



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 17 février 2009 (19.02)
(OR. en)**

6621/09

**Dossier interinstitutionnel:
2009/0018 (CNS)**

**AVIATION 23
CDN 1
RELEX 154**

PROPOSITION

Origine: Commission européenne

En date du: 17 février 2009

Objet: Proposition de décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, concernant la signature et l'application provisoire de l'accord sur les services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part

Proposition de décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, concernant la conclusion de l'accord sur les services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

p.j.: COM(2009)62 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 17.2.2009
COM(2009)62 final

2009/0018 (CNS)

Proposition de

Décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil,

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

Proposition de

Décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil,

concernant la conclusion de l'accord sur les services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Contexte de la proposition

- **Motifs et objectifs de la proposition**

L'accord sur les services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part, a été négocié dans le cadre d'un mandat reçu du Conseil en octobre 2007. Les services aériens exploités entre l'Union européenne et le Canada actuellement sont fondés sur des accords bilatéraux conclus entre les différents États membres et le Canada. Ces accords bilatéraux contiennent des dispositions que la Cour de justice européenne a jugées incompatibles avec le droit communautaire en novembre 2002. Il est par conséquent essentiel d'établir un nouveau cadre à l'échelon communautaire pour les services aériens UE/Canada. L'accord constitue un accord global et prévoit l'introduction progressive de droits de trafic et de possibilités d'investissement. Il répondrait aux exigences juridiques de la Communauté et apporterait des avantages économiques substantiels et immédiats aux passagers aériens et aux expéditeurs sur les lignes transatlantiques.

- **Contexte général**

Le mandat de négociation a fixé comme objectif l'établissement d'un espace aérien sans frontières entre l'Union européenne et le Canada. Cet espace donnerait naissance à un marché unique des services aériens entre l'Union européenne et le Canada, à l'intérieur duquel les investissements pourraient circuler librement et où les transporteurs aériens européens et canadiens seraient en mesure de fournir des services aériens sans aucune restriction, y compris sur le marché intérieur des deux parties. La réalisation intégrale de ce mandat exigerait des évolutions considérables de la législation canadienne, notamment la suppression des restrictions existantes concernant la propriété et le contrôle des compagnies aériennes canadiennes par des intérêts étrangers et concernant le cabotage. Pour cette raison, le mandat reconnaît explicitement la possibilité de mettre en œuvre un accord par étapes.

L'UE a accepté, durant les négociations, que l'ouverture complète aux investissements puisse ne pas être réalisée complètement dès le début mais soit introduite progressivement en différentes phases d'une période de transition.

Sur la base des directives de négociation du mandat et conformément aux conclusions du sommet UE-Canada d'octobre 2008, la Commission a achevé la mise au point du projet d'accord avec le Canada en novembre 2008.

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

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

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

La conclusion d'un accord sur les services aériens avec le Canada est une priorité de longue date pour l'UE et constitue un élément clé dans le développement de sa politique extérieure en matière de transport aérien, ainsi que cela ressort de la

communication COM(2005) 79 final de la Commission, intitulée «Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté». L'accord répondra aussi à un objectif essentiel de la politique communautaire extérieure dans le domaine de l'aviation en mettant les accords bilatéraux existants relatifs aux services aériens en conformité avec le droit communautaire.

2. Consultation des parties intéressées et analyse d'impact

- **Consultation des parties intéressées**

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

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

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

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

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Une expertise externe n'était pas nécessaire.

- **Analyse d'impact**

L'accord assure l'établissement progressif d'un espace aérien sans frontières entre l'UE et le Canada. Selon un rapport élaboré pour la Commission en 2006 par des consultants, cet espace aérien sans frontières ferait augmenter de 17 millions le nombre annuel de passagers, générerait au moins 5 milliards d'euros par an de gains pour les consommateurs, et soutiendrait l'emploi des deux côtés de l'Atlantique.

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

3. Éléments juridiques de la proposition

- **Résumé des mesures proposées**

L'accord constitue un accord global qui remplacera les accords bilatéraux conclus entre les États membres et le Canada. L'accord supprime toutes les dispositions existantes qui limitent les droits des transporteurs aériens de la Communauté et du Canada d'exploiter des services aériens entre des points situés dans la Communauté européenne et des points situés au Canada. À cet égard, l'accord supprime les obstacles qui empêchent des transporteurs aériens de la Communauté de bénéficier du droit d'établissement dans la Communauté, notamment le droit d'accès non discriminatoire

au marché, en relation avec la fourniture de services aériens à destination et au départ du Canada.

- **Base juridique**

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

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés d'une manière suffisante par les États membres pour la ou les raisons exposées ci-après.

L'accord établit, à l'échelon communautaire, de nouvelles dispositions régissant la fourniture de services aériens transatlantiques qui remplaceront les accords existants conclus par les États membres de manière isolée. L'accord crée simultanément, pour tous les transporteurs aériens de la Communauté, des conditions uniformes d'accès au marché, et établit de nouveaux arrangements pour la coopération entre la Communauté européenne et le Canada en matière de réglementation, dans des domaines essentiels pour que l'exploitation des services aériens transatlantiques se fasse dans de bonnes conditions de sûreté, de sécurité et d'efficacité. La coopération sera notamment renforcée dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la sécurité aérienne. De nouvelles dispositions sont également prévues pour permettre une coopération assurant des conditions de concurrence équitables. Ces dispositions ne peuvent être adoptées qu'au niveau communautaire, car elles impliquent plusieurs domaines qui relèvent de la compétence exclusive de la Communauté.

L'action communautaire permettra de mieux atteindre les objectifs de la proposition pour les raisons suivantes.

L'accord prévoit l'extension simultanée de ses conditions aux 27 États membres, en appliquant les mêmes règles sans discrimination et dans l'intérêt de tous les transporteurs aériens communautaires, indépendamment de leur nationalité. Ces transporteurs pourront opérer librement de tout point de l'Union européenne vers tout point du Canada.

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

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

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité pour les raisons exposées ci-après.

Un comité mixte sera établi afin de discuter des matières liées à la mise en œuvre de l'accord. Ce comité stimulera les échanges entre experts sur les nouvelles initiatives ou les développements en matière de législation ou de réglementation et examinera les domaines susceptibles d'être inclus dans une évolution ultérieure de l'accord. Il sera composé de représentants de la Commission et des États membres. La position à arrêter sur les questions liées à l'article 8 sera discutée dans les enceintes communautaires concernées, telles que le Comité de la TVA.

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

- **Choix des instruments**

Instruments proposés: autre.

Tout autre moyen serait inapproprié pour les raisons exposées ci-après.

Seuls des accords internationaux peuvent avoir une incidence sur les relations extérieures dans le domaine du transport aérien.

4. Incidence budgétaire

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

Proposition de

Décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil,

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

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

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

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission a négocié, au nom de la Communauté et des États membres, un accord de transport aérien avec le Canada (ci-après dénommé «l'accord»), conformément à la décision du Conseil autorisant la Commission à ouvrir des négociations.
- (2) L'accord a été paraphé le 30 novembre 2008.
- (3) L'accord négocié par la Commission devrait être signé et appliqué à titre provisoire par la Communauté et les États membres, sous réserve de sa conclusion éventuelle à une date ultérieure.
- (4) Il est nécessaire d'établir les procédures requises pour décider, le cas échéant, la manière de mettre fin à l'application provisoire de l'accord. Il est également nécessaire d'établir les procédures appropriées pour la participation de la Communauté et des États membres au comité mixte établi en vertu de l'article 17 de l'accord et aux procédures de règlement des différends prévues à l'article 21 de l'accord, ainsi que pour mettre en œuvre certaines dispositions de l'accord relatives à la sûreté et à la sécurité,

DÉCIDENT:

Article premier (Signature)

1. La signature de l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part, ci-après dénommé «l'accord», est approuvée au nom de la Communauté, sous réserve d'une décision ultérieure du Conseil concernant sa conclusion. Le texte de l'accord est joint à la présente décision.

2. Le président du Conseil est autorisé à désigner la (les) personne(s) habilitée(s) à signer l'accord au nom de la Communauté sous réserve de sa conclusion.

Article 2 (Application provisoire)

Dans l'attente de son entrée en vigueur, l'accord est appliqué à titre provisoire par la Communauté et ses États membres, conformément à l'application du droit interne, à partir du premier jour du mois suivant la date de la dernière note par laquelle les parties se sont notifié l'accomplissement des procédures nécessaires à cet effet.

Article 3 (Comité mixte)

1. La Communauté et les États membres sont représentés au sein du comité mixte établi en vertu de l'article 17 de l'accord par des représentants de la Commission et des États Membres.
2. La position à adopter par la Communauté au sein du comité mixte, sur les sujets relevant de la compétence exclusive de la Communauté qui ne nécessitent pas l'adoption d'une décision ayant des effets juridiques, est arrêtée par la Commission.
3. Pour ce qui concerne les autres décisions du comité mixte relatives à des questions relevant de la compétence communautaire, la position à adopter par la Communauté et ses États membres est arrêtée par le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, sur proposition de la Commission.
4. En ce qui concerne les autres décisions du comité mixte relatives à des questions relevant de la compétence des États membres, la position à adopter par la Communauté et ses États membres est arrêtée par le Conseil, statuant à l'unanimité, sur proposition de la Commission ou d'États membres.
5. La position de la Communauté et des États membres au sein du comité mixte est présentée par la Commission, excepté dans les domaines relevant de la compétence exclusive des États membres, où elle est présentée par la présidence du Conseil ou, si le Conseil en décide ainsi, par la Commission.

Article 4 (Règlement des différends)

1. La Commission représente la Communauté et les États membres dans les procédures de règlement des différends prévues à l'article 21 de l'accord.
2. La décision de suspendre l'application d'avantages en vertu de l'article 21, paragraphe 7, de l'accord, est prise par le Conseil sur proposition de la Commission. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.

3. Toute autre mesure appropriée à prendre en vertu de l'article 21 de l'accord concernant des questions qui relèvent de la compétence de la Communauté est adoptée par la Commission, assistée par un comité spécial de représentants des États membres désignés par le Conseil.

Article 5 (Information de la Commission)

1. Les États membres informent la Commission à l'avance de toute décision de refuser, de révoquer, de suspendre ou de limiter l'autorisation d'un transporteur aérien du Canada qu'ils ont l'intention d'adopter en vertu de l'article 3 de l'accord.
2. Les États membres informent immédiatement la Commission de toute demande ou notification faite ou reçue par eux en vertu de l'article 6 (Sécurité) de l'accord.
3. Les États membres informent immédiatement la Commission de toute demande ou notification faite ou reçue par eux en vertu de l'article 7 (Sûreté) de l'accord.

Fait à Bruxelles, le [...]

*Par le Conseil
Le Président
[...]*

Proposition de

Décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil,

concernant la conclusion de l'accord sur les services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part

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

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

vu l'avis du Parlement européen,

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission a négocié, au nom de la Communauté et des États membres, un accord sur les services aériens avec le Canada (ci-après dénommé «l'accord»).
- (2) L'accord a été signé le
- (3) Il convient que l'accord soit approuvé par la Communauté et les États membres.
- (4) Il est nécessaire d'établir les procédures requises pour décider, le cas échéant, les modalités de dénonciation de l'accord. Il est également nécessaire d'établir les procédures appropriées pour la participation de la Communauté et des États membres au comité mixte établi en vertu de l'article 17 de l'accord et aux procédures d'arbitrage prévues à l'article 21 de l'accord, ainsi que pour mettre en œuvre certaines dispositions de l'accord relatives à la sûreté et à la sécurité,

DÉCIDENT:

Article premier (Approbaton)

1. L'accord sur les services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part, est approuvé au nom de la Communauté. Le texte de l'accord est joint à la présente décision.
2. Lorsqu'il a mené à bien ses procédures internes en vue de l'entrée en vigueur de l'accord, chaque État membre transmet au Secrétariat du Conseil la note diplomatique prévue à l'article 23, paragraphe 1, de l'accord.

3. Le président du Conseil est autorisé à désigner la personne habilitée à remettre au Canada les notes diplomatiques prévues à l'article 23, paragraphe 1, de l'accord au nom de la Communauté et des États membres.

Article 2 (Dénonciation)

La décision de dénoncer l'accord et d'en avertir le Canada conformément à l'article 24 de l'accord, ainsi que la décision de retirer cette notification, sont prises au nom de la Communauté et des États membres par le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission.

Article 3 (Comité mixte)

1. La Communauté et les États membres sont représentés au sein du comité mixte établi en vertu de l'article 17 de l'accord par des représentants de la Commission et des États Membres.
2. La position à adopter par la Communauté au sein du comité mixte, sur les sujets relevant de la compétence exclusive de la Communauté qui ne nécessitent pas l'adoption d'une décision ayant des effets juridiques, est arrêtée par la Commission.
3. Pour ce qui concerne les autres décisions du comité mixte relatives à des questions relevant de la compétence communautaire, la position à adopter par la Communauté et ses États membres est arrêtée par le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, sur proposition de la Commission.
4. En ce qui concerne les autres décisions du comité mixte relatives à des questions relevant de la compétence des États membres, la position à adopter par la Communauté et ses États membres est arrêtée par le Conseil, statuant à l'unanimité, sur proposition de la Commission ou d'États membres.
4. La position de la Communauté et des États membres au sein du comité mixte est présentée par la Commission, excepté dans les domaines relevant de la compétence exclusive des États membres, où elle est présentée par la présidence du Conseil ou, si le Conseil en décide ainsi, par la Commission.

Article 4 (Règlement des différends)

1. La Commission représente la Communauté et les États membres dans les procédures de règlement des différends prévues à l'article 21 de l'accord.
2. La décision de suspendre l'application d'avantages en vertu de l'article 21, paragraphe 7, de l'accord, est prise par le Conseil sur proposition de la Commission. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.

3. Toute autre mesure appropriée à prendre en vertu de l'article 21 de l'accord concernant des questions qui relèvent de la compétence de la Communauté est adoptée par la Commission, assistée par un comité spécial de représentants des États membres désignés par le Conseil.

Article 5 (Information de la Commission)

1. Les États membres informent la Commission à l'avance de toute décision de refuser, de révoquer, de suspendre ou de limiter l'autorisation d'un transporteur aérien du Canada qu'ils ont l'intention d'adopter en vertu de l'article 3 de l'accord.
2. Les États membres informent immédiatement la Commission de toute demande ou notification faite ou reçue par eux en vertu de l'article 6 (Sécurité) de l'accord.
3. Les États membres informent immédiatement la Commission de toute demande ou notification faite ou reçue par eux en vertu de l'article 7 (Sûreté) de l'accord.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Conseil

Le Président

[...]

APPENDICE 1

ACCORD SUR LES SERVICES AÉRIENS

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DU CANADA

ET

LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES

TABLE DES MATIÈRES

ARTICLE INTITULÉ

1	Titres et définitions
2	Octroi de droits
3	Désignation, autorisation et révocation
4	Investissement
5	Respect des dispositions législatives et réglementaires
6	Sécurité aérienne
7	Sûreté aérienne
8	Droits de douane, taxes et redevances
9	Statistiques
10	Intérêts des consommateurs
11	Disponibilité d'aéroports et d'infrastructures et services aéronautiques
12	Redevances imposées pour l'usage des aéroports et des infrastructures et services aéronautiques
13	Cadre commercial
14	Environnement concurrentiel
15	Gestion du trafic aérien (ATM)
16	Maintien de désignations et d'autorisations
17	Comité mixte
18	Environnement
19	Questions d'emploi
20	Coopération internationale
21	Règlement des différends
22	Modifications
23	Entrée en vigueur et application provisoire
24	Dénonciation

- 25 Enregistrement de l'accord
- 26 Conventions multilatérales
- 27 Relations avec d'autres accords

ACCORD SUR LES SERVICES AÉRIENS

ENTRE

le Gouvernement du Canada

d'une part,

ET

la République d'Autriche,

le Royaume de Belgique,

la République de Bulgarie,

la République de Chypre,

la République tchèque,

le Royaume de Danemark,

la République d'Estonie,

la République de Finlande,

la République française,

la République fédérale d'Allemagne,

la République hellénique,

la République de Hongrie,

l'Irlande,

la République italienne,

la République de Lettonie,

la République de Lituanie,

le Grand-Duché de Luxembourg,

la République de Malte,

le Royaume des Pays-Bas,

la République de Pologne,

la République portugaise,

la Roumanie,

la République slovaque,

la République de Slovénie,

le Royaume d'Espagne,

le Royaume de Suède,

le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,

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

et la Communauté européenne,

d'autre part;

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

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

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

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

DÉSIREUX d'améliorer les services aériens;

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

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

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

DÉSIREUX de promouvoir un environnement concurrentiel pour les services aériens, reconnaissant qu'en l'absence de conditions de concurrence identiques pour les compagnies aériennes, les avantages potentiels risquent de ne pas se concrétiser;

DÉSIREUX de permettre à leurs compagnies aériennes de bénéficier d'un accès équitable et égal à la fourniture de services aériens en vertu du présent accord;

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

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

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

SOULIGNANT l'importance du capital pour les compagnies aériennes, en vue de poursuivre le développement des services aériens;

DÉSIREUX de conclure un accord sur les services aériens complétant la convention précitée;

sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE 1

Titres et définitions

1. Les titres figurant dans le présent accord ne sont inclus qu'à des fins de référence.
2. Aux fins du présent accord, sauf dispositions contraires, on entend par:
 - a) «autorités aéronautiques», toute autorité ou personne habilitée par les parties à exercer les fonctions définies dans le présent accord;
 - b) «services aériens», des services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans le présent accord pour le transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, de façon séparée ou combinée;
 - c) «accord», le présent accord, toute annexe qui l'accompagne et toute modification apportée à l'accord ou à l'une de ses annexes;
 - d) «transporteur aérien», une compagnie aérienne qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent accord;
 - e) «partie», soit le Canada, soit les États membres et la Communauté européenne, considérés ensemble ou individuellement;
 - f) «Convention», la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et toute modification de ses annexes ou de la Convention elle-même en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où lesdites annexes et modifications ont été adoptées par les deux parties;
 - g) «territoire», dans le cas du Canada, les régions terrestres (continent et îles), les eaux intérieures et les eaux territoriales telles que définies dans son droit national, y compris l'espace aérien au-dessus de ces zones; dans le cas des États membres de la Communauté européenne, les régions terrestres (continent et îles), les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité instituant la Communauté européenne, conformément aux dispositions prévues par ce dernier et par tout accord qui lui succède, y compris l'espace aérien au-dessus de ces zones; l'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé, et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les États membres, conformément à la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue en septembre 2006.

ARTICLE 2

Octroi de droits

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

ARTICLE 3

Désignation, autorisation et révocation

1. Les parties reconnaissent comme constituant une désignation en vertu du présent accord les licences ou autres formes d'autorisation délivrées par l'autre partie pour l'exploitation de services aériens en vertu du présent accord. Sur demande des autorités aéronautiques de l'une des parties, les autorités aéronautiques de l'autre partie qui ont délivré une licence ou autre forme d'autorisation en vérifient la validité.
2. Dès réception des demandes introduites par un transporteur aérien désigné de l'une des parties dans les formes prescrites, l'autre partie accorde à ce transporteur aérien, dans les délais les plus brefs, les autorisations et agréments sollicités en vue d'exploiter des services aériens, à condition que:
 - a) ce transporteur aérien remplisse les conditions requises en vertu des dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les autorités aéronautiques de la partie qui accorde les autorisations et agréments;
 - b) ce transporteur aérien observe les dispositions législatives et réglementaires de la partie qui accorde les autorisations et agréments;
 - c) sous réserve des dispositions de l'annexe 2, dans le cas d'un transporteur aérien du Canada, le contrôle effectif du transporteur aérien soit entre les mains de ressortissants de l'une ou l'autre des parties, le transporteur aérien soit titulaire d'une licence de transporteur aérien du Canada et son établissement principal se trouve au Canada; dans le cas d'un transporteur aérien d'un État membre, le contrôle effectif du transporteur aérien soit entre les mains de ressortissants de

l'une ou l'autre des parties, de l'Islande, du Liechtenstein, de la Norvège ou de la Suisse, le transporteur aérien soit titulaire d'une licence de transporteur aérien de la Communauté et son établissement principal se trouve dans un État membre;

- d) le transporteur aérien exploite par ailleurs des services aériens d'une manière compatible avec les conditions définies dans le présent accord.
3. Une partie peut refuser les autorisations ou agréments visés au paragraphe 2 et révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les autorisations d'exploitation ou agréments, ou suspendre ou limiter d'une autre manière les activités d'un ou plusieurs transporteurs aériens de l'autre partie, lorsque ce ou ces transporteurs aériens ne se conforment pas aux dispositions du paragraphe 2 ou lorsqu'il a été déterminé par une partie que les conditions en vigueur sur le territoire de l'autre partie ne sont pas compatibles avec un environnement de concurrence loyale et entraînent un désavantage ou un dommage certain pour son ou ses transporteurs aériens, en application de l'article 14 (Environnement concurrentiel), paragraphe 5.
 4. Les droits énumérés au paragraphe 3 sont exercés uniquement après des consultations au sein du comité mixte, sauf si des mesures immédiates sont essentielles pour empêcher une infraction aux dispositions législatives et réglementaires visées au paragraphe 2 ou si la sécurité ou la sûreté exigent des mesures conformément aux dispositions de l'article 6 (Sécurité aérienne) et de l'article 7 (Sûreté aérienne).

ARTICLE 4

Investissement

Chaque partie permet à des ressortissants du Canada ou d'un État membre ou d'États membres de détenir ses transporteurs aériens en pleine propriété dans les conditions prévues à l'annexe 2.

ARTICLE 5

Respect des dispositions législatives et réglementaires

Chaque partie exige l'observation de:

- a) ses lois, règlements et procédures relatifs à l'admission ou au séjour sur son territoire, ou au départ de son territoire, des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la conduite de ces aéronefs, par des transporteurs aériens, à l'entrée, au départ et durant leur séjour à l'intérieur dudit territoire;
- b) ses lois et règlements relatifs à l'admission ou au séjour sur son territoire, ou au départ de son territoire, de passagers, de membres d'équipage et de marchandises, y compris le courrier (tels que les lois et règlements relatifs à

l'entrée, au congé, au transit, à la sûreté aérienne, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine) par les transporteurs aériens et par ces passagers et membres d'équipage et pour les marchandises, y compris le courrier, en transit, à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur dudit territoire. Dans l'application de ces lois et règlements, chaque partie, dans des circonstances analogues, réserve aux transporteurs aériens un traitement au moins aussi favorable que celui réservé à ses propres transporteurs aériens, ou à tout autre transporteur aérien, assurant des services aériens internationaux similaires.

ARTICLE 6

Sécurité aérienne

1. Les parties réaffirment l'importance d'une coopération étroite dans le domaine de la sécurité aérienne. Dans ce contexte, elles s'engagent dans une coopération renforcée, y compris en relation avec les opérations aériennes, afin notamment de permettre le partage d'informations pouvant influencer sur la sécurité de la navigation aérienne internationale, la participation mutuelle aux activités de surveillance de l'autre partie ou la conduite d'activités de surveillance communes dans le domaine de la sécurité aérienne et le développement de projets et initiatives communs, y compris avec des pays tiers. Cette coopération est développée dans le cadre de *l'accord entre la Communauté européenne et le Canada sur la sécurité de l'aviation civile*, [entré en vigueur le XXX], dans les matières régies par ledit accord.
2. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par les autorités aéronautiques d'une des parties conformément à *l'accord entre la Communauté européenne et le Canada sur la sécurité de l'aviation civile* où peuvent figurer des dispositions en la matière, et encore en vigueur, sont reconnus comme valides par les autorités aéronautiques de l'autre partie pour l'exploitation des services aériens, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été délivrés ou validés conformément, au minimum, aux normes établies en vertu de la Convention.
3. Si les privilèges ou conditions des certificats, licences ou brevets visés au paragraphe 2, qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des parties à une personne ou à un transporteur aérien, ou à l'égard d'un aéronef utilisé pour l'exploitation des services aériens, permettent d'appliquer des normes moins strictes que les normes minimales établies par la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou si ces autorités appliquent une ou plusieurs normes qui sont plus strictes que les normes établies par la Convention ou qui diffèrent de celles-ci, l'autre partie peut demander des consultations entre les parties conformément à l'article 17 (Comité mixte) du présent accord, afin de clarifier la pratique en question. Jusqu'à ce que les consultations aient permis de dégager un consensus, et dans l'esprit d'un régime d'acceptation réciproque des certificats, brevets et licences, les autorités aéronautiques continuent à reconnaître les certificats, brevets et licences validés par les autorités aéronautiques de l'autre partie ou conformément à *l'accord entre la Communauté européenne et le Canada sur la sécurité de l'aviation civile*, où peuvent figurer des dispositions relatives à l'acceptation réciproque des certificats, brevets et licences.
4. Dans le respect des lois applicables et dans le cadre de *l'accord entre la Communauté européenne et le Canada sur la sécurité de l'aviation civile* signé à X le XXX, les parties s'engagent à parvenir à l'acceptation réciproque des certificats, brevets et licences.
5. Les autorités aéronautiques d'une partie peuvent solliciter à tout moment des consultations avec les autorités aéronautiques responsables de l'autre partie en ce qui concerne les normes et exigences de sécurité que celles-ci appliquent et gèrent. Si, à la suite de ces consultations, les autorités aéronautiques qui les ont demandées estiment que les autorités aéronautiques de l'autre partie n'appliquent pas ou ne

gèrent pas effectivement des normes et des exigences de sécurité qui, sauf décision contraire, sont au moins égales aux normes minimales établies en application de la Convention, elles informent les autorités aéronautiques de l'autre partie de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales. Au cas où ces autorités aéronautiques n'adoptent pas les mesures correctives appropriées dans un délai de quinze (15) jours ou un autre délai fixé, les autorités aéronautiques qui ont fait la demande de consultations sont en droit de révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'un transporteur aérien dont les autorités aéronautiques de l'autre partie assurent le contrôle en matière de sécurité, ou de suspendre ou limiter d'une autre manière les activités dudit transporteur aérien.

6. Chaque partie accepte que tout aéronef exploité par un transporteur aérien d'une des parties ou au nom de celui-ci puisse, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre partie, faire l'objet d'un examen (inspection au sol) par les autorités aéronautiques de l'autre partie, afin que soient vérifiés la validité des documents pertinents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement, à condition que cet examen n'entraîne pas de retard déraisonnable pour l'exploitation de l'aéronef.
7. Si les autorités aéronautiques d'une des parties constatent, après avoir procédé à une inspection au sol, qu'un aéronef ou l'exploitation de celui-ci n'est pas conforme aux normes minimales applicables à ce moment en vertu de la Convention, ou constatent un manque d'application et de gestion effectives des normes de sécurité établies en application de la Convention, elles informent les autorités aéronautiques responsables du contrôle en matière de sécurité du transporteur aérien qui exploite l'aéronef en question de ces constatations et des mesures qu'elles jugent nécessaires pour se conformer à ces normes minimales. Au cas où les mesures correctives appropriées ne sont pas prises dans les quinze (15) jours, l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique du transporteur aérien exploitant l'aéronef peuvent être révoqués, suspendus ou limités, ou ses activités peuvent être suspendues ou limitées d'une autre manière. Les mêmes mesures peuvent être prises lorsque l'accès en vue d'une inspection au sol est refusé.
8. Les autorités aéronautiques de chaque partie ont le droit de prendre des mesures immédiates, y compris le droit de révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'un transporteur aérien de l'autre partie, ou de suspendre ou de limiter d'une autre manière les activités de celui-ci, si elles concluent qu'une menace directe pour la sécurité aérienne justifie ces mesures. Dans la mesure du possible, la partie qui prend ces mesures s'efforce de consulter l'autre partie au préalable.
9. Toute mesure prise par des autorités aéronautiques conformément aux paragraphes 5, 7 ou 8 est suspendue dès que la cause qui a motivé cette mesure a cessé d'exister.

ARTICLE 7

Sûreté aérienne

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent accord.
2. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les parties agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs 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 des 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 signé à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté aérienne qui lie les parties.
3. Les parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes d'intervention illicite dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs membres d'équipage, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
4. Les parties agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté aérienne établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté sont applicables aux parties; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté aérienne. Par conséquent, chaque partie informe sur demande l'autre partie de toute différence entre sa réglementation et ses pratiques et les normes de sûreté aérienne des annexes visées dans le présent paragraphe, lorsque cette différence porte sur des dispositions qui excèdent ou complètent lesdites normes et ont de l'importance pour les exploitants d'aéronefs de l'autre partie. Chaque partie peut, à tout moment, solliciter des consultations avec l'autre partie, qui devront avoir lieu sans retard déraisonnable, afin de discuter de ces différences éventuelles.
5. Tout en prenant pleinement en considération et en respectant la souveraineté des États, chaque partie convient que les exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté aérienne visées au paragraphe 4 requises par l'autre partie pour l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que pour le départ de son territoire. Chaque partie fait en sorte que des mesures adéquates soient appliquées de manière efficace sur son territoire pour protéger les aéronefs et soumettre à des contrôles de sûreté les passagers, les membres d'équipage, les bagages de soute et bagages à main, les marchandises, le courrier et les provisions de bord avant l'embarquement ou le chargement.
6. Les parties conviennent de collaborer pour parvenir à la reconnaissance mutuelle de leurs normes en matière de sûreté et instaurer une coopération étroite sur les mesures de contrôle de la qualité, sur une base de réciprocité. Les parties conviennent aussi, en tant que de besoin et sur la base de décisions à prendre séparément par les parties,

de créer les conditions nécessaires à la mise en œuvre d'un système de contrôle de sûreté unique pour les vols entre les territoires des parties, de sorte que les passagers, les bagages et/ou le fret en correspondance soient exemptés d'une nouvelle inspection. À cette fin, elles mettent en place des arrangements administratifs permettant des consultations dans le cadre du comité mixte sur les mesures existantes ou prévues en matière de sûreté aérienne et une coopération et un partage d'informations sur les mesures de contrôle de qualité mises en œuvre par les parties. Les parties se consultent mutuellement sur les mesures prévues en matière de sûreté présentant de l'importance pour les exploitants d'aéronefs implantés sur le territoire de l'autre partie à ces arrangements administratifs.

7. Dans la mesure du possible, chaque partie donne suite aux demandes formulées par l'autre partie pour que soient prises des mesures de sûreté spéciales raisonnables pour faire face à une menace particulière concernant un vol spécifique ou une série de vols spécifique.
8. Les parties conviennent de coopérer pour les inspections qu'elles entreprennent sur le territoire de l'une des parties en établissant des mécanismes, y compris des arrangements administratifs, pour l'échange réciproque d'informations sur les résultats de ces inspections. Les parties conviennent d'examiner avec bienveillance les demandes qui leur sont faites de:
 - a) participer, en tant qu'observateur, aux inspections de sûreté entreprises par l'autre partie; ou
 - b) de mener conjointement, s'il y a lieu, une évaluation sur le territoire de l'autre partie en ce qui concerne les mesures de sûreté appliquées par les exploitants d'aéronefs à l'égard des vols provenant ou à destination du territoire de l'une ou l'autre partie.
9. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes d'intervention illicite dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs membres d'équipage, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et sécurité, à cet incident ou à cette menace d'incident.
10. Lorsqu'une partie a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre partie a dérogé aux dispositions du présent article, les autorités responsables peuvent demander des consultations. Ces consultations débutent dans les quinze (15) jours qui suivent la réception de cette demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date du début des consultations constitue, pour la partie qui a demandé les consultations, un motif de prendre des mesures en vue de refuser, révoquer, suspendre ou soumettre à des conditions appropriées les autorisations des transporteurs aériens de l'autre partie. Lorsque l'urgence le justifie ou pour éviter de nouvelles infractions aux dispositions du présent article, la partie qui estime que l'autre partie a dérogé aux dispositions du présent article peut à tout moment prendre des mesures appropriées à titre provisoire.
11. Sans préjudice de la nécessité de prendre des mesures immédiates afin d'assurer la sûreté du transport aérien, les parties affirment que, lors de l'examen de mesures

envisagées en matière de sûreté, chaque partie doit en évaluer les effets négatifs possibles, sur les plans économique et opérationnel, sur l'exploitation de services aériens en vertu du présent accord et, à moins d'y être obligée par la loi, doit prendre en compte ces facteurs pour déterminer quelles mesures sont nécessaires et appropriées pour répondre aux préoccupations liées à la sûreté.

ARTICLE 8

Droits de douane, taxes et redevances

1. Chaque partie exempte, dans toute la mesure où sa législation et sa réglementation nationales le permettent, et sur la base de la réciprocité, les transporteurs aériens d'une partie, en ce qui concerne leurs aéronefs assurant des services aériens internationaux, de même que leurs équipements normaux, l'équipement au sol, les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord (incluant, mais de manière non limitative, la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation en quantités limitées pendant le vol) et les autres articles prévus pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international ou utilisés uniquement à ces fins, de toutes restrictions à l'importation, taxes sur la propriété, de tout prélèvement sur le capital, de tous droits de douane et d'accises et de toutes taxes ou redevances qui sont imposées par les parties et ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies.
2. Dans toute la mesure où leur législation et leur réglementation nationales le permettent et sur une base de réciprocité, les parties exemptent également des impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies:
 - a) les provisions de bord importées ou obtenues sur le territoire d'une partie et embarquées, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord d'aéronefs en partance d'un transporteur de l'autre partie assurant des services aériens internationaux, même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage effectuée au-dessus dudit territoire;
 - b) l'équipement au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une partie aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant des services aériens internationaux, ainsi que l'équipement informatique et les éléments destinés à la prise en charge des passagers ou du fret ou aux contrôles de sûreté;
 - c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une partie pour être utilisés à bord d'un aéronef appartenant à un transporteur aérien de l'autre partie assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;

- d) les imprimés, y compris les billets de transport aérien, couvertures de billets, lettres de transport aérien et autres documents publicitaires connexes distribués gratuitement par le transporteur aérien.
3. L'équipement embarqué normal, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs utilisés par un transporteur aérien d'une des parties, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, il peut être exigé qu'ils soient placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.
 4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque les transporteurs aériens d'une partie ont passé contrat avec un autre transporteur aérien, bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre partie, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre partie des articles mentionnés aux paragraphes 1 et 2.
 5. Le présent accord ne modifie pas les dispositions des conventions respectives en vigueur entre un État membre et le Canada pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

ARTICLE 9

Statistiques

1. Chaque partie fournit à l'autre les statistiques exigées par la législation et la réglementation nationales et, sur demande, d'autres informations statistiques disponibles qui peuvent être raisonnablement demandées pour examiner l'exploitation des services aériens.
2. Les parties coopèrent dans le cadre du comité mixte établi en vertu de l'article 17 pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de contrôler le développement des services aériens.

ARTICLE 10

Intérêts des consommateurs

1. Les parties reconnaissent l'importance de protéger les intérêts des consommateurs et peuvent exiger des transporteurs aériens, sur une base non discriminatoire, qu'ils prennent des mesures raisonnables et proportionnées, comprenant entre autres:
 - a) des exigences de protection des fonds avancés aux transporteurs aériens;
 - b) des initiatives de compensation pour refus d'embarquement;
 - c) des remboursements au profit des passagers;
 - d) la divulgation de l'identité du transporteur aérien qui exploite réellement l'aéronef;
 - e) la capacité financière des transporteurs aériens de la partie concernée;
 - f) l'assurance responsabilité civile couvrant les dommages corporels des passagers;
 - g) la définition de mesures d'accessibilité.
2. Les parties s'efforcent de se consulter mutuellement, dans le cadre du comité mixte établi en vertu de l'article 17, sur les questions relatives aux intérêts des consommateurs, y compris les mesures qu'elles envisagent en la matière, afin d'adopter des approches compatibles dans la mesure du possible.

ARTICLE 11

Disponibilité d'aéroports et d'infrastructures et services aéronautiques

1. Chaque partie veille à ce que les aéroports, les voies aériennes, les services de contrôle du trafic aérien et les services de navigation aérienne, les infrastructures et services de sûreté aérienne, d'assistance en escale et les autres infrastructures et

services connexes qui sont fournis sur son territoire soient à la disposition des transporteurs aériens de l'autre partie sur une base non discriminatoire dès que des modalités d'utilisation ont été arrêtées.

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

ARTICLE 12

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

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

caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2. Chaque partie encourage les autorités compétentes à informer les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre auxdites autorités d'examiner les avis exprimés par les utilisateurs avant la mise en œuvre des modifications.

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

ARTICLE 13

Cadre commercial

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

Capacité

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

Partage de code

3.
 - a) Sous réserve des dispositions réglementaires normalement appliquées à de telles opérations par les autorités aéronautiques de chaque partie, tout transporteur aérien de l'autre partie peut conclure des accords de coopération afin:
 - i) d'exploiter les services aériens sur les routes spécifiées en partage de code (c.-à-d. en vendant des services de transport sous son propre code) pour les vols exploités par n'importe quel transporteur aérien du Canada, ou d'États membres, et/ou de n'importe quel pays tiers, et/ou un transporteur de surface (terrestre ou maritime) de n'importe quel pays; et/ou

- ii) d'acheminer du trafic sous le code de tout autre transporteur aérien lorsque ce dernier a été autorisé, par les autorités aéronautiques d'une partie, à vendre des services de transport sous son propre code pour les vols exploités par tout transporteur d'une partie.
- b) Les autorités aéronautiques d'une partie peuvent exiger que tous les transporteurs aériens participant à des accords de partage de code disposent des licences adéquates pour les routes sous-jacentes.
- c) Les autorités aéronautiques d'une partie ne refusent pas d'autoriser les services en partage de code définis au paragraphe 3, point a) i), pour le motif que le transporteur aérien exploitant l'aéronef n'a pas le droit d'acheminer du trafic sous les codes d'autres transporteurs aériens.
- d) Les autorités aéronautiques des parties exigent de tous les transporteurs aériens participant à de tels accords de partage de code qu'ils veillent à ce que les passagers soient pleinement informés de l'identité de l'exploitant et du mode de transport pour chaque segment du voyage.

Assistance en escale

- 4. Chaque partie autorise les transporteurs aériens de l'autre partie, lorsqu'ils opèrent sur son territoire:
 - a) sur la base de la réciprocité, à assurer leurs propres services d'assistance en escale sur son territoire et, à leur choix, de faire assurer les services d'assistance en escale, partiellement ou totalement, par tout agent autorisé par ses autorités compétentes à fournir ces services;
 - b) à fournir des services d'assistance en escale à d'autres transporteurs aériens opérant sur le même aéroport, lorsque cela est autorisé et compatible avec la législation et la réglementation applicables.
- 5. L'exercice des droits exposés au paragraphe 4, points a) et b), n'est soumis qu'aux contraintes matérielles ou opérationnelles découlant principalement de considérations de sécurité ou de sûreté aéroportuaire. Toute contrainte est appliquée uniformément et à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien de n'importe quel pays assurant des services aériens internationaux similaires lors de son imposition.

Représentants des transporteurs aériens

- 6. Chaque partie autorise:
 - a) les transporteurs aériens de l'autre partie, sur la base de la réciprocité, à faire venir et séjourner sur son territoire leurs représentants et leur propre personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, et tout autre personnel spécialisé, nécessaires à la fourniture de leurs services;
 - b) la couverture de ces besoins en personnel, au choix des transporteurs aériens de l'autre partie, soit par leur propre personnel, soit en faisant appel aux services de toute autre organisation, entreprise ou transporteur aérien opérant sur son

territoire et autorisé(e) à fournir ces services pour d'autres transporteurs aériens;

- c) les transporteurs aériens de l'autre partie à établir sur son territoire des bureaux destinés à la promotion et à la vente de services de transport aérien et d'activités connexes.

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

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

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

8. Chaque partie autorise les transporteurs aériens de l'autre partie:

- a) à procéder à la vente de services de transport aérien sur son territoire directement ou, à leur convenance, par l'intermédiaire de leurs agents et de vendre ces services dans la monnaie locale ou, à leur convenance, dans toute devise librement convertible, toute personne étant libre de les acheter dans les monnaies acceptées par lesdits transporteurs aériens;
- b) à régler les dépenses locales engagées sur son territoire, notamment pour les achats de carburant, en monnaie locale ou, à leur convenance, en devises librement convertibles;
- c) à convertir et à transférer à l'étranger, sur demande, les recettes obtenues dans le cadre normal de leurs activités. Cette conversion et ce transfert sont autorisés sans limitations ni retard, aux taux de change qui ont cours sur le marché des devises pour les paiements courants au moment où la demande de transfert est présentée, et ils ne sont soumis à aucune redevance, à l'exception des commissions normalement perçues par les banques pour de telles transactions.

Services intermodaux

9. Chaque partie autorise les transporteurs aériens:

- a) exploitant des services mixtes, à recourir à des transports de surface (terrestres ou maritimes) en rapport avec les services aériens. Les transporteurs aériens peuvent choisir de confier ces transports à des transporteurs de surface dans le cadre d'accords avec ceux-ci ou de les effectuer eux-mêmes;
- b) exploitant des services tout cargo, à recourir sans restriction, en rapport avec les services aériens, à tout transport de surface (terrestre ou maritime) pour les marchandises à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire

des parties ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous aéroports disposant d'installations douanières, et y compris, le cas échéant, le droit de transporter des marchandises sous douane en vertu des lois et règlements en vigueur; à avoir accès aux installations et procédures douanières des aéroports pour les marchandises transportées par voie de surface ou par voie aérienne; à choisir d'effectuer eux-mêmes leurs propres transports de surface de marchandises, dans le respect des dispositions et législatives nationales régissant ces transports, ou de les faire effectuer par accord avec d'autres transporteurs de surface, y compris le transport de surface effectué par des transporteurs aériens de tout autre pays;

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

Tarifs

- 10. Les parties autorisent la libre fixation des tarifs par les transporteurs aériens sur la base d'une concurrence libre et loyale.
- 11. Les parties n'imposent pas le dépôt des tarifs auprès des autorités aéronautiques.
- 12. Des discussions peuvent être menées entre les autorités aéronautiques notamment sur des questions telles que le caractère injuste, déraisonnable ou discriminatoire des tarifs.

Systèmes informatisés de réservation

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

Franchisage et marques

- 14. Les transporteurs aériens de toute partie peuvent fournir des services aériens en vertu du présent accord, en application d'un accord de franchise ou de marque passé avec des entreprises, y compris des transporteurs aériens, à condition que le transporteur aérien qui assure les services aériens dispose des licences adéquates pour les routes concernées, que les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires nationales soient respectées, et sous réserve de l'approbation par les autorités aéronautiques.

Affrètement d'aéronef avec équipage

- 15. Aux fins de la fourniture des services aériens en vertu du présent accord, les transporteurs aériens des parties peuvent utiliser des aéronefs et des équipages fournis par d'autres transporteurs aériens, y compris d'autres pays, à condition que le transporteur aérien qui assure les services aériens et l'exploitant de l'aéronef participant à un tel accord disposent des autorisations appropriées, sous réserve de l'approbation par les autorités aéronautiques. Aux fins du présent paragraphe, le

transporteur aérien qui exploite l'aéronef n'est pas tenu de disposer des licences pour les routes sous-jacentes.

Vols affrétés / vols non réguliers

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

ARTICLE 14

Environnement concurrentiel

1. Les parties reconnaissent que la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation des services aériens constitue un objectif commun. Elles reconnaissent que des pratiques de concurrence loyale de la part des transporteurs aériens ont le plus de chances de s'instaurer si ces transporteurs aériens opèrent sur une base totalement commerciale et ne bénéficient pas de subventions publiques. Elles reconnaissent que des aspects tels que, notamment, les conditions de privatisation des transporteurs aériens, la suppression de subventions sources de distorsion de concurrence, l'accès équitable et non discriminatoire aux installations et services aéroportuaires et aux systèmes informatisés de réservation constituent des facteurs essentiels pour la mise en place d'un environnement de concurrence loyale.
2. Si une des parties constate qu'il existe, sur le territoire de l'autre partie, des conditions qui auraient une incidence négative sur le maintien d'un environnement de concurrence loyale et sur l'exploitation des services aériens par ses transporteurs aériens en vertu du présent accord, elle peut soumettre des observations à l'autre partie. Elle peut en outre solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 17 de l'accord. Les parties reconnaissent que le degré auquel une subvention ou une autre intervention risque de compromettre les objectifs de l'accord liés à l'existence d'un environnement concurrentiel est un sujet de discussion légitime pour le comité mixte.
3. Les questions qui peuvent être soulevées au titre du présent article incluent notamment des injections de capitaux, des subventions croisées, des dons, des garanties, la propriété, des réductions ou des exonérations d'impôts, la protection contre la faillite ou une assurance, de la part de toute entité publique. Sous réserve du paragraphe 4, une partie peut, après en avoir averti l'autre partie, s'adresser aux

entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie, notamment à l'échelon étatique, provincial ou local, pour discuter de questions relatives au présent article.

4. Les parties reconnaissent que la coopération entre leurs autorités de la concurrence respectives est attestée par l'«accord entre le gouvernement du Canada et les Communautés européennes concernant l'application de leur droit de la concurrence», entré en vigueur le 17 juin 1999.
5. Si, à la suite de consultations au sein du comité mixte, une partie estime que les conditions visées au paragraphe 3 persistent et sont susceptibles d'entraîner un désavantage ou un dommage certain pour son ou ses transporteurs aériens, elle peut prendre des mesures. Une partie peut prendre des mesures en vertu du présent paragraphe à compter de la première des dates suivantes: l'établissement, par le comité mixte, de procédures et critères pour la prise de telles mesures, ou un an après la date à laquelle les droits résultant du présent accord peuvent être exercés. Toute mesure prise en application du présent paragraphe est appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire en ce qui concerne son champ d'application et sa durée. Elle vise exclusivement l'entité bénéficiant des conditions visées au paragraphe 3 et est sans préjudice du droit de toute partie de prendre des mesures en vertu de l'article 21 (Règlement des différends).

ARTICLE 15

Gestion du trafic aérien (ATM)

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

ARTICLE 16

Maintien de désignations et d'autorisations

1. Tout transporteur aérien du Canada ou d'un État membre titulaire d'une désignation en cours de validité de la part de son gouvernement en vertu d'un accord sur les services aériens avec le Canada qui est remplacé par le présent accord est réputé être un transporteur aérien désigné pour l'exploitation de services aériens.
2. Tout transporteur aérien du Canada ou d'un État membre qui, à la date d'entrée en vigueur du présent accord, détient une licence ou une autorisation délivrée par les autorités aéronautiques d'une partie pour l'exploitation de services aériens conserve, en attendant la délivrance d'une licence ou autorisation nouvelle ou modifiée en vertu du présent accord, toutes les autorisations accordées aux termes de ladite licence ou autorisation; il est réputé avoir l'autorisation d'exploiter des services aériens conformément au présent accord.

3. Aucune disposition du présent article ne s'oppose à ce qu'un transporteur d'une partie non visé aux paragraphes 1 ou 2 soit désigné ou autorisé à exploiter des services aériens.

ARTICLE 17

Comité mixte

1. Un comité composé de représentants des parties (ci-après dénommé «le comité mixte») est établi.
2. Le comité mixte détermine et facilite les contacts entre les autorités aéronautiques et les autres autorités compétentes en ce qui concerne les matières régies par le présent accord.
3. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Chaque partie peut demander la convocation d'une réunion.
4. Chaque partie peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte en vue de consultations sur toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord et de chercher à dissiper toute préoccupation soulevée par l'autre partie. Cette réunion doit se tenir dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf décision contraire des parties.
5. Le comité mixte adopte des décisions dans les cas expressément prévus par l'accord.
6. Le comité mixte promeut la coopération entre les parties et peut examiner toute question liée à la mise en œuvre du présent accord, notamment:
 - a) en examinant les conditions prévalant sur les marchés qui ont une incidence sur les services aériens régis par le présent accord;
 - b) en échangeant des informations, y compris sur les modifications des législations et politiques nationales qui ont une incidence sur l'accord;
 - c) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans l'accord, voire en recommandant d'éventuelles modifications de ce dernier;
 - d) en recommandant les conditions, procédures et modifications nécessaires pour que les nouveaux États membres de l'Union européenne deviennent parties au présent accord;
 - e) en débattant de questions liées à l'investissement, à la propriété et au contrôle et en confirmant quand les conditions de l'ouverture progressive des droits de trafic exposée à l'annexe 2 sont remplies.
7. Le comité mixte développe la coopération et promeut les échanges au niveau des experts sur de nouvelles initiatives législatives ou réglementaires.
8. Le comité mixte adopte par décision son règlement intérieur.

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

ARTICLE 18

Environnement

1. Les parties reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale.
2. Sans préjudice des droits et obligations des parties en vertu du droit international et de la Convention, chaque partie a le droit de prendre et d'appliquer, dans le cadre de sa juridiction souveraine, les mesures appropriées pour combattre les incidences environnementales du transport aérien, à condition que ces mesures soient appliquées sans distinction de nationalité.
3. Les parties reconnaissent que les coûts et les avantages de mesures destinées à protéger l'environnement doivent être soigneusement pesés dans le cadre du développement de la politique aéronautique internationale. Lorsqu'une partie examine un projet de mesures de protection de l'environnement, il convient qu'elle en évalue les effets négatifs possibles sur l'exercice des droits prévus dans le présent accord et, si ces mesures sont adoptées, il convient qu'elle prenne les dispositions appropriées pour en atténuer les effets négatifs éventuels.
4. Les parties reconnaissent l'importance de collaborer et, dans le cadre de discussions multilatérales, d'étudier les effets du transport aérien sur l'environnement et l'économie et de faire en sorte que toute mesure d'atténuation des incidences environnementales soit totalement compatible avec les objectifs du présent accord.
5. Lorsque des mesures de protection de l'environnement dans le contexte du transport aérien sont adoptées, les normes sur la protection de l'environnement adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans les annexes à la Convention doivent être respectées, sauf dans les cas où des différences par rapport à ces normes ont été notifiées.
6. Les parties s'efforcent de se consulter mutuellement sur les questions environnementales, y compris sur les mesures envisagées susceptibles d'avoir une incidence significative sur les services aériens internationaux couverts par le présent accord, afin d'adopter des approches compatibles dans la mesure du possible. Les consultations débutent dans les 30 jours qui suivent la réception d'une telle demande ou dans tout autre délai convenu d'un commun accord.

ARTICLE 19

Questions d'emploi

1. Les parties reconnaissent l'importance d'envisager les effets du présent accord sur les travailleurs, l'emploi et les conditions de travail.

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

ARTICLE 20

Coopération internationale

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

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

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

ARTICLE 21

Règlement des différends

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

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

ARTICLE 22

Modifications

Toute modification du présent accord convenue d'un commun accord par les parties, éventuellement à la suite de consultations tenues conformément à l'article 17 (Comité mixte) du présent accord, entre en vigueur conformément aux dispositions de l'article 23 (Entrée en vigueur et application provisoire).

ARTICLE 23

Entrée en vigueur et application provisoire

1. Le présent accord ou toute modification apportée à celui-ci entrent en vigueur un mois après la date de la dernière des notes diplomatiques par lesquelles les parties confirment que toutes les procédures nécessaires ont été menées à bien. Aux fins de cet échange de notes, le Canada remet à la Communauté européenne la note diplomatique destinée à la Communauté européenne et à ses États membres, et la Communauté européenne remet au Canada la ou les notes diplomatiques de la Communauté européenne et de ses États membres.
2. Nonobstant le paragraphe 1, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord à compter du premier jour du mois suivant la date de la dernière des notes par lesquelles les parties se sont mutuellement notifiées l'accomplissement des procédures nécessaires à l'application provisoire du présent accord.

ARTICLE 24

Dénonciation

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

ARTICLE 25

Enregistrement de l'accord

Le présent accord et toute modification y apportée sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et du Secrétariat des Nations unies lors de leur entrée en vigueur.

ARTICLE 26

Conventions multilatérales

Si une convention multilatérale s'appliquant aux parties entre en vigueur, des consultations peuvent être organisées dans le cadre du comité mixte établi en vertu de l'article 17 du présent accord afin de déterminer dans quelle mesure les dispositions de ladite convention multilatérale ont une incidence sur le présent accord.

ARTICLE 27

Relations avec d'autres accords

1. Si les parties deviennent parties à un accord multilatéral ou appliquent une décision de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer si le présent accord doit être révisé à la lumière de cette situation.
2. Au cours de la période d'application provisoire prévue à l'article 23, paragraphe 2 (Entrée en vigueur et application provisoire) du présent accord, les accords bilatéraux en vigueur énumérés à l'annexe 3 sont suspendus, sauf dans la mesure prévue à l'annexe 2. Lors de son entrée en vigueur en application de l'article 23, paragraphe 1, le présent accord remplace les dispositions pertinentes des accords bilatéraux en vigueur énumérés à l'annexe 3, sauf dans la mesure prévue à l'annexe 2.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent accord.

FAIT en double exemplaire à, le 200... en allemand, anglais, bulgare, danois, espagnol, estonien, finnois, français, grec, hongrois, italien, letton, lituanien, maltais, néerlandais, polonais, portugais, roumain, slovaque, slovène, suédois et tchèque, chacune de ces versions faisant également foi.

ANNEXE 1

TABLEAU DES ROUTES

1. Aux fins de l'article 2, paragraphe 1, point c), du présent accord, chaque partie autorise les transporteurs aériens de l'autre partie à fournir des services de transport sur les routes spécifiées ci-dessous:
 - a) Pour les transporteurs aériens du Canada:
points en deçà – points au Canada – points intermédiaires – points dans les États membres – points au-delà
 - b) Pour les transporteurs aériens de la Communauté européenne:
points en deçà – points dans les États membres – points intermédiaires – points au Canada – points au-delà
2. Les transporteurs aériens d'une partie peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance:
 - a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;
 - b) combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef;
 - c) desservir des points en deçà, des points intermédiaires et au-delà, et des points sur le territoire de toute partie, dans toute combinaison et n'importe quel ordre;
 - d) omettre des escales en un ou plusieurs points;
 - e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, sans limite quant au changement du type ou du nombre d'aéronefs utilisés, en tout point;
 - f) desservir des points en deçà de tout point du territoire de ladite partie avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et exploiter et proposer ces services au public en tant que services directs;
 - g) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des parties ou en dehors de celui-ci;
 - h) faire transiter du trafic par des points intermédiaires et par des points du territoire de l'autre partie;
 - i) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci;
 - j) fournir des services en partage de code conformément à l'article 13 (Cadre commercial), paragraphe 3, du présent accord,

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

ANNEXE 2

ARRANGEMENTS RELATIFS À LA DISPONIBILITÉ DES DROITS

SECTION 1

Propriété et contrôle des transporteurs aériens des deux parties

1. Nonobstant l'article 4 (Investissement), la propriété des transporteurs aériens d'une partie par des ressortissants de toutes les autres parties peut être autorisée sur la base de la réciprocité dans la mesure permise par la législation et la réglementation nationales du Canada applicables aux investissements étrangers dans les transporteurs aériens.
2. Nonobstant l'article 3 (Désignation, autorisation et révocation), paragraphe 2, point c), et l'article 4 (Investissement) de l'accord, les dispositions suivantes s'appliquent à l'égard de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens en lieu et place des dispositions de l'article 3 (Désignation, autorisation et révocation), paragraphe 2, point c), jusqu'à ce que les dispositions législatives et réglementaires visées à la section 2, paragraphe 2, points c) et d) de la présente annexe imposent d'autres dispositions:

«Dans le cas d'un transporteur aérien du Canada, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif du transporteur aérien sont entre les mains de ressortissants du Canada, le transporteur aérien est titulaire d'une licence de transporteur aérien du Canada et son établissement principal se trouve au Canada; dans le cas d'un transporteur aérien d'un État membre, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif du transporteur aérien sont entre les mains de ressortissants d'États membres, de l'Islande, du Liechtenstein, de la Norvège ou de la Suisse, le transporteur aérien est titulaire d'une licence de transporteur aérien de la Communauté et son établissement principal se trouve dans un État membre.»

SECTION 2

Disponibilité progressive de droits de trafic

1. Lors de l'exercice des droits de trafic prévus au paragraphe 2 de la présente section, les transporteurs aériens des parties bénéficient de la souplesse d'exploitation permise par l'annexe 1, paragraphe 2.
2. Nonobstant les droits de trafic prévus à l'annexe 1 du présent accord:
 - a) lorsque les législations et réglementations nationales de chaque partie autorisent des ressortissants de l'autre partie à détenir en propriété et à contrôler jusqu'à 25 % des actions avec droit de vote de ses transporteurs aériens, les droits suivants s'appliquent:
 - i) dans le cas des services mixtes et des services tout cargo, pour les transporteurs aériens du Canada, le droit de fournir des transports internationaux entre tout point du Canada et tout point des États membres; pour les transporteurs aériens de la Communauté, le droit de

fournir des services aériens entre tout point des États membres et tout point du Canada. En outre, dans le cas des services mixtes et des services tout cargo, pour les transporteurs aériens d'une partie, le droit de fournir des transports internationaux à destination et au départ de points situés dans des pays tiers, via tout point du territoire de ladite partie, avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et d'exploiter et de présenter ces services au public en tant que services directs;

- ii) dans le cas des services tout cargo, pour les transporteurs aériens des deux parties, le droit de fournir des transports internationaux entre le territoire de l'autre partie et des points situés dans des pays tiers en conjonction avec des services entre des points de son propre territoire et des points du territoire de l'autre partie;
 - iii) dans le cas des services mixtes et des services tout cargo, pour les transporteurs aériens des deux parties, les droits d'exploitation qui sont prévus dans les accords bilatéraux sur les services aériens en vigueur entre le Canada et les différents États membres, tels que spécifiés à l'annexe 3, section 1, et les droits d'exploitation figurant dans les arrangements qui étaient appliqués entre le Canada et les différents États membres, tels que spécifiés à l'annexe 3, section 2. S'agissant des droits de cinquième liberté en ce qui a trait aux points au-delà spécifiés dans le présent point, toutes les limitations autres que géographiques, les limitations quant au nombre de points et les limitations sous forme de spécification de fréquence ne s'appliquent plus;
 - iv) pour plus de sûreté, les droits mentionnés aux points i) et ii) ci-dessus peuvent être exercés lorsqu'il n'existait pas d'accord ou d'arrangement bilatéral lors de la signature du présent accord, ou lorsque les droits figurant dans un accord qui pouvaient être exercés immédiatement avant la signature du présent accord ne sont pas aussi libéraux que les droits mentionnés aux points i) et ii) ci-dessus;
- b) lorsque les législations et réglementations nationales de chaque partie autorisent des ressortissants de l'autre partie à détenir en propriété et à contrôler jusqu'à 49 % des actions avec droit de vote de ses transporteurs aériens, les droits suivants s'appliquent en plus de ceux prévus au paragraphe 2, point a):
- i) dans le cas des services mixtes, pour les transporteurs aériens des deux parties, les droits de cinquième liberté sont disponibles en tout point intermédiaire et, pour les transporteurs aériens du Canada, entre tout point d'un État membre et tout point d'un autre État membre, à condition que le service comprenne un point au Canada s'il s'agit d'un transporteur du Canada, ou qu'il comprenne un point dans un État membre s'il s'agit d'un transporteur de la Communauté;
 - ii) dans le cas des services mixtes, pour les transporteurs aériens du Canada, les droits de cinquième liberté sont disponibles entre tout point d'un État membre et tout point du Maroc, de la Suisse, de l'Espace économique européen ou d'autres pays membres de l'espace aérien européen commun;

- iii) dans le cas des services tout cargo, pour les transporteurs aériens d'une partie, le droit de fournir des transports internationaux entre des points situés sur le territoire de l'autre partie et des points situés dans des pays tiers, sans obligation de desservir un point du territoire de ladite partie;
- c) lorsque les législations et réglementations nationales de chaque partie autorisent des ressortissants de l'autre partie à établir un transporteur aérien sur son territoire pour fournir des services aériens intérieurs et internationaux, et conformément à l'article 17 (Comité mixte), paragraphe 5, paragraphe 6, point e) et paragraphe 9, du présent accord, les droits suivants s'appliquent en plus de ceux prévus au paragraphe 2, points a) et b):
 - i) dans le cas des services mixtes, pour les transporteurs aériens des deux parties, les droits de cinquième liberté sont disponibles à destination de tout point au-delà sans limitation de fréquence;
- d) lorsque les législations et réglementations nationales des deux parties autorisent que des ressortissants de l'autre partie détiennent la pleine propriété et le contrôle de leurs transporteurs aériens, et que les deux parties permettent la pleine application de l'annexe 1, conformément à l'article 17 (Comité mixte), paragraphe 5, paragraphe 6, point e) et paragraphe 9, du présent accord, et suivant une confirmation donnée par les parties selon leurs procédures respectives, les dispositions de l'annexe 2 ci-dessus ne s'appliquent plus et l'annexe 1 prend effet.

ANNEXE 3

ACCORDS BILATÉRAUX ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

1. Conformément aux dispositions de l'article XXX du présent accord, les accords bilatéraux suivants, entrés en vigueur ou autres, entre le Canada et les États membres sont suspendus ou remplacés par le présent accord:
 - a) **République d'Autriche:** *Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement fédéral d'Autriche, signé le 22 juin 1993;*
 - b) **Royaume de Belgique:** *Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Belgique, signé le 13 mai 1986. Protocole d'entente portant modification de l'accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Belgique, paraphé ad referendum le 23 mai 2000;*
 - c) **République de Bulgarie:** *Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République de Bulgarie, paraphé ad referendum le 12 avril 1991;*
 - d) **République tchèque:** *Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République tchèque sur le transport aérien, signé le 13 mars 1996. Échange de notes constituant un accord amendant l'accord, paraphé ad referendum le 28 juin 2004;*
 - e) **Royaume de Danemark:** *Accord entre le Canada et le Danemark relatif aux services aériens entre les deux pays, signé le 13 décembre 1949. Accord relatif au transport aérien conclu entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume du Danemark, paraphé ad referendum le 17 février 1989;*
 - f) **République de Finlande:** *Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Finlande concernant le transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà, signé le 28 mai 1990. Échange de notes constituant un accord modifiant l'accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Finlande concernant le transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà signé à Helsinki le 28 mai 1990, signé le 1^{er} octobre 1999;*
 - g) **République française:** *Accord relatif au transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République française, signé le 15 juin 1976. Échange de notes entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République française modifiant l'accord relatif au transport aérien signé à Paris le 15 juin 1976, signé le 21 décembre 1982;*
 - h) **République fédérale d'Allemagne:** *Accord relatif aux transports aériens entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, signé le 26 mars 1973. Échange de notes entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République fédérale*

d'Allemagne modifiant l'accord relatif aux transports aériens signé à Ottawa le 26 mars 1973, fait le 20 janvier 1983. Modification de l'accord paraphée ad referendum le 9 juillet 1993 et modification de l'accord paraphée ad referendum le 24 octobre 1996;

- i) **République hellénique:** *Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République hellénique concernant les services aériens commerciaux réguliers, signé le 20 août 1984. Échange de notes constituant un accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République hellénique modifiant l'accord relatif au transport aérien, fait à Toronto le 20 août 1984, signé le 23 juin 1995;*
- h) **République de Hongrie:** *Accord de transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République de Hongrie, signé le 7 décembre 1998;*
- i) **Irlande:** *Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Irlande, signé le 27 avril 2007, provisoirement en vigueur. Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Irlande relatif aux services aériens entre les deux pays, signé le 8 août 1947. Échange de notes (19 avril et 31 mai 1948) constituant un accord portant modification de l'annexe à l'accord relatif aux transports aériens entre le Canada et l'Irlande, signé le 31 mai 1948. Échange de notes entre le Canada et l'Irlande comportant un accord modifiant l'annexe à l'accord relatif aux services aériens signé le 8 août 1947, signé le 9 juillet 1951. Échange de notes entre le Canada et l'Irlande modifiant l'Accord du 8 août 1947 relatif aux services aériens entre les deux pays, signé le 23 décembre 1957;*
- j) **République italienne:** *Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Italie sur le transport aérien, signé ad referendum le 16 mai 2002. Accord entre le Canada et l'Italie relatif aux services aériens, signé le 13 avril 1962. Échange de notes entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République d'Italie constituant un accord qui modifie l'accord sur les services aériens selon les dispositions du protocole du 28 avril 1972, signé le 28 août 1972;*
- k) **Royaume des Pays-Bas:** *Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume des Pays-Bas sur le transport aérien, signé le 2 juin 1989;*
- l) **République de Pologne:** *Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République de Pologne, paraphé ad referendum le 5 avril 2001. Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République populaire de Pologne, fait le 14 mai 1976;*
- m) **République portugaise:** *Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Portugal, paraphé ad referendum le 8 juin 2006. Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Portugal, signé le 10 avril 1987;*

- n) **Roumanie:** *Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République Socialiste de Roumanie, signé le 27 octobre 1983. Échange de notes entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Roumanie portant modification de l'accord, signé le 31 mai 1999 et le 12 juillet 1999;*
- o) **Royaume d'Espagne:** *Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement d'Espagne, signé le 15 septembre 1988;*
- p) **Royaume de Suède:** *Accord entre le Canada et la Suède relatif aux services aériens entre les territoires canadien et suédois, signé le 27 juin 1947. Accord relatif au transport aérien conclu entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume de la Suède, fait le 17 février 1989, ad referendum;*
- q) **Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:** *Accord sur les services aériens entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, paraphé ad referendum le 12 avril 2006. Accord sur les services aériens entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, signé le 22 juin 1988.*

2. Nonobstant le paragraphe 1 de la présente annexe, en ce qui concerne les zones qui ne sont pas comprises dans la définition du «territoire» à l'article 1 du présent accord, les accords cités aux points e) Royaume de Danemark, g) République française, k) Royaume des Pays-Bas et q) Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord restent applicables conformément à leurs dispositions.

APPENDICE 2

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LES CONSULTATIONS

1. Les délégations représentant le Canada et la Communauté européenne et ses États membres ont participé à quatre cycles de négociations, entre novembre 2007 et septembre 2008, sur un accord global relatif au transport aérien. La liste des membres des délégations figure en pièce jointe A.
2. Les discussions se sont déroulées dans une atmosphère cordiale et constructive, reflétant les excellentes relations entre le Canada et la Communauté européenne et ses États membres.
3. Les délégations ont conclu, au niveau des fonctionnaires, la négociation d'un accord sur les services aériens entre le Canada et la Communauté européenne et ses États membres («l'accord»), dont le texte a été paraphé et figure en pièce jointe B du présent protocole d'entente. Les deux délégations ont reconnu que le fait de parapher le texte ne représente que la clôture des négociations sur les questions de fond et n'indique pas l'adoption ou l'authentification du texte, et qu'il restera ouvert à des modifications linguistiques et textuelles nécessaires avant sa signature, de manière à décrire avec précision les obligations souscrites par les parties au présent accord.
4. Les délégations se sont engagées à soumettre l'accord à leurs autorités respectives en recommandant que les parties l'arrêtent, sous réserve d'éventuelles adaptations nécessaires à des fins juridiques, linguistiques ou textuelles, comme texte authentique et définitif par leur signature, et le mettent en vigueur conformément à leurs exigences légales respectives. Les délégations ont confirmé qu'à compter de sa signature, l'accord sera appliqué dans son intégralité sur le plan administratif. Avant la signature, le Canada et les États membres peuvent, à leur convenance, procéder à une ouverture administrative mutuelle de tous les droits exposés dans l'accord. Pour parvenir à la ratification et à l'entrée en vigueur définitive de l'accord dans les meilleurs délais, la délégation canadienne s'est engagée à fournir à la délégation de l'Union européenne une version de l'accord en langue française en vue de son examen. De même, la délégation de l'Union européenne s'est engagée à fournir à la délégation canadienne le texte de l'accord dans toutes les autres langues officielles de la Communauté européenne, en vue de leur examen.

1. DÉSIGNATION

5. En ce qui concerne l'article 3 et l'article 16, la délégation de l'Union européenne a indiqué que les autorités des États membres de l'UE ne procéderaient à aucune désignation diplomatique officielle de transporteurs aériens. Les délégations se sont entendues sur le fait que les licences ou autres formes d'autorisation délivrées par chaque partie à ses transporteurs aériens constituent une désignation aux fins du présent accord.

6. La délégation de l'Union européenne a convenu que, si le Canada acquiert le statut de pays membre d'un marché unique du transport aérien fondé sur des règles communes en matière de sécurité et d'octroi d'autorisations acceptables pour le Canada et comparables aux dispositions du présent accord, la Communauté européenne et ses États membres accorderont au Canada un droit de désignation réciproque permettant d'une part au Canada de désigner des transporteurs aériens de ses partenaires, dans le cas où lesdits partenaires accordent un traitement réciproque aux transporteurs aériens de la Communauté européenne aux fins de la désignation, et permettant d'autre part aux partenaires du Canada de désigner des transporteurs aériens du Canada pour exploiter des services aériens au titre de leurs accords respectifs sur les services aériens avec la Communauté européenne et/ou ses États membres.

2. INVESTISSEMENT, PROPRIÉTÉ ET CONTRÔLE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

7. Les délégations ont conçu un accord qui offre la possibilité d'arrangements encore plus libéraux, au cas où, à l'avenir, les politiques et la législation de chaque partie relèveraient la limite des prises de participation étrangères et/ou assoupliraient les exigences de contrôle de ses transporteurs aériens.
8. La délégation canadienne a expliqué à la délégation de l'Union européenne que le Canada a adopté une approche relativement souple en ce qui concerne la propriété de transporteurs aériens canadiens par des intérêts étrangers. Tandis que la limite imposée par le Canada pour la propriété de transporteurs aériens canadiens par des intérêts étrangers est actuellement de 25 % des actions avec droit de vote, le Canada autorise des structures de fonds propres avec droits de vote variables, ce qui permet éventuellement une prise de participation dans un transporteur aérien dépassant 50 % des actions avec droit de vote par des intérêts non canadiens. Dans une structure traditionnelle, le Canada considérait qu'à chaque action avec droit de vote, qu'elle soit détenue par des intérêts canadiens ou non canadiens, correspondait une voix. Dans une structure avec droits de votes variables, chaque action avec droit de vote ne confère pas nécessairement une voix à son porteur. De plus, la pratique au Canada est d'autoriser des ressortissants non canadiens à détenir éventuellement jusqu'à 100 % des actions sans droit de vote d'un transporteur aérien canadien. Un transporteur aérien canadien doit être contrôlé effectivement par des Canadiens. En ce qui concerne le contrôle effectif de transporteurs canadiens par des ressortissants d'États membres de l'UE, l'Office des transports du Canada n'a pas de critères codifiés et publiés pour déterminer l'existence d'un contrôle effectif, ce qui permet d'évaluer chaque cas intrinsèquement, avec une totale liberté d'examiner avec bienveillance tous les éléments pertinents.
9. La délégation de l'Union européenne a indiqué que la Communauté européenne est en mesure d'autoriser que ses transporteurs aériens soient détenus à 100 % par des ressortissants de pays non membres de l'UE, lorsque cela est rendu possible par un accord international auquel la Communauté est partie. De plus, en vertu d'engagements par traité avec les pays de l'Espace économique européen et la Suisse, les ressortissants de l'Islande, du Liechtenstein, de la Norvège et de la Suisse sont autorisés à détenir en propriété et à contrôler des transporteurs aériens de la Communauté européenne.

10. En ce qui concerne le pouvoir discrétionnaire existant en vertu d'accords bilatéraux à l'égard des structures de propriété étrangère d'un grand nombre de transporteurs aériens de ses partenaires bilatéraux, le Canada ne l'a pas trouvé hostile à ses intérêts jusqu'ici et, par conséquent, n'a pas exercé son pouvoir discrétionnaire de prendre des mesures à l'égard des investissements de ressortissants de pays tiers dans les transporteurs aériens de ses partenaires bilatéraux. La délégation canadienne a accepté le droit immédiat, pour les ressortissants de l'Islande, du Liechtenstein, de la Norvège et de la Suisse de détenir en propriété et de contrôler des transporteurs aériens de la Communauté européenne.
11. Les deux délégations ont noté que des modifications potentielles apportées aux règles de propriété et de contrôle liées à l'article 4 ainsi qu'au paragraphe 2, points c) et d), de la section 2 de l'annexe 2 de l'accord, n'imposeraient à aucune des parties l'obligation de garantir la reconnaissance, par des pays tiers, de transporteurs aériens dont la propriété est détenue par des ressortissants d'une autre partie.

3. DROITS DE DOUANE, TAXES ET REDEVANCES

12. Au cours des discussions sur l'article 8, la délégation de l'Union européenne a souligné que le présent accord n'aura pas d'incidence sur le régime de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), exception faite de la taxe sur le chiffre d'affaires à l'importation. La délégation de l'Union européenne a également expliqué qu'en vertu du droit communautaire (directive 2006/112/CE du Conseil), les marchandises vendues à bord lors de vols intracommunautaires, et non destinées à une consommation immédiate, doivent être taxées dans les conditions et au taux de TVA applicable dans l'État membre de départ. Les produits soumis à accises destinés à cette fin sont réputés être sortis du système de suspension mis en place en vertu du droit communautaire (directive 92/12/CEE du Conseil) et ne peuvent être transportés hors taxes. La législation s'applique aux vols intracommunautaires exploités par des transporteurs de la Communauté ou d'un pays tiers. En ce qui concerne les vols entre un État membre et le Canada, la situation juridique est différente. La délégation de l'Union européenne a confirmé que, dans le cas d'un vol au départ du Canada à destination d'un État membre, rien dans la législation communautaire n'empêche la vente de produits hors taxes à bord à des passagers qui seront, en toute hypothèse, soumis au contrôle douanier à leur débarquement. De même, si un vol a le Canada pour destination et qu'il provient d'un État membre, directement ou via un pays tiers, les ventes hors taxes sont également possibles dans le respect des règles relatives à l'exportation, un contrôle douanier étant effectué au Canada. Un arrêt intermédiaire dans la Communauté ne modifierait pas la situation dans aucun cas, dans la mesure où il n'y a ni embarquement, ni débarquement. À propos du même article, la délégation de l'Union européenne a également fait remarquer que la règle générale, en vertu du droit communautaire (directive 2003/96/CE du Conseil), est l'exonération de taxe des produits énergétiques fournis pour la navigation aérienne commerciale. La directive contient toutefois des dispositions qui permettraient aux États membres de limiter l'exonération générale et de taxer le carburant d'aviation pour les vols intérieurs ou intracommunautaires. La délégation canadienne a fait remarquer qu'en vertu d'accords bilatéraux antérieurs sur les services aériens avec des États membres, le Canada bénéficiait de l'exonération de taxe sur le carburant d'aviation. Elle a ajouté qu'avant la mise en œuvre d'une taxation du carburant d'aviation par les États

membres pour les vols intracommunautaires, le Canada solliciterait des discussions au sein du comité mixte.

4. STATISTIQUES

13. En ce qui concerne l'article 9, les deux délégations ont réaffirmé qu'il n'entrait pas dans leurs intentions de créer des charges administratives en exigeant la présentation de statistiques aux autorités qui ne seraient en principe pas exigées par la législation et la réglementation en vigueur. La délégation canadienne a expliqué que tous les transporteurs aériens effectuant des vols à destination du Canada sont tenus de soumettre par voie électronique des données opérationnelles de base. La délégation européenne a reconnu que différents gouvernements des États membres ont des exigences analogues.

5. REDEVANCES IMPOSÉES POUR L'USAGE DES AÉROPORTS ET DES INFRASTRUCTURES ET SERVICES AÉRONAUTIQUES

14. En ce qui concerne l'article 12 de l'accord, la délégation de l'Union européenne a manifesté son intérêt pour l'ajout d'une référence à la nécessité que les redevances soient calculées en fonction des coûts. La délégation canadienne a accepté que cela figure dans les dispositions traitant des services de navigation aérienne, à condition qu'il soit entendu que, pour le Canada, les éléments de coût et la procédure d'établissement des redevances de navigation aérienne sont fixés par la législation, qui interdit la discrimination et la différenciation entre catégories d'usagers et spécifie les coûts qui doivent être pris en compte dans l'établissement des redevances de navigation aérienne. En vertu de la loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile, le taux des redevances ne peut être tel que les recettes anticipées, d'après des calculs raisonnables, dépassent les obligations financières courantes et futures de NavCanada associées à la fourniture de services de navigation aérienne civile. Les principes de tarification et les obligations financières sont définies dans cette loi, ainsi que la description des circonstances où les redevances pourraient s'écarter du principe de calcul en fonction des coûts. La délégation de l'Union européenne a pris acte de cette explication.

6. CADRE COMMERCIAL: REPRÉSENTANTS DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

15. En ce qui concerne l'article 13, paragraphes 6 et 7, de l'accord, les délégations ont indiqué que l'un des objectifs des dispositions est de faciliter les demandes de permis de travail, de visas et d'autres documents nécessaires aux représentants/au personnel des transporteurs aériens, y compris dans des circonstances où l'entrée et le séjour de membres du personnel sur le territoire de l'autre partie sont requis en urgence et sur une base temporaire.

7. CADRE COMMERCIAL: SERVICES INTERMODAUX

16. En ce qui concerne l'article 13, paragraphe 9, point b), de l'accord, les délégations sont convenues que, pour les services intermodaux, dans les cas où les transporteurs

aériens décident d'effectuer les transports de surface eux-mêmes, ces services seront soumis aux législations et réglementations nationales.

8. CADRE COMMERCIAL: TARIFS

17. En ce qui concerne l'article 13, paragraphes 10 à 12, de l'accord, les délégations sont convenues que, bien que l'accord n'exige pas le dépôt des tarifs auprès des autorités aéronautiques, il est nécessaire que ces autorités demandent de temps à autre des informations aux transporteurs aériens concernant des prix spécifiques pour permettre, par exemple, de traiter des plaintes pour tarifs excessifs ou non-respect des tarifs applicables. Les délégations sont en outre convenues que ces demandes d'information ne doivent pas servir de procédures de substitution au dépôt obligatoire des tarifs.

9. TRANSPORTS AÉRIENS AFFRÉTÉS

18. La réglementation de la Communauté européenne ne fait plus de distinction entre les services aériens réguliers et affrétés. La réglementation du Canada maintient des distinctions entre les services aériens réguliers et affrétés et prévoit des exigences de protection des consommateurs pour les programmes de vols affrétés. Les délégations continuent à encourager le développement des services aériens affrétés et ont confirmé que toutes les parties peuvent bénéficier de la souplesse offerte par les législations et réglementations nationales relatives aux services aériens affrétés.

10. COMITÉ MIXTE ET RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

19. En ce qui concerne les articles 17 et 21 de l'accord, les délégations sont convenues que le comité mixte serait composé de représentants du Canada, de la Commission européenne et des États membres. Les délégations sont en outre convenues que, pour le règlement des différends conformément à l'accord, les parties seront représentées par le Canada et la Commission européenne. Dans toutes les procédures de règlement d'un différend, le ou les États membres concernés seront présents.

11. ENVIRONNEMENT

20. Les délégations ont fait remarquer que la juridiction souveraine inclut la juridiction sur le territoire d'une partie.

12. QUESTIONS D'EMPLOI

21. En ce qui concerne l'article 19 de l'accord, la délégation de l'Union européenne a fait remarquer l'importance qu'elle attache aux questions d'emploi dans le contexte de l'accord et elle a recommandé que les parties contrôlent les effets de l'accord, notamment sur les conditions d'emploi, afin de promouvoir une meilleure compréhension des régimes de travail de chaque partie applicables aux travailleurs mobiles dans le secteur de l'aviation, de favoriser des politiques et des pratiques saines en matière de travail, et d'améliorer les capacités et les aptitudes des parties à

mettre au point des solutions appropriées en tant que de besoin. La délégation de l'Union européenne a également souligné les obligations des signataires de respecter les principes de la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi (1998), notamment le droit à la liberté d'association et la reconnaissance et l'application effectives du droit de négociation collective. Parallèlement, les délégations ont reconnu le droit souverain respectif des parties de définir leurs propres politiques et priorités nationales et d'arrêter, d'appliquer et de faire appliquer leurs propres législations et réglementations dans le domaine du travail. La délégation de l'Union européenne a souligné les possibilités qu'ont les partenaires sociaux de renforcer la coopération sur les questions d'emploi à travers l'accord. La délégation canadienne a recommandé que la liberté soit laissée à chaque partie quant aux modalités du contrôle des effets de l'accord en matière d'emploi. Les délégations se sont entendues sur le fait que les dispositions de l'accord n'ont pas d'application dans les cas concrets de négociations collectives ou d'autres actions relevant des relations employeurs-travailleurs privées.

13. DROITS FUTURS

22. La délégation canadienne a indiqué que la pleine propriété de transporteurs aériens du Canada par des ressortissants étrangers, les droits de septième liberté dans le cas des services mixtes pour les transporteurs aériens des deux parties (séparément et distinctement des transporteurs aériens de la Communauté opérant au départ de tout État membre de l'UE), le cabotage et les droits d'établissement ne s'inscrivent pas dans la politique canadienne du transport aérien et exigeraient des modifications de la politique et/ou de la législation et de la réglementation du Canada.

Territoires d'outre-mer

23. En ce qui concerne les territoires d'outre-mer d'États membres, les délégations ont reconnu que le présent accord s'appliquera uniquement aux territoires d'outre-mer des États membres couverts par le traité instituant la Communauté européenne. Les territoires d'outre-mer sont les départements français d'outre-mer (Guyane française, Guadeloupe, Martinique et Réunion), les Açores, Madère et les Îles Canaries. En ce qui concerne les territoires d'outre-mer d'États membres auxquels le traité ne s'applique pas, l'accord bilatéral pertinent sur les services aériens conclu entre le Canada et l'État membre concerné, tel qu'il figure à l'annexe 3, reste applicable.

Fait à Londres, Royaume-Uni, le 30 novembre 2008.

Pour la délégation du Canada

Pour la délégation de la Communauté européenne et ses États membres

Nadir Patel

Olivier Onidi

Chef de délégation

Chef de délégation

Négociateur en chef des accords aériens

Direction générale de l'énergie et des transports

Gouvernement du Canada

Commission européenne

