

N° 180
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

Enregistré à la Présidence du Sénat le 6 décembre 2023

PROJET DE LOI

(procédure accélérée)

autorisant l'approbation de l'accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'association des nations de l'Asie du sud-est, et l'Union européenne et ses États membres,

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 Bali le 17 octobre 2022 un accord sur le transport aérien avec l'Association des nations de l'Asie du sud-est (ASEAN). C'est la première fois qu'est signé un accord « bloc à bloc » et non pas avec un pays tiers individuellement.

L'accord avec l'ASEAN comporte trente-quatre articles et une annexe composée d'une quinzaine d'articles numérotés de A à O partie intégrante de l'accord.

Les premiers articles sont classiquement consacrés aux dispositions économiques.

L'article 1^{er} précise le champ d'application de l'accord.

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

L'article 3 fixe les droits commerciaux des transporteurs aériens des Parties contractantes pour les services aériens internationaux.

Il prévoit que les transporteurs européens pourront desservir, au départ de tout aéroport de l'Union européenne, tout aéroport de l'ASEAN (droits dits de 3^e et 4^e libertés) et réciproquement.

Concernant le cargo, les transporteurs de l'ASEAN pourront 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. Inversement, les transporteurs aériens des pays de l'Union européenne pourront effectuer des vols similaires pour le fret via les pays de l'ASEAN.

S'agissant des vols de passagers, cette 5^e liberté est autorisée dans la limite hebdomadaire de 7 vols pour chaque État membre de l'ASEAN pour les transporteurs de l'Union européenne. Cette limite est portée à 7 vols supplémentaires au bout de deux ans à condition qu'un transporteur aérien de ce même État membre de l'ASEAN ne desserve pas déjà ce segment vers ce pays tiers. De même, cette 5^e liberté est autorisée dans la limite

hebdomadaire de 7 vols pour chaque État membre de l'Union européenne pour les transporteurs de l'ASEAN. Réciproquement, cette limite est portée à 7 vols supplémentaires au bout de deux ans à condition qu'un transporteur aérien de l'Union européenne ne desserve pas déjà ce segment vers ce pays tiers.

Ces droits de 5^e liberté sont non seulement utilisables avec un pays tiers, mais aussi, et c'est une nouveauté pour ce type d'accord aérien, entre deux pays de chacun des blocs (par exemple Singapour-Francfort-Paris pour un transporteur aérien de l'ASEAN).

Cet article précise aussi les conditions dans lesquelles ces droits commerciaux peuvent être exercés.

Les articles 4 et 5 sont relatifs aux autorisations d'exploitation des transporteurs aériens et à leur révocation. Ils établissent les conditions dans lesquelles les Parties contractantes accordent et refusent, révoquent, suspendent ou limitent lesdites autorisations d'exploitations.

L'article 6 renvoie 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) à l'examen du comité mixte.

L'article 7 rappelle 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.

L'article 8 sur la concurrence équitable est assez étendu. En plus d'interdire les subventions, 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 transmette à la demande de l'autre toute autre information raisonnablement disponible, notamment concernant le rapport financier. Cet article permet ainsi d'assoir le précédent introduit dans les accords de transport aérien avec le Qatar, en comportant 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 de l'ASEAN 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. Il est complété par l'article 9 sur la conduite des affaires, afin d'éliminer tout obstacle à celle-ci.

L'article 10 sur l'exploitation commerciale 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 11 prévoit les exemptions en matière de droits de douane et de taxes que s'accordent mutuellement les Parties contractantes.

L'article 12, 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 13. Ce dernier prévoit que les autorités des Parties contractantes peuvent exiger le dépôt ou la notification des tarifs pratiqués.

L'article 14 organise l'échange de données statistiques.

Les articles suivants (15 à 22) traitent du renforcement de la coopération réglementaire avec l'Union européenne et de l'intégration des dispositions internationales (sur l'environnement, sur les droits sociaux...).

L'article 15 sur la sécurité aérienne prévoit notamment une reconnaissance par chaque Partie des certificats de navigabilité, certificats de compétence et licences de l'autre Partie.

L'article 16 est consacré à la sûreté aérienne.

L'article 17 traite de la coopération en matière de navigation aérienne.

L'article 18 aborde la coopération dans le domaine de l'environnement, notamment pour les mesures de réduction des gaz à effet de serre.

L'article 19 porte sur la responsabilité des transporteurs aériens et rappelle la réglementation internationale. Grâce à cet article, les pays de l'ASEAN qui ne l'ont pas encore fait¹ s'engagent à ratifier la convention internationale sur l'indemnisation des passagers (convention de Montréal).

L'article 20 vise à améliorer la protection des consommateurs.

¹ Ce qui correspondrait d'après l'état des ratifications enregistrées par l'Organisation internationale de l'aviation civile au Laos et au Myanmar ([Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international faite à Montréal le 28 mai 1999](#))

L'article 21 vise principalement la mise à disposition réciproque des systèmes informatisés de réservation.

L'article 22 sur les droits sociaux traduit notamment l'engagement des pays de l'ASEAN à faire tout leur possible pour ratifier les conventions fondamentales de l'organisation internationale du travail.

La fin de l'accord est consacrée aux dispositions institutionnelles (articles 23 à 30).

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 relatif à la mise en œuvre de l'accord, formalise les obligations qui incombent aux Parties afin d'assurer sa bonne application et prévoit des enceintes de discussion notamment pour l'interprétation de l'accord.

L'article 25 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 26, sur les relations avec les autres accords, prévoit que les dispositions de cet accord sur le transport aérien avec l'ASEAN prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants entre les États membres de l'Union européenne et les divers États membres de l'ASEAN. Toutefois, les droits desdits accords bilatéraux qui seraient plus favorables continuent à s'appliquer.

L'article 27 stipule que les annexes font partie intégrante de l'accord.

Les articles 28, 29 et 30 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 31 envisage l'élargissement de l'accord à des pays qui deviendraient membres de l'Union européenne après la signature de l'accord.

L'article 32 précise le territoire sur lequel s'applique l'accord.

L'article 33 définit l'entrée en vigueur de l'accord avec l'ASEAN. Il n'évoque pas de possibilité d'application provisoire. Mais celle-ci fait

l'objet d'une déclaration lors de la signature de l'accord, qui en pratique couvre tous les pays de l'Union européenne et de l'ASEAN à l'exception de la Malaisie.

L'article 34 précise que l'accord est rédigé dans toutes les langues de l'Union européenne.

L'annexe²

Cette annexe innove en matière d'accords globaux de transport aérien conclus par l'Union européenne et ses États-Membres. Elle est due à la multiplicité des pays qui constituent l'autre Partie, l'ASEAN, organisation régionale moins intégrée que l'Union européenne dans le domaine du transport aérien. Ses articles traitent donc des différences que les divers pays de l'ASEAN ont obtenues par rapport aux dispositions générales de l'accord.

L'article A sur le tableau des routes précise pour l'Indonésie les seules villes qui peuvent être desservies.

L'article B couvre les spécificités liées aux droits de trafic. Ainsi, les droits de 5^e liberté ne commenceront qu'à partir du 1^{er} juillet 2024 pour la Birmanie. Pour le Viêt Nam, même les 7 premières fréquences de droits de 5^e liberté vers les points hors de l'ASEAN ne pourront porter que sur des routes non exploitées par un transporteur aérien du Viêt Nam. Et réciproquement pour les transporteurs aériens du Viêt Nam par rapport aux routes non exploitées par des transporteurs aériens de l'Union européenne.

L'article C prévoit une période transitoire avant l'exercice de droits d'escale dans le cadre de coterminisation (desserte de plus d'un point au sein d'un même service) dans un même État pour les compagnies aériennes de l'Union de deux ans après que de tels droits auront été octroyés en intra-ASEAN.

L'article D laisse la possibilité à l'Indonésie, au Myanmar, aux Philippines et au Viêt Nam de maintenir provisoirement l'exigence de désignation des transporteurs aériens de l'Union européenne.

L'article E précise la mise en œuvre des dispositions liées à la concurrence équitable.

² Singapour, le Myanmar et le Viêt Nam bénéficient de dispositions particulières aux articles A et B de l'annexe.

L'article F permet au Cambodge, à l'Indonésie, au Laos, à la Malaisie, au Myanmar, aux Philippines, à la Thaïlande et au Viêt Nam de maintenir temporairement leurs procédures nationales concernant les plans, programmes et horaires d'exploitation, à condition de les approuver sous dix jours si les autres formalités ont été accomplies par le transporteur aérien de l'Union européenne concerné.

L'article G permet à l'Indonésie, au Myanmar et au Viêt Nam de maintenir temporairement l'utilisation de leurs monnaies nationales pour les ventes intérieures et le paiement des dépenses locales.

L'article H prévoit des dispositions particulières pour le transfert des dépenses locales dans le cas des Philippines.

L'article I permet aux Philippines de maintenir temporairement ses procédures d'approbation des tarifs.

L'article J prévoit une clause dite « du grand père » pour les garanties de prêt octroyées par le Viêt Nam à ses compagnies aériennes antérieurement à la conclusion de l'accord.

L'article K s'assure de l'absence de discrimination malgré les spécificités demandées par certains pays de l'ASEAN.

L'article L maintient la primauté des accords de libre-échange entre l'Union européenne et l'Indonésie, la Malaisie, les Philippines, la Thaïlande et le Viêt Nam pour les systèmes d'information et de réservation par rapport à l'accord de transport aérien.

L'article M offre la possibilité aux États Membres de l'Union européenne de bénéficier réciproquement des dérogations prévues pour les pays considérés sur la désignation des transporteurs aériens, l'approbation des plans, programmes et horaires d'exploitation, sur l'utilisation de la monnaie locale, et sur l'approbation des tarifs.

L'article N prévoit l'entrée en vigueur différée pour la Malaisie, sans fixer de date.

L'article O prévoit une évaluation annuelle des progrès accomplis par les États de l'ASEAN vers une application intégrale des diverses dispositions de l'accord.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'Accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'association des nations de l'Asie du sud-est d'une part, et l'Union européenne et ses États membres 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 global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'association des nations de l'Asie du sud-est, et l'Union européenne et ses États membres, 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 6 décembre 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 global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'association des nations de l'Asie du sud-est, et l'Union européenne et ses États membres

Article unique

Est autorisée l'approbation de l'accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'association des nations de l'Asie du sud-est, et l'Union européenne et ses États membres, signé à Bali le 17 octobre 2022, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Ministère de l'Europe
et des affaires étrangères

**Projet de loi
autorisant l'approbation de l'accord global dans le domaine du transport aérien entre les
États membres de l'association des nations de l'Asie du sud-est,
et l'Union européenne et ses États membres**

NOR : EAEJ2325223L/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 relevant des États membres². La clause de désignation³ contenue dans ces accords permettait, dès lors qu'un pays de l'Union européenne avait conclu un accord avec un pays tiers, qu'un transporteur aérien de tout autre pays puisse bénéficier de ces dispositions.

La Commission européenne a ensuite développé des accords globaux de transports aériens⁴, qui peuvent être classés en deux catégories principales.

En premier lieu, 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 visent des standards élevés dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, de la gestion du trafic aérien. Ils tendent également à l'application de certaines règles communautaires en matière d'environnement, d'accès au marché, de protection des consommateurs et de temps de travail

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, Émirats arabes unis, Inde, Japon, Kirghizstan, Liban, Macao, Malaisie, Maldives, Mexique, Mongolie, Népal, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Panama, Paraguay, Singapour, Sri Lanka, Viêt Nam et avec les Pays de l'Union économique et monétaire ouest africaine.

² [Article 4 du TFUE](#) inscrivant les transports au nombre des compétences partagées et arrêts de la CJUE du 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 l'Arménie, le Canada, les États-Unis, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Maroc, la Moldavie, le Qatar, la Suisse, l'Ukraine et les États couverts par l'espace économique européen (Albanie, Macédoine du Nord, Bosnie-Herzégovine, Islande, Monténégro, Norvège, Serbie – Kosovo).

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.

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 occidentaux, le Maroc, la Géorgie, la Jordanie, la Moldavie, Israël, l'Ukraine et l'Arménie. 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.

En second lieu, certains accords globaux de transport aérien avec les partenaires clefs prévoient une ouverture du marché (exemple : échange de droits de trafic – généralement la possibilité à terme de vols directs illimités pour les passagers) avec des règles communes destinées à assurer une équité entre les transporteurs. Les domaines couverts sont souvent la sécurité, la sûreté, l'environnement, la concurrence, les aides d'État et le social afin de garantir un cadre concurrentiel équitable aux transporteurs aériens européens du pays tiers. L'Union européenne a conclu ce type d'accord avec les États-Unis, le Canada et le Qatar. Se rapprochent de ce type d'accord les dispositions aériennes de l'accord de commerce et de coopération conclu avec le Royaume-Uni⁶ dans le cadre du Brexit.

I. – Situation de référence

L'accord avec l'Association des nations de l'Asie du Sud-est (ASEAN) est du second type.

C'est le premier accord global de transport aérien à être conclu entre deux blocs de pays : les vingt-sept États de l'Union européenne d'une part, les dix de l'ASEAN⁷ d'autre part (avec une dérogation pour la Malaisie). Il couvre une population d'1,1 milliard d'habitants.

Le projet de mandat de négociations a été présenté par la Commission européenne en décembre 2015 et octroyé par le Conseil de l'Union européenne et les États membres le 7 juin 2016, pour une durée de quatre ans.

II. – Historique des négociations

Huit rencontres se sont tenues entre novembre 2016 et novembre 2018 permettant presque de finaliser l'accord. Il ne restait alors que quelques ajustements à trouver sur la concurrence et sur les droits de trafic concernant la 5^{ème} liberté aérienne⁸. A la suite d'un changement de gouvernement en Malaisie, les négociations se sont prolongées notamment pour trouver un dispositif permettant à ce pays de rejoindre l'accord à son rythme sans freiner l'application immédiate pour les autres pays de l'ASEAN. La Malaisie, tout en signant l'accord, a obtenu la possibilité de reporter sa ratification.

⁶ [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.](#)

⁷ L'ASEAN est une association d'États fondée en 1967 à Bangkok et réunit 10 membres : les Philippines, l'Indonésie, la Malaisie, Singapour, la Thaïlande, Brunei, le Vietnam, le Laos, la Birmanie et le Cambodge.

⁸ Droit accordé par un État aux transporteurs aériens d'un autre État - l'État bénéficiaire - de fournir des services aériens internationaux entre le territoire du premier État et le territoire d'un État tiers, à condition que ces services aient comme point de départ ou de destination le territoire de l'État bénéficiaire.

Une prorogation du mandat d'un an a alors été accordée par le Conseil, d'autant plus que la survenue de la Covid-19 a freiné les discussions. L'accord fut finalement paraphé en juin 2021 et signé le 17 octobre 2022. Les discussions ont notamment porté sur les droits de trafic avec l'ouverture progressive des marchés dont les droits de 5^{ème} liberté aérienne intra blocs qui constituent la nouveauté de cet accord, c'est-à-dire la possibilité de desservir deux pays d'un même bloc en continuation d'un vol en provenance/à destination de l'autre Partie.

III. – Objectifs de l'accord

L'accord avec l'ASEAN est le plus grand accord aérien conclu à ce jour par l'Union européenne. Cet accord, dit de « bloc-à-bloc », devrait permettre de maintenir et de renforcer la connectivité directe entre les deux régions, la croissance de ce trafic étant, depuis une quinzaine d'années, très largement absorbée par les transporteurs des pays du Golfe et de la Turquie, via leurs plateformes de correspondance.

Il vise aussi à développer le marché et à accentuer la coopération entre les États membres de l'Union européenne et ceux de l'ASEAN en échange d'une libéralisation des vols directs (autrement dit l'octroi de vols relevant des 3^{ème} et 4^{ème} 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 (vols cargo). S'y ajoute une libéralisation partielle et progressive des droits de 5^{ème} liberté pour les passagers allant jusqu'à 14 fréquences par semaine pour les pays tiers. La nouveauté de cet accord est constituée par les droits de 5^{ème} liberté intra blocs, c'est-à-dire la possibilité de desservir deux pays d'un même bloc en continuation d'un vol en provenance/à destination de l'autre Partie.

L'accord contribue à la fois à la mise en œuvre du partenariat stratégique UE-ASEAN, de la stratégie européenne de coopération dans l'Indopacifique et de la stratégie *Global Gateway* pour la connectivité. Il a été successivement mis en avant lors de la première édition du Forum ministériel pour la coopération dans l'Indopacifique, organisé à Paris le 22 février 2022 dans le cadre de la présidence française du Conseil de l'Union européenne et du premier sommet plénier UE-ASEAN au niveau des chefs d'État et de gouvernement, qui s'est déroulé à Bruxelles en décembre 2022.

IV. – Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'accord

Cet accord emporte des conséquences dans les domaines économique, social, environnemental, ainsi que sur la parité femme/homme et dans le domaine juridique. Les évaluations chiffrées sont issues de l'étude d'impact de la Commission européenne de 2015, c'est-à-dire antérieures à l'épidémie de Covid-19 et portaient sur la période 2017-2023⁹.

⁹ Doc. 15116/15 du 8 décembre 2015, restreint UE.

a) Conséquences économiques¹⁰

Compte tenu de l'épidémie de Covid-19 qui a fortement affecté le trafic aérien, deux périodes ont été retenues pour chaque pays pour dresser un tableau de la situation actuelle :

– 2019, qui est la dernière année avant la Covid-19. Le périmètre retenu est celui de **l'Union européenne sans le Royaume-Uni** afin de permettre une comparaison temporelle à périmètre constant.

– les trois premiers trimestres de 2022, qui sont les dernières données disponibles et laissent apparaître un début de reprise.

Parmi les pays les plus présents dans la desserte des pays de l'ASEAN figurent les Pays-Bas, ce qui fait espérer des retombées économiques pour l'ensemble du groupe Air France-KLM.

Il n'y avait pas de trafic entre l'Union européenne et **Brunei** (hormis 127 000 passagers avec le Royaume-Uni), ni entre l'UE et le **Cambodge** et le **Laos** en 2019.

Pour **l'Indonésie**, le trafic avec l'Union européenne s'élevait à 328 600 passagers en 2019, quasi exclusivement depuis et vers les Pays Bas. Cette liaison a repris avec 71 000 passagers sur les trois premiers trimestres 2022.

En 2019, 243 000 passagers ont voyagé entre l'Union européenne et la **Malaisie**, avec pour principal point d'entrée les Pays Bas (192 000 passagers). Aucune desserte directe n'existait cependant avec la France. Le trafic a repris, quasi exclusivement opéré, depuis et vers les Pays Bas pour atteindre 17 800 passagers sur les trois premiers trimestres 2022.

En 2019, les seules dessertes de la Birmanie étaient avec l'Italie à hauteur de 4 000 passagers. Elles n'ont pas repris actuellement.

Les **Philippines** n'étaient reliées qu'aux Pays-Bas avec 136 800 passagers en 2019. Cette liaison a repris avec 58 000 passagers sur les trois premiers trimestres 2022.

En 2019, 2,7 millions de passagers ont voyagé en avion entre l'Union européenne et **Singapour**, dont 430 000 depuis et/vers la France loin derrière l'Allemagne. Le trafic a substantiellement repris en 2022 pour totaliser sur les trois premiers trimestres 1,244 million de passagers dont 226 700 pour la France (plus du double pour l'Allemagne) à quasi égalité avec les Pays Bas.

En 2019, plus de 3,9 millions de passagers ont voyagé par avion entre la **Thaïlande** et l'Union européenne dont 507 000 entre la France et la Thaïlande, loin derrière l'Allemagne. Le trafic a repris en 2022 pour atteindre sur les trois premiers trimestres 1,221 million de passagers dont 191 000 pour la France (derrière l'Allemagne 426 000 passagers).

¹⁰ Source Eurostat pour les années 2019 et 2022. Les données au niveau Union européenne étant incomplètes pour le 3^e trimestre 2022.

Enfin en 2019, 644 000 passagers ont voyagé entre le **Viêt Nam** et l'Union européenne dont plus de la moitié soit 371 500 entre la France et le Viêt Nam. Si le trafic a repris en 2022 pour totaliser sur les trois premiers trimestres 1,221 million de passagers, la France n'arrive qu'en seconde position avec 59 000 passagers derrière 93 000 passagers pour l'Allemagne.

Ainsi, en 2019 le trafic entre les 27 États membres de l'Union européenne et les pays de l'ASEAN dépassait les 8 millions de passagers. Ces passagers n'étaient plus 2,77 millions pour les trois premiers trimestres de 2022, mais avec une nette tendance à la hausse.

L'étude d'impact de la Commission européenne prévoyait une hausse de trafic de 10% en six ans, pour atteindre 13,7 M de passagers¹¹. La libéralisation du fret apporterait des bénéfices estimés entre 250 et 700M€. Celle des vols directs engendrerait entre 1,3 et 2,8 Md€ auxquels il faudrait ajouter les vols dits de 5^e liberté¹².

Les perspectives de croissance du marché sont importantes avec une forte demande prévisible au fur et à mesure que les restrictions liées au Covid-19 s'estompent, à la fois pour la clientèle professionnelle (d'affaire ou non, par exemples aux Philippines dans le secteur des services), affinitaire (par exemple le Cambodge ou le Viêt Nam) et touristique (avec au premier rang la Thaïlande). D'ailleurs, à l'échelle mondiale, les principaux foyers de croissance du transport aérien se trouvent en Asie du Sud Est.

D'ores et déjà, un nouveau vol hebdomadaire desservant la France a été ajouté cet automne juste après la signature de l'accord avec Singapour tandis qu'une compagnie aérienne vietnamienne prévoit de lancer des vols réguliers au deuxième semestre 2023.

b) Conséquences sociales

L'étude d'impact de la commission européenne prévoyait la création de 5 700 emplois en six ans.

L'accord comporte une clause à l'article 24 dans laquelle les pays de l'ASEAN et de l'Union européenne s'engagent à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour ratifier les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail (OIT) et d'autres conventions de l'organisation.

Cet engagement est particulièrement significatif pour des pays qui n'ont ratifié qu'une minorité des Conventions fondamentales de l'OIT, à l'instar de la Birmanie ou de Brunei. D'autres n'ont pas ratifié les conventions relatives au droit syndical ou à la négociation collective (Malaisie, Laos, Singapour, Thaïlande, Vietnam pour le droit syndical), ou encore celle sur la santé et la sécurité des travailleurs¹³ (Cambodge) devenue récemment une convention fondamentale.

¹¹ Cette étude d'impact couvrait alors aussi le Royaume-Uni, qui représentant 3,45 millions de passagers de/vers l'ASEAN en 2019.

¹² Dans le cas d'une libéralisation totale de ces vols, le bénéfice de l'ensemble de l'accord ASEAN aurait-été estimé entre 3,1 et 7,9 M€. Mais finalement les vols de 5^e liberté pour les passagers ont été plafonnés dans cet accord.

¹³ [C087 - Convention \(n° 87\) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948](#) ; [C098 - Convention \(n° 98\) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949](#) ; [C187 - Convention \(n° 187\) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006](#).

c) Conséquences environnementales

L'affirmation des principes liés à la protection de l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale était un enjeu clef, porté par les négociateurs de la Commission européenne.

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 s'élevant en six ans entre 0,2 et 1,1 Mt, selon les différents scénarios. Toutefois, elle portait sur la période 2017-2023. Comme l'accord est entré en vigueur seulement en 2022, il conviendrait de minorer ce chiffre dans la mesure où le renouvellement des flottes s'est poursuivi avec des avions plus économes et que le trafic en Asie n'a pas pleinement repris en raison de la Covid-19.

L'accord avec l'ASEAN comporte un article 18 sur l'environnement, 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. Cela permettrait de resserrer les liens entre l'Union européenne et les signataires pour qu'ils rapprochent leurs positions dans les négociations environnementales internationales, comme au sein de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI).

d) Conséquences concernant la parité, l'égalité femmes/hommes

L'accord avec l'ASEAN est potentiellement de nature à favoriser l'égalité homme-femme. En effet, l'article 24 comporte une clause par laquelle ces pays s'engagent à faire tout ce qui est leur pouvoir pour ratifier les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail. Or, le Brunei, la Malaisie, et la Birmanie n'ont pas encore ratifié la Convention n°100 sur l'égalité de rémunération¹⁴ (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 ces derniers traitent notamment des droits de trafic¹⁵. 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.

- Articulation avec le droit interne

L'accord aérien avec l'ASEAN remplace les neuf accords précédents avec la France conclus en la matière pour les territoires français relevant de l'Union européenne. Ces neuf accords antérieurs subsisteront donc notamment pour la Polynésie Française, la Nouvelle-Calédonie et Wallis et Futuna.

¹⁴ [C100 - Convention \(n° 100\) sur l'égalité de rémunération, 1951.](#)

¹⁵ « *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.* » ([Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, ministère de la Transition écologique, politiques publiques, aviation civile, 2019](#))

Il n'y avait pas d'accord aérien entre la France et le **Brunei**, car le marché ne le justifiait pas.

La France avait un accord avec le **Cambodge** signé le 15 janvier 1964¹⁶. Un nouvel accord avait été paraphé en novembre 2014. Il prévoyait sept vols directs allers-retours (A/R) par semaine par pavillon pour tous les services (passager, cargo ou les deux). Mais il n'a pas été signé vu que le mandat pour un accord global de transport aérien a été adopté peu après par la Commission européenne.

L'accord bilatéral entre la France et l'**Indonésie** date du 24 novembre 1967¹⁷. Plusieurs fois modifié, il prévoyait jusqu'à présent sept vols directs aller/retour par semaine par pavillon pour les passagers et deux vols aller/retour par semaine pour le cargo. S'y ajoutaient des vols de 5^e liberté dans la limite de 400 passagers par semaine par pavillon, plus un quota de 500 passagers hebdomadaires de et vers Singapour.

La France avait signé un accord avec le **Laos** le 1^{er} avril 1975¹⁸. Cet accord ne prévoyait pas de limitation chiffrée du nombre de fréquences entre les deux pays, mais seulement un principe d'opportunités libres et égales entre les compagnies des deux pavillons.

L'accord bilatéral entre la France et la **Malaisie** date du 22 mai 1967¹⁹. A la suite de diverses modifications, il prévoyait douze fréquences hebdomadaires par pavillon pour tous les services (passager, cargo, ou les deux).

L'accord bilatéral avec la Birmanie datait du 11 janvier 1972²⁰. Un nouvel accord avec la Birmanie était en préparation en 2014, qu'a également rendu superflu le projet d'accord global avec l'ASEAN au niveau européen. Il prévoyait sept vols directs aller/retour par semaine par pavillon pour les passagers et sept vols directs aller/retour par semaine pour le cargo.

L'accord bilatéral avec les **Philippines** fut signé le 17 septembre 2014²¹. Il prévoyait sept vols directs A/R hebdomadaires par pavillon pour les passagers et deux pour le fret.

L'accord bilatéral entre la France et **Singapour**²² fut signé le 29 juin 1967. Plusieurs fois modifié, il permettait jusqu'en 2022 douze vols directs A/R hebdomadaires par pavillon pour les passagers et trois vols A/R hebdomadaires pour le cargo.

¹⁶ [Accord entre la France et le Cambodge relatif au transport aérien du 15 janvier 1964](#)

¹⁷ [Accord entre la France et l'Indonésie, relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà de ceux-ci, du 24 novembre 1967](#)

¹⁸ [Accord sur les services internationaux réguliers de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement nationale d'union nationale du Laos, signé à Vientiane le 1^{er} avril 1975](#)

¹⁹ [Accord entre la France et la Malaisie relatif aux transports aériens, signé le 22 mai 1967](#)

²⁰ [Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Union de Birmanie avec une annexe, signé à Rangoon le 11 janvier 1972](#)

²¹ [Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République des Philippines relatif aux services aériens, signé à Paris le 17 septembre 2014.](#)

²² [Accord entre le Gouvernement de la République français et le Gouvernement de la République de Singapour relatif aux transports aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà de ceux-ci et de son annexe du 29 juin 1967](#)

La France a un accord bilatéral avec la **Thaïlande** signé le 7 avril 1975²³. Plusieurs fois modifié, il autorisait jusqu'en 2022 dix-sept vols directs A/R par semaine par pavillon pour tout service (passager, tout cargo, ou les deux). Il prévoyait des droits de 5^e liberté dans la limite de deux points au-delà (ou intermédiaires) en Europe à l'exception de Moscou pour les transporteurs aériens désignés par la Thaïlande, et des droits de 5^e liberté dans la limite de deux points au-delà (ou intermédiaires) en Asie à l'exception de Tokyo pour les transporteurs aériens désignés par la France.

L'accord bilatéral entre la France et le **Viêt Nam** fut signé le 14 avril 1977. Il permettait jusqu'en 2022 huit vols directs A/R hebdomadaires par pavillon pour les vols passagers et trois fréquences hebdomadaires par pavillon pour les vols tout cargo.

V. – État des ratifications

L'Autriche (le 20 janvier 2023), l'Estonie (le 6 février 2023) et l'Irlande (le 24 avril 2023) ont déjà ratifié cet accord. Conformément à son article 33, l'accord entrera en vigueur 30 jours après la date de réception de la dernière notification écrite du Secrétaire général de l'ASEAN ou du Conseil de l'Union européenne.

²³ [Accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du royaume de Thaïlande relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà de ceux-ci.](#)

ACCORD

GLOBAL DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LES ÉTATS MEMBRES DE L'ASSOCIATION DES NATIONS DE L'ASIE DU SUD-EST, ET L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES, SIGNÉ À BALI LE 17 OCTOBRE 2022

Les gouvernements des États suivants :

LE BRUNEI DARUSSALAM,
LE ROYAUME DU CAMBODGE,
LA RÉPUBLIQUE D'INDONÉSIE,
LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE POPULAIRE LAO,
LA MALAISIE,
LA RÉPUBLIQUE DE L'UNION DU MYANMAR,
LA RÉPUBLIQUE DES PHILIPPINES,
LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR,
LE ROYAUME DE THAÏLANDE,

et

LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DU VIÊT NAM,

Etats membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) (ci-après dénommés collectivement « États membres de l'ASEAN » et individuellement

« Etat membre de l'ASEAN »),

d'une part,

et

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,

et

LE ROYAUME DE SUÈDE,

Parties au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après dénommés conjointement « traités de l'Union ») et Etats membres de l'Union européenne (ci-après dénommés collectivement « États membres de l'Union » et individuellement « Etat membre de l'Union »),

et

L'Union européenne (ci-après dénommée « Union »),

d'autre part,

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 deux régions ;

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 un environnement de concurrence loyale, la non-discrimination et des conditions de concurrence loyale et équitable pour les 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 ;

Relevant que les Etats membres de l'ASEAN et les Etats membres de l'Union sont parties à la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Déterminés à optimiser 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 favoriser des conditions de concurrence équitables pour les transporteurs aériens, reconnaissant les avantages potentiels d'une concurrence loyale et le fait que certaines subventions sont susceptibles de nuire à la concurrence et de compromettre les objectifs fondamentaux du présent accord ;

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 d'optimiser les avantages pour les passagers, les expéditeurs, les transporteurs aériens et les aéroports et leur personnel, leurs populations, ainsi que d'autres bénéficiaires ;

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 en la matière, notamment les instruments de l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après dénommée « OACI ») ;

Soulignant qu'il importe de protéger les intérêts des 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 élevé de protection des consommateurs, et reconnaissant la nécessité d'une coopération mutuelle dans ce domaine ;

Reconnaissant que l'accroissement des possibilités commerciales n'est pas destiné à porter atteinte aux normes du travail ou apparentées appliquées par les Parties, 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, en vue de poursuivre le développement du transport aérien ;

Désireux de conclure un accord sur le transport aérien complétant la convention sur l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

Article 1^{er}

Champ d'application

1. Le présent accord régit la fourniture de services de transport aérien par les transporteurs aériens de l'Union en provenance, à l'intérieur ou à destination du territoire des Etats membres de l'ASEAN, et par les transporteurs aériens des Etats membres de l'ASEAN en provenance, à l'intérieur ou à destination du territoire de l'Union, ainsi que la fourniture de certains services liés à ces services de transport aérien, conformément au présent accord.

2. Pour éviter toute ambiguïté, le présent accord ne peut en aucun cas être interprété comme régissant la fourniture de services de transport aérien par un transporteur aérien d'un Etat membre de l'ASEAN en provenance, à l'intérieur ou à destination du territoire d'un autre Etat membre de l'ASEAN, ou la fourniture de certains services liés à ces services de transport aérien.

Article 2

Définitions

1. Aux fins du présent accord, on entend par :

a) « convention de Chicago » : la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, qui comprend toute annexe adoptée au titre de l'article 90 de ladite convention et tout amendement à ses annexes ou à la convention elle-même au titre de ses articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits annexes et amendements ont pris effet pour les Parties ;

b) « convention de Montréal » : la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Montréal le 28 mai 1999 ;

c) « 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 des services aériens réguliers et non réguliers ;

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

e) « autorités compétentes » : les agences ou entités publiques responsables des fonctions réglementaires et administratives incombant aux Parties au titre du présent accord ;

f) « autorité de la concurrence » : l'autorité ou les autorités compétentes chargées de faire appliquer le droit de la concurrence d'une Partie, y compris, dans le cas de l'Union, la Commission européenne ;

g) « droit de la concurrence » : le droit qui couvre, dans la juridiction d'une Partie, le comportement suivant, lorsqu'il est susceptible d'affecter les services de transport aérien à destination, en provenance ou à l'intérieur de ladite Partie :

i) des accords conclus entre transporteurs aériens, des décisions prises par des associations de transporteurs aériens et des pratiques concertées ayant pour objet ou effet de prévenir, de restreindre ou de fausser la concurrence ;

ii) des abus de position dominante commis par un ou plusieurs transporteurs aériens ; ou

iii) des concentrations entre transporteurs aériens qui entravent de manière significative la concurrence, notamment en créant ou en renforçant une position dominante ;

h) « système informatisé de réservation » (ci-après dénommé « SIR ») : un système informatisé contenant des informations (notamment les horaires, les places disponibles et les tarifs) 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 des abonnés, et qui comprend les « systèmes mondiaux de distribution », dans la mesure où ceux-ci contiennent des produits de transport aérien ;

i) « discrimination » : tout type de différenciation, sans justification objective ;

j) « 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 :

i) un droit de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise ;

ii) 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 ;

k) « 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 ;

l) « coût complet » : le coût des services fournis, qui peut inclure les montants appropriés pour les coûts du capital et l'amortissement des actifs, ainsi que les coûts d'entretien, d'exploitation, de gestion et d'administration ;

m) « transport aérien international » : une opération de transport aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plusieurs Etats ;

n) « transactions importantes » : la fourniture de biens et de services d'une taille telle qu'elle a une incidence sur les conditions de concurrence loyale et équitable des transporteurs aériens des Parties ;

o) « service non régulier » : un service de transport aérien qui n'est pas un service régulier ;

p) « Partie » : l'Union et les Etats membres de l'Union, d'une part, ou un Etat membre de l'ASEAN, d'autre part ;

q) « Parties » :

i) L'Union et les Etats membres de l'Union ; et

ii) Les Etats membres de l'ASEAN ;

r) « établissement principal » : 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 ;

s) « services réguliers » : une série de vols qui présente l'ensemble des caractéristiques suivantes :

i) Le vol traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plusieurs Etats ;

ii) Le vol est effectué par des aéronefs pour le transport de passagers, de bagages, de courrier et/ou de fret, à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, de telle sorte que chaque vol est ouvert à une utilisation par les membres du public ;

iii) Le vol est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux points ou plus :

A) Soit selon un horaire publié ;

B) Soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente ;

t) « auto-assistance en escale » : la situation dans laquelle un transporteur aérien se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale et ne passe avec un tiers aucun contrat, de

quelque sorte que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. Aux fins de la présente définition, les transporteurs aériens ne sont pas considérés comme des tiers entre eux lorsque :

- i) L'un détient une participation majoritaire au sein de l'autre ; ou
 - ii) Un même organisme détient une participation majoritaire dans chacun d'entre eux ;
- u) « perturbation grave de l'économie d'une Partie » : une crise exceptionnelle, temporaire et importante qui affecte l'ensemble de l'économie d'un Etat membre de l'ASEAN ou d'un Etat membre de l'Union plutôt qu'une région ou un secteur économique spécifique ;
- v) « entreprise d'Etat » : toute entreprise exerçant une activité commerciale dans laquelle :
- i) Une Partie détient plus de 50 % du capital souscrit de l'entreprise ou des voix attachées aux parts émises par l'entreprise ; ou
 - ii) Une Partie exerce ou a la possibilité d'exercer, directement ou indirectement, une influence décisive en raison de sa participation financière dans ladite entreprise, des règles ou des usages relatifs à son fonctionnement, ou de tout autre moyen lui permettant d'établir pareille influence déterminante sur l'entreprise. Une Partie est présumée exercer une influence décisive lorsqu'elle peut, directement ou indirectement, désigner plus de la moitié des membres de l'organe d'administration, de direction ou de surveillance de l'entreprise ;
- w) « 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 ;
- x) « subvention » : toute contribution financière accordée par les pouvoirs publics ou tout autre organisme public à quelque niveau que ce soit, y compris :
- i) Le 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, 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 ;
 - ii) La renonciation à des recettes normalement exigibles ou le non-recouvrement de telles recettes ;
 - iii) La fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale, ou l'achat de biens ou de services ; ou
 - iv) 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 au paragraphe 1, points x i, x) ii) et x) iii), du présent article qui sont 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, limitée à une entité, une entreprise ou un groupe d'entités ou d'entreprises relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention et conférant un avantage aux 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 uniquement mû par des perspectives de rentabilité, se trouvant dans la même situation que l'organisme public en cause, aurait versé la même intervention financière ;
- y) « tarifs » : les tarifs, prix ou redevances appliqués par les transporteurs aériens, y compris leurs agents, pour le transport aérien (tout autre mode de transport en relation avec celui-ci inclus) de passagers, de bagages et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier), ainsi que les conditions régissant la disponibilité desdits tarifs, prix ou redevances ;
- z) « territoire » : en ce qui concerne les Etats membres de l'ASEAN, le territoire terrestre, les eaux intérieures, les eaux archipélagiques, la mer territoriale, le fond des mers et leur sous-sol, ainsi que l'espace aérien situé au-dessus de ceux-ci ; et, en ce qui concerne l'Union, le territoire terrestre, les eaux intérieures et la mer territoriale auxquels s'appliquent les traités de l'Union, dans les conditions qui y sont fixées, ainsi que le fond des mers et leur sous-sol, et l'espace aérien situé au-dessus de ceux-ci ; et
- aa) « redevance d'usage » : une redevance imposée aux transporteurs aériens pour la fourniture d'installations ou de services d'aéroport, de navigation aérienne ou de sûreté aérienne, y compris les services et installations connexes, ou une redevance liée au bruit, y compris les redevances destinées à remédier aux problèmes locaux de qualité de l'air dans les zones aéroportuaires. Pour éviter toute ambiguïté, la présente définition n'inclut pas les systèmes de lutte contre les émissions de l'aviation internationale ayant un impact sur le climat.

Article 3

Octroi de droits

Tableau des routes

1. Un Etat membre de l'ASEAN autorise les transporteurs aériens de l'Union à exploiter les routes suivantes :
Tous points dans l'Union – tous points intermédiaires – tous points dans cet Etat membre de l'ASEAN – tous points au-delà.

Aux fins des routes décrites ci-dessus, les points intermédiaires et les points au-delà comprennent un ou plusieurs points dans tout autre Etat membre de l'ASEAN.

2. L'Union et ses Etats membres autorisent les transporteurs aériens d'un Etat membre de l'ASEAN à exploiter les routes suivantes :

Tous points dans cet Etat membre de l'ASEAN – tous points intermédiaires – tous points dans l'Union – tous points au-delà.

Aux fins des routes décrites ci-dessus, les points dans l'Union comprennent un ou plusieurs points dans tout Etat membre de l'Union.

Droits de trafic

3. Les Parties s'accordent mutuellement les droits suivants pour l'exercice d'activités de transport aérien international par leurs transporteurs aériens respectifs :

- a) Le droit de survoler le territoire de la Partie qui accorde le droit sans y atterrir ;
- b) Le droit d'effectuer des escales non commerciales sur le territoire de la Partie qui accorde le droit ;
- c) Le droit pour les transporteurs aériens d'un Etat membre de l'ASEAN d'effectuer des transports aériens internationaux, au moyen de services réguliers et non réguliers de transport de passagers, de fret et de services mixtes, entre tous points dans cet Etat membre de l'ASEAN et tous points dans l'Union (droits de trafic de troisième et quatrième libertés) ;
- d) Le droit pour les transporteurs aériens de l'Union d'effectuer des transports aériens internationaux, au moyen de services réguliers et non réguliers de transport de passagers, de fret et de services mixtes, entre tous points dans l'Union et tous points dans les Etats membres de l'ASEAN (droits de trafic de troisième et quatrième libertés) ;
- e) Le droit pour les transporteurs aériens d'un Etat membre de l'ASEAN d'effectuer des transports aériens internationaux au moyen de services réguliers et non réguliers de transport de passagers, de fret et de services mixtes, entre tous points dans un Etat membre de l'Union et tous points dans un autre Etat membre de l'Union ou tous points dans un pays tiers, dans le cadre d'un service ayant son origine ou sa destination dans cet Etat membre de l'ASEAN (droits de trafic de cinquième liberté), sous réserve du paragraphe 4 du présent article ;
- f) Le droit pour les transporteurs aériens de l'Union d'effectuer des transports aériens internationaux au moyen de services réguliers et non réguliers de transport de passagers, de fret et de services mixtes, entre tous points dans un Etat membre de l'ASEAN et tous points dans un autre Etat membre de l'ASEAN ou tous points dans un pays tiers, dans le cadre d'un service ayant son origine ou sa destination dans l'Union (droits de trafic de cinquième liberté), sous réserve du paragraphe 5 du présent article ; et
- g) Les autres droits précisés dans le présent accord.

4. En ce qui concerne les services de transport de passagers et les services mixtes, les droits accordés au titre du paragraphe 3, point e), du présent article sont soumis, pour chaque Etat membre de l'ASEAN, à l'ensemble des conditions suivantes :

- a) Un maximum de sept (7) vols hebdomadaires avec départ ou arrivée dans chaque Etat membre de l'Union peuvent être effectués dans chaque sens dès l'entrée en vigueur du présent accord ;
- b) Un maximum de sept (7) vols hebdomadaires supplémentaires avec départ ou arrivée dans chaque Etat membre de l'Union peuvent être effectués dans chaque sens après deux (2) ans ; et
- c) Les vols exploités au titre du paragraphe 4, point b), du présent article ne peuvent pas desservir des routes entre un Etat membre de l'Union et un pays tiers qui sont déjà desservies par un transporteur aérien de l'Union. Aux fins du présent paragraphe, une route est réputée desservie par un transporteur aérien de l'Union si ce transporteur exploite ladite route au moyen de services réguliers avec ses propres aéronefs, avec des aéronefs loués avec ou sans équipage ou, dans le cas de services sans escale, au moyen d'un partage de codes.

5. En ce qui concerne les services de transport de passagers et les services mixtes, les droits accordés au titre du paragraphe 3, point f), du présent article sont soumis, pour chaque Etat membre de l'Union, à toutes les conditions suivantes :

- a) Un maximum de sept (7) vols hebdomadaires avec départ ou arrivée dans chaque Etat membre de l'ASEAN peuvent être effectués dans chaque sens dès l'entrée en vigueur du présent accord ;
- b) Un maximum de sept (7) vols hebdomadaires supplémentaires avec départ ou arrivée dans chaque Etat membre de l'ASEAN peuvent être effectués dans chaque sens après deux (2) ans ; et
- c) Les vols exploités au titre du paragraphe 5, point b), du présent article ne peuvent pas desservir des routes entre un Etat membre de l'ASEAN et un pays tiers qui sont déjà desservies par un transporteur aérien de cet Etat membre de l'ASEAN. Aux fins du présent paragraphe, une route est réputée desservie par un transporteur aérien d'un Etat membre de l'ASEAN si ce transporteur exploite ladite route au moyen de services réguliers avec ses propres aéronefs, avec des aéronefs loués avec ou sans équipage ou, dans le cas de services sans escale, au moyen d'un partage de codes.

Souplesse d'exploitation

6. Les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent, sur tout ou partie des vols et à leur convenance, sur les routes spécifiées aux paragraphes 1 et 2 du présent article :

- a) Exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens ;
- b) Combiner des numéros de vols différents sur une même exploitation d'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 3 du présent article ;
- 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 d'une autre Partie ;

- h) Combiner du trafic à bord du même aéronef indépendamment de la provenance de ce trafic ; et
- i) Desservir plus d'un point, dans le même Etat membre de l'Union ou Etat membre de l'ASEAN, sur le même service (co-terminalisation).

7. La souplesse d'exploitation prévue au paragraphe 6 du présent article peut être exercée sans limitation de direction ou d'ordre géographique, pour autant que :

- a) Les services des transporteurs aériens d'un Etat membre de l'ASEAN desservent un point dans ledit Etat membre de l'ASEAN ; et
- b) Les services des transporteurs aériens de l'Union desservent un point au sein de l'Union.

8. Chaque Partie autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité des transports aériens internationaux qu'il souhaite offrir sur la base de considérations commerciales. En vertu de ce droit, aucune Partie n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, l'acheminement, l'origine et la destination du trafic, ni sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs aériens d'une 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, de manière non discriminatoire, ou sauf dispositions contraires prévues dans le présent accord.

9. Aucune des dispositions du présent accord n'est réputée conférer l'un quelconque des droits suivants :

- a) En ce qui concerne les Etats membres de l'ASEAN, le droit des transporteurs aériens d'embarquer sur le territoire de tout Etat membre de l'Union, 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 Etat membre de l'Union ; et
- b) En ce qui concerne l'Union, le droit des transporteurs aériens d'embarquer sur le territoire de tout Etat membre de l'ASEAN, 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 Etat membre de l'ASEAN.

Article 4

Autorisations d'exploitation et permis techniques

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

- a) Dans le cas d'un transporteur aérien d'un Etat membre de l'ASEAN :
 - i) Le transporteur aérien a son établissement principal dans ledit Etat membre de l'ASEAN et est titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit dudit Etat membre de l'ASEAN ;
 - ii) L'Etat membre de l'ASEAN qui a délivré le certificat de transporteur aérien exerce et maintient un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, et l'autorité compétente est clairement identifiée ; et
 - iii) Le transporteur aérien est détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et est effectivement contrôlé par ledit Etat membre de l'ASEAN, par des ressortissants de cet Etat membre de l'ASEAN, ou par les deux ;
- b) Dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union :
 - i) Le transporteur aérien est établi sur le territoire de l'Union et est titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit de l'Union ;
 - ii) L'Etat membre de l'Union responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien exerce et maintient un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, et l'autorité compétente est clairement identifiée ; et
 - iii) Le transporteur aérien est détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et est effectivement contrôlé par un ou plusieurs Etats membres de l'Union, par d'autres Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen, par la Suisse, par des ressortissants de ces Etats ou par une combinaison de ceux-ci ;
- c) Les articles 15 et 16 sont respectés ; et

d) Le transporteur aérien satisfait 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. Aux fins du présent article et de l'article 5, la preuve d'un contrôle réglementaire effectif d'un transporteur aérien comprend les éléments suivants :

- a) Le transporteur aérien concerné est titulaire d'une licence ou d'une autorisation d'exploitation en cours de validité délivrée par l'autorité compétente de la Partie concernée et satisfait aux critères de cette Partie qui délivre la licence ou l'autorisation d'exploitation de services aériens internationaux ; et
- b) Cette Partie a et tient à jour des programmes de supervision de la sécurité et de la sûreté pour ce transporteur aérien conformément aux normes de l'OACI.

3. Lors de l'octroi d'autorisations d'exploitation et de permis techniques, une Partie traite tous les transporteurs aériens d'une autre Partie de manière non discriminatoire.

4. À la réception d'une demande d'autorisation d'exploitation émanant d'un transporteur aérien d'une autre Partie, une Partie reconnaît toute détermination d'aptitude et/ou déclaration de citoyenneté faite par cette autre

Partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette détermination ou déclaration émanait de ses propres autorités compétentes, et ne procède à aucune vérification supplémentaire sur ces questions, excepté ce que prévoit l'article 5, paragraphe 2. Pour éviter toute ambiguïté, le présent paragraphe ne couvre pas la reconnaissance de déterminations effectuées en rapport avec 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'autorisations d'exploitation ou de permis techniques

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

a) Dans le cas d'un transporteur aérien d'un Etat membre de l'ASEAN :

- i) Le transporteur aérien n'a pas son établissement principal dans un Etat membre de l'ASEAN ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit dudit Etat membre de l'ASEAN ; ou
- ii) L'Etat membre de l'ASEAN qui a délivré le 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) Le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par ledit Etat membre de l'ASEAN, par des ressortissants de cet Etat membre de l'ASEAN, ou par les deux ;

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 ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit de l'Union ; ou
- ii) L'Etat membre de l'Union 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) 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, par d'autres Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen, par la Suisse, par des ressortissants de ces Etats ou par une combinaison de ceux-ci ; ou

c) Le transporteur aérien n'a pas respecté les dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 7.

2. Lorsqu'une Partie a des motifs raisonnables de croire qu'un transporteur aérien d'une autre Partie se trouve dans l'une des situations visées au paragraphe 1 du présent article, ladite Partie peut demander l'ouverture de consultations avec cette autre Partie.

3. Ces consultations débutent dès que possible, et au plus tard trente (30) jours après la date de réception de la demande de consultations. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de trente (30) 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 du transporteur aérien concerné, ou de refuser, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter d'une autre manière les activités du transporteur aérien concerné, afin d'assurer le respect des dispositions des articles 4 et 7.

4. Nonobstant le paragraphe 3 du présent article, en ce qui concerne le cas visé au paragraphe 1, point c, du présent article, 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 concernées.

5. Le présent article ne limite pas les droits d'une 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 d'une autre Partie, ou de refuser, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter d'une autre manière les activités d'un ou de plusieurs transporteurs aériens d'une autre Partie, conformément aux dispositions de l'article 8, 15, 16 ou 25.

Article 6

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 peuvent examiner, au sein du comité mixte visé à l'article 23, à un moment opportun, la libéralisation réciproque de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens. Le comité mixte peut ensuite proposer des amendements au présent accord conformément à l'article 23, paragraphe 4, point f, et à l'article 28.

Article 7

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. À l'arrivée, au départ ou durant l'activité sur le territoire d'une autre Partie, les transporteurs aériens d'une Partie respectent les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur ledit territoire, l'entrée, la sortie ou l'exploitation des aéronefs assurant le transport aérien international.

2. À l'arrivée, au départ ou durant l'activité sur le territoire d'une autre Partie, les passagers, les membres d'équipage, les bagages, le fret et le courrier des transporteurs aériens d'une Partie, ou quiconque agissant en leur nom, respectent ses dispositions législatives et réglementaires régissant 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 (et notamment 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).

3. Chaque Partie autorise, sur son territoire, les transporteurs aériens d'une 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 cette autre Partie sont transportées.

Article 8

Concurrence équitable

1. Les Parties conviennent que leur objectif commun est de disposer d'un environnement de concurrence loyale dans lequel les transporteurs aériens des Parties jouissent de conditions de concurrence loyale et équitable dans la fourniture de services de transport aérien.

2. Afin d'atteindre l'objectif visé au paragraphe 1 du présent article, les Parties :

a) Adoptent ou maintiennent un droit de la concurrence ;

b) Instituent ou maintiennent une autorité de la concurrence fonctionnellement indépendante, dotée de tous les pouvoirs et ressources nécessaires, qui met effectivement en œuvre le droit de la concurrence de la Partie. Les décisions de l'autorité de la concurrence sont susceptibles d'appel ou de révision par une juridiction de cette Partie ;

c) Éliminent, au sein de leurs juridictions respectives, toutes les formes de discrimination ou les pratiques déloyales qui seraient de nature à compromettre les conditions de concurrence loyale et équitable des transporteurs aériens d'une autre Partie dans la fourniture de services de transport aérien. Pour éviter toute ambiguïté, aucune disposition du paragraphe 2, point c, du présent article n'inclut le comportement décrit à l'article 2, paragraphe 1, point g ; et

d) N'accordent ni ne maintiennent de subventions à un transporteur aérien si ces subventions sont de nature à compromettre les conditions de concurrence loyale et équitable des transporteurs aériens d'une autre Partie dans la fourniture de services de transport aérien.

3. Nonobstant le paragraphe 2, point d, du présent article, 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, dans un délai raisonnable, à la viabilité à long terme du transporteur aérien en difficulté ; et

ii) Le transporteur aérien concerné, ses investisseurs ou ses actionnaires contribuent eux-mêmes de manière significative aux coûts liés à 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 entre les Parties soient réduits au minimum :

i) Des subventions destinées à remédier aux dommages causés par les catastrophes naturelles ou par des événements extraordinaires ;

ii) Des subventions visant à remédier à une perturbation grave de l'économie de l'une des Parties ;

iii) Des subventions aux transporteurs aériens chargés de l'exécution d'obligations de service public clairement définies nécessaires 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 ; et

iv) Des subventions disponibles pour tous les transporteurs, qui ne sont pas, de droit ou de fait, limitées à certains transporteurs aériens.

4. Les Parties veillent à ce que chacun de leurs transporteurs aériens fournissant des services de transport aérien au titre du présent accord publie, ou élabore de toute autre manière et fournisse sur demande, un rapport financier annuel accompagné d'une fiche financière, qui font l'objet d'un audit indépendant et sont conformes 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. En tout état de cause, les subventions sont mentionnées séparément dans le rapport financier.

5. En ce qui concerne spécifiquement le transport aérien, chaque Partie veille à ce que les transactions importantes entre ses transporteurs aériens et les fournisseurs de biens et de services qui sont des entreprises d'Etat (sous quelque forme que ce soit) de cette Partie soient fondées sur des conditions commerciales équivalentes à celles qui prévalent dans les transactions effectuées dans des conditions de concurrence normale.

6. À la demande d'une autre Partie, chaque Partie lui communique, dans un délai de trente (30) jours ou dans un délai convenu, les renseignements pertinents qui peuvent être raisonnablement demandés pour s'assurer du respect des dispositions du présent article. Ces renseignements peuvent comprendre des informations supplémentaires relatives aux subventions et aux éléments mentionnés aux paragraphes 4 et 5 du présent article. Sur demande, ces renseignements font l'objet d'un traitement confidentiel de la part de la Partie qui les reçoit.

7. Si une ou plusieurs Parties (ci-après dénommées collectivement « partie initiatrice » aux fins du présent article) considèrent que les conditions de concurrence loyale et équitable de leurs transporteurs aériens sont compromises par :

- a) Une discrimination ou des pratiques déloyales interdites au titre du paragraphe 2, point c, du présent article ;
- b) Une subvention interdite en vertu du paragraphe 2, point d, du présent article, autre que celles énumérées au paragraphe 3 du présent article ; ou
- c) Un défaut de fourniture des renseignements demandés au titre du paragraphe 6 du présent article, elles peuvent agir conformément aux paragraphes 8 à 10 du présent article.

8. La partie initiatrice soumet une demande écrite de consultations à la ou aux Parties concernées (ci-après dénommées collectivement « partie sollicitée » aux fins du présent article). Les consultations débutent dans un délai de trente (30) jours suivant la date de réception de la demande, sauf si lesdites parties en conviennent autrement.

9. Si la partie initiatrice et la partie sollicitée ne parviennent pas à un accord sur la question dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande de consultations, la partie initiatrice peut prendre des mesures à l'encontre d'une partie ou de l'ensemble des transporteurs aériens de la partie sollicitée qui ont eu le comportement incriminé ou qui ont bénéficié de la discrimination, des pratiques déloyales ou des subventions en question.

10. Les mesures prises au titre du paragraphe 9 du présent article sont appropriées, proportionnées et limitées dans leur champ d'application et leur durée à ce qui est strictement nécessaire pour atténuer le préjudice subi par les transporteurs aériens de la partie initiatrice et supprimer l'avantage indu obtenu par les transporteurs aériens de la partie sollicitée.

11. Lorsque des questions relevant du présent article sont soumises à la procédure de règlement des différends prévue à l'article 25 :

- a) Nonobstant l'article 25, paragraphes 2 et 3, le différend peut être immédiatement soumis à une personne ou à un organisme pour décision, ou soumis à l'arbitrage ; et
- b) Les délais fixés à l'article 25, paragraphes 10, 11 et 12, sont réduits de moitié.

12. 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 juridictions qui examinent les décisions de ces autorités. Toute mesure prise par une partie initiatrice en vertu du paragraphe 9 du présent article est sans préjudice des éventuelles actions et mesures prises par ces autorités et juridictions, y compris celles de la partie initiatrice. Les actions et mesures des autorités de concurrence des Parties et des juridictions qui examinent les décisions de ces autorités sont exclues du mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 25.

Article 9

Conduite des affaires

1. Les Parties conviennent que les obstacles à la conduite des affaires rencontrés par leurs transporteurs aériens compromettraient les avantages que doit procurer le présent accord. Les Parties conviennent de coopérer pour éliminer ces obstacles lorsqu'ils sont susceptibles d'entraver les opérations commerciales, de créer des distorsions de concurrence ou d'affecter l'égalité des conditions de concurrence.

2. Le comité mixte suit les progrès réalisés dans le traitement efficace des questions relatives aux obstacles à la conduite des affaires des transporteurs aériens des Parties.

Article 10

Exploitation commerciale

1. Les Parties s'accordent mutuellement les droits prévus aux paragraphes 2 à 17 du présent article. Les transporteurs aériens des Parties ne sont pas tenus de conserver un partenaire local aux fins du présent article.

Représentants des transporteurs aériens

2. Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés à établir librement, sur le territoire d'une autre Partie, des bureaux et installations nécessaires pour fournir des services dans le cadre du présent accord, dans la mesure du possible et sans discrimination.

3. Sans préjudice des règles de sécurité et de sûreté, lorsque ces installations sont situées dans un aéroport, elles peuvent être soumises à des limitations pour des raisons de disponibilité d'espace.

4. Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires d'une autre Partie en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de cette 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 Parties traitent avec diligence l'octroi des permis de travail, lorsqu'ils sont requis, pour le personnel employé dans les bureaux visés au présent paragraphe, notamment le personnel effectuant certaines missions temporaires, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Assistance en escale

5. *a)* Sans préjudice du paragraphe 5, point *b*, du présent article, les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés, en ce qui concerne l'assistance en escale sur le territoire d'une autre Partie, à :

- i) Assurer leurs propres services d'assistance en escale (auto-assistance) ; ou
- ii) Choisir parmi des prestataires concurrents, lorsque ces prestataires fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de la Partie concernée.

b) Le paragraphe 5, point *a*, du présent article est soumis à des considérations de sécurité et de sûreté, et à des contraintes matérielles ou opérationnelles. Lorsque de telles considérations 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 et à ce que les tarifs desdits services soient déterminés selon des critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

Attribution de 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, programmes et horaires d'exploitation

7. Une Partie peut exiger la notification à ses autorités compétentes, aux seules fins d'information, des plans, programmes ou horaires d'exploitation des services aériens exploités au titre du présent accord. Si une Partie exige une telle notification, elle réduit au minimum la charge administrative liée à ses exigences et procédures de notification qui est supportée par les intermédiaires de transport aérien et les transporteurs aériens d'une autre Partie.

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

8. Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés à procéder à la vente de services de transport aérien et de services connexes, tant des leurs que de ceux de tout autre transporteur aérien, sur le territoire d'une autre Partie. Un transporteur aérien peut, à sa convenance, y procéder directement et/ou par l'intermédiaire de ses agents de vente ou d'autres intermédiaires de son choix, ou via l'internet ou par tout autre moyen disponible. La vente et l'achat de ces services de transport et services connexes sont autorisés dans la monnaie du territoire de la vente ou de l'achat, ou dans des monnaies librement convertibles.

9. Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés à régler les dépenses locales, y compris les achats de carburant sur le territoire d'une autre Partie, en monnaie locale ou, à leur convenance, dans des monnaies librement convertibles au taux de change du marché.

10. *a)* Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés, sur demande, à convertir des recettes locales dans une monnaie librement convertible et à les transférer à tout moment, de quelque manière que ce soit, à partir du territoire d'une autre Partie vers le pays de leur 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 un transporteur aérien soumet sa première demande de transfert, et ne sont soumis à aucuns frais à l'exception de ceux qui sont normalement perçus par les banques pour exécuter cette conversion et ce transfert.

b) Lorsque, dans des circonstances exceptionnelles, les mouvements de capitaux et les paiements, y compris les transferts, entraînent ou menacent d'entraîner de graves difficultés pour le fonctionnement de l'économie d'une Partie, cette Partie peut prendre des mesures qui restreignent les droits énoncés au paragraphe 10, point *a*, du présent article, à condition que ces mesures soient temporaires et strictement nécessaires pour remédier à ces difficultés. Ces mesures ne doivent pas constituer un moyen de discrimination arbitraire ou injustifiée à l'égard des transporteurs aériens des autres Parties par rapport aux transporteurs de tout autre pays.

Accords de coopération commerciale

11. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre de services de transport aérien au titre du présent accord, les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés à 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)* 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 ; que
- ii) le transporteur commercialisant le service soit titulaire des droits appropriés pour les routes sous-jacentes ; et que

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 l'offre de services de transport aérien au titre du présent accord, sous réserve de l'article A, les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés à conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de codes, avec un transporteur aérien exploitant un trajet national, à condition que :

- a) Le trajet national fasse partie d'un voyage international ; et que
- b) Ces accords respectent les exigences auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis.

Aux fins du présent paragraphe, on entend par « trajet national », lorsque le transporteur effectif assurant le transport national est un transporteur de l'Union, une route à l'intérieur du territoire d'un Etat membre de l'Union ; et, lorsque le transporteur effectif assurant le transport national est un transporteur d'un Etat membre de l'ASEAN, une route à l'intérieur du territoire de cet Etat membre de l'ASEAN.

13. Dans le cas de la vente d'un transport de passagers sur un vol relevant d'accords de coopération commerciale, l'acheteur est informé, au moment de la vente du titre de transport ou, en tout état de cause, 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 des prestataires qui assureront chaque partie 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 de chaque Partie sont autorisés, sans restriction, à utiliser, en lien avec le 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 (le cas échéant) du droit 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 procédures et installations douanières des aéroports. Un transporteur aérien peut choisir d'effectuer ses 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. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport 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.

Location

16. Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés à fournir des services de transport aérien au titre 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 transporteur aérien preneur ; ou
- c) En utilisant un aéronef loué avec un équipage auprès de transporteurs aériens d'un pays autre que celui du transporteur aérien 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.

17. 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 au paragraphe 16 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 réduire au minimum la charge administrative pour les transporteurs aériens concernés. Pour éviter toute ambiguïté, les dispositions du présent paragraphe et du paragraphe 16 sont 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 11

Droits de douane et autres taxes

1. À leur arrivée sur le territoire d'une autre Partie, les aéronefs exploités pour le transport aérien international par les transporteurs aériens d'une Partie, de même que leur équipement habituel, le carburant, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris des articles tels que les denrées alimentaires, les boissons et alcools, les tabacs et tout autre produit 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, sur une base de réciprocité, dans toute la mesure du possible conformément aux dispositions législatives et réglementaires nationales respectives des Parties 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 ou de tout autre impôt indirect similaire, et de tous frais ou redevances qui :

- a) Sont imposés par les autorités compétentes de cette autre Partie ; et

b) Ne sont pas calculés en fonction du coût des prestations fournies.

Pour éviter toute ambiguïté, les aéronefs et les autres biens visés au présent paragraphe sont considérés comme des biens meubles, et aucune disposition du présent article n'affecte la validité ni l'application de l'article 24 de la convention de Chicago.

2. Dans toute la mesure du possible selon les dispositions législatives et réglementaires nationales respectives des Parties et sur la base de la réciprocité, les éléments suivants sont également exemptés des impôts, droits, taxes, frais et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances fondées sur le coût des prestations fournies :

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

b) Les équipements au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une autre Partie et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien d'une Partie assurant un transport aérien international, même si ces équipements et pièces détachées sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire ;

c) Le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables importés ou obtenus sur le territoire d'une autre Partie pour être utilisés dans un aéronef d'un transporteur aérien d'une 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

d) Les imprimés, conformément à la législation douanière d'une autre Partie, importés ou obtenus sur le territoire de cette autre Partie et embarqués pour être utilisés dans un aéronef en partance d'un transporteur aérien d'une Partie assurant un transport aérien international, même si ces imprimés sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire.

3. En ce qui concerne les exemptions prévues au présent article, les Parties accordent aux transporteurs aériens d'une autre Partie un traitement au moins aussi favorable que celui qu'elles accordent à leurs propres transporteurs aériens ou aux transporteurs de tout pays tiers, si ce dernier traitement est plus favorable.

4. 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 d'une autre Partie qui exploite une liaison entre deux points situés sur son territoire.

5. L'équipement embarqué normal, ainsi que le matériel, les fournitures et les pièces détachées visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, normalement conservés à bord des aéronefs exploités par un transporteur aérien d'une Partie, ne peuvent être déchargés sur le territoire d'une autre Partie qu'avec l'autorisation des autorités douanières de cette autre Partie 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.

6. 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 une autre Partie, des contrats portant sur le prêt ou le transfert sur le territoire de cette autre Partie des éléments décrits aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

7. Aucune des dispositions du présent accord n'empêche une Partie 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.

8. 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.

9. 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.

10. Le présent accord ne modifie pas les dispositions des conventions respectives en vigueur entre les Etats membres de l'ASEAN et les Etats membres de l'Union pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

Article 12

Redevances d'usage

1. Chaque Partie veille à ce que les redevances d'usage imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens d'une 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 et ne soient pas moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à tout autre transporteur aérien dans des circonstances similaires au moment de leur imposition.

2. À l'exception des redevances perçues pour la prestation des services décrits à l'article 10, paragraphe 5, chaque Partie veille à ce que les redevances d'usage imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens d'une autre Partie pour l'utilisation des installations et services aéroportuaires et

de sûreté aérienne et des installations et services connexes ne soient pas injustement discriminatoires et soient équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Ces redevances ne doivent pas dépasser le coût total 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 peuvent toutefois inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. En tout état de cause, ces redevances ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens d'une autre Partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien dans des circonstances similaires au moment de leur imposition.

3. Chaque Partie exige que ses autorités ou organismes compétents en matière de redevances consultent les transporteurs aériens utilisant les services et installations et échangent avec eux les informations nécessaires pour permettre une évaluation précise du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque Partie veille à ce que ses autorités ou organismes compétents en matière de redevances informent les transporteurs aériens, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de leur permettre d'exprimer leur avis et de soumettre leurs observations avant la mise en œuvre des modifications.

Article 13

Tarifs

1. Les Parties permettent à leurs transporteurs aériens de fixer librement leurs tarifs.

2. Toute Partie peut exiger, de manière non discriminatoire, que soient notifiés à ses autorités compétentes les tarifs proposés pour les services au départ de son territoire par les transporteurs aériens de toute Partie de façon simplifiée et aux seules fins d'information. Cette notification peut être demandée aux transporteurs aériens au plus tôt lors d'une offre initiale de tarif.

Article 14

Statistiques

1. Chaque Partie fournit aux autres Parties les statistiques disponibles relatives aux transports aériens relevant du présent accord selon ce qui peut raisonnablement être exigé, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires respectives des Parties et sur une base non discriminatoire.

2. Les Parties conviennent de coopérer pour faciliter l'échange réciproque d'informations statistiques dans le but de suivre l'évolution des transports aériens relevant du présent accord.

Article 15

Sécurité aérienne

1. Les Parties réaffirment l'importance d'une coopération étroite dans le domaine de la sécurité aérienne. Dans ce contexte, les Parties conviennent d'intensifier leur coopération, le cas échéant, notamment en facilitant l'échange d'informations sur la sécurité, la participation réciproque éventuelle aux activités de surveillance ou la conduite d'activités de surveillance conjointes, ainsi que le développement de projets et initiatives communs, y compris avec des pays non parties au présent accord.

2. Les certificats de navigabilité, les certificats de compétence et les licences délivrés ou validés par une Partie et toujours en cours de validité sont reconnus comme valides par une autre Partie et ses autorités compétentes aux fins de l'exploitation de services aériens au titre du présent accord, à condition que ces certificats ou licences aient été délivrés ou validés conformément, au minimum, aux normes internationales pertinentes établies au titre de la convention de Chicago.

3. Chaque Partie peut, à tout moment, demander des consultations au sujet des normes de sécurité appliquées et gérées par une autre Partie dans des domaines liés aux installations aéronautiques, aux équipages de conduite, aux aéronefs et à l'exploitation des aéronefs. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de réception de la demande.

4. Si, à la suite des consultations visées au paragraphe 3 du présent article, la Partie qui les a demandées estime que cette autre Partie n'applique pas ou ne gère pas effectivement, dans les domaines visés au paragraphe 3 du présent article, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales établies au titre de la convention de Chicago, cette autre Partie est informée de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales. Si cette autre Partie ne prend pas de mesures correctives appropriées dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de réception de cette notification ou dans un délai convenu, la Partie qui les a demandées, visée au paragraphe 3 du présent article, est fondée à refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques d'un transporteur aérien qui est soumis à la supervision de la sécurité de cette autre Partie, 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 cette autre Partie.

5. Tout aéronef exploité par un transporteur aérien d'une Partie ou au nom de celui-ci peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire d'une autre Partie, faire l'objet d'une inspection au sol par les autorités compétentes de cette 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 minimales établies au titre de la convention de Chicago ou que les normes de sécurité établies au titre de la convention de Chicago ne sont pas appliquées ou gérées de manière effective, ou si l'accès pour une inspection au sol lui est refusé, cette Partie informe les autorités compétentes de cette autre Partie qui sont responsables de la surveillance en matière de sécurité du transporteur aérien exploitant l'aéronef en question de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales. Si des mesures correctives appropriées ne sont pas prises dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de réception de cette notification ou dans un délai convenu, la première Partie est fondée à refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques du transporteur aérien qui exploite l'aéronef en question, ou à refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter d'une autre manière les activités du transporteur aérien qui exploite l'aéronef.

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 d'un transporteur aérien d'une autre Partie, ou de suspendre ou limiter d'une autre manière les activités d'un transporteur aérien d'une 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 cette autre Partie, en motivant sa décision.

8. Toute mesure prise par une Partie conformément au paragraphe 4, 6 ou 7 du présent article est levée dès que la cause qui a motivé cette mesure a cessé d'exister.

Article 16

Sûreté aérienne

1. 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 leurs obligations découlant de la convention de Chicago, 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 d'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, dans la mesure où les Parties sont parties à ces conventions, ainsi que des autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les Parties sont parties.

2. 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.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties se conforment aux normes de sûreté aérienne établies par l'OACI. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment à ces normes de sûreté aérienne.

4. 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 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 une autre Partie en ce qui concerne l'entrée, la sortie ou l'exploitation d'aéronefs sur son territoire doivent être respectées.

5. Tout en prenant pleinement en considération et en respectant la souveraineté des autres Parties, 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 retard à la Partie ou aux Parties concernées. Chaque Partie examine avec bienveillance toute demande que lui adresse une autre Partie en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales raisonnables soient prises, et cette autre Partie tient compte des mesures de sûreté déjà appliquées par la première Partie et du point de vue exprimé par cette première Partie. Sauf lorsque ce n'est pas raisonnablement possible en cas d'urgence, chaque Partie informe à l'avance la ou les Parties concernées 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. Une Partie peut solliciter une réunion du comité mixte, comme le prévoit l'article 23, pour discuter de ces mesures de sûreté.

6. Toutefois, chaque Partie reconnaît qu'aucune disposition du présent article ne limite la possibilité, pour une autre Partie, de refuser l'entrée sur son territoire de tout vol dont elle estime qu'il présente une menace pour sa sûreté.

7. Sans préjudice de la nécessité de prendre des mesures immédiates afin d'assurer la sûreté aérienne, les Parties affirment que, lors de l'examen de mesures envisagées en matière de sûreté, chaque Partie en évalue les effets négatifs possibles sur le transport aérien international et, à moins d'y être obligée par la loi, prend en compte ces facteurs pour déterminer quelles mesures sont nécessaires et appropriées en vue de répondre aux préoccupations liées à la 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 à cette menace.

9. Chaque Partie prend toutes les mesures qu'elle juge réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef qui 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. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises à la suite de consultations mutuelles entre la ou les Parties concernées.

10. Lorsqu'une Partie a des motifs raisonnables de croire qu'une autre Partie ne s'est pas conformée aux dispositions du présent article, la première Partie peut demander des consultations immédiates avec cette autre Partie. Ces consultations débutent dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de cette demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours ou dans un délai convenu à compter de la date de début de ces consultations 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 ou les permis techniques des transporteurs aériens de cette 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 au présent article, la première Partie peut prendre des mesures provisoires pour refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques des transporteurs aériens de cette autre Partie afin de garantir le respect des dispositions du présent article.

11. Toute mesure prise conformément au paragraphe 10 du présent article par la première Partie visée audit paragraphe est levée dès que l'autre Partie concernée se conforme au présent article.

Article 17

Gestion du trafic aérien

1. Les Parties conviennent de coopérer sur les questions relatives aux services de navigation aérienne, y compris leur supervision de la sécurité. Elles conviennent d'examiner 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 flux de trafic aérien entre les systèmes existants de gestion du trafic aérien des Parties.

2. Les Parties conviennent d'encourager leurs autorités compétentes et leurs prestataires de services de navigation aérienne à coopérer pour assurer l'interopérabilité entre les systèmes de gestion du trafic aérien des Parties et à étudier la poursuite de l'intégration des systèmes des Parties, à réduire l'incidence du transport aérien sur l'environnement et à partager des informations en tant que de besoin.

3. Les Parties conviennent de promouvoir la coopération entre leurs prestataires de services de navigation aérienne pour l'échange des données de vol et la coordination des flux de trafic en vue d'optimiser l'efficacité des vols et, partant, d'améliorer la prévisibilité, la ponctualité et la continuité du service pour le trafic aérien.

4. Les Parties conviennent de coopérer dans le cadre de leurs programmes de modernisation de la gestion du trafic aérien, y compris les activités de développement et de déploiement, et d'encourager la participation croisée à des activités de validation et de démonstration.

Article 18

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 du transport aérien international sur l'environnement.

2. Les Parties reconnaissent l'importance de travailler ensemble et avec la communauté mondiale en vue d'étudier et de réduire le plus possible les effets du transport aérien sur l'environnement.

3. Les Parties réitèrent l'importance de la lutte contre le changement climatique et, à cette fin, conviennent de coopérer pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre associées au transport aérien, tant au niveau national qu'à l'échelon international.

4. Les Parties conviennent d'échanger des informations et d'assurer un dialogue régulier entre experts, en vue de renforcer la coopération visant à limiter les incidences environnementales du transport aérien international, notamment dans des domaines tels que la recherche et le développement, les carburants durables pour l'aviation, les questions liées au bruit, ainsi que sur d'autres mesures visant à lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, en tenant compte de leurs droits et obligations multilatéraux en matière d'environnement.

5. 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 au titre du droit international.

Article 19

Responsabilité des transporteurs aériens

Les Parties qui ont ratifié la convention de Montréal réaffirment leurs obligations au titre de la convention de Montréal. Les autres Parties s'engagent à ratifier la convention de Montréal dans les meilleurs délais et le notifient au comité mixte.

Article 20

Protection des consommateurs

Les Parties conviennent de coopérer afin de protéger les intérêts des consommateurs dans le domaine du transport aérien. L'objectif de cette coopération est d'atteindre un niveau élevé de protection des consommateurs, compte tenu de l'intérêt de tous les acteurs et des différentes caractéristiques des Parties. À cette fin, les Parties se consultent au sein du comité mixte sur les questions présentant un intérêt pour les consommateurs, y compris les mesures qu'elles envisagent d'adopter, en vue d'améliorer, dans la mesure du possible, la compatibilité entre leurs régimes respectifs.

Article 21

Systèmes informatisés de réservation

1. Les vendeurs de SIR en activité sur le territoire d'une des Parties sont autorisés à installer leurs SIR, d'en assurer la maintenance et de les mettre à la libre disposition des agences de voyages ou des voyagistes dont l'activité principale consiste à distribuer des produits liés aux voyages sur le territoire d'une autre Partie, à condition que ces SIR soient conformes aux exigences réglementaires pertinentes de cette autre Partie.

2. Les Parties annulent toute exigence existante susceptible de restreindre le libre accès des SIR d'une Partie au marché d'une autre Partie ou de limiter de toute autre manière la concurrence entre les vendeurs de SIR. Les Parties s'abstiennent d'adopter de telles exigences dans le futur.

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

4. Les propriétaires et les exploitants de SIR d'une Partie, sous réserve des exigences réglementaires applicables d'une autre Partie, ont la même possibilité de détenir ou d'exploiter des SIR sur le territoire de cette autre Partie que les propriétaires et les exploitants de tout autre SIR opérant sur le marché de cette autre Partie.

5. Lorsque les SIR sont couverts par un accord de libre-échange (relevant de l'article V.1, paragraphe 1, de l'accord général sur le commerce des services) signé ou en cours de négociation entre l'Union et un État membre de l'ASEAN, les paragraphes 1 à 4 du présent article ne s'appliquent pas à cet État membre de l'ASEAN.

Article 22

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, conformément aux principes des normes internationalement reconnues dans les conventions internationales auxquelles elle est partie. 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 ses lois et politiques 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 à leurs obligations découlant de leur adhésion à l'Organisation internationale du travail (ci-après dénommée « OIT ») et à la déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi, adoptée à Genève le 18 juin 1998, de respecter, de promouvoir et d'appliquer cette déclaration.

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, adoptée à Genève le 10 juin 2008.

6. Chaque Partie s'engage à faire tout ce qui est en son pouvoir pour ratifier, dans la mesure où elle ne l'a pas encore fait, les conventions fondamentales de l'OIT. Les Parties envisageront également la ratification et la mise en œuvre effective d'autres conventions de l'OIT et des normes internationales dans le domaine social et celui du travail présentant un intérêt pour le secteur de l'aviation civile, en tenant compte des circonstances nationales.

7. Toute Partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte afin d'examiner les questions liées au travail et d'échanger les informations pertinentes qu'elle juge importantes.

Article 23

Comité mixte

1. Un comité mixte composé de représentants des Parties est chargé de superviser la gestion du présent accord et d'en assurer la bonne mise en œuvre.

2. Le comité mixte établit et 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 (2) mois après la date de réception de la demande, sauf si les Parties en conviennent autrement.

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, ainsi que des informations statistiques dans le but de suivre l'évolution des services aériens relevant du présent accord ;

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 ;

e) Procède à des consultations, le cas échéant, sur les questions liées au transport aérien traitées par les organisations internationales, dans les relations avec les pays tiers et dans les arrangements ou accords multilatéraux, notamment l'opportunité d'adopter une approche commune ;

f) Examine les domaines susceptibles d'être inclus dans le présent accord, notamment en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier ; et

g) Décide de toute nouvelle version linguistique faisant foi du présent accord en cas d'adhésion de nouveaux Etats membres de l'Union à ce dernier.

5. Les recommandations et décisions sont adoptées par consensus entre l'Union et ses Etats membres, d'une part, et tous les Etats membres de l'ASEAN agissant ensemble, d'autre part. Les décisions du comité mixte sont contraignantes pour les Parties.

Article 24

Mise en œuvre

1. 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 toute 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 leurs objectifs respectifs.

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. Sous réserve des dispositions législatives et réglementaires applicables des Parties respectives, chaque Partie fournit à une autre Partie toutes les informations et l'assistance nécessaires en cas d'enquêtes sur d'éventuelles infractions que cette autre Partie mène conformément au présent accord.

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, notamment 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, celles-ci 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 25

Règlement des différends et arbitrage

1. Sans préjudice des articles 5 et 8, tout différend relatif à l'application ou à l'interprétation du présent accord peut être soumis par une ou plusieurs 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 la ou les Parties concernées et demande une réunion du comité mixte en vue de consultations.

3. a) Si :

i) Le comité mixte n'a pas examiné la question dans un délai de deux (2) mois à compter de la date de réception de la demande visée au paragraphe 2 du présent article ou à la date convenue par les Parties ;
ou

ii) Le différend n'est pas réglé dans les six (6) mois suivant cette demande, les Parties concernées peuvent convenir de soumettre le différend à une personne ou à un organisme pour décision.

b) Si les Parties concernées ne parviennent pas à un accord mutuel 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 conformément au présent article.

4. Nonobstant les paragraphes 2 et 3 du présent article, 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 d'une autre Partie, ou pour refuser, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter d'une autre manière les activités d'un transporteur aérien de cette autre Partie, le différend peut être immédiatement soumis à une personne ou à un organisme pour décision, ou soumis à l'arbitrage. Les délais fixés aux paragraphes 10, 11 et 12 du présent article sont réduits de moitié.

5. La demande d'arbitrage est adressée par écrit par une ou plusieurs Parties (ci-après dénommées collectivement « partie initiatrice » aux fins du présent article) à la ou aux Parties concernées (ci-après dénommées collectivement « partie sollicitée » aux fins du présent article). 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 le 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 vingt (20) jours à compter de la date de réception d'une demande d'arbitrage, la partie initiatrice et la partie sollicitée désignent chacune un arbitre. Dans un délai de trente (30) 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 paragraphe 6, point a), du présent article, 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 (30) jours à compter de la date de réception de cette demande. Si le président du Conseil de l'OACI est un ressortissant d'un Etat membre de l'ASEAN ou d'un Etat membre de l'Union, le vice-président le plus ancien de ce Conseil qui n'est ni ressortissant d'un Etat membre de l'ASEAN ni ressortissant d'un Etat membre de l'Union, procède à la nomination.

7. La date de constitution du tribunal est la date à laquelle le dernier des trois (3) arbitres accepte la désignation.

8. La procédure d'arbitrage est menée conformément au règlement intérieur qui doit être adopté par le comité mixte lors de sa première réunion, sous réserve des dispositions du présent article et conformément à l'article 23, paragraphe 4, point b), et paragraphe 5. Jusqu'à l'adoption du règlement intérieur par le comité mixte, le tribunal arrête ses propres règles de procédure.

9. À la demande de la partie initiatrice ou de la partie sollicitée, le tribunal peut, dans l'attente de sa décision finale, ordonner l'adoption de mesures provisoires, y compris la modification ou la suspension des mesures prises par la partie initiatrice ou par la partie sollicitée au titre du présent accord.

10. Au plus tard quatre-vingt-dix (90) 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 (120) jours après la date de constitution du tribunal.

11. Dans un délai de quatorze (14) jours à compter de la date de remise du rapport intérimaire, la partie initiatrice ou la partie sollicitée peut présenter une demande écrite au tribunal pour qu'il réexamine des aspects spécifiques du rapport intérimaire. 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 (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 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 définitive ne doit en aucun cas être rendue plus de cent cinquante (150) jours après la date de constitution du tribunal.

13. Outre les circonstances visées au paragraphe 4 du présent article, les délais fixés aux paragraphes 10, 11 et 12 du présent article sont réduits de moitié :

a) À la demande de la partie initiatrice ou de la partie sollicitée, si le tribunal constate l'urgence de la question dans un délai de dix (10) jours à compter de la date de sa constitution ; ou

b) Si la partie initiatrice et la partie sollicitée en conviennent ainsi.

14. Dans un délai de dix (10) jours à compter de la date de remise de la décision définitive du tribunal, la partie initiatrice et la partie sollicitée peuvent déposer des demandes de clarification de cette décision et toute clarification par le tribunal doit être fournie dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de réception de cette demande.

15. Si le tribunal détermine qu'il y a eu violation du présent accord et que la partie reconnue comme étant en violation du présent accord 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 quarante (40) jours à compter de la date de 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 en infraction 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.

Article 26

Relations avec d'autres accords

1. Sous réserve des paragraphes 2 et 7 du présent article, tout accord ou arrangement antérieur dans le domaine des services aériens entre un Etat membre de l'Union et un Etat membre de l'ASEAN ou entre l'Union et un Etat membre de l'ASEAN est suspendu tant que le présent accord est en vigueur entre ces Parties.

2. Sans préjudice du paragraphe 1 du présent article, les dispositions d'un accord ou d'un arrangement antérieur dans le domaine des services aériens entre un Etat membre de l'Union et un Etat membre de l'ASEAN sur les questions couvertes par les articles 3, 4, 10 et 13 continuent de s'appliquer au regard du présent accord lorsqu'elles sont plus favorables pour les transporteurs aériens concernés. Tous les droits et avantages dont jouissent les transporteurs aériens de l'Etat membre de l'Union concerné conformément à ces dispositions reviennent à tous les transporteurs aériens de l'Union.

3. Aux fins du paragraphe 2 du présent article, toute divergence d'interprétation est d'abord réglée par une consultation entre les Parties concernées, avant d'être soumise au comité mixte pour consultation. Si la question n'est pas réglée par l'intermédiaire du comité mixte, elle peut être soumise au mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 25.

4. Tous les droits de trafic supplémentaires qui pourraient être accordés à un Etat membre de l'Union par un Etat membre de l'ASEAN, 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 du présent article.

6. 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 conformément à l'article 23 pour déterminer s'il y a lieu de réviser le présent accord 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 Etats membres de l'Union et les Etats membres de l'ASEAN 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 2.

Article 27

Annexe

L'annexe du présent accord fait partie intégrante de celui-ci. Tout amendement à l'annexe est effectué conformément à l'article 28.

Article 28

Amendements

Tout amendement au présent accord peut être convenu par les Parties en vertu de consultations tenues conformément à l'article 23. Un tel amendement entre en vigueur conformément à l'article 33.

Article 29

Dénonciation de l'accord

1. Le présent accord peut être dénoncé par l'Union et ses Etats membres, ou par tous les Etats membres de l'ASEAN agissant ensemble, par notification écrite adressée au secrétaire général du Conseil de l'Union européenne ou au secrétaire général de l'ASEAN, selon le cas. La dénonciation prend effet dix-huit (18) mois après la date de réception de la notification par le secrétaire général de l'ASEAN ou par le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne, selon le cas.

2. Si un Etat membre se retire de l'Union ou de l'ASEAN, le présent accord cesse de s'appliquer à cet Etat en vertu de l'article 32 avec effet à la date à laquelle son retrait de l'Union ou de l'ASEAN, selon le cas, prend effet.

Article 30

Enregistrement du présent accord

Le présent accord et ses amendements sont enregistrés dès leur entrée en vigueur auprès de l'OACI par le secrétaire général de l'ASEAN.

Article 31

Adhésion de nouveaux Etats membres de l'Union

1. Le présent accord est ouvert à l'adhésion des Etats qui sont devenus membres de l'Union après la date de la signature du présent accord.

2. L'adhésion d'un Etat membre de l'Union au présent accord s'effectue par le dépôt d'un instrument d'adhésion au présent accord auprès du secrétaire général du Conseil de l'Union européenne, qui notifie aux Parties et au secrétaire général de l'ASEAN le dépôt de l'instrument d'adhésion ainsi que sa date. L'adhésion prend effet le quinzième (15^e) jour suivant la date du dépôt de l'instrument d'adhésion.

3. Les paragraphes 1, 2, 3 et 7 de l'article 26 s'appliquent mutatis mutandis aux accords et arrangements existants qui sont en place au moment de l'adhésion d'un Etat membre de l'Union au présent accord.

Article 32

Application territoriale

Le présent accord s'applique, d'une part, au territoire de l'Union et, d'autre part, au territoire des Etats membres de l'ASEAN, tel qu'il est défini à l'article 2, paragraphe 1, point z.

Article 33

Entrée en vigueur

1. Le présent accord est soumis à ratification, acceptation ou approbation conformément aux procédures respectives des Parties.

2. Le secrétaire général de l'ASEAN adresse une notification écrite au secrétaire général du Conseil de l'Union européenne confirmant que les procédures respectives de ratification, d'acceptation ou d'approbation par les Etats membres de l'ASEAN ont été menées à bien. Le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne adresse une notification écrite au secrétaire général de l'ASEAN confirmant que les procédures respectives de ratification, d'acceptation ou d'approbation par l'Union et ses Etats membres ont été menées à bien.

3. Sous réserve de l'article N, le présent accord entre en vigueur trente (30) jours après la date de réception de la dernière notification écrite prévue au paragraphe 2 du présent article.

Article 34

Textes faisant foi

1. Le présent accord est rédigé en double exemplaire original 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, et tchèque, tous les textes faisant également foi.

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

3. L'un des textes originaux de l'accord, y compris ses amendements éventuels, est déposé auprès du secrétaire général de l'ASEAN, qui en remet dans les meilleurs délais une copie certifiée conforme à chaque Etat membre de l'ASEAN. L'autre texte original de l'accord, y compris ses amendements éventuels, est déposé auprès du secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

ANNEXE

Article A

Tableau des routes

1. Nonobstant l'article 3, paragraphes 1 et 2, et sous réserve des dispositions législatives et réglementaires nationales de l'Indonésie, pour l'exploitation de services aériens de transport de passagers et de services aériens mixtes entre l'Indonésie et l'Union, les points en Indonésie se réfèrent à Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan et Surabaya.

2. Si :

a) Un accord dans le domaine des services aériens entre les Etats membres de l'ASEAN ; ou

b) Un accord dans le domaine des services aériens entre les Etats membres de l'ASEAN collectivement et tout autre pays, permet aux transporteurs d'exploiter des services aériens de transport de passagers et des services aériens mixtes vers des points en Indonésie autres que Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan et Surabaya, les points en Indonésie comprennent également ces points.

3. Aux fins de l'article 10, paragraphe 12, en ce qui concerne l'Indonésie, les droits nationaux de partage de codes sont exercés, via les points visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, vers tous autres points en Indonésie, ou vice versa.

Article B

Droits de trafic

Nonobstant l'article 3, paragraphe 2, les dispositions suivantes s'appliquent :

a) L'octroi de droits de trafic de cinquième liberté au titre de l'article 3, paragraphe 3, point *f*, à un transporteur aérien de l'Union pour la prestation de services de transport de passagers et de services mixtes entre des points au Myanmar et des points au sein de l'ASEAN prend effet le 1^{er} juillet 2024.

b) L'octroi de droits de trafic de cinquième liberté au titre de l'article 3, paragraphe 3, point *e*, à un transporteur aérien du Myanmar pour la prestation de services de transport de passagers et de services mixtes entre des points dans l'Union prend effet le 1^{er} juillet 2024.

c) L'octroi de droits de trafic de cinquième liberté au titre de l'article 3, paragraphe 3, point *f*, à un transporteur aérien de l'Union pour la prestation de services de transport de passagers et de services mixtes entre des points dans l'Union et des points au Viêt Nam vers des points en dehors de l'ASEAN ne peut porter que sur des routes non exploitées par un transporteur aérien du Viêt Nam.

d) L'octroi de droits de trafic de cinquième liberté au titre de l'article 3, paragraphe 3, point *e*, à un transporteur aérien du Viêt Nam pour la prestation de services de transport de passagers et de services mixtes entre des points au Viêt Nam et des points dans l'Union vers des points en dehors de l'Union ne peut porter que sur des routes non exploitées par un transporteur aérien de l'Union.

Article C

Droits d'escale

1. Nonobstant l'article 3, paragraphe 6, point *f*, l'exercice des droits d'escale propres par les transporteurs aériens de l'Union sur les opérations desservant des co-terminaux dans le même Etat membre de l'ASEAN prend effet deux (2) ans après que ces droits ont été échangés dans le cadre d'un accord relatif aux services aériens entre les Etats membres de l'ASEAN. L'exercice, par les transporteurs aériens des Etats membres de l'ASEAN, de droits d'escale sur des opérations desservant des co-terminaux dans le même Etat membre de l'Union prend effet en même temps.

2. Jusqu'à cette date, chaque Partie examine favorablement les demandes de transporteurs aériens d'une autre Partie d'assurer leur propre trafic avec escale sur des opérations desservant des co-terminaux dans le même Etat membre de l'ASEAN ou dans le même Etat membre de l'Union sur une base extra-bilatérale, si ces droits ne sont pas déjà disponibles.

Article D

Désignation des transporteurs aériens

1. Nonobstant l'article 4, paragraphe 1, l'Indonésie, le Myanmar, les Philippines et le Viêt Nam peuvent maintenir l'exigence de désignation des transporteurs aériens en vigueur dans leurs législations et réglementations nationales respectives au moment de la signature du présent accord.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la publication par l'Union d'une « liste des transporteurs aériens de l'Union titulaires d'une licence d'exploitation active » est réputée satisfaire à ces exigences nationales de désignation pour les transporteurs aériens figurant sur cette liste, à condition que cette liste soit mise à la disposition des autorités compétentes desdits Etats membres de l'ASEAN, sous une forme aisément accessible, par voie électronique.

3. L'Indonésie, le Myanmar, les Philippines et le Viêt Nam s'efforcent de supprimer lesdites exigences de désignation dès que possible et le notifient au comité mixte.

ARTICLE E

Concurrence équitable

1. Pour éviter toute ambiguïté, les Parties confirment que l'article 8, paragraphe 2, points *a* et *b*, prévoit uniquement l'obligation pour les Parties d'adopter ou de maintenir un droit de la concurrence et de mettre en place une autorité de la concurrence indépendante chargée de faire appliquer ce droit de la concurrence. Les Parties confirment également que le présent accord n'entrave pas le fonctionnement indépendant desdites autorités de la concurrence. Les décisions de ces autorités de la concurrence ne sont pas soumises au mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 25.

2. Une Partie ne peut donc demander réparation au titre de l'article 8, paragraphe 2, points *a* et *b*, que si une autre Partie ne maintient pas un droit de la concurrence ou une autorité de la concurrence fonctionnellement indépendante qui applique effectivement le droit de la concurrence de cette Partie. Aucune disposition de l'article 8, paragraphe 2, points *a* et *b*, ne peut être interprétée comme contestant des décisions ou des arrêts adoptés par une autorité de la concurrence ou une juridiction d'une Partie pour faire appliquer le droit de la concurrence d'une Partie.

3. Nonobstant l'article 25, paragraphe 1, le mécanisme de règlement des différends prévu audit article ne s'applique pas aux différends relatifs à l'application ou à l'interprétation de l'article 8 survenus avant le 1^{er} janvier 2025.

Article F

Plans, programmes et horaires d'exploitation

1. Sans préjudice de l'article 3 et de l'article 10, paragraphes 11 et 12, et nonobstant l'article 10, paragraphe 7, le Cambodge, l'Indonésie, la République démocratique populaire lao, la Malaisie, le Myanmar, les Philippines, la Thaïlande et le Viêt Nam peuvent maintenir les procédures qui existent dans leurs législations et réglementations nationales respectives au moment de la signature du présent accord en ce qui concerne l'approbation des plans, programmes et horaires d'exploitation, y compris les informations sur les services exploités dans le cadre d'accords de coopération commerciale, établis par des transporteurs aériens de l'Union pour la fourniture de services aériens à destination et au départ des territoires desdits États.

2. Le Cambodge, l'Indonésie, la République démocratique populaire lao, la Malaisie, le Myanmar, les Philippines, la Thaïlande et le Viêt Nam réduisent au minimum la charge administrative liée à ces exigences et procédures. L'approbation desdits plans, programmes et horaires d'exploitation a lieu dans un délai de dix (10) jours ouvrables à compter de la date de réception de la demande du transporteur aérien, à condition que le transporteur aérien ait obtenu les autorisations d'exploitation et les permis techniques appropriés conformément à l'article 4.

3. Le Cambodge, l'Indonésie, la République démocratique populaire lao, la Malaisie, le Myanmar, les Philippines, la Thaïlande et le Viêt Nam s'efforcent de supprimer lesdites procédures dès que possible et le notifient au comité mixte.

Article G

Ventes et dépenses locales

1. Nonobstant l'article 10, paragraphes 8 et 9, l'Indonésie, le Myanmar et le Viêt Nam peuvent maintenir les exigences qui existent dans leurs dispositions législatives et réglementaires nationales respectives au moment de la signature du présent accord en ce qui concerne l'utilisation de leur monnaie nationale dans les ventes intérieures de services de transport et de services connexes et dans le paiement des dépenses locales.

2. L'Indonésie, le Myanmar et le Viêt Nam s'efforcent de supprimer lesdites exigences dès que possible et le notifient au comité mixte.

Article H

Transfert des recettes locales

1. Pour éviter toute ambiguïté, le terme « transfert » figurant à l'article 10, paragraphe 10, point *a*, renvoie, dans le cas des Philippines, aux transferts autres que ceux effectués par une succursale d'une société étrangère exerçant des activités de commerce ou d'entreprise aux Philippines.

2. En ce qui concerne le transfert de bénéfices effectué par une succursale d'une société étrangère exerçant des activités de commerce ou d'entreprise aux Philippines, les Philippines ont le droit de prélever un impôt sur le transfert de bénéfices de la succursale conformément à leur législation nationale, à moins qu'un taux inférieur ou une exonération ne soit possible en vertu d'une convention préventive de double imposition entre les Philippines et le pays de résidence du transporteur étranger.

3. Les Philippines s'efforcent de travailler avec l'Union à l'élaboration d'un cadre commun pour le traitement des transferts effectués par les transporteurs aériens de l'Union en activité aux Philippines et le notifient au comité mixte.

Article I

Tarifs

1. Sans préjudice de l'article 13, paragraphe 1, et nonobstant l'article 13, paragraphe 2, les Philippines peuvent maintenir les procédures qui existent dans leurs dispositions législatives et réglementaires nationales respectives au moment de la signature du présent accord en ce qui concerne l'approbation des tarifs établis par les transporteurs aériens de l'Union pour la fourniture de services aériens à destination et au départ du territoire des Philippines. Lesdits tarifs sont approuvés dans un délai de dix (10) jours ouvrables à compter de leur dépôt.

2. Les Philippines s'efforcent de supprimer lesdites procédures dès que possible et le notifient au comité mixte.

Article J

Garanties de prêt

Les dispositions de l'article 8, paragraphe 2, point *d*, ne s'appliquent pas aux subventions sous forme de garanties de prêt accordées par le Viêt Nam avant la signature du présent accord et jusqu'à l'expiration de ces arrangements. Toutefois, si ces garanties donnent lieu à des décaissements, ceux-ci sont effectués conformément à l'article 8, paragraphe 3, points *a* et *b*, selon le cas.

Article K

Non-discrimination

1. Nonobstant l'article D, les Etats membres de l'ASEAN visés audit article accordent aux transporteurs aériens de l'Union un traitement au moins aussi favorable que celui qu'ils accordent aux transporteurs aériens de tout autre pays en ce qui concerne la désignation des transporteurs aériens.

2. Nonobstant les articles F, G et I, les Etats membres de l'ASEAN qui y sont énumérés accordent aux transporteurs aériens de l'Union un traitement au moins aussi favorable que celui qu'ils accordent à leurs propres transporteurs aériens ou aux transporteurs aériens de tout autre pays, si ce dernier traitement est plus favorable, en ce qui concerne l'approbation des plans, programmes et horaires d'exploitation, les ventes et les dépenses locales, ainsi que les tarifs.

Article L

Systèmes informatisés de réservation

Au moment de la signature du présent accord, les Etats membres de l'ASEAN visés à l'article 21, paragraphe 5, sont l'Indonésie, la Malaisie, les Philippines, la Thaïlande et le Viêt Nam.

ARTICLE M

Réciprocité

Lorsqu'en vertu des articles D, F, G et I, un Etat membre de l'ASEAN exige la désignation de transporteurs aériens de l'Union, applique aux transporteurs aériens de l'Union des procédures nationales d'approbation préalable des plans, programmes et horaires d'exploitation, des accords de coopération commerciale ou des tarifs, ou applique aux transporteurs aériens de l'Union des exigences nationales concernant la monnaie à utiliser dans certaines transactions, l'Union est autorisée à soumettre les transporteurs aériens de cet Etat membre de l'ASEAN à des mesures identiques ou équivalentes.

ARTICLE N

Entrée en vigueur pour la Malaisie

1. Nonobstant l'article 33, si la Malaisie est le seul Etat membre de l'ASEAN à ne pas avoir communiqué au secrétaire général de l'ASEAN sa confirmation que ses procédures de ratification, d'acceptation ou d'approbation du présent accord ont été menées à bien :

a) Le secrétaire général de l'ASEAN peut procéder à l'envoi au secrétaire général du Conseil de l'Union européenne d'une notification écrite confirmant que tous les Etats membres de l'ASEAN, à l'exception de la Malaisie, ont achevé leurs procédures respectives de ratification, d'acceptation ou d'approbation du présent accord ;

b) Le présent accord entre en vigueur conformément à l'article 33, paragraphe 3, pour l'Union et ses Etats membres, ainsi que pour tous les Etats membres de l'ASEAN à l'exception de la Malaisie ; et

c) Par la suite, l'accord entre en vigueur pour la Malaisie trente (30) jours après la date d'une nouvelle notification écrite du secrétaire général de l'ASEAN au secrétaire général du Conseil de l'Union européenne

confirmant que la Malaisie a achevé ses procédures de ratification, d'acceptation ou d'approbation du présent accord.

2. Après la signature du présent accord, et dans l'attente de son entrée en vigueur pour la Malaisie :

a) Tout accord ou arrangement antérieur relatif aux services aériens conclu entre les Etats membres de l'Union et la Malaisie, et entre l'Union et la Malaisie, qui a été signé ou conclu avant la signature de l'accord, continue de s'appliquer et n'est pas modifié ; et

b) Aucun nouvel accord ou arrangement relatif aux services aériens n'est conclu entre les Etats membres de l'Union et la Malaisie, ou entre l'Union et la Malaisie, sauf pour répondre à des besoins limités et urgents dans des circonstances exceptionnelles et sans préjudice de leurs dispositions législatives et réglementaires nationales respectives. L'Union ou l'Etat membre de l'Union concerné informe les autres Parties de tout nouvel accord ou arrangement de ce type relatif aux services aériens.

Article O

Evaluation des progrès

Le comité mixte examine chaque année les progrès accomplis dans la mise en œuvre des articles de la présente annexe sur la base d'un rapport établi par les Etats membres de l'ASEAN concernés.