y compris le droit de révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques, ou de suspendre ou limiter d'une autre manière les activités d'un transporteur aérien de l'autre Partie, si elle conclut qu'une menace directe pour la sécurité aérienne justifie ces mesures. La Partie qui prend ces mesures en informe sans délai l'autre Partie, en motivant sa décision.

8. Toute mesure prise par une Partie conformément aux paragraphes 4, 6 ou 7 est nécessaire et proportionnée pour répondre à une constatation en matière de sécurité et est levée dès que la cause qui a motivé cette mesure a cessé d'exister.

ARTICLE 14

Sûreté aérienne

1. Les Parties soulignent leur volonté d'atteindre les normes de sûreté aérienne les plus élevées et peuvent, au besoin, approfondir le dialogue et la coopération dans ce domaine.

2. Les Parties réaffirment leurs obligations réciproques pour ce qui est d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, et en particulier les obligations découlant de la convention, de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la convention pour la répression de la capture illicite des aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signée à Montréal le 24 février 1988 et de la convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, pour autant que les Parties soient parties à ces conventions, ainsi que des autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les Parties sont parties.

3. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour faire face à toute menace pesant sur la sûreté de l'aviation civile, et notamment pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

4. Les Parties se conforment, dans leurs relations mutuelles, aux normes internationales en matière de sûreté aérienne et aux pratiques recommandées appropriées établies par l'OACI. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent, au minimum, conformément à ces dispositions relatives à la sûreté aérienne.

5. Chaque Partie veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, y compris, mais sans s'y limiter, l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine, l'inspection/filtrage des bagages de soute, l'inspection/filtrage et les contrôles de sûreté des personnes autres que les passagers, y compris l'équipage, et des objets qu'ils transportent, l'inspection/filtrage et les contrôles de sûreté du fret, du courrier, des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports, et le contrôle de l'accès au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé. Ces mesures sont adaptées pour faire face à 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 en ce qui concerne l'entrée, la sortie ou l'exploitation sur son territoire doivent être respectées.

6. 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, ainsi que des mesures d'urgence, afin de faire face à une menace spécifique pour la sûreté, qui devraient être communiquées sans délai à l'autre Partie. Chaque Partie examine de façon positive toute demande que lui adresse l'autre Partie afin que des mesures de sûreté spéciales raisonnables soient prises, et la première Partie tient compte des mesures de sûreté déjà appliquées par l'autre Partie et du point de vue exprimé par celle-ci, ainsi que des éventuels effets négatifs sur le transport aérien entre les Parties. Sauf lorsque ce n'est pas raisonnablement possible en cas d'urgence, chaque Partie informe à l'avance l'autre Partie de toute mesure de sûreté spéciale qu'elle a l'intention d'introduire et qui pourrait avoir une incidence financière ou opérationnelle importante sur les services de transport aériens prévus dans le présent accord. Chaque Partie peut solliciter, d'urgence s'il y a lieu, une réunion du comité mixte pour discuter de ces mesures de sûreté, comme le prévoit l'article 22.

7. Toutefois, chaque Partie reconnaît qu'aucune disposition du présent article ne limite la possibilité, pour une Partie, de refuser l'accès à son territoire de tout vol qu'elle considère comme présentant une menace pour sa sûreté.

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

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

10. Lorsqu'une Partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article, elle peut demander des consultations immédiates avec l'autre Partie. Ces consultations débutent dans un délai de trente jours à compter de la date de réception d'une telle demande ou dans un délai plus long éventuellement convenu. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de trente jours à compter de la date du début de ces consultations ou dans le délai plus long éventuellement convenu constitue un motif, pour la Partie qui a demandé les consultations, de prendre des mesures pour refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter l'autorisation d'exploitation et les permis techniques d'un transporteur aérien de l'autre Partie afin d'assurer le respect des dispositions du présent article. Lorsqu'une situation d'urgence l'exige,

ou pour empêcher un nouveau manquement aux dispositions du présent article, une Partie peut prendre des mesures immédiates à titre provisoire.

11. Toute mesure prise conformément au présent article est nécessaire et proportionnée pour répondre à une menace pour la sûreté et est levée dès que l'autre Partie se conforme aux dispositions du présent article ou lorsque cette mesure n'est plus nécessaire.

ARTICLE 15

Gestion du trafic aérien

1. Les Parties coopèrent sur les questions de réglementation relatives aux services de navigation aérienne, y compris la supervision de ces services. Elles examinent toute question de politique ayant trait à la performance de la gestion du trafic aérien, en vue d'optimiser l'efficacité globale des vols, de réduire les coûts, de limiter au minimum les incidences sur l'environnement et d'améliorer la sécurité et la capacité des systèmes.

2. Les Parties encouragent leurs autorités compétentes et leurs prestataires de services de navigation aérienne à coopérer sur les questions d'interopérabilité afin de mieux intégrer les systèmes des deux Parties dans la mesure du possible, de réduire l'incidence du transport aérien sur l'environnement et de partager l'information en tant que de besoin.

3. Les Parties encouragent la coopération entre leurs prestataires de services de navigation aérienne afin d'échanger les données de vol et de coordonner les flux de trafic pour optimiser l'efficacité des vols, en vue d'améliorer l'utilisation des ressources et de garantir la prévisibilité, la ponctualité et la continuité du service.

4. Les Parties conviennent de coopérer dans le domaine des programmes de modernisation, y compris en ce qui concerne le développement, le déploiement et les meilleures pratiques en matière d'efficacité économique, la gestion du trafic aérien et les aspects pertinents des aérodromes, et d'encourager la participation croisée à des activités de validation et de démonstration.

ARTICLE 16

Environnement

1. Les Parties soutiennent la nécessité de protéger l'environnement en favorisant le développement durable de l'aviation. Les Parties entendent coopérer pour identifier les enjeux liés aux incidences de l'aviation sur l'environnement.

2. Les Parties contractantes reconnaissent l'importance de collaborer en vue d'étudier et de réduire le plus possible les effets de l'aviation sur l'environnement en accord avec les objectifs du présent accord.

3. Les Parties reconnaissent l'importance de lutter contre le changement climatique et, par conséquent, de limiter ou de réduire les émissions de gaz à effet de serre associées au transport aérien national et international. Elles conviennent de coopérer sur ces questions, en vue d'élaborer et de mettre en œuvre des instruments, y compris des modalités d'exécution pour le développement du CORSIA (régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale) et tout autre aspect particulièrement pertinent pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation.

4. Les Parties s'engagent à échanger des informations et à assurer un dialogue régulier entre experts, en vue de renforcer la coopération visant à limiter les incidences de l'aviation sur l'environnement, y compris en ce qui concerne :

- a) la recherche et le développement de technologies aéronautiques respectueuses de l'environnement ;
- b) l'innovation dans la gestion du trafic aérien en vue de réduire les incidences de l'aviation sur l'environnement ;
- c) la recherche et le développement de carburants de substitution durables pour l'aviation ;
- d) les questions liées aux effets de l'aviation sur l'environnement et à la réduction des émissions du secteur de l'aviation ayant un impact sur le climat ; et
- e) l'atténuation et la surveillance du bruit, en vue de réduire les incidences de l'aviation sur l'environnement.

5. Les Parties s'emploient également, dans le respect de leurs droits et obligations multilatéraux en matière d'environnement, à renforcer la coopération, y compris financière et technologique, relative aux mesures destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par le transport aérien international.

6. Les Parties reconnaissent la nécessité de prendre des mesures appropriées pour prévenir ou agir d'une autre manière sur les incidences du transport aérien sur l'environnement, pour autant que ces mesures soient totalement compatibles avec les droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international.

ARTICLE 17

Responsabilité des transporteurs aériens

Les Parties réaffirment leurs obligations au titre de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999 (convention de Montréal).

ARTICLE 18

Protection des consommateurs

Les Parties coopèrent afin de protéger les intérêts des consommateurs dans le domaine du transport aérien. Cette coopération vise à assurer un niveau élevé de protection des consommateurs. À cette fin, les Parties se consultent au sein du comité mixte sur les questions relatives aux intérêts des consommateurs, y compris les mesures qu'elles prévoient, en vue d'accroître la convergence et la compatibilité réglementaires, dans la mesure du possible.

ARTICLE 19

Systèmes informatisés de réservation

1. Les vendeurs de systèmes informatisés de réservation (SIR) en activité sur le territoire d'une des Parties ont le droit d'installer leurs SIR, d'en assurer la maintenance 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 pertinentes de l'autre Partie.

2. Les Parties annulent toute exigence existante susceptible de restreindre le libre accès des SIR d'une Partie au marché de l'autre Partie ou de limiter la concurrence de toute autre manière. Les Parties s'abstiennent d'adopter de telles exigences dans le futur.

3. Aucune des Parties n'impose ou n'autorise l'imposition sur son territoire, aux vendeurs de SIR de l'autre Partie, d'exigences relatives aux affichages des SIR différentes de celles imposées à ses propres vendeurs de SIR ou à toute autre SIR opérant sur son marché. Aucune des Parties n'empêche la conclusion d'accords entre les vendeurs de SIR, leurs fournisseurs et leurs abonnés, en ce qui concerne l'échange d'informations sur les services de voyage et qui facilitent l'affichage d'informations complètes et objectives pour les consommateurs, ou le respect des exigences réglementaires relatives aux affichages neutres.

4. Les propriétaires et les exploitants de SIR d'une Partie qui se conforment aux exigences réglementaires applicables de l'autre Partie ont les mêmes possibilités de posséder des SIR sur le territoire de l'autre Partie que les propriétaires et les exploitants de tout autre SIR opérant sur le marché de cette Partie.

ARTICLE 20

Aspects sociaux

1. Les Parties reconnaissent qu'il importe d'examiner les effets du présent accord sur les travailleurs, l'emploi et les conditions de travail. Les Parties conviennent de coopérer sur les questions d'emploi relevant du présent accord, notamment en ce qui concerne les incidences sur l'emploi, les droits fondamentaux au travail, les conditions de travail, la protection sociale et le dialogue social.

2. Les Parties reconnaissent le droit de chaque Partie d'établir son propre niveau de protection du travail au niveau national comme elle le juge approprié et d'adopter ou de modifier en conséquence ses lois et politiques, en accord avec ses obligations internationales. Les Parties veillent à ce que les droits et principes énoncés dans leurs dispositions législatives et réglementaires respectives ne soient pas compromis et soient mis en œuvre de manière effective.

3. Chaque Partie poursuit l'amélioration de ces lois et politiques, en accord avec ses obligations internationales, et s'efforce d'offrir et d'encourager des niveaux élevés de protection du travail dans le secteur de l'aviation. Les Parties reconnaissent que la violation des principes et droits fondamentaux au travail ne saurait être invoquée ni utilisée en tant qu'avantage comparatif légitime, et que les normes du travail ne sauraient servir à des fins protectionnistes.

4. Les Parties réaffirment leur engagement, conformément aux obligations qui leur incombent en leur qualité de membre de l'Organisation internationale du travail (OIT) et en vertu de la déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi, adoptée par la Conférence internationale du travail lors de sa 86^e session en 1998, de respecter, promouvoir, mettre en œuvre de manière effective et appliquer les principes et droits fondamentaux au travail.

5. Les Parties promeuvent les objectifs figurant dans le programme de l'OIT pour un travail décent et dans la déclaration de l'OIT sur la justice sociale pour une mondialisation équitable de 2008, adoptée par la Conférence internationale du travail lors de sa 97^e session.

6. Chaque Partie s'engage à faire tout ce qui est en son pouvoir pour ratifier, si elle ne l'a pas encore fait, les conventions fondamentales de l'OIT. Les Parties envisageront également la ratification d'autres conventions de l'OIT et, par conséquent, la mise en œuvre effective des normes internationales correspondantes dans les domaines

social et du travail présentant un intérêt pour le secteur de l'aviation civile, en tenant compte des circonstances nationales.

7. Chaque Partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte afin d'examiner les questions liées au travail qu'elle qualifie d'importantes.

TITRE III

DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES

ARTICLE 21

Interprétation et mise en œuvre

1. Les Parties s'accordent mutuellement les droits énoncés dans le présent accord. Toute référence, dans le présent accord, à des droits accordés aux transporteurs aériens d'une Partie s'entend uniquement comme une référence aux droits conférés à cette Partie. Aucune disposition du présent accord n'est interprétée comme visant à conférer des droits ou à imposer des obligations susceptibles d'être invoqués directement par les ressortissants d'une Partie devant les juridictions de l'autre Partie.

2. Les Parties prennent toute mesure générale ou particulière propre à assurer l'exécution des obligations découlant du présent accord.

3. Dans l'exercice des droits que leur confère le présent accord, les Parties prennent des mesures appropriées et proportionnées à l'objectif de ces mesures.

4. Les Parties s'abstiennent de toutes mesures de nature à compromettre la réalisation des objectifs du présent accord.

5. Chaque Partie est responsable, sur son propre territoire, de la bonne application du présent accord.

6. Si l'une des Parties a des préoccupations quant à une éventuelle violation du présent accord, elle peut demander à l'autre Partie de lui fournir des informations et de l'assistance. Dès réception de cette demande, l'autre Partie fournit toutes les informations et l'assistance nécessaires, sous réserve de ses dispositions législatives et réglementaires applicables.

7. Le présent accord ne fait pas obstacle à des consultations et des discussions entre les autorités compétentes des Parties en dehors du comité mixte, y compris dans les domaines du développement du transport aérien, de la sûreté, de la sécurité, de l'environnement, de la politique sociale, de la gestion du trafic aérien, des infrastructures aéronautiques, de la concurrence et de la protection des consommateurs. Les Parties informent le comité mixte des résultats de ces consultations et discussions susceptibles d'avoir une incidence sur l'interprétation ou sur l'application du présent accord.

8. Lorsqu'il est fait référence dans le présent accord à la coopération entre les Parties, y compris, mais pas uniquement, dans les domaines des activités commerciales, de la sécurité, de la sûreté, de l'environnement, de la gestion du trafic aérien et de la protection des consommateurs, les Parties s'efforcent de trouver un terrain d'entente pour une action commune en vue d'approfondir le présent accord et/ou d'en améliorer le fonctionnement dans les domaines concernés, sur la base d'un consentement mutuel.

ARTICLE 22

Comité mixte

1. Un comité mixte composé de représentants des Parties est chargé de superviser l'administration du présent accord et d'en assurer la bonne mise en œuvre.

2. Le comité mixte adopte son règlement intérieur.

3. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Toute Partie peut à tout moment demander la convocation d'une réunion du comité mixte. Cette réunion se tient dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des Parties.

4. Aux fins de la bonne mise en œuvre du présent accord, le comité mixte :

a) échange des informations, y compris sur les modifications apportées aux dispositions législatives et réglementaires et aux politiques des Parties qui sont susceptibles d'avoir une incidence sur les services aériens, et des informations statistiques relatives au transport aérien ;

b) formule des recommandations et prend des décisions dans les cas expressément prévus par le présent accord ;

c) développe la coopération, y compris sur les questions de réglementation ;

d) procède à des consultations sur toute question relative à l'application ou à l'interprétation du présent accord, ainsi que, le cas échéant, sur les questions liées au transport aérien traitées au sein des organisations internationales, dans les relations avec les pays tiers et dans les accords multilatéraux, y compris en vue d'examiner l'opportunité d'adopter une approche commune ;

e) envisage d'éventuels domaines d'évolution ultérieure du présent accord, y compris en recommandant des amendements à ce dernier en vue de permettre à des pays tiers d'y adhérer.

5. Les recommandations et décisions du comité mixte sont adoptées par consensus entre les Parties. Les décisions du comité mixte sont contraignantes pour les Parties.

ARTICLE 23

Règlement des différends et arbitrage

1. Sans préjudice de l'article 4, tout différend relatif à l'application ou à l'interprétation du présent accord peut être soumis par les Parties au mécanisme de règlement des différends prévu au présent article.

2. Sans préjudice d'éventuelles consultations préalables entre les Parties au titre du présent accord, lorsqu'une Partie souhaite recourir au mécanisme de règlement des différends prévu au présent article, elle en informe par écrit l'autre Partie et demande une réunion du comité mixte en vue de consultations.

3. Si la réunion du comité mixte n'est pas tenue dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande visée au paragraphe 2 ou à la date convenue par les Parties, ou si le différend n'est pas réglé au sein du comité mixte dans les six mois suivant cette demande, les Parties peuvent convenir de soumettre le différend à une personne ou à un organisme pour décision. Si les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord pour soumettre le différend à une personne ou à un organisme pour décision, le différend est soumis, à la demande de l'une d'entre elles, à l'arbitrage.

4. Nonobstant le paragraphe 2, si une Partie a pris des mesures pour refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques d'un transporteur aérien de l'autre Partie, le différend peut être immédiatement soumis à une personne ou à un organisme pour décision, ou soumis à l'arbitrage.

5. La demande d'arbitrage est adressée par écrit par une Partie (ci-après dénommée "Partie initiatrice") à l'autre Partie (ci-après dénommée "Partie sollicitée"). Dans sa demande, la Partie initiatrice présente les questions à résoudre, décrit la mesure en cause et explique les raisons pour lesquelles elle considère que cette mesure est incompatible avec les dispositions du présent accord.

6. Sauf accord contraire entre la Partie initiatrice et la Partie sollicitée, l'arbitrage est rendu par un tribunal composé de trois arbitres et constitué comme suit :

a) dans un délai de soixante jours à compter de la réception d'une demande d'arbitrage, la Partie initiatrice et la Partie sollicitée désignent chacune un arbitre. Dans un délai de trente jours suivant la désignation de ces deux arbitres, la Partie initiatrice et la Partie sollicitée désignent d'un commun accord un troisième arbitre, qui assume les fonctions de président du tribunal ;

b) si la Partie initiatrice ou la Partie sollicitée ne désigne pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément au point a), la Partie initiatrice ou la Partie sollicitée peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner l'arbitre ou les arbitres nécessaires dans un délai de trente jours à compter de la réception de cette demande. Si le président du Conseil de l'OACI est un ressortissant du Qatar ou d'un État membre de l'UE, le vice-président le plus ancien du Conseil de l'OACI, qui n'est pas un ressortissant du Qatar ou d'un État membre de l'UE, est invité à procéder à cette désignation.

7. La date de constitution du tribunal est la date à laquelle le dernier des trois arbitres accepte la désignation.

8. La procédure est menée conformément au règlement de procédure qui doit être adopté par le comité mixte dans les meilleurs délais, sous réserve des dispositions du présent article et conformément à l'article 22, paragraphe 4, point b), et à l'article 22, paragraphe 5, du présent accord. Jusqu'à l'adoption par le comité mixte du règlement de procédure, le tribunal arrête ses propres règles de procédure.

9. À la demande de la Partie initiatrice, le tribunal peut, dans l'attente de sa décision définitive, autoriser la Partie initiatrice à adopter des mesures correctives provisoires ou demander à la Partie sollicitée d'adopter des mesures provisoires.

10. Au plus tard quatre-vingt-dix jours après la date de sa constitution, le tribunal communique à la Partie initiatrice et à la Partie sollicitée un rapport intérimaire exposant les constatations de fait, l'applicabilité des dispositions pertinentes et les justifications fondamentales de ses constatations et recommandations. S'il considère que cette date limite ne peut pas être respectée, le président du tribunal en informe la Partie initiatrice et la Partie sollicitée par écrit en précisant les raisons du retard et la date à laquelle le tribunal prévoit de remettre son rapport intérimaire. Le rapport intérimaire ne doit en aucun cas être remis plus de cent vingt jours après la date de constitution du tribunal.

11. La Partie initiatrice ou la Partie sollicitée peut présenter une demande écrite au tribunal pour qu'il réexamine des aspects spécifiques du rapport intérimaire dans un délai de quatorze jours à compter de sa remise. Après avoir examiné toute observation écrite formulée par la Partie initiatrice et par la Partie sollicitée concernant le rapport intérimaire, le tribunal peut modifier son rapport et procéder à tout autre examen qu'il juge utile. Les constatations de la décision définitive du tribunal comprennent une analyse suffisante des arguments avancés durant la phase d'examen intérimaire et répondent clairement aux questions et aux observations de la Partie initiatrice et de la Partie sollicitée.

12. Le tribunal communique sa décision définitive à la Partie initiatrice et à la Partie sollicitée dans un délai de cent vingt jours à compter de la date de sa constitution. S'il considère que cette date limite ne peut pas être

respectée, le président du tribunal en informe la Partie initiatrice et la Partie sollicitée par écrit en précisant les raisons du retard et la date à laquelle le tribunal prévoit de rendre sa décision. La décision ne doit en aucun cas être rendue plus de cent cinquante jours après la date de constitution du tribunal.

13. Si une Partie a pris des mesures pour refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques d'un transporteur aérien de l'autre Partie, ou si, à la demande de la Partie initiatrice ou de la Partie sollicitée, le tribunal constate l'urgence de la question, les délais fixés aux paragraphes 10, 11 et 12 sont réduits de moitié.

14. Dans un délai de dix jours à compter de la remise de la décision définitive du tribunal, la Partie initiatrice et la Partie sollicitée peuvent déposer des demandes de clarification de cette décision et reçoivent les explications dans un délai de quinze jours à compter de cette demande.

15. Si le tribunal détermine qu'il y a eu violation du présent accord et que la Partie responsable ne se conforme pas à la décision définitive du tribunal, ou ne parvient pas à un accord avec l'autre Partie sur une solution mutuellement satisfaisante dans un délai de soixante jours à compter de la remise de la décision définitive du tribunal, l'autre Partie peut suspendre l'application d'avantages comparables découlant du présent accord jusqu'à ce que la Partie responsable se conforme à la décision définitive du tribunal ou que la Partie initiatrice et la Partie sollicitée soient parvenues à un accord sur une solution mutuellement satisfaisante.

16. Chaque Partie prend en charge les frais de l'arbitre qu'elle a désigné. Les autres coûts du tribunal sont répartis à parts égales entre les Parties.

ARTICLE 24

Relations avec d'autres accords

1. Le présent accord suspend les accords et arrangements antérieurs conclus sur le même sujet entre les Parties sous réserve des paragraphes 2 et 7, sauf en cas de dénonciation du présent accord.

2. Les dispositions d'un accord ou d'un arrangement antérieur dans le domaine des services aériens entre un État membre de l'UE et le Qatar sur les questions couvertes par les articles 2, 3, 8 et 11 du présent accord continuent de s'appliquer au regard du présent accord lorsqu'elles sont plus favorables et/ou plus souples pour les transporteurs aériens concernés. Tous les droits et avantages dont jouissent les transporteurs aériens de l'État membre de l'UE concerné conformément à ces dispositions reviennent à tous les transporteurs de l'Union.

3. Aux fins du paragraphe 2, tout différend entre les Parties quant à la question de savoir si les dispositions ou les traitements prévus dans le cadre d'accords ou d'arrangements antérieurs entre les Parties sont plus favorables et/ou plus souples est réglé dans le cadre du mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 23 du présent accord.

4. Tous les droits de trafic supplémentaires qui pourraient être accordés à un État membre de l'UE par le Qatar, ou vice versa, après la date d'entrée en vigueur du présent accord, sont soumis au présent accord et ne font pas de discrimination entre les transporteurs aériens de l'Union. Ces arrangements sont immédiatement notifiés au comité mixte.

5. Le comité mixte établit et tient à jour une liste informative des dispositions et arrangements concernant les droits de trafic visés aux paragraphes 2 et 4.

6. Si les Parties deviennent parties à un accord multilatéral ou adhèrent à une décision de l'OACI dans le domaine du transport aérien qui traite d'aspects couverts par l'accord, elles se consultent au sein du comité mixte en pour déterminer si l'accord doit être révisé à la lumière de cette situation.

7. Aucune disposition du présent accord n'affecte la validité et l'application des accords existants et futurs entre les États membres de l'UE et le Qatar en ce qui concerne les territoires relevant de leur souveraineté respective qui ne sont pas couverts par la définition de "territoire" figurant à l'article 1 du présent accord.

ARTICLE 25

Amendements

Tout amendement au présent accord peut être convenu par les Parties en vertu de consultations tenues conformément à l'article 22 du présent accord. Les amendements entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 29 du présent accord.

ARTICLE 26

Adhésion de nouveaux États membres de l'Union

1. Le présent accord est ouvert à l'adhésion des États qui sont devenus membres de l'UE après la date de la signature de l'accord.

2. Dans ce cas, l'adhésion de cet État membre de l'Union à l'accord s'effectue par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du secrétaire général du Conseil de l'Union européenne, qui notifie au Qatar le dépôt de

l'instrument d'adhésion ainsi que sa date. L'adhésion de cet État membre de l'Union prend effet le trentième jour suivant la date du dépôt de l'instrument d'adhésion.

3. L'article 24, paragraphes 1, 2, 3 et 7, du présent accord s'appliquent mutatis mutandis aux accords et arrangements existants qui sont en place au moment de l'adhésion d'un État membre de l'UE à l'accord.

ARTICLE 27

Dénonciation

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

ARTICLE 28

Enregistrement de l'accord

Le présent accord et tous ses amendements sont enregistrés auprès de l'OACI, conformément à l'article 83 de la convention, et du Secrétariat de l'Organisation des Nations unies, conformément à l'article 102 de la charte des Nations unies.

ARTICLE 29

Entrée en vigueur, application provisoire et dépositaire

1. Le présent accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties se sont notifiées l'accomplissement de leur procédures internes respectives nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord.

2. Aux fins du paragraphe 1, le Qatar adresse sa notification au secrétaire général du Conseil de l'Union européenne et le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne adresse sa notification au Qatar, par la voie diplomatique.

3. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, les Parties conviennent d'appliquer le présent accord à titre provisoire, conformément à leurs procédures internes et/ou leur législation nationale, selon le cas, à compter de sa signature.

4. Le secrétariat général du Conseil de l'Union européenne est le dépositaire du présent accord.

ARTICLE 30

Textes faisant foi

Le présent accord est rédigé en double exemplaire en langues allemande, anglaise, bulgare, croate, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, irlandaise, italienne, lettonne, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et arabe, tous les textes faisant également foi.

En cas de divergence entre les versions linguistiques, le comité mixte décide de la langue du texte à utiliser.

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

*
* *

ANNEXE 1

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

1. Nonobstant l'article 2, paragraphe 2, du présent accord, l'exercice des droits de trafic de troisième et quatrième libertés pour les services de transport de passagers, les services mixtes et les services tout-cargo ainsi que des droits de trafic de cinquième liberté pour les services tout-cargo sur les routes spécifiées est soumis aux dispositions transitoires de la présente annexe.

2. Les droits de trafic de troisième et quatrième libertés entre des points au Qatar et des points en Belgique, en Allemagne, en France, en Italie et aux Pays-Bas sont progressivement libéralisés conformément aux paragraphes 4 à 8.

3. Les droits de trafic de cinquième liberté pour les services tout-cargo sont progressivement accrus conformément au paragraphe 9 pour atteindre, à la fin de la période transitoire, le droit convenu de sept fréquences hebdomadaires.

4. En ce qui concerne les services à destination/en provenance des États membres de l'UE visés au paragraphe 2, les transporteurs aériens des Parties sont autorisés, à partir de la date de la signature du présent accord, à exercer les droits de trafic de troisième et quatrième libertés conformément aux droits de fréquences hebdomadaires appelés "base de référence" qui sont indiqués dans les tableaux figurant aux paragraphes 7 et 8, et aux routes correspondantes.

5. Les droits de fréquences des services à destination/en provenance des États membres de l'UE visés au paragraphe 2 respectent les phases prévues dans les tableaux figurant aux points 7 et 8 ci-après. La "phase 1" prend effet le premier jour de la saison d'hiver IATA 2020/2021, et les phases suivantes (phases 2 à 5) le premier jour des saisons IATA d'hiver 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 et 2024/2025 respectivement.

6. À partir du premier jour de la saison d'hiver IATA 2024/2025 (phase 5), les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés à exercer les droits de trafic de troisième et quatrième libertés prévus à l'article 2, paragraphe 2, point c), du présent accord sans limitations de routes, de capacités et/ou de fréquences entre des points au Qatar et des points dans tous les États membres de l'UE.

7. Pour les services de transport de passagers et les services mixtes de troisième et quatrième libertés, les transporteurs aériens des Parties sont autorisés à exploiter le nombre de fréquences hebdomadaires suivant :

a) Entre des points au Qatar et des points en Belgique et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
À destination/en provenance de tous points	14	19	24	29	34	Non limité

b) Entre des points au Qatar et des points en Allemagne et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
À destination/en provenance de tous points au Qatar et de Francfort	14	18	21	24	28	Non limité
À destination/en provenance de tous points au Qatar et de Munich	14	18	21	24	28	Non limité
À destination/en provenance de chacun de tous les autres points	7	11	14	17	21	Non limité

c) Entre des points au Qatar et des points en France et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
À destination/en provenance de tous points au Qatar et de Paris	21	24	27	30	33	Non limité
À destination/en provenance de tous points au Qatar et de Nice	7	10	14	17	21	Non limité
À destination/en provenance de tous points au Qatar et de Lyon	7	10	14	17	21	Non limité
À destination/en provenance de chacun de tous les autres points	7	10	14	17	21	Non limité

d) Entre des points au Qatar et des points en Italie et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
À destination/en provenance de tous points	81	84	84	89	92	Non limité

e) Entre des points au Qatar et des points aux Pays-Bas et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
À destination/en provenance de tous points au Qatar et d'Amsterdam	10	12	14	14	17	Non limité
À destination/en provenance de chacun de tous les autres points	7	7	14	17	21	Non limité

8. Pour les services de transport tout-cargo de troisième et quatrième libertés, les transporteurs aériens des Parties sont autorisés à exploiter le nombre de fréquences hebdomadaires suivant :

a) Entre des points au Qatar et des points en Belgique et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
À destination/en provenance de tous points	35	39	42	45	49	Non limité

b) Entre des points au Qatar et des points en Allemagne et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
À destination/en provenance de tous points	10	14	14	17	21	Non limité

c) Entre des points au Qatar et des points en France et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
À destination/en provenance de tous points	7	10	14	17	21	Non limité

d) Entre des points au Qatar et des points en Italie et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
À destination/en provenance de tous points	19	21	21	24	28	Non limité

e) Entre des points au Qatar et des points aux Pays-Bas et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
À destination/en provenance de tous points	10	14	14	17	21	Non limité

9. Pour les services tout-cargo de cinquième liberté, les transporteurs aériens des Parties sont autorisés, à compter de la date de signature du présent accord, à exploiter les droits prévus à l'article 2, paragraphe 2, point c), du présent accord sur trois fréquences hebdomadaires ("base de référence") entre chaque État membre de l'UE et le Qatar. Ce droit de fréquences respecte les phases prévues dans le tableau ci-dessous, pour atteindre un droit final de sept fréquences hebdomadaires au total. La "phase 1" prend effet le premier jour de la saison d'hiver IATA 2020/2021, et les phases suivantes (phases 2 à 4) le premier jour des saisons IATA d'hiver 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 respectivement.

Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4
3	4	5	6	7

10. Conformément à l'article 24, paragraphe 2, du présent accord, dans le cas où des droits de trafic de cinquième liberté pour les services tout-cargo octroyés avant la signature de l'accord ont une couverture géographique différente de celle prévue à l'article 2, paragraphe 2, point c), du présent accord, cette couverture géographique peut continuer à être utilisée en lieu et place de la couverture géographique prévue à l'article 2, paragraphe 2, point c), du présent accord pour les droits de fréquences octroyés avant la signature du présent accord.

ANNEXE 2

APPLICABILITÉ GÉOGRAPHIQUE DES DROITS DE TRAFIC DE CINQUIÈME LIBERTÉ POUR LES SERVICES TOUT-CARGO

Section 1

La portée géographique aux fins de l'application de l'article 2, paragraphe 2, point c) i) B), du présent accord englobe la totalité des continents nord-américain et sud-américain ainsi que les îles qui y sont adjacentes, les Bermudes, certaines îles de la mer des Caraïbes, les îles hawaïennes (y compris Midway et Palmyra). Au moment de la signature du présent accord, cela inclut :

Amérique du Nord

Canada, États-Unis, Mexique

Îles des Caraïbes et Bermudes

Anguilla, Antigua-et-Barbuda, les Bahamas, la Barbade, les Bermudes, les Îles Caïmans, Cuba, la Dominique, la Grenade, Haïti, la Jamaïque, Montserrat, Saint-Christophe-et-Niévès, Sainte-Lucie, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Trinité-et-Tobago, les Îles Turks-et-Caïcos, les Îles Vierges (britanniques)

Amérique centrale

Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panama

Amérique du Sud

Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Équateur, Guyana, Paraguay, Pérou, Suriname, Uruguay, Venezuela

Section 2

La portée géographique aux fins de l'application de l'article 2, paragraphe 2, point c) ii) B), du présent accord englobe la totalité de l'Asie située à l'est de l'Iran, y compris l'Iran, et les îles qui y sont adjacentes, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les îles qui y sont adjacentes, ainsi que certaines îles de l'océan Pacifique. Au moment de la signature de l'accord, cela inclut :

Asie du Sud

Afghanistan, Bangladesh, Bhoutan, Inde (y compris les îles Andaman), Maldives, Népal, Pakistan, Sri Lanka
Asie centrale
Kazakhstan, Kirghizstan, Mongolie, Russie, Tadjikistan, Turkménistan, Ouzbékistan
Asie orientale
Chine, RAS de Hong Kong, Japon, Corée du Nord, Corée du Sud, RAS de Macao, Taïwan
Asie du Sud-Est
Brunei Darussalam, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar/Birmanie, Papouasie – Nouvelle-Guinée,
Philippines, Singapour, Thaïlande, Viêt Nam
Asie-Pacifique
Samoa américaines, Australie, Île Christmas, Îles Cocos, Îles Cook, Fidji, Guam, Kiribati, Îles Marshall,
Micronésie, Nauru, Nouvelle-Zélande, Niue, Île Norfolk, Îles Mariannes du Nord, Palaos, Samoa, Îles Salomon,
Tonga, Tuvalu, Vanuatu.