



N° 192

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 12 septembre 2012.

## PROJET DE LOI

*autorisant la **ratification** du **protocole** modifiant l'accord de **transport aérien** entre la **Communauté européenne** et ses **États membres**, d'une part, et les **États-Unis d'Amérique**, d'autre part,*

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. Jean-Marc AYRAULT,  
Premier ministre,

PAR M. Laurent FABIUS,  
ministre des affaires étrangères.



## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'Union européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, ont signé le 24 juin 2010 un protocole modifiant l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007.

Cet accord fixe le cadre juridique international pour la fourniture de services de transport aérien entre le territoire des États-Unis d'Amérique et les territoires des vingt-sept États membres de l'Union européenne.

Appliqué provisoirement depuis le 30 mars 2008, l'accord de 2007 s'est substitué aux accords bilatéraux entre les États-Unis d'Amérique et chacun des États membres de l'Union européenne. La France a d'ores et déjà ratifié l'accord de 2007 (loi n° 2008-325 du 7 avril 2008 autorisant la ratification de l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part).

L'accord bilatéral sur les transports aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, signé à Washington le 18 juin 1998, demeure cependant le cadre juridique applicable aux services de transport aérien entre le territoire des États-Unis d'Amérique et les parties du territoire français auxquelles les traités sur l'Union européenne ne s'appliquent pas.

L'accord de 2007 a permis une première ouverture des marchés, notamment de libéraliser les services entre les territoires américain et européen, les transporteurs aériens des États-Unis et ceux de l'Union européenne pouvant librement fournir leurs services entre tout aéroport des États-Unis et tout aéroport de l'Union européenne sans limitation du nombre de compagnies aériennes, de fréquence des services ou de capacité des appareils utilisés. L'accord de 2007 traite également des domaines habituellement couverts par les accords bilatéraux comme la sécurité ou la sûreté, les opportunités commerciales, les tarifs ou encore le régime des droits de douane et des taxes. L'accord de 2007 pose par ailleurs le principe

d'une convergence des réglementations afin, d'une part, de garantir aux usagers du transport aérien des standards parmi les plus élevés dans des domaines comme la sécurité ou la sûreté et, d'autre part, d'assurer aux entreprises de transport aérien un cadre concurrentiel juste et équitable.

Cependant, l'accord de 2007 n'avait pas permis de satisfaire l'ensemble des objectifs des deux Parties, les américains considérant que cet accord ne clarifiait pas la problématique des restrictions d'exploitation appliquées sur certains aéroports européens pour des raisons environnementales, restrictions que les américains assimilent à des entraves à l'exercice des droits de trafic garantis par l'accord et, pour leur part, les européens estimant que le résultat obtenu en 2007 ne répondait pas pleinement à leurs attentes en terme d'ouverture des marchés qu'il s'agisse de l'accès au capital des compagnies aériennes américaines ou de la libéralisation des droits de trafic.

Pour dépasser ces difficultés, il avait été prévu dans l'accord de 2007 de rouvrir rapidement des négociations afin de « *poursuivre l'ouverture de l'accès aux marchés et de maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, le personnel et les populations des deux côtés de l'Atlantique* » (article 21 – « Négociations en vue d'une seconde étape »).

Pour se conformer aux contraintes temporelles prévues par l'accord de 2007 (conclusion d'un nouvel accord avant le 30 novembre 2010), les discussions entre l'Union européenne et les États-Unis ont repris en mai 2008. Au terme de huit sessions de négociations, le 25 mars 2010, le « protocole modifiant l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part », ci-après dénommé le protocole, a été paraphé. La signature formelle du Protocole est intervenue le 24 juin 2010 à Luxembourg.

#### **LA PORTÉE DU PROTOCOLE :**

Sur le fond, le protocole permet de poursuivre l'ouverture des marchés souhaitée par la Partie européenne et de satisfaire la Partie américaine sur la question de la mise en œuvre des restrictions d'exploitation liées aux nuisances sonores sur les aéroports européens. L'objectif de libéraliser le cabotage n'a cependant pas été atteint, notamment en raison de l'opposition appuyée des représentants de l'industrie américaine.

Le protocole met en place un dispositif incitatif qui conditionne les nouvelles opportunités commerciales pour les transporteurs aériens d'une Partie (cf. *infra*) à l'évolution d'éléments de sa législation afin de satisfaire les attentes de l'autre Partie.

Les nouveaux droits ouverts par le protocole bénéficieront aux transporteurs aériens américains dès que la législation des États-Unis d'Amérique autorisera des intérêts européens à détenir et contrôler une compagnie aérienne américaine. Les européens, pour garantir ces mêmes opportunités commerciales à leurs transporteurs aériens, devront faire évoluer leur législation relative à l'imposition de restrictions d'exploitation sur les aéroports les plus importants, actuellement régies par la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 <sup>(1)</sup>, afin d'attribuer à la Commission européenne le pouvoir de contrôler le respect des procédures suivies par les États membres.

Par ailleurs, le protocole renforce la coopération dans des domaines essentiels du transport aérien comme la sécurité, la sûreté et la navigation aérienne. Certaines procédures administratives sont allégées sur la base de la reconnaissance mutuelle des décisions prises par l'autre Partie.

Le protocole permet de traduire l'importance accordée à la prise en compte de l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale, reconnue dès l'accord de 2007, par des dispositions pragmatiques. Le protocole prévoit de renforcer la coopération pour traiter de l'impact de l'aviation sur l'environnement et des mesures d'atténuation, notamment par l'amélioration de la connaissance scientifique, la recherche et développement ou encore l'amélioration de la gestion du trafic aérien.

Enfin, l'accord de 2007 prévoyait la possibilité de suspendre les droits acquis si aucun accord de seconde étape n'était conclu avant le 30 novembre 2010 (paragraphe 3 de l'article 21). La signature du protocole le 24 juin 2010 a permis de supprimer cette disposition, à la satisfaction des entreprises de transport aérien des deux Parties. L'absence d'accord et une suspension des droits acquis auraient contraint les compagnies aériennes à renoncer à une politique de développement de leur réseau mise en place dans le cadre de l'espace aérien ouvert entre l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique créé par l'accord de 2007.

---

(1) <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:085:0040:0046:FR:PDF>.

Le protocole modifiant l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007, comporte dix articles ainsi qu'un appendice et une déclaration commune qui font partie intégrante de l'accord.

L'**article 1<sup>er</sup>** insère à l'article 1<sup>er</sup> de l'accord de 2007 deux nouvelles définitions relatives aux décisions portant, d'une part, sur la nationalité économique des transporteurs aériens (i.e. vérification de la nationalité des intérêts détenant et contrôlant une entreprise de transport aérien) et, d'autre part, sur la conformité de ces transporteurs, c'est-à-dire au contrôle de leur aptitude financière, de leur compétence en matière de gestion et de leur respect de l'ensemble des dispositions régissant l'exploitation de services aériens.

L'**article 2** pose le principe de la reconnaissance mutuelle de ces deux types de décisions. Un nouvel article 6 *bis* est inséré à cet effet dans l'accord de 2007.

Les dispositions de l'**article 3** se substituent à celles de l'article 15 « Environnement » de l'accord de 2007. Une procédure préalable à la mise en œuvre des restrictions d'exploitation afin de réduire les nuisances environnementales sur les aéroports les plus importants est définie et la coopération est encouragée pour traiter de l'impact de l'aviation internationale sur l'environnement. Le comité mixte de suivi de l'accord, établi par l'accord de 2007, est chargé d'examiner la compatibilité des mesures respectives, fondées sur les marchés, destinées à lutter contre les effets de l'aviation civile sur l'environnement.

L'**article 4**, qui insère un nouvel article 17 *bis* dans l'accord de 2007, affirme l'importance de la prise en compte de la dimension sociale lors de la mise en œuvre de l'accord de transport aérien.

Trois paragraphes de l'article 18 « Comité mixte » de l'accord de 2007 sont modifiés par les dispositions de l'**article 5** qui visent principalement à renforcer la coopération, notamment dans le domaine de la navigation aérienne, afin de rendre compatibles les futurs systèmes de navigation aérienne américain et européen, et dans les domaines de la sécurité et de la sûreté.

L'article 21 de l'accord de 2007, « Négociations en vue d'une seconde étape », est remplacé par les dispositions de l'**article 6**, « Extension des possibilités », définissant les nouvelles opportunités commerciales pour les

transporteurs aériens qui sont liées à des évolutions des législations respectives.

Dès que la législation américaine permettra la détention d'une participation majoritaire dans le capital et le contrôle effectif de transporteurs aériens des États-Unis d'Amérique par des intérêts européens, les dernières restrictions pesant sur les services de transport de fret par des transporteurs américains au départ ou à destination du territoire des États membres de l'Union européenne sans lien avec un service desservant le territoire américain (droits dits de 7<sup>e</sup> liberté) seront levées. Pour les passagers, les transporteurs américains pourront offrir des services de 7<sup>e</sup> liberté avec cinq pays tiers dont la liste doit être arrêtée par le comité mixte. Les conditions d'investissement dans les transporteurs aériens de certains pays tiers seront assouplies ; ainsi, des intérêts américains pourront détenir et contrôler les compagnies aériennes de ces pays qui pourront continuer à opérer vers les territoires des États membres en dépit des restrictions sur la nationalité économique généralement prévues dans les accords bilatéraux pays tiers - États membres. Le comité mixte est chargé de tenir l'inventaire des pays concernés.

Des droits similaires seront garantis aux transporteurs de l'Union européenne lorsque la réglementation européenne concernant l'imposition de restrictions d'exploitation sur les aéroports les plus importants aura été modifiée afin d'attribuer à la Commission européenne le pouvoir de contrôler la conformité des procédures appliquées par les États membres préalablement à la mise en œuvre de telles restrictions.

L'**article 6** du protocole prévoit également la tenue de consultations à haut niveau dès que l'une des Parties a satisfait à ses obligations afin d'inciter l'autre Partie à remplir les siennes. En cas d'échec des consultations, la possibilité de ne pas autoriser des services additionnels est prévue.

Les dispositions de l'**article 7** suppriment et remplacent les dispositions prévues à l'annexe 3 de l'accord de 2007 relative aux services de transport achetés par le Gouvernement des États-Unis. Les transporteurs européens bénéficient d'un meilleur accès aux services de transport financés par le Gouvernement américain en pouvant désormais, sous certaines conditions, offrir des services entre les États-Unis et des pays tiers.

L'**article 8** prévoit l'ajout à l'accord de 2007 d'une annexe 6 supplémentaire constituée par l'**appendice** au protocole. Les dispositions

de la nouvelle annexe 6, « Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un État tiers », se substituent aux dispositions de l'article 2 de l'annexe 4 de l'accord de 2007 dès lors que les conditions énumérées au nouvel article 21, « Extension des possibilités », sont satisfaites (paragraphe 3 pour les États-Unis d'Amérique et paragraphe 4 pour la partie européenne).

Les **articles 9 et 10** reprennent les dispositions habituelles du droit des traités relatives à l'application provisoire et à l'entrée en vigueur. En ce qui concerne la France, une telle application provisoire sera possible après l'achèvement de la procédure de ratification.

Une **déclaration commune** précise les modalités d'authentification du protocole dans d'autres langues que l'anglais.

Sur cette base, **un échange de lettres** entre l'Ambassadeur de France à Washington et le Département d'État américain, en date des 7 et 10 juin 2010, confirme que la version française de l'accord fait également foi.

Telles sont les principales observations qu'appelle le protocole modifiant l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, signé à Bruxelles le 25 avril 2007 et à Washington le 30 avril 2007 (ensemble un appendice, une déclaration commune et un échange de lettres), signé à Luxembourg le 24 juin 2010, qui, comportant des dispositions de nature législative, est soumis au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.



## PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant la ratification du protocole modifiant l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre des affaires étrangères, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

### **Article unique**

Est autorisée la ratification du protocole modifiant l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, signé à Bruxelles le 25 avril 2007 et à Washington le 30 avril 2007 (ensemble un appendice, une déclaration commune et un échange de lettres), signé à Luxembourg, le 24 juin 2010, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 12 septembre 2012.

*Signé* : Jean-Marc AYRAULT

Par le Premier ministre :

*Le ministre des affaires étrangères*

*Signé* : Laurent FABIUS



## PROTOCOLE

modifiant l'Accord de transport aérien  
entre la Communauté européenne  
et ses Etats membres, d'une part, et  
les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part,  
signé à Bruxelles le 25 avril 2007  
et à Washington le 30 avril 2007

(ensemble un appendice, une déclaration commune  
et un échange de lettres),  
signé à Luxembourg, le 24 juin 2010

---



**PROTOCOLE**  
**modifiant l'Accord de transport aérien**  
**entre la Communauté européenne**  
**et ses Etats membres, d'une part, et**  
**les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part,**  
**signé à Bruxelles le 25 avril 2007**  
**et à Washington le 30 avril 2007**  
**(ensemble un appendice, une déclaration commune**  
**et un échange de lettres)**

LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE (ci-après dénommés « les Etats-Unis »),

d'une part, et

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

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

d'autre part,

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur le cadre établi par l'accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007 (ci-après dénommé « l'accord ») pour ouvrir les marchés et maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique ;

ACCOMPLISSANT le mandat octroyé par l'article 21 de l'accord pour négocier rapidement la deuxième étape en vue de la réalisation de cet objectif ;

RECONNAISSANT que l'Union européenne s'est substituée et a succédé à la Communauté européenne, à la suite de l'entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> décembre 2009, du traité de Lisbonne modifiant le traité sur l'Union européenne et le traité instituant la Communauté européenne et qu'à partir de cette date, tous les droits et obligations de la Communauté européenne et toutes les références à celle-ci figurant dans l'accord s'appliquent à l'Union européenne,

SONT CONVENUS DE MODIFIER L'ACCORD COMME SUIV :

Article 1<sup>er</sup>

*Définitions*

L'article 1<sup>er</sup> de l'accord est modifié comme suit :

1. La nouvelle définition qui suit est insérée après le paragraphe 2 :  
 « 2 bis l'expression "décision réglementaire relative à la citoyenneté", le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services dans le cadre du présent accord satisfait aux exigences de l'article 4 concernant sa propriété, son contrôle effectif et son établissement principal ; »
2. La nouvelle définition qui suit est insérée après le paragraphe 3 :  
 « 3 bis l'expression "décision réglementaire relative à la conformité", le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services dans le cadre du présent accord possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion pour exploiter de tels services et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services ; »

Article 2

*Reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires relatives à la conformité et à la citoyenneté des transporteurs aériens*

Un nouvel article 6 bis est inséré après l'article 6, comme suit :

« Article 6 bis

Reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires relatives à la conformité et à la citoyenneté des transporteurs aériens

1. Lorsqu'elles sont saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation au titre de l'article 4 de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités aéronautiques de l'autre partie reconnaissent toute décision réglementaire relative à la conformité et/ou à la citoyenneté faite par les autorités aéronautiques de la première partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette décision réglementaire avait été faite par elles-mêmes et ne font pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, sous réserve des dispositions du point a) ci-dessous :

- a) Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation de la part d'un transporteur aérien, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités aéronautiques de la partie ayant reçu la demande ont une raison spécifique d'estimer que, malgré la décision réglementaire prise par les autorités aéronautiques de l'autre partie, les conditions prévues à l'article 4 du présent accord pour la délivrance d'autorisations ou d'agréments appropriés ne sont pas satisfaites, elles en avertissent sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties peut solliciter des consultations, auxquelles doivent participer des représentations des autorités aéronautiques concernées, et/ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation ; il doit être satisfait à ces demandes dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties peut en saisir le comité mixte ;
- b) Le présent article ne s'applique pas aux décisions réglementaires concernant les certificats de sécurité ou les licences, les dispositions en matière de sûreté ou la couverture d'assurance.

2. Chaque partie informe l'autre, si possible à l'avance ou, à défaut, dès que possible, par l'intermédiaire du comité mixte, de toute modification importante des critères qu'elle applique pour l'élaboration des décisions réglementaires visées au paragraphe 1 ci-dessus. Si la partie informée demande la tenue de consultations sur ces modifications, lesdites consultations sont organisées au sein du comité mixte dans les 30 jours suivant la demande, à moins que les parties n'en conviennent autrement. Si à la suite de ces consultations, la partie informée estime que les critères modifiés par l'autre partie ne satisfont pas à la reconnaissance réciproque des décisions réglementaires, elle peut informer l'autre partie de la suspension du paragraphe 1. La partie informée peut lever cette suspension à tout moment. Le comité mixte en est informé. »

Article 3

Environnement

L'article 15 de l'accord est supprimé et remplacé par l'article suivant :

« Article 15

Environnement

1. Les parties reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale, les coûts et les avantages de mesures destinées à protéger l'environnement devant être soigneusement pesés, tout en favorisant conjointement, le cas échéant, des solutions globales efficaces.

En conséquence, les parties entendent collaborer pour limiter ou réduire, de façon économiquement raisonnable, les incidences de l'aviation internationale sur l'environnement.

2. Lorsqu'une partie examine des projets de mesures de protection de l'environnement à l'échelon régional, national ou local, 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. A la demande d'une des parties, l'autre partie fournit une description de cette évaluation et des dispositions d'atténuation.

3. Lorsque des mesures de protection de l'environnement 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 sont respectées, sauf dans les cas où des différences par rapport à ces normes ont été notifiées. Les parties appliquent toute mesure de protection de l'environnement ayant une incidence sur les services aériens régis par le présent accord conformément à l'article 2 et à l'article 3, paragraphe 4, du présent accord.

4. Les parties réitèrent l'engagement des Etats membres et des Etats-Unis à appliquer le principe de l'approche équilibrée.

5. Les dispositions suivantes s'appliquent à l'imposition de nouvelles restrictions d'exploitation obligatoires fondées sur le bruit dans les aéroports comptant plus de 50 000 mouvements d'avions à réaction subsoniques civils par année calendaire :

- a) Les autorités responsables des parties permettent la prise en compte de l'avis des parties intéressées dans le processus décisionnel.
- b) L'introduction de toute nouvelle restriction d'exploitation est communiquée à l'autre partie au minimum 150 jours avant son entrée en vigueur. A sa demande, l'autre partie a le droit d'obtenir sans délai un rapport écrit expliquant les raisons de l'introduction de la restriction, l'objectif environnemental assigné à l'aéroport et les mesures qui ont été envisagées pour atteindre cet objectif. Ce rapport contient l'évaluation des coûts et avantages probables des différentes mesures envisagées.
- c) Les restrictions d'exploitation sont i) non discriminatoires, ii) pas plus restrictives que nécessaire pour atteindre l'objectif environnemental assigné à l'aéroport concerné et iii) non arbitraires.

6. Les parties avalisent et encouragent l'échange d'informations et le dialogue régulier entre experts, notamment par les canaux de communication existants, afin d'approfondir la coopération, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, pour traiter de l'impact de l'aviation internationale sur l'environnement et des mesures d'atténuation, à savoir notamment :

- a) La recherche et le développement de technologies aéronautiques respectueuses de l'environnement ;
- b) L'amélioration de la connaissance scientifique des effets des émissions du transport aérien afin de mieux informer les décideurs politiques ;
- c) L'innovation dans la gestion du trafic aérien en vue de réduire l'impact environnemental de l'aviation ;
- d) La recherche et le développement de carburants alternatifs durables pour l'aviation ; et
- e) L'échange de vues sur des questions et des options dans les forums internationaux consacrés aux incidences environnementales de l'aviation, ainsi que, le cas échéant, la coordination des points de vue.

7. A la demande des parties, le comité mixte, assisté d'experts, veille à élaborer des recommandations sur les questions de chevauchements éventuels et de cohérence entre les mesures fondées sur le marché qu'appliquent les parties concernant les émissions du transport aérien, afin d'éviter l'inutile multiplication des mesures et des coûts et de réduire dans toute la mesure du possible la charge administrative qui pèse sur les compagnies aériennes. La mise en œuvre de ces recommandations est soumise à une ratification ou approbation interne, selon la demande de chaque partie.

8. Si une partie estime qu'une question liée à la protection de l'environnement dans le contexte de l'aviation, et notamment les nouvelles mesures proposées, soulève des préoccupations quant à l'application ou à la mise en œuvre du présent accord, elle peut demander une réunion du comité mixte, conformément à l'article 18, afin d'examiner la question et d'apporter les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes. »

## Article 4

### *Dimension sociale*

Un nouvel article 17 *bis* est inséré après l'article 17, comme suit :

#### « Article 17 bis

### Dimension sociale

1. Les parties reconnaissent l'importance de la dimension sociale de l'accord et les avantages qui découlent de l'application de normes du travail élevées à des marchés ouverts. Les opportunités créées par l'accord ne sont pas destinées à affaiblir les normes du travail ni les droits et principes sociaux contenus dans les législations respectives des parties.

2. Les principes énoncés au paragraphe 1 doivent guider les parties lorsqu'elles mettent en œuvre l'accord, notamment par la prise en compte régulière, par le comité mixte, conformément à l'article 18, des conséquences sociales de l'accord, et par l'élaboration de réponses appropriées aux préoccupations légitimes. »

## Article 5

### *Comité mixte*

Les paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 18 de l'accord sont supprimés et remplacés par les paragraphes suivants :

« 3. Le comité mixte examine, le cas échéant, la mise en œuvre globale de l'accord, et notamment les effets éventuels des contraintes liées aux infrastructures aéroportuaires sur l'exercice des droits prévus à l'article 3, les effets des mesures de sûreté prises en vertu de l'article 9, les effets sur les conditions de concurrence, notamment dans le domaine des systèmes informatisés de réservation, ainsi que les effets sociaux éventuels de la mise en œuvre de l'accord. Le comité mixte prend également en compte, en permanence, les questions ou les propositions isolées dont l'une ou l'autre partie estime qu'elles affectent ou peuvent affecter l'exploitation dans le cadre de l'accord, telles que des exigences réglementaires contradictoires.

4. Le comité mixte développe également la coopération :

- a) En envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans l'accord, voire en recommandant d'éventuelles modifications de ce dernier ;
- b) En examinant les conséquences sociales de l'accord tel qu'il est appliqué et en apportant les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes ;
- c) En tenant un inventaire des questions relatives aux subventions ou aux aides publiques soulevées par l'une ou l'autre des parties au sein du comité mixte ;
- d) En prenant des décisions par consensus concernant toute question relative à l'application de l'article 11, paragraphe 6 ;
- e) En élaborant, à la demande des parties, des dispositions pour la reconnaissance réciproque des décisions réglementaires ;
- f) En encourageant la coopération entre les autorités respectives des parties dans leurs démarches visant à développer leurs systèmes respectifs de gestion du trafic aérien en vue d'optimiser leur interopérabilité et leur compatibilité, à en réduire les coûts et à en améliorer leur sécurité, leur capacité et leurs performances en termes d'environnement ;
- g) En encourageant l'élaboration de propositions de projets et initiatives communs dans le domaine de la sécurité aérienne, notamment avec des pays tiers ;
- h) En encourageant une coopération étroite et continue entre les autorités compétentes de sûreté aérienne des parties, et notamment les initiatives de développement de procédures de sûreté qui facilitent le flux des passagers et des marchandises sans compromettre la sûreté ;
- i) En examinant si les dispositions législatives et réglementaires et les pratiques respectives des parties dans les domaines couverts par l'annexe 9 (Facilitation) de la convention peuvent affecter l'exercice des droits prévus par le présent accord ;
- j) En promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs et réglementaires, en matière notamment de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéroportuaires (y compris les créneaux horaires) et de protection des consommateurs ;

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

l) En prenant par consensus les décisions visées à l'article 1, paragraphe 3, et à l'article 2 paragraphe 3, de l'annexe 4.

5. Les parties partagent l'objectif consistant à maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique en étendant le présent accord aux pays tiers. A cette fin, le comité mixte envisage, le cas échéant, les conditions et les procédures requises, y compris toute modification nécessaire du présent accord, pour l'adhésion de nouveaux pays tiers au présent accord. »

## Article 6

### *Extension des possibilités*

L'article 21 de l'accord est supprimé et remplacé par l'article suivant :

#### « Article 21

### Extension des possibilités

1. Les parties s'engagent à poursuivre l'objectif commun consistant à continuer de lever les obstacles à l'accès aux marchés afin de maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique, notamment en facilitant l'accès de leurs transporteurs aériens aux marchés mondiaux de capitaux afin de mieux refléter les réalités de l'industrie aéronautique mondiale, en renforçant le système de transport aérien transatlantique et en établissant un cadre qui encouragera les autres pays à ouvrir leurs propres marchés des services aériens.

2. Conformément à l'objectif commun visé au paragraphe 1 et au mandat qui lui est conféré par l'article 18, consistant à surveiller la mise en œuvre du présent accord, le comité mixte examine chaque année l'évolution de la situation, notamment en ce qui concerne les modifications législatives visées au présent article. Le comité mixte élabore des modalités de coopération dans ce domaine et fait des recommandations aux parties. L'Union européenne et ses Etats membres autorisent la détention d'une participation majoritaire dans leurs transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par les Etats-Unis ou leurs ressortissants, sur une base de réciprocité, pour autant que le comité mixte confirme que les dispositions législatives et réglementaires des Etats-Unis autorisent la détention d'une participation majoritaire dans leurs transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par les Etats membres ou leurs ressortissants.

3. Dès que le comité mixte confirme par écrit, conformément à l'article 18, paragraphe 6, que les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie autorisent la détention d'une participation majoritaire dans ses transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par l'autre partie ou ses ressortissants :

- a) La section 3 de l'annexe 1 de l'accord cesse de s'appliquer ;
- b) Les transporteurs aériens des Etats-Unis ont le droit d'exploiter des services mixtes réguliers entre des points de l'Union européenne et ses Etats membres et de cinq pays, sans desservir de point sur le territoire des Etats-Unis. Le comité mixte dresse la liste de ces pays au plus tard un an après la signature du présent protocole. Le comité mixte peut modifier cette liste ou y ajouter des pays ; et
- c) Les dispositions de l'article 2 de l'annexe 4 de l'accord (« Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un Etat tiers ») cessent de s'appliquer et les dispositions de l'annexe 6 de l'accord prennent effet en ce qui concerne les transporteurs aériens de pays tiers détenus et contrôlés par les Etats-Unis ou leurs ressortissants.

4. Dès que le comité mixte confirme par écrit, conformément à l'article 18, paragraphe 6, que les dispositions législatives et réglementaires de l'Union européenne et de ses Etats membres concernant l'imposition de restrictions d'exploitation fondées

sur le bruit dans les aéroports comptant plus de 50 000 mouvements annuels d'avions à réaction subsoniques civils octroïté à la Commission européenne le pouvoir d'évaluer le processus avant l'imposition de ces mesures et d'engager l'action judiciaire appropriée à l'encontre des mesures en question avant leur imposition, si les procédures appropriées n'ont pas été respectées conformément aux obligations applicables :

- a) Les transporteurs aériens de l'Union européenne ont le droit d'exploiter des services mixtes réguliers entre des points des Etats-Unis et de cinq autres pays, sans desservir de point sur le territoire de l'Union européenne et de ses Etats membres. Le comité mixte dresse la liste de ces pays au plus tard un an après la signature du présent protocole. Le comité mixte peut modifier cette liste ou y ajouter des pays ; et
- b) Les dispositions de l'article 2 de l'annexe 4 de l'accord (« Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un Etat tiers ») cessent de s'appliquer et les dispositions de l'annexe 6 de l'accord prennent effet en ce qui concerne les transporteurs aériens de pays tiers détenus et contrôlés par les Etats membres ou leurs ressortissants.

5. Dès que le comité mixte confirme par écrit qu'une des parties a rempli les conditions visées aux paragraphes 3 et 4 applicables à cette partie, celle-ci peut demander la tenue de consultations à haut niveau concernant la mise en œuvre du présent article. Ces consultations commencent au plus tard 60 jours après la signification de la demande, sauf si les parties en décident autrement. Les parties mettent tout en œuvre pour régler les problèmes faisant l'objet de la consultation. Si la partie ayant demandé les consultations n'est pas satisfaite du résultat de celles-ci, elle peut notifier par écrit, par la voie diplomatique, sa décision de ne pas autoriser de transporteur aérien de l'autre partie à exploiter de nouvelles fréquences ou à entrer sur de nouveaux marchés dans le cadre du présent accord. Toute décision de cette nature prend effet 60 jours après sa notification. Pendant cette période, l'autre partie peut décider de ne pas autoriser de transporteur aérien de la première partie à exploiter de nouvelles fréquences ou à entrer sur de nouveaux marchés dans le cadre de l'accord. Cette décision prend effet le même jour que la décision de la première partie. Toute décision de cette nature peut être levée moyennant l'accord des parties, confirmé par écrit par le comité mixte. »

#### Article 7

##### *Services de transport achetés par le Gouvernement des Etats-Unis*

L'annexe 3 de l'accord est supprimée et remplacée par le texte suivant :

#### « Annexe 3

##### *Concernant les services de transport achetés par le gouvernement des Etats-Unis*

Les transporteurs aériens de l'Union européenne ont le droit de transporter des passagers et des marchandises sur des vols réguliers et affrétés pour lesquels un service, une agence ou un organe civil officiel du gouvernement des Etats-Unis :

1. Obtient le service de transport pour lui-même ou dans le cadre d'un accord prévoyant que le paiement est effectué par le gouvernement ou à partir de fonds mis à disposition du gouvernement ; ou
  2. Fournit le service de transport à destination ou pour le compte d'un pays tiers ou d'une organisation internationale ou autre sans remboursement,
- si le transport est effectué :
- a) Entre un point situé aux Etats-Unis et un point situé en dehors des Etats-Unis, pour autant que ce transport soit autorisé par l'article 3, paragraphe 1, point c), sauf – en ce qui concerne les passagers pouvant bénéficier d'un tarif contractuel « paire de villes » – entre les points pour lesquels il existe un tarif contractuel « paire de villes » ; ou
  - b) Entre deux points situés en dehors des Etats-Unis.

La présente annexe ne s'applique pas aux services de transport obtenus ou financés par le secrétaire à la défense ou par le secrétaire d'un département militaire. »

#### Article 8

##### *Annexes*

Le texte de l'appendice au présent protocole constitue l'annexe 6 de l'accord.

#### Article 9

##### *Application provisoire*

1. Dans l'attente de son entrée en vigueur, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent protocole, dans la mesure permise par la législation nationale applicable, à partir de la date de signature.

2. Chaque partie peut à tout moment notifier à l'autre partie, par écrit et par la voie diplomatique, sa décision de ne plus appliquer le présent protocole. Dans ce cas, l'application du présent protocole prend fin à minuit (temps universel) à la fin de la saison IATA (Association internationale des transporteurs aériens) en cours un an après la date de notification écrite, sauf si cette notification est retirée par accord entre les parties avant l'expiration de cette période. Si l'application provisoire de l'accord cesse conformément à l'article 25, paragraphe 2, de l'accord, l'application provisoire du présent protocole cesse simultanément.

#### Article 10

##### *Entrée en vigueur*

Le présent protocole entre en vigueur à la plus tardive des deux dates suivantes :

1. La date d'entrée en vigueur de l'accord.
2. Un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent protocole ont été menées à bien.

Aux fins de cet échange de notes diplomatiques, les notes diplomatiques communiquées à ou par l'Union européenne et ses Etats membres sont remises, selon le cas, à ou par l'Union européenne. La ou les notes diplomatiques de l'Union européenne et de ses Etats membres contiennent des communications de chaque Etat membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent protocole ont été menées à bien.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés, ont signé le présent accord.

#### Appendice au Protocole

##### ANNEXE 6

##### *Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un Etat tiers*

1. Aucune des parties n'exerce les droits pouvant découler d'accords conclus avec un pays tiers en matière de services aériens pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien dudit pays tiers au motif qu'une part substantielle de la propriété de ce transporteur aérien est entre les mains de l'autre partie, de ses ressortissants, ou des deux à la fois.
2. Les Etats-Unis n'exercent pas les droits pouvant découler d'accords dans le domaine des services aériens pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien de la Principauté de Liechtenstein, de la Confédération suisse ou d'un membre de l'EACE à la date de la signature du présent accord, ou d'un pays africain qui met en œuvre un accord « Ciel ouvert » conclu avec les Etats-Unis dans le domaine des services aériens à la date de la signature du présent accord, au motif que le contrôle effectif dudit transporteur est entre les mains d'un ou de plusieurs Etats membres, de ressortissants dudit ou desdits Etats membres, ou des deux à la fois.



3. Aucune des parties n'exerce les droits pouvant découler d'accords conclus avec un pays tiers en matière de services aériens pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien dudit pays tiers au motif que le contrôle effectif de ce transporteur aérien est entre les mains de l'autre partie, de ses ressortissants, ou des deux à la fois, pour autant que le pays tiers en question entretienne de bonnes relations de coopération en matière de services aériens avec les deux parties.
4. Le comité mixte tient l'inventaire des pays tiers considérés par les deux parties comme entretenant de bonnes relations de coopération en matière de services aériens.

#### Déclaration commune

Les représentants des Etats-Unis et de l'Union européenne et de ses Etats membres ont confirmé que le protocole modifiant l'accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique et la Communauté européenne et ses Etats membres, paraphé à Bruxelles le 25 mars 2010, doit être authentifié dans d'autres langues, selon les modalités prévues, soit par échange de lettres avant sa signature, soit par décision du comité mixte après cette signature.

La présente déclaration commune fait partie intégrante du protocole.

Pour les Etats-Unis :  
JOHN BYERLY (signé)

Pour l'Union européenne  
et ses Etats membres :  
DANIEL CALLEJA (signé)

25 mars 2010

#### PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LES CONSULTATIONS

1. Les délégations représentant l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, se sont rencontrées à Bruxelles, du 23 au 25 mars 2010, pour achever les négociations relatives à un accord de transport aérien de seconde étape. La liste des membres des délégations figure en pièce jointe A.

2. Les délégations ont approuvé *ad referendum* et paraphé le texte d'un protocole modifiant l'accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007 (« le protocole », figurant en pièce jointe B). Elles comptent soumettre le projet de protocole à l'approbation de leurs autorités respectives, eu vue de son entrée en vigueur dans un proche avenir.

3. Les références à l'accord et à ses articles, paragraphes et annexes contenues dans le présent protocole d'entente s'entendent comme des références à l'accord, tel qu'il serait modifié par le protocole.

4. La délégation de l'UE a confirmé qu'en raison de l'entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2009 du traité de Lisbonne modifiant le traité sur l'Union européenne et le traité instituant la Communauté européenne, l'Union européenne a remplacé et a succédé à la Communauté européenne et qu'à compter de cette date, tous les droits et obligations, et toutes les références à la Communauté européenne contenus dans l'accord se rapportent à l'Union européenne.

5. Les délégations ont affirmé que les procédures de reconnaissance réciproque des décisions réglementaires en matière de conformité des transporteurs aériens et de citoyenneté (nouvel article 6 *bis*) ne visent pas à modifier les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties en matière d'exploitation de services aériens internationaux (article 4 de l'accord).

6. Concernant l'article 9, les délégations ont exprimé le souhait de poursuivre la coopération entre l'UE et les Etats-Unis dans le domaine de la sûreté de l'aviation afin de pouvoir se fier, dans toute la mesure du possible, aux mesures de sûreté appliquées par l'autre partie, lorsqu'elles sont compatibles avec les législations et réglementations applicables, pour éviter toute redondance inutile.

7. Les délégations ont indiqué que la coopération en matière de sûreté doit passer par des consultations régulières sur les modifications d'exigences existantes, si possible avant leur mise

en œuvre ; sur une coordination étroite des activités d'inspection des aéroports et, le cas échéant et si possible, des inspections de compagnies aériennes ; et sur l'échange d'informations concernant les nouvelles technologies et procédures de sûreté.

8. En vue de favoriser une utilisation efficace des ressources disponibles, d'accroître la sûreté et de promouvoir la facilitation, les délégations ont souligné l'intérêt de répondre rapidement et, si possible, de manière coordonnée, aux nouvelles menaces.

9. Les deux délégations ont indiqué que le présent protocole ne modifie pas les dispositions des conventions respectives en vigueur entre un Etat membre et les Etats-Unis pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

10. La délégation de l'UE a indiqué que tous les travaux afférents à l'article 15, paragraphe 7, devraient porter, entre autres, sur les performances environnementales et l'intégrité technique des mesures respectives, sur la nécessité d'éviter les distorsions de concurrence et les fuites de carbone et, le cas échéant, sur l'opportunité et la manière de lier ou d'intégrer ces mesures les unes avec les autres. La délégation des Etats-Unis a souhaité que les recommandations soient préparées en mettant l'accent, entre autres, sur la cohérence avec la Convention de Chicago et sur la promotion des objectifs de l'accord.

11. Les deux délégations ont souligné qu'aucun élément de l'accord ne modifiait de quelque manière que ce soit leurs positions juridiques et politiques respectives sur diverses questions environnementales liées à l'aviation.

12. Reconnaisant que l'UE et les Etats-Unis ont des objectifs environnementaux communs, les délégations ont établi une déclaration commune sur la coopération dans le domaine de l'environnement, qui figure en pièce jointe C du présent protocole d'entente sur les consultations.

13. La délégation de l'UE a réaffirmé l'intention de l'UE de continuer les travaux entrepris dans le cadre de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques pour fixer des objectifs globaux de réduction des émissions de l'aviation internationale.

14. Les délégations des Etats-Unis et de l'UE ont réaffirmé les intentions des Etats-Unis et de l'UE de travailler au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour limiter les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale. Les deux délégations ont également souligné les contributions du secteur de l'aviation en faveur de ce processus.

15. Les deux délégations ont indiqué que la mention d'approche équilibrée à l'article 15, paragraphe 4, fait référence à la résolution A35-5 adoptée à l'unanimité lors de la 35<sup>e</sup> assemblée de l'OACI. Les délégations ont souligné que tous les aspects du principe d'approche équilibrée établis dans ladite résolution sont pertinents et importants, notamment la reconnaissance du fait que « les Etats ont des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinentes qui peuvent exercer une influence sur leur application de l'approche équilibrée » de l'OACI ».

16. Les deux délégations se sont exprimées en faveur de l'application des « Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs » de l'OACI, actuellement publiées dans le document 9829, 2<sup>e</sup> édition, de l'OACI.

17. Concernant l'article 15, paragraphe 5, point a), la délégation de l'UE a indiqué que les « parties intéressées » s'entendent, au sens de l'article 2, paragraphe f), de la directive 2002/30/CE, comme « des personnes physiques ou morales concernées ou susceptibles d'être concernées par l'introduction de mesures de réduction du bruit, y compris de restriction d'exploitation, ou ayant un intérêt légitime à l'application de telles mesures ». La délégation de l'UE a également souligné qu'en vertu de l'article 10 de ladite directive, les Etats membres veillent à ce que les procédures de consultation des parties intéressées pour l'application des articles 5 et 6 de la même directive soient établies conformément au droit national applicable.

18. Reconnaisant les difficultés liées à la mobilité internationale croissante des travailleurs et à la structure des entreprises, la délégation de l'UE a indiqué que la Commission européenne suit de près la situation et envisage de nouvelles initiatives en vue d'améliorer la mise en œuvre, l'application et le contrôle de l'application dans ce domaine. La délégation de l'UE a également mentionné les travaux entrepris par la Commission européenne concernant les accords entre entreprises

transnationales et a fait part de sa volonté d'en informer le comité mixte, ainsi que des initiatives y afférentes, le cas échéant.

19. La délégation des Etats-Unis a indiqué qu'aux Etats-Unis, le principe autorisant le choix d'un seul représentant pour une classe ou une catégorie donnée de travailleurs auprès d'une compagnie aérienne a contribué à promouvoir les droits des travailleurs des compagnies aériennes, qu'il s'agisse de personnel de bord ou de personnel au sol, pour s'organiser, négocier et faire exécuter les conventions collectives.

20. Les deux délégations ont noté que dans l'hypothèse où l'une des parties prendrait des mesures contraaires à l'accord, notamment à l'article 21, l'autre partie pourrait prendre toute mesure appropriée et proportionnelle, conformément au droit international, notamment à l'accord.

21. En lien avec l'article 21, paragraphe 4, la délégation de l'UE a indiqué que l'examen visé dans ce paragraphe sera effectué par la Commission européenne d'office ou *ex parte*.

22. Les délégations ont indiqué que les droits de trafic visés l'article 21, paragraphe 4, point a), s'ajouteraient à ceux accordés à l'Union européenne et à ses Etats membres à l'article 3 de l'accord.

23. Les délégations se sont montrées satisfaites de la coopération entre le ministère des transports des Etats-Unis et la Commission européenne, comme le prévoit l'accord, dans l'objectif commun d'améliorer la compréhension mutuelle des lois, procédures et pratiques des régimes de concurrence respectifs et de l'incidence que l'évolution du secteur du transport aérien a eu, ou peut avoir, sur la concurrence dans ce secteur.

24. Les délégations ont affirmé l'engagement de leurs autorités de la concurrence respectives en faveur du dialogue, de la coopération et du principe de transparence, conformément aux exigences légales, notamment la protection des informations commerciales confidentielles. Elles ont réaffirmé la volonté de leurs autorités de la concurrence respectives de fournir des orientations concernant les exigences procédurales, le cas échéant.

25. Les délégations ont noté que toute communication adressée au comité mixte ou dans un autre contexte concernant la coopération au titre de l'annexe 2 doit respecter les règles régissant la divulgation d'informations confidentielles ou sensibles pour le marché.

26. Aux fins de l'annexe 6, paragraphe 4, les délégations ont indiqué qu'elles souhaitaient que le comité mixte établisse, dans l'année suivant la signature du protocole, des critères appropriés pour déterminer si les pays ont fait preuve de coopération dans les relations en matière de services aériens.

27. Les délégations ont salué la participation de représentants de l'Islande et de la Norvège en qualité d'observateurs de la délégation de l'UE et elles ont indiqué que les travaux se poursuivraient au sein du comité mixte pour préparer des propositions concernant les conditions et les procédures qui permettraient à l'Islande et à la Norvège d'adhérer à l'accord, tel que modifié par le protocole.

28. Les deux délégations ont fait part de leur souhait de voir leurs autorités aéronautiques respectives permettre des opérations conformes aux conditions de l'accord, tel que modifié par le protocole, sur la base de la courtoisie et de la réciprocité, ou sur une base administrative, à compter de la date de signature du protocole.

Pour la délégation  
de l'Union européenne  
et ses Etats membres :  
D. CALLEJA

Pour la délégation  
des Etats-Unis d'Amérique :  
J. BYERLY

## APPENDICE C

### Déclaration commune en matière de coopération environnementale

Les délégations des Etats-Unis et de l'Union européenne et ses Etats membres ont réaffirmé qu'il est primordial de limiter les incidences environnementales de l'aviation internationale. Elles ont fait part de leur engagement commun en faveur des objectifs environnementaux établis lors de la 35<sup>e</sup> assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), notamment de s'efforcer de :

- a) Limiter ou réduire le nombre de personnes touchées par des nuisances sonores aériennes notables ;
- b) Limiter ou réduire les incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air au niveau local ; et
- c) Limiter ou réduire les incidences des émissions de gaz à effet de serre émis par l'aviation sur le climat à l'échelle planétaire.

Les délégations ont reconnu les résultats de la 15<sup>e</sup> Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et l'accord de Copenhague, y compris la reconnaissance commune du point de vue scientifique selon lequel l'augmentation de la température au niveau mondial devrait rester inférieure à deux degrés Celsius.

Les délégations ont confirmé le vif souhait et la ferme volonté des parties de collaborer pour exploiter les progrès enregistrés par la réunion à haut niveau de l'OACI sur l'aviation internationale et le changement climatique en s'efforçant d'engager, avec les partenaires internationaux, un effort collectif dans le cadre de l'OACI pour mettre en place un programme d'action plus ambitieux, impliquant des objectifs solides, un cadre pour l'adoption de mesures fondées sur le marché et la prise en compte des besoins spécifiques des pays en développement.

Les deux parties ont pris acte de leur engagement à coopérer avec le comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI (CAEP) pour garantir la présentation rapide et efficace de son programme de travail, y compris l'adoption d'une norme mondiale sur les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs et d'autres mesures relatives au changement climatique, au bruit et à la qualité de l'air.

Les délégations ont souligné qu'il est important de réduire les incidences environnementales de l'aviation :

- en poursuivant la coopération sur les programmes de modernisation de la gestion du trafic aérien NextGen et SESAR, y compris l'Initiative transatlantique d'interopérabilité pour la réduction des émissions (AIRE) ;
- en stimulant et en accélérant, en tant que de besoin, la conception et la mise en œuvre de nouvelles technologies appliquées aux aéronefs et de carburants de remplacement durables, notamment à travers l'initiative technologique conjointe Clean Sky, le programme CLEEN (Continuous Low Energy, Emissions and Noise), l'initiative CAAFI (Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative) et l'étude SWAFEA (Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation) ; et
- en collaborant avec la communauté scientifique, notamment par l'intermédiaire de l'« Impacts and Science Group » du CAEP, pour mieux comprendre et quantifier les incidences environnementales de l'aviation telles que ses effets sur la santé et ses effets climatiques non liés au CO<sub>2</sub>.

AMBASSADE DE FRANCE  
AUX ETATS-UNIS

L'Ambassadeur

Washington, le 7 juin 2010.

S.E. Monsieur John Byerly  
Deputy Assistant Secretary  
Transportation Affairs  
Department Of State  
2201 C. Street, N.W.  
Washington, DC 20502

Excellence,

En ce qui concerne le protocole modifiant l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres et les Etats-Unis d'Amérique, signé les 25 et 30 avril 2007 (désigné ci-après le « protocole »), j'ai l'honneur, d'ordre de mon gouvernement, de vous proposer que, conformément à la déclaration commune de l'Union européenne et ses Etats membres et des Etats-Unis, la version française du protocole, version qui figure en annexe de la présente lettre, constitue une version qui fait également foi.

---

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire savoir si les dispositions qui précèdent recueillent l'agrément de votre gouvernement.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Excellence, l'assurance de ma plus haute considération.

PIERRE VIMONT

UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE  
Washington, D.C. 20520

June 10, 2010.

*His Excellency*

*Pierre Vimont*  
*Ambassador of France*

Excellency,

I have the honor to refer to your letter of June 7, 2010, enclosing the French translation of the Protocol to Amend the Air Transport Agreement between the United States of America and the European Community and its Member States, signed on April 25 and 30, 2007. On behalf of the Government of the United States of America, I confirm that the French version is equally authentic to the English.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

For the Secretary of State



# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères

## PROJET DE LOI

autorisant la ratification du protocole modifiant l'accord de transport aérien  
entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part,  
et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part

NOR : MAEJ1225120L/Bleue-1

-----

## ÉTUDE D'IMPACT

### I. - SITUATION DE RÉFÉRENCE ET OBJECTIFS DU PROTOCOLE :

L'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007, ci-après dénommé l'accord de 2007, fixe le cadre juridique pour le transport aérien entre le territoire des Etats-Unis d'Amérique et les territoires des vingt-sept Etats membres de l'Union européenne<sup>1</sup>.

La France a ratifié cet accord (loi n° 2008-325 du 7 avril 2008 autorisant la ratification de l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part) et en applique provisoirement les dispositions dans l'attente de son entrée en vigueur qui reste subordonnée à l'achèvement des procédures spécifiques à chacun des Etats membres et aux Etats-Unis.

L'accord de 2007 a partiellement libéralisé les services de transport aérien transatlantiques, les compagnies aériennes américaines et européennes pouvant librement fournir des services entre tout aéroport des Etats-Unis et tout aéroport de l'Union européenne sans limitation de fréquence ou de capacité (droits dits de 3<sup>ème</sup> et de 4<sup>ème</sup> libertés). Les services via un point intermédiaire dans un pays tiers ou en continuation au-delà du territoire de l'autre Partie vers un pays tiers avec exercice de droits de trafic (droits de 5<sup>ème</sup> liberté) sont également autorisés par l'accord. Les transporteurs aériens de fret bénéficient en sus de la possibilité de proposer des services au départ du territoire de l'autre Partie sans aucun lien avec le territoire d'origine du transporteur (droits de 7<sup>ème</sup> liberté), possibilité toutefois restreintes à certains Etats membres pour les entreprises américaines.

S'agissant des domaines habituellement couverts par les accords bilatéraux relatifs au transport aérien, comme la sécurité ou la sûreté, l'accord de 2007 pose le principe d'une convergence des réglementations afin d'assurer aux usagers du transport aérien des standards parmi les plus élevés au monde et de mettre en place, pour les entreprises de transport aérien, les conditions d'une concurrence juste et équitable.

---

<sup>1</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:134:0004:0041:FR:PDF>

Toutefois, le résultat des négociations ne satisfaisant que partiellement les deux Parties, la signature de l'accord de 2007 n'avait été rendue possible que par l'inclusion d'une clause prévoyant l'ouverture rapide de négociations pour "*poursuivre l'ouverture de l'accès au marché et maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, le personnel et les populations des deux côtés de l'Atlantique*" (article 21 - "Négociations en vue d'une seconde étape").

Cinq objectifs présentant un intérêt prioritaire pour l'une ou l'autre Partie étaient assignés à la négociation de seconde étape :

- la poursuite de la libéralisation des droits de trafic, notamment l'accès aux vols intérieurs de l'autre Partie (le cabotage) et la suppression des dernières limitations imposées aux vols cargo américains au départ du territoire européen ;

- la libéralisation des investissements dans les transporteurs aériens, la législation américaine en vigueur limitant la détention des actions avec droit de vote par des intérêts étrangers à 25 % et imposant le contrôle effectif des compagnies aériennes par des intérêts américains ;

- l'assouplissement des règles régissant l'accès des compagnies aériennes étrangères au transport aérien financé par les pouvoirs publics américains ;

- la modification de la réglementation américaine sur la location d'appareils avec équipages qui empêche, pour les vols domestiques, les entreprises européennes de fournir des aéronefs aux compagnies américaines ;

- la prise en compte des effets des restrictions d'exploitation, imposées pour des raisons environnementales sur certains aéroports, sur l'exercice effectif des droits de trafic prévus à l'accord.

En cas d'échec des négociations de seconde étape dans les trente mois suivants l'ouverture des discussions, soit au plus tard le 30 novembre 2010, les Parties pouvaient activer une clause de suspension et revenir sur les droits accordés par l'accord de 2007, faisant peser sur les passagers et les compagnies aériennes la menace de la perte des avantages dont ils bénéficient depuis l'application provisoire de l'accord en mars 2008.

A l'issue des négociations menées par la Commission européenne entre mai 2008 et mars 2010, le Protocole signé à Bruxelles le 24 juin 2010, dénommé ci-après "le Protocole", met en place un mécanisme innovant d'incitation qui conditionne les bénéfices de la poursuite de l'ouverture des marchés pour une Partie à des évolutions de sa législation souhaitées par l'autre Partie.

## II. - CONSÉQUENCES ESTIMÉES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROTOCOLE :

La poursuite de l'ouverture de l'accès aux marchés se concrétise par de nouveaux droits de trafic en 7<sup>ème</sup> liberté pour les passagers vers un nombre limité de pays tiers, l'amélioration de l'accès des compagnies aériennes européennes aux transports financés par le Gouvernement des Etats-Unis et des conditions assouplies pour l'investissement dans le capital des transporteurs des pays tiers. La libéralisation de l'investissement dans les transporteurs aériens américains est une des composantes de "*l'objectif commun consistant à lever les obstacles à l'accès aux marchés*" (article 6 - "Extension des possibilités") mais reste soumise à une modification de la législation des Etats-Unis.

L'importance de prendre en compte la dimension environnementale dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale, reconnue dès l'accord de 2007, est renforcée par des dispositions pragmatiques.

Un article spécifique est dédié à la dimension sociale de l'accord, notamment à la prise en compte des conséquences de l'application de ses dispositions, une innovation pour ce type d'accord qui est à mettre au crédit de la Partie européenne.

Pour autant, le Protocole ne répond que partiellement à certaines des attentes européennes, l'accès au marché intérieur américain restant hermétiquement fermé aux entreprises européennes en l'absence de droits de cabotage, de possibilité d'investissement dans les transporteurs aériens américains tant que la législation américaine n'a pas été révisée et de possibilité, pour les compagnies aériennes européennes, de fournir des appareils avec leurs équipages aux entreprises américaines pour effectuer des vols à l'intérieur des Etats-Unis.

Le compromis trouvé à l'occasion de cette seconde étape aura toutefois permis de supprimer les dispositions de l'article 21 de l'accord de 2007 prévoyant de revenir sur les droits acquis en cas d'échec des négociations, cette clause initialement prévue comme une incitation à poursuivre les discussions se révélant être une réelle menace pesant à la fois sur les transporteurs et les usagers du transport aérien.

### ***Les conséquences économiques et financières du Protocole :***

Le Protocole prévoit des opportunités économiques supplémentaires qui vont dans le sens souhaité d'une plus grande ouverture des marchés, tant sur la question des droits de trafic que sur celle de l'investissement. Ces opportunités sont cependant liées à des évolutions législatives, un mécanisme incitatif conditionnant pour chacune des Parties les nouveaux droits aux modifications ad hoc de sa législation.

### **Le mécanisme incitatif mis en place par le Protocole :**

La modification de la législation américaine relative à la nationalité économique des entreprises de transport aérien afin d'en autoriser la détention à 100 % (actuellement limitée à 25 % des actions avec droit de vote) et le contrôle effectif par des intérêts européens conditionne, pour les compagnies aériennes américaines, le bénéfice des nouveaux droits prévus au Protocole.

Outre les opportunités d'investissement et de consolidation du secteur aérien, qui relèvent de stratégie industrielle, la possibilité de détenir et de contrôler des entreprises américaines de transport aérien permettra aux européens de pénétrer le marché intérieur américain bien qu'ils ne disposent pas de droits de cabotage.

Le capital des transporteurs européens est, quant à lui, potentiellement ouvert aux intérêts étrangers, le règlement n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 24 septembre 2008, établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté, autorisant l'ouverture complète du capital aux intérêts étrangers si un accord international le prévoit<sup>2</sup>.

S'agissant de la conditionnalité fixée aux européens, l'Union européenne doit faire évoluer sa réglementation relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté (directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002)<sup>3</sup> pour permettre à la Commission européenne de contrôler la conformité des procédures appliquées par les Etats membres préalablement à la mise en œuvre de restrictions d'exploitation.

Cette condition résulte d'une exigence forte des Etats-Unis estimant, d'une part, que les Etats membres appliqueraient diversement la méthode dite de "l'approche équilibrée" définie par l'Organisation de l'aviation civile internationale, méthode qui conduit à déterminer les mesures les plus appropriées à prendre sur les aéroports pour lutter contre les nuisances induites par l'aviation et, d'autre part, que les restrictions d'exploitation introduites sur les aéroports européens constitueraient une entrave à l'exercice des droits de trafic prévus par l'accord de 2007.

#### Les nouvelles opportunités économiques offertes par le Protocole :

De nouveaux droits de trafic sont prévus par le Protocole après satisfaction des conditions évoquées *supra*. Les compagnies aériennes de chacune des Parties pourront proposer des services passagers en 7<sup>ème</sup> liberté au départ du territoire de l'autre Partie vers cinq Etats tiers dont la liste devra être arrêtée par le comité mixte institué par l'accord de 2007. S'agissant du transport de fret, les compagnies des Etats-Unis bénéficieront des droits de 7<sup>ème</sup> liberté sans les dernières limitations de l'accord de 2007, les transporteurs européens disposant d'ores et déjà de ces droits.

L'intérêt économique de ces nouveaux droits est difficile à estimer et dépendra essentiellement des destinations retenues par le comité mixte.

Le Protocole permettra également de déroger aux dispositions relatives à la nationalité économique des transporteurs aériens prévues dans les accords bilatéraux entre les Etats-Unis ou les Etats membres et certains pays tiers. Concrètement, les américains, respectivement les européens, pourraient détenir et contrôler un transporteur aérien d'un pays tiers sans que cette entreprise, en application des habituelles dispositions des accords bilatéraux, ne perde le droit de desservir le territoire européen, respectivement américain, au motif que ce transporteur aérien n'est plus détenu et contrôlé par des intérêts dudit pays tiers. Cette disposition s'appliquera aux pays tiers satisfaisant aux critères de "bonnes relations de coopération en matière de services aériens" (nouvelle annexe 6 - "Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un Etat tiers") que le comité mixte est chargé de définir. La possibilité d'investir dans des transporteurs de pays tiers représente des opportunités stratégiques pour l'expansion des compagnies européennes et américaines qui demeurera néanmoins limitée par les contraintes pesant sur la nationalité économique dans le cadre des accords bilatéraux entre pays tiers.

<sup>2</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:293:0003:0020:FR:PDF>

<sup>3</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:085:0040:0046:FR:PDF>



Le Protocole garantit, avec application immédiate, un meilleur accès des transporteurs européens aux services de transport achetés par le Gouvernement des Etats-Unis, les compagnies européennes pouvant désormais offrir, sous certaines conditions, leurs services entre le territoire des Etats-Unis et les pays tiers.

Si indéniablement l'impact économique à attendre de ces nouveaux droits, tant pour les consommateurs que pour les transporteurs aériens, est moindre que les opportunités offertes par l'ouverture du marché transatlantique de l'accord de 2007, qui s'est traduite par la multiplication de l'offre de services entre l'Union européenne et les Etats-Unis et une baisse des tarifs, la valeur ajoutée du Protocole sur le plan économique pourrait être confortée si la condition imposée à la Partie américaine est réalisée. L'ouverture du capital des transporteurs aériens américains aux intérêts européens non seulement ouvrirait le marché intérieur américain aux intérêts européens mais permettrait également l'avènement de transporteurs aériens transatlantiques offrant aux entreprises concernées une alternative aux alliances actuelles.

***Les conséquences sociales du Protocole :***

La dimension sociale a été au cœur des discussions entre américains et européens, principalement lors des débats sur l'ouverture du capital des transporteurs aériens et des conséquences potentielles notamment sur les modalités de représentation des personnels.

La Commission européenne a organisé à deux reprises (en 2008 et en 2009) des rencontres qualifiées de "forum social" associant des représentants des administrations américaines, de la Commission européenne et des Etats membres, ainsi que des représentants des compagnies aériennes, des aéroports, des organisations syndicales et des organisations internationales du travail afin d'échanger sur les conséquences de l'ouverture du capital des entreprises de transport aérien, notamment sur les droits sociaux, du travail et syndicaux des travailleurs du secteur.

L'insertion d'un nouvel article 17 bis "Dimension sociale" consacre la prise en compte des aspects sociaux dans la mise en œuvre de l'accord de transport aérien.

***Les conséquences environnementales du Protocole :***

L'environnement a été l'objet d'intenses discussions durant les huit sessions de négociation et le résultat obtenu doit être considéré par les européens comme un consensus très favorable dans un contexte d'approches très différentes, les Etats-Unis ne considérant pas les mesures de restrictions d'exploitation sur les aéroports pour lutter contre le bruit et les mesures de marché pour lutter contre les gaz à effet de serre comme les meilleures réponses à des problèmes réels.

Le Protocole rappelle l'attachement des Parties à appliquer la procédure dite de "l'approche équilibrée", dont les principes ont été définis par l'Organisation de l'aviation internationale, avant de conclure à la nécessité d'imposer, pour des raisons environnementales, des restrictions d'exploitation sur les aéroports les plus importants. Le nouvel article 15 "Environnement" décrit précisément la procédure d'information des parties intéressées et la prise en compte de leurs avis dans le processus décisionnel.

Comme énoncé *supra*, les européens devront, pour bénéficier des nouvelles opportunités commerciales, modifier la réglementation relative à ces restrictions (directive n° 2002/30/CE) afin d'attribuer à la Commission européenne le pouvoir de contrôler la conformité des procédures appliquées par les Etats membres préalablement à la mise en oeuvre des restrictions envisagées. Sans que soit remise en cause l'autorité des Etats membres de décider des mesures à prendre, la révision de la directive européenne uniformisera les pratiques dans l'Union.

Le Protocole prévoit également de favoriser les échanges entre les experts chargés des questions environnementales afin d'approfondir leur coopération en vue de traiter de l'impact de l'aviation internationale sur l'environnement. Le comité mixte est chargé d'examiner la compatibilité des éventuelles mesures respectives fondées sur le marché concernant les émissions gazeuses du transport aérien.

Enfin, l'adoption d'une "Déclaration commune en matière de coopération environnementale", appendice au "Protocole d'entente sur les consultations", consacre la volonté commune de lutter contre les incidences de l'aviation internationale sur l'environnement. Les Parties au Protocole soutiennent les objectifs établis lors de la 35<sup>ème</sup> assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale en faveur des populations touchées par les nuisances sonores, de la qualité de l'air ou de la limitation voire de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ces documents ne font cependant pas partie formellement du Protocole.

#### ***Les conséquences juridiques du Protocole :***

##### *Articulation avec le cadre juridique existant*

Le Protocole modifie l'accord de 2007, ratifié par la France, qui définit le cadre juridique applicable aux services de transport aérien entre les territoires des Etats membres de l'Union européenne et le territoire des Etats-Unis d'Amérique.

Conformément au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, l'accord de 2007 s'applique au territoire métropolitain ainsi qu'à la Guadeloupe, la Guyane française, la Martinique, la Réunion et Saint-Martin.

S'agissant des autres parties du territoire français, l'accord bilatéral sur les transports aériens entre le Gouvernement de la république française et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, signé à Washington le 18 juin 1998, demeure le cadre juridique applicable aux services de transport aérien avec le territoire des Etats-Unis d'Amérique.

Les modifications apportées par le Protocole concernent les articles relatifs à l'environnement, au comité mixte, à l'extension des possibilités ainsi que les annexes de l'accord de 2007 relatives aux services de transport achetés par le gouvernement des Etats-Unis et à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens d'un Etat tiers. Les nouvelles opportunités commerciales sont conditionnées à l'évolution des législations respectives, comme indiqué *supra*, ce qui se traduirait, pour la Partie européenne, par la révision de la directive n° 2002/30/CE.

Le Protocole introduit également de nouvelles dispositions relatives à la reconnaissance mutuelle de certaines décisions et à la dimension sociale de l'accord.

Aucune modification du droit interne ne devrait être requise pour la ratification du Protocole.

L'application provisoire du Protocole, conformément à son article 9, sera possible en ce qui concerne la France après l'achèvement de la procédure de ratification.

***Les conséquences administratives du Protocole :***

L'ouverture du marché s'accompagne d'une simplification administrative qui favorise la réactivité des entreprises, notamment par la reconnaissance mutuelle des décisions relatives à la nationalité économique et à la conformité des transporteurs aériens. Le comité mixte est également chargé de poursuivre la simplification administrative en élaborant, à la demande des Parties, des dispositions similaires pour d'autres types de décisions.

**III. - HISTORIQUE DES NÉGOCIATIONS :**

L'ouverture des négociations en vue d'une seconde étape devait intervenir, en application de l'article 21 de l'accord de 2007, au plus tard soixante jours après le 30 mars 2008, date d'application provisoire de l'accord. Celle-ci s'est déroulée sous Présidence slovène de l'Union européenne à Brdo, en mai 2008. Huit sessions de négociations ont été nécessaires avant de parvenir, le 25 mars 2010, au paraphe du Protocole

**IV- ETAT DES SIGNATURES ET RATIFICATIONS :**

La décision du Conseil et des représentants des Gouvernements des Etats membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, du 24 juin 2010 (décision 2010/465/UE), concernant la signature et l'application provisoire du Protocole modifiant l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, approuve la signature du Protocole au nom de l'Union<sup>4</sup>.

Le Protocole a été signé le jour même à Luxembourg par les Etats-Unis d'Amérique, l'Union européenne et les vingt-sept Etats membres.

La Bulgarie, l'Espagne, l'Estonie, la Lettonie, le Luxembourg, la République Tchèque, et la Suède ont notifié au Secrétariat général du Conseil l'achèvement de leurs procédures internes de ratification<sup>5</sup>.

**V. - DÉCLARATIONS OU RÉSERVES :**

La France n'a fait aucune déclaration ni n'a formulé de réserve à l'occasion de la signature de l'accord.

---

<sup>4</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32010D0465:FR:PDF>

<sup>5</sup> <http://www.consilium.europa.eu/policies/agreements/search-the-agreements-database.aspx?lang=en>

