



N^o 9

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 27 juin 2012.

PROJET DE LOI

*autorisant la ratification de l'accord sur le transport aérien
entre le **Canada** et la **Communauté européenne** et ses **États membres**,*

(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,

La Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Canada, d'autre part, ont signé le 17 décembre 2009 un accord sur les transports aériens.

L'accord sur le transport aérien avec le Canada s'inscrit dans le cadre de la « feuille de route » adoptée par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 qui vise à développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile. Un des objectifs de cette politique est de conclure des accords aériens globaux, de manière ciblée, avec les partenaires clés de l'Union européenne, qui se substituent aux accords aériens bilatéraux existants entre les États membres et des États présentant des intérêts particuliers pour l'Union européenne. Le premier accord de ce type a été signé avec les États-Unis d'Amérique en avril 2007.

La Commission européenne a négocié avec le Canada les termes de cet accord pour le compte de l'Union européenne et de ses États membres en vertu d'une décision du Conseil du 2 octobre 2007 l'autorisant à ouvrir des négociations avec le Canada.

Outre la résolution des problèmes juridiques posés par les accords bilatéraux de certains États membres, le mandat de négociation fixait comme objectif général la création d'un espace aérien commun au sein duquel les transporteurs aériens européens et canadiens pourraient offrir librement leurs services avec des conditions de concurrence justes et équitables assurées notamment par le rapprochement des réglementations.

Ce mandat a également précisé les domaines qui pouvaient être couverts par un tel accord d'ensemble, comme l'accès au marché, la libéralisation de l'investissement, les règles de concurrence et d'aides publiques, l'harmonisation des normes de sûreté et de sécurité à un niveau au moins comparable à celui exigé au sein de l'Union européenne ou encore l'environnement.

Les négociations entre l'Union européenne et le Canada ont commencé fin novembre 2007. Le sommet Union européenne Canada, organisé par la Présidence française de l'Union européenne le 17 octobre 2008, a permis

de confirmer l'attachement des deux Parties à une conclusion rapide des négociations.

Ce but a été atteint à Londres le 30 novembre 2008 lors d'une cinquième session de négociations et l'accord a été signé à Bruxelles le 17 décembre 2009.

Sur le fond, l'accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses États membres prévoit, la création d'un espace aérien commun dans lequel les transporteurs canadiens et de l'Union européenne auront *in fine* une totale liberté pour desservir, dans des conditions de concurrence équilibrées, les liaisons entre le Canada et l'Union européenne, pour fournir des services à l'intérieur du territoire des Parties (droits de cabotage) et pour proposer des vols au-delà de cet espace commun. Le stade final d'ouverture des marchés doit être atteint progressivement, en fonction des évolutions de la législation canadienne sur l'investissement étranger dans les transporteurs aériens.

L'accord comporte vingt-six articles ainsi que trois annexes parties intégrantes de l'accord.

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

Les principes relatifs à l'octroi de droits par l'une des Parties contractantes aux transporteurs aériens de l'autre Partie sont fixés à l'**article 2**. Les dispositions prévues aux annexes de l'accord précisent les conditions dans lesquelles ces principes sont mis en œuvre.

L'**article 3**, relatif à la désignation, l'autorisation et la révocation des autorisations d'exploitation, établit les conditions dans lesquelles les Parties contractantes accordent et refusent, révoquent, suspendent ou limitent les autorisations d'exploitation aux transporteurs aériens.

L'**article 4** pose le principe de la libéralisation de l'investissement, ce qui autorise la détention en pleine propriété et le contrôle effectif des transporteurs aériens de l'une des Parties par des intérêts de l'autre Partie. Cette possibilité est conditionnée aux dispositions de l'annexe II.

L'**article 5** énonce le principe de l'applicabilité des dispositions législatives et réglementaires de l'une des Parties aux aéronefs, passagers, membres d'équipage et marchandises, y compris le courrier, de l'autre Partie lorsqu'ils entrent, séjournent ou quittent le territoire de la première Partie.

Les principes qui régissent la sécurité de l'aviation civile sont énoncés à l'**article 6** qui organise également une étroite coopération dans ce domaine essentiel du transport aérien.

De même, l'importance de la sûreté de l'aviation civile est consacrée par l'**article 7** qui pose les principes de coopération, d'échanges et d'assistance entre les Parties dans un domaine en constante évolution.

L'**article 8**, relatif aux droits de douane, taxes et redevances, prévoit les exemptions en matière de droits de douane et taxes que s'accordent mutuellement les Parties contractantes.

L'**article 9** organise l'échange de données statistiques.

La protection de l'intérêt des consommateurs est un principe reconnu et des mécanismes de protection sont mis en place par l'**article 10**.

L'**article 11** pose le principe de non-discrimination entre transporteurs aériens des Parties pour l'accès aux aéroports, infrastructures et services nécessaires à la fourniture de services aériens.

L'**article 12**, relatif aux redevances imposées pour l'usage des aéroports, des infrastructures et des services aéronautiques, établit les critères auxquels doivent satisfaire les redevances d'usage.

L'**article 13** définit le régime applicable aux activités commerciales des transporteurs aériens. Les entreprises de transport aérien sont notamment libres de définir la fréquence et la capacité des services aériens qu'elles proposent et le principe de la liberté de la fixation des prix est affirmé.

L'objectif de mettre en place un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation des services aériens, notamment par l'absence de subventions publiques non justifiées, est posé à l'**article 14** qui organise également la concertation pour résoudre d'éventuels conflits liés aux conditions de concurrence et prévoit *in fine* la possibilité de prendre des mesures appropriées.

L'**article 15** affirme la volonté des Parties de coopérer dans le domaine de la gestion du trafic aérien et encourage les prestataires de service à collaborer pour renforcer l'interopérabilité des systèmes.

La transition entre le cadre juridique des accords bilatéraux et celui de l'accord global pour les questions de désignation et d'autorisation des transporteurs aériens est organisée à l'**article 16**.

Un comité mixte est créé en vertu de l'**article 17**. Composé de représentants des Parties, le comité mixte est chargé de développer la coopération entre les Parties, d'examiner la mise en œuvre de l'accord et, le cas échéant, de résoudre des difficultés liées à l'interprétation ou à l'application de l'accord.

L'**article 18** reconnaît la nécessité de protéger l'environnement des conséquences du transport aérien international, permet à chacune des Parties de prendre des mesures dans son ressort territorial pour agir sur les incidences environnementales du transport aérien et prévoit des mécanismes de consultation et de collaboration.

Les conséquences sociales de la mise en œuvre de l'accord de transport aérien pourront être examinées, notamment par le comité mixte, en vertu de l'**article 19**.

L'**article 20**, relatif à la coopération internationale, prévoit un mécanisme de consultation du comité mixte sur certaines questions internationales.

L'**article 21**, relatif au règlement des différends, pose le principe du recours au comité mixte pour la résolution des différends survenant à propos de l'interprétation ou de l'application de l'accord ; il prévoit, si cette procédure est infructueuse, la recherche du consentement des Parties par un tiers et en dernier recours de faire appel à un tribunal arbitral.

Les **articles 22 à 25** reprennent les éléments habituels du droit des traités relatifs aux amendements, à l'entrée en vigueur et à l'application provisoire, à la dénonciation et à l'enregistrement de l'accord auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Compte tenu de ses obligations constitutionnelles, la France ne sera pas en mesure d'appliquer provisoirement l'accord avant l'achèvement de ses procédures de ratification.

L'**article 26** organise les relations avec d'autres accords internationaux et précise les modalités de suspension puis d'abrogation des dispositions pertinentes des accords bilatéraux.

Les annexes font partie intégrante de l'accord :

Les dispositions du tableau des routes de l'**annexe 1** combinées à celles de l'article 2 « Octroi des droits » précisent les conditions d'exploitation des services aériens par les transporteurs des deux Parties.

L'**annexe 2** organise l'ouverture progressive du marché en quatre phases, en fonction des évolutions de la législation canadienne sur l'investissement qui limite actuellement la détention et le contrôle des transporteurs canadiens par des intérêts étrangers à 25 % des actions avec droit de vote. L'ouverture du capital des entreprises européennes aux intérêts canadiens, d'ores et déjà autorisée par le règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 à la condition qu'un accord international le prévoit (règlement du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté), sera effective par étapes en s'alignant sur les possibilités d'investissement au Canada.

L'ouverture à hauteur de 49 % de la propriété économique des entreprises canadiennes marque le passage en deuxième phase. La troisième phase est conditionnée à la possibilité d'établir un transporteur sur le territoire de l'autre Partie (i.e. créer une filiale ou une nouvelle compagnie aérienne) pour fournir aussi bien des services domestiques qu'internationaux. L'ouverture de 100 % du capital des transporteurs canadiens et la possibilité de les contrôler effectivement sont requis pour le passage en quatrième phase.

S'agissant des droits associés :

En première phase, les transporteurs des deux Parties pourront proposer librement des services entre tous points du Canada et tous points de l'Union européenne et réciproquement (droits dits de 3^e et de 4^e libertés) sans limitation de fréquence ou de capacité. Des droits de trafic supplémentaires pour les services cargo pourront être exercés sur des vols via des points intermédiaires dans des pays tiers ou en continuation vers des pays tiers (droits de 5^e liberté).

En seconde phase, s'ajoutent des droits de 5^e liberté pour les passagers, limités aux points intermédiaires. Les transporteurs canadiens pourront également exercer des droits de 5^e liberté en continuation vers un autre État membre de l'Union européenne et vers l'Islande, la Norvège, la Suisse, les pays des Balkans et le Maroc, avec lesquels l'Union européenne a signé divers accords de transport aérien. Les transporteurs aériens de fret pourront proposer des services au départ du territoire de l'autre Partie vers des pays tiers (droits de 7^e liberté).

Les dernières restrictions pesant sur les droits de 5^e liberté pour les passagers seront levées en troisième phase.

Lors de la pleine application de l'accord les droits de 7^e liberté seront étendus aux services passagers, cette ultime étape de l'ouverture des marchés s'accompagnant de la libéralisation du cabotage, ou du droit de proposer des services aériens à l'intérieur du territoire de l'autre Partie.

L'**annexe 3** énumère les accords bilatéraux existants entre les États membres et le Canada dont les dispositions pertinentes sont suspendues au cours de la période d'application provisoire, ou abrogées lors de l'entrée en vigueur de l'accord de transport aérien entre le Canada et la Communauté et ses États membres.

Il s'agit, dans le cas de la France, de « l'accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la République française », signé le 15 juin 1976, modifié par échange de notes entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la République française en date du 21 décembre 1981.

L'annexe 3 énumère également les droits plus favorables des accords bilatéraux qui continuent à s'appliquer durant les périodes de transition.

Les accords bilatéraux de certains États membres, dont l'accord franco-canadien, demeurent en vigueur pour assurer le cadre juridique nécessaire aux relations aériennes internationales des parties de territoire non couvertes par les traités européens.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses États membres 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,

Décrète :

Le présent projet de loi autorisant la ratification de l'accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses États membres, 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 de l'accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses États membres (ensemble trois annexes et deux déclarations), signé à Bruxelles le 17 décembre 2009, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 27 juin 2012.

Signé : Jean-Marc AYRAULT

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères

Signé : Laurent FABIUS

A C C O R D

sur le transport aérien

entre le Canada

et la Communauté européenne

et ses Etats membres

(ensemble trois annexes

et deux déclarations),

signé à Bruxelles le 17 décembre 2009

A C C O R D
sur le transport aérien
entre le Canada
et la Communauté européenne
et ses Etats membres
(ensemble trois annexes
et deux déclarations)

ACCORD SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

LE 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,
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 Etats membres de l'Union européenne (ci-après dénommés « les Etats membres »),
et la COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE,
d'autre part,
Le Canada et les Etats 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 les entreprises de transport aérien, sur un marché soumis à une intervention et à une régulation minimales de l'Etat ;
DÉSIREUX de promouvoir leurs intérêts en matière de 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 équivalentes pour les entreprises de transport aérien, les avantages potentiels risquent de ne pas se concrétiser ;

DÉSIREUX de permettre à leurs entreprises de transport aérien de bénéficier d'un accès équitable et égal à la fourniture de services aériens couverts par le présent accord ;

DÉSIREUX de maximiser les avantages pour les passagers, les expéditeurs, les entreprises de transport aérien 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 entreprises de transport aérien, en vue de poursuivre le développement des services aériens ;

DÉSIREUX de conclure un accord sur le transport aérien complétant la Convention précitée,

SONT CONVENUIS DE CE QUI SUIT :

Article 1^{er}

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 tout amendement apporté à l'accord ou à l'une de ses annexes ;

d) « entreprise de transport aérien », une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent accord ;

e) « partie », soit le Canada, soit les Etats 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 tout amendement de ses annexes ou de la Convention elle-même en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits annexes et amendements ont été adoptés par le Canada et les Etats membres ; et

g) « territoire », dans le cas du Canada, ses régions terrestres (continent et îles), ses eaux intérieures et sa mer territoriale telles que définies dans son droit national, y compris l'espace aérien au-dessus de ces zones ; dans le cas des Etats 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 instrument destiné à lui succéder, 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 Etats membres, conformément à la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 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 entreprises de transport aérien 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 ; et

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. alinéas a) et b), du présent article, pour les entreprises de transport aérien de l'autre partie autres que celles visées à 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 la licence ou autre forme d'autorisation en vérifient la validité.

2. Dès réception des demandes introduites par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des parties dans les formes prescrites, l'autre partie accorde à cette entreprise de transport aérien, conformément à ses dispositions législatives et réglementaires et dans les délais les plus brefs, les autorisations et agréments sollicités en vue d'exploiter des services aériens, à condition que :

a) cette entreprise de transport 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) cette entreprise de transport 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'une entreprise de transport aérien du Canada, le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soit entre les mains de ressortissants de l'une ou l'autre des parties, l'entreprise de transport aérien soit titulaire d'une licence d'entreprise de transport aérien du Canada et son établissement principal se trouve au Canada ; dans le cas d'une entreprise de transport aérien d'un Etat membre, le contrôle effectif de l'entreprise de transport 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, l'entreprise de transport aérien soit titulaire d'une licence d'entreprise de transport aérien de la Communauté et son établissement principal se trouve dans un Etat membre ; et

d) l'entreprise de transport 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 du présent article 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'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre partie, lorsque cette ou ces entreprises de transport aérien ne se conforment pas aux dispositions du paragraphe 2 ou lorsqu'une partie a établi 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 important pour sa ou ses entreprises de transport aérien, en application de l'article 14 (Environnement concurrentiel), paragraphe 5.

4. Les droits énumérés au paragraphe 3 du présent article 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 de l'aviation civile) et de l'article 7 (Sûreté de l'aviation civile).

Article 4

Investissement

Chaque partie permet à des ressortissants du Canada ou d'un ou de plusieurs Etats membres de détenir ses entreprises de transport aérien en pleine propriété sous réserve des conditions prévues à l'annexe 2 du présent accord.

Article 5

Application des dispositions législatives et réglementaires

Chaque partie exige le respect 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 entreprises de transport aérien, à l'entrée, au départ et durant leur séjour à l'intérieur dudit territoire ; et

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 règlements relatifs à l'entrée, au dédouanement, au transit, à la sûreté de l'aviation civile, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine) par les entreprises de transport aérien et par ou pour le compte de 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 entreprises de transport aérien un traitement au moins aussi favorable que celui réservé à ses propres entreprises de transport aérien ou à toute autre entreprise de transport aérien assurant des services aériens internationaux similaires.

Article 6

Sécurité de l'aviation civile

1. Les parties réaffirment l'importance d'une coopération étroite dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile. A cet égard, elles s'engagent dans une coopération renforcée, y compris en ce qui concerne l'exploitation, 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 de l'aviation civile 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 le Canada et la Communauté européenne sur la sécurité de l'aviation civile, fait à Prague le 6 mai 2009, dans les matières visées par ledit accord.

2. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des parties, par l'intermédiaire de ses autorités aéronautiques, conformément aux dispositions applicables de l'Accord entre le Canada et la Communauté européenne sur la sécurité de l'aviation civile, sont reconnus comme valides par l'autre partie et ses autorités aéronautiques aux fins de 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 une entreprise de transport 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 dans le cadre du comité mixte, 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 parties continuent à reconnaître les certificats, brevets et licences validés par les autorités aéronautiques de l'autre partie. Si l'Accord entre le Canada et la Communauté européenne sur la sécurité de l'aviation civile, fait à Prague le 6 mai 2009, contient des dispositions régissant l'acceptation réciproque des certificats, brevets et licences, chaque partie applique ces dispositions.

4. Dans le respect des lois applicables et dans le cadre de l'Accord entre le Canada et la Communauté européenne sur la sécurité de l'aviation civile, fait à Prague le 6 mai 2009, dans les matières visées par ledit accord, les parties s'engagent à parvenir à l'acceptation réciproque des certificats, brevets et licences.

5. Une partie ou ses autorités aéronautiques compétentes peuvent solliciter à tout moment des consultations avec l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes en ce qui concerne les normes et exigences de sécurité que celles-ci appliquent et gèrent. Si, à la suite de ces consultations, la partie ou ses autorités aéronautiques compétentes qui les ont demandées estiment que l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes n'appliquent pas ou ne gèrent pas de manière effective 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 l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales. Si l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes n'adoptent pas les mesures correctives appropriées dans un délai de quinze (15) jours ou un autre délai fixé, la partie ou ses autorités aéronautiques compétentes qui ont fait la demande de consultations ont le droit de révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une entreprise de transport aérien dont l'autre partie ou ses autorités aéronautiques compétentes assurent le contrôle en matière de sécurité, ou de suspendre ou limiter d'une autre manière les activités de ladite entreprise de transport aérien.

6. Chaque partie accepte que tout aéronef exploité par une entreprise de transport aérien d'une des parties ou au nom de celle-ci puisse, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre partie, faire l'objet d'une 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-là en vertu de la Convention, ou constatent que les normes de sécurité établies en application de la Convention à ce moment-là ne sont pas appliquées ou gérées de manière effective, elles informent les autorités aéronautiques de l'autre partie compétentes en ce qui concerne la surveillance en matière de sécurité de l'entreprise de transport aérien qui exploite l'aéronef en question de ces constatations et des mesures qu'elles jugent nécessaires pour se conformer à ces normes minimales. Si les mesures correctives appropriées ne sont pas prises dans les quinze (15) jours, l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique de l'entreprise de transport 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. Chaque partie, par l'intermédiaire de ses autorités aéronautiques compétentes, a 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'une entreprise de transport aérien de l'autre partie, ou de suspendre ou de limiter d'une autre manière les activités de celle-ci, si elle conclut qu'une menace immédiate pour la sécurité de l'aviation civile 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 une partie ou ses autorités aéronautiques compétentes conformément aux paragraphes 5, 7 ou 8 du présent article est levée dès que la cause qui a motivé cette mesure a cessé d'exister.

Article 7

Sûreté de l'aviation civile

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, faite à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite 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, fait à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, faite à Montréal le 1^{er} mars 1991, et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile 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 de l'aviation civile 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 de l'aviation civile. Par conséquent, chaque partie informe sur demande l'autre partie de toute différence entre sa réglementation et ses pratiques et les normes de sûreté de l'aviation civile des annexes visées dans le présent paragraphe, lorsque cette différence porte sur des dispositions qui excèdent ou complètent lesdites normes et a une incidence sur 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 Etats, chaque partie convient que les exploitants d'aéronefs visés au paragraphe 4 du présent article peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile visées audit paragraphe qui sont 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 effective 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 de coopérer de manière 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 préalables 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. A cette fin, elles mettent en place des arrangements administratifs permettant des consultations sur les mesures existantes ou prévues en matière de sûreté de l'aviation civile 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 sur les mesures prévues en matière de sûreté qui présentent un intérêt 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 dans le cadre des inspections de sûreté 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 participer, en tant qu'observateur, aux inspections de sûreté entreprises par 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 de navigation aérienne, les parties se prêtent assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin, rapidement et dans des conditions de 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, elle peut, par l'intermédiaire de ses autorités compétentes, 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 du début des consultations constitue, pour la partie qui a demandé les consultations, un motif pour prendre des mesures en vue de refuser, révoquer, suspendre ou soumettre à des conditions appropriées les autorisations des entreprises de transport aérien de l'autre partie. Lorsque l'urgence le justifie ou pour éviter une nouvelle viola-

tion des 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 confirment que, lorsqu'une partie envisage de prendre des mesures de sûreté, il lui appartient d'en évaluer les éventuels effets négatifs, sur les plans économique et opérationnel, sur l'exploitation des services aériens relevant du présent accord et, dans la mesure où la loi le permet, de 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 ses dispositions législatives et réglementaires nationales le permettent, et sur la base de la réciprocité, les entreprises de transport aérien de l'autre partie, en ce qui concerne leurs aéronefs assurant des services de transport aérien international, de même que leurs équipements normaux, les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol, les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord (incluant entre autres 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 de transport aérien international ou utilisés uniquement à ces fins, de toutes les restrictions à l'importation et taxes sur la propriété, de tout prélèvement sur le capital, de tous les droits de douane et d'accises et de tous les frais ou redevances analogues qui sont imposés par les parties et ne sont pas calculés en fonction du coût des prestations fournies.

2. Dans toute la mesure où ses dispositions législatives et réglementaires nationales le permettent et sur la base de la réciprocité, chaque partie exempte également des impôts, droits, taxes, frais et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies :

a) les provisions de bord prises à bord ou obtenues sur le territoire d'une partie et embarquées, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord d'aéronefs en partance d'une entreprise de transport aérien de l'autre partie assurant des services de transport aérien international, 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'une entreprise de transport aérien de l'autre partie assurant des services de transport aérien international, 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 une entreprise de transport aérien de l'autre partie assurant des services de transport aérien international, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage effectuée au-dessus dudit territoire ; et

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 l'entreprise de transport aérien.

3. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs utilisés par une entreprise de transport 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 jusqu'à ce qu'on s'en soit départi d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

4. Les exemptions prévues au présent article sont également accordées lorsque les entreprises de transport aérien d'une partie ont passé contrat avec une autre entreprise de transport aérien

bénéficiant des mêmes exemptions 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 du présent article.

5. Le présent accord ne modifie pas les dispositions des conventions en vigueur entre un Etat 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 nationale et, sur demande, d'autres informations statistiques disponibles qui peuvent être raisonnablement requises pour examiner l'exploitation des services aériens.

2. Les parties coopèrent dans le cadre du comité mixte pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de surveiller le développement des services aériens.

Article 10

Intérêts des consommateurs

1. Chaque partie reconnaît qu'il importe de protéger les intérêts des consommateurs et peut prendre ou exiger des entreprises de transport aérien qu'elles prennent, sur une base non discriminatoire, des mesures raisonnables et proportionnées concernant les éléments suivants, comprenant entre autres :

- a) des exigences de protection des fonds avancés aux entreprises de transport aérien ;
- 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 entreprises de transport aérien de la partie concernée ;
- f) l'assurance responsabilité civile couvrant les dommages corporels des passagers ; et
- g) l'établissement de mesures d'accessibilité.

2. Les parties s'efforcent de se consulter, dans le cadre du comité mixte, 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 de l'aviation civile et d'assistance en escale et les autres infrastructures et services connexes qui sont fournis sur son territoire soient à la disposition des entreprises de transport aérien 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 infrastructures 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 entreprises de transport aérien 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 entreprises de transport aérien de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à une autre entreprise de transport aérien.

2. Chaque partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents aux entreprises de transport aérien de l'autre partie pour l'utilisation d'infrastructures et de services aéroportuaires et de sûreté de l'aviation civile, ainsi que 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 de l'aviation civile appropriés dans l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les infrastructures 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 entreprises de transport aérien de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à une autre entreprise de transport aérien au moment de leur imposition.

3. Chaque partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les services et infrastructures ou leurs organismes représentatifs, et invite les autorités ou organismes compétents et les entreprises de transport aérien 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 du présent article. 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 aux 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 entreprises de transport aérien de l'autre partie un accès équitable et égal à la fourniture des services aériens visés par le présent accord.

Capacité

2. Chaque partie permet à toute entreprise de transport aérien de l'autre partie de définir la fréquence et la capacité des services aériens qu'elle 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 entreprises de transport aérien de l'autre partie, ni n'exige de leur part le dépôt de leurs horaires, programmes de vols affrétés ou 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 codes

3. a) Sous réserve des dispositions réglementaires normalement appliquées à de telles opérations par chacune des parties, toute entreprise de transport aérien de l'autre partie peut conclure des arrangements de coopération afin :

i) d'offrir ses services aériens sur les routes spécifiées en vendant des services de transport sous son propre code pour les vols exploités par n'importe quelle entreprise de transport aérien du Canada, ou d'Etats membres, et/ou de n'importe quel pays tiers, et/ou un transporteur de surface terrestre ou maritime de n'importe quel pays,

ii) d'acheminer du trafic sous le code de toute autre entreprise de transport aérien lorsque cette dernière a été autorisée, par les autorités aéronautiques d'une partie, à vendre des services de transport sous son propre code pour les vols exploités par toute entreprise de transport aérien d'une partie.

b) Une partie peut exiger que toutes les entreprises de transport aérien participant à des arrangements de partage de codes disposent des droits de trafic adéquats pour les routes concernées.

c) Une partie ne refuse pas d'autoriser les services en partage de codes définis au paragraphe 3, sous-alinéa a) i), du présent article au motif que l'entreprise de transport aérien exploitant l'aéronef n'a pas le droit d'acheminer du trafic sous les codes d'autres entreprises de transport aérien.

d) Les parties exigent de toutes les entreprises de transport aérien participant à de tels arrangements de partage de codes qu'elles 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 permet aux entreprises de transport aérien de l'autre partie, lorsqu'elles exploitent leurs activités sur son territoire :

a) sur la base de la réciprocité, d'assurer leurs propres services d'assistante en escale sur son territoire et, à leur convenance, de faire assurer les services d'assistance en escale, partiellement ou totalement, par tout agent autorisé par ses autorités compétentes à fournir ces services ; et

b) de fournir des services d'assistance en escale à d'autres entreprises de transport aérien exploitant leurs activités dans 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, alinéas a) et b), du présent article 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 une autre entreprise de transport aérien de n'importe quel pays assurant des services aériens internationaux similaires au moment où la contrainte est imposée.

Représentants des entreprises de transport aérien

6. Chaque partie permet :

a) aux entreprises de transport aérien de l'autre partie, sur la base de la réciprocité, de faire venir et de faire séjourner sur son territoire leurs représentants et leur propre personnel de gestion commerciale, de vente, technique 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 entreprises de transport aérien de l'autre partie, soit par leur propre personnel, soit en faisant appel aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien exploitant ses activités sur son territoire et autorisée à fournir ces services pour d'autres entreprises de transport aérien ; et

c) aux entreprises de transport aérien de l'autre partie d'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 entreprises de transport aérien 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 du présent article ; et

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 permet aux entreprises de transport aérien de l'autre partie :

a) de 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 d'acheter ces services dans les monnaies acceptées par lesdites entreprises de transport aérien ;

b) de 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 ; et

c) de convertir et de 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 permet aux entreprises de transport aérien :

a) exploitant des services mixtes, de recourir à des transports de surface terrestres ou maritimes en rapport avec les services aériens. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir de confier ces transports à des transporteurs de surface dans le cadre d'arrangements avec ceux-ci ou de les effectuer elles-mêmes ;

b) exploitant des services de fret, de 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, le cas échéant, de transporter des marchandises sous douane conformément à la législation et à la réglementation en vigueur ; d'avoir accès aux installations et procédures douanières des aéroports pour les marchandises transportées par voie de surface ou par voie aérienne ; de choisir d'effectuer elles-mêmes leurs propres transports de surface de marchandises, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires nationales régissant ces transports, ou de les faire effectuer dans le cadre d'arrangements avec d'autres transporteurs de surface, y compris le transport de surface effectué par des entreprises de transport aérien de tout autre pays ; et

c) exploitant des services intermodaux, de 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.

Prix

10. Les parties permettent la libre fixation des prix par les entreprises de transport aérien sur la base d'une concurrence libre et loyale. Aucune des parties ne prend de mesure unilatérale contre l'instauration ou le maintien d'un prix pour un transport international à destination ou en provenance de son territoire.

11. Les parties n'imposent pas le dépôt des prix auprès des autorités aéronautiques.

12. Les parties permettent aux autorités aéronautiques de discuter de questions telles que, notamment, les prix revêtant un caractère injuste, déraisonnable ou discriminatoire.

Systèmes informatisés de réservation

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

Franchisage et marques

14. Les entreprises de transport aérien de toute partie peuvent fournir les services aériens visés par le présent accord, en application d'un arrangement de franchise ou de marque passé avec des sociétés, y compris des entreprises de transport aérien, à condition que l'entreprise de transport aérien qui assure les services aériens dispose des droits de trafic adéquats pour les

routes concernées, que les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires nationales soient respectées, et sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques.

Location d'aéronef avec équipage

15. Aux fins de la fourniture des services aériens relevant du présent accord, les entreprises de transport aérien des parties peuvent utiliser des aéronefs et des équipages fournis par d'autres entreprises de transport aérien, y compris d'autres pays, à condition que l'entreprise de transport aérien qui assure les services aériens et l'exploitant de l'aéronef participant à un tel arrangement disposent des autorisations appropriées, sous réserve de l'approbation par les autorités aéronautiques. Aux fins du présent paragraphe, l'entreprise de transport aérien qui exploite l'aéronef n'est pas tenue de disposer des droits de trafic adéquats pour les routes concernées.

Vols affrétés/vols non réguliers

16. Les dispositions exposées aux articles 4 (Investissement), 5 (Application des dispositions législatives et réglementaires), 6 (Sécurité de l'aviation civile), 7 (Sûreté de l'aviation civile), 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 entreprises de transport aérien ont le plus de chances de s'instaurer si ces entreprises de transport aérien exploitent leurs activités 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 entreprises de transport aérien, 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 partie 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 visés par le présent accord par ses entreprises de transport aérien, elle peut soumettre des observations à l'autre partie. Elle peut en outre demander une réunion du comité mixte. 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 du présent article, une partie peut, après en avoir averti l'autre partie, s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie, notamment au niveau de l'Etat, de la province, ou au niveau local, pour discuter de questions relatives au présent article.

4. Les parties reconnaissent la coopération entre leurs autorités respectives chargées de la concurrence, attestée par l'Accord entre le gouvernement du Canada et les Communautés européennes concernant l'application de leur droit de la concurrence, fait à Bonn 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 2 du présent article persistent et sont susceptibles d'entraîner un désavantage ou un dommage important pour sa ou ses entreprises de transport aérien, elle peut prendre des mesures. Une partie peut prendre des mesures conformément au présent paragraphe à compter de la première des dates suivantes : l'établissement, par décision du comité mixte, de procédures et critères pour la prise de telles mesures, ou un an après la date à partir de laquelle le présent accord est appliqué à titre provisoire par les parties ou entre en vigueur. 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 2 et ne porte pas atteinte au droit qu'a 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 traiter les problèmes de contrôle de la sécurité et les questions de politique concernant 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, dans la mesure du possible, les systèmes des deux parties, 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. Toute entreprise de transport aérien du Canada ou d'un Etat membre titulaire d'une désignation en cours de validité de la part de son gouvernement en vertu d'un accord sur le transport aérien avec le Canada qui est abrogé par le présent accord est réputée être une entreprise de transport aérien désignée pour l'exploitation de services aériens.

2. Toute entreprise de transport aérien du Canada ou d'un Etat membre qui, à la date d'entrée en vigueur du présent accord, détient une licence ou une autorisation valide 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 conformément au présent accord, toutes les autorisations accordées aux termes de ladite licence ou autorisation ; elle est réputée avoir l'autorisation d'exploiter des services aériens conformément au présent accord.

3. Aucune disposition du présent article ne s'oppose à ce qu'une entreprise de transport aérien d'une partie non visée aux paragraphes 1 ou 2 du présent article soit désignée ou autorisée à exploiter des services aériens.

Article 17

Comité mixte

1. Les parties instituent un comité composé de représentants de chacune d'elles (ci-après dénommé « le comité mixte »).

2. Le comité mixte détermine les autorités aéronautiques et les autres autorités compétentes en ce qui concerne les matières visées par le présent accord et facilite les contacts entre elles.

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 se tient 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 au fonctionnement ou à la mise en œuvre du présent accord, notamment :

a) en examinant les conditions des marchés qui ont une incidence sur les services aériens visés par le présent accord ;

b) en échangeant des informations, y compris des avis sur les modifications des législations et politiques nationales qui ont une incidence sur l'accord ;

c) en examinant les domaines susceptibles d'être inclus dans l'accord, y compris en recommandant d'éventuels amendements de ce dernier ;

d) en recommandant les conditions, procédures et modifications nécessaires pour que les nouveaux Etats membres deviennent parties au présent accord ; et

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 du présent accord 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 décide sur la base du consensus.

Article 18

Environnement

1. Les parties reconnaissent qu'il importe de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration 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 son ressort territorial, les mesures appropriées pour agir sur 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 des mesures destinées à protéger l'environnement doivent être soigneusement pesés dans le cadre de l'élaboration 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 éventuels effets négatifs 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 atténuer ces effets négatifs.

4. Les parties reconnaissent qu'il importe 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 sont adoptées, les normes en matière d'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.

6. Les parties s'efforcent de se consulter sur les questions environnementales, y compris sur les mesures envisagées qui sont 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 établi par consentement mutuel.

Article 19

Questions d'emploi

1. Les parties reconnaissent qu'il importe d'examiner les effets du présent accord sur la main-d'œuvre, l'emploi et les conditions de travail.

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

Article 20

Coopération internationale

Les parties peuvent saisir le comité mixte institué 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 ; et

c) aux tendances dans les arrangements 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 consentement des parties. En l'absence de consentement 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 ne nomme pas d'arbitre dans le délai fixé ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être invité par l'une des parties à désigner un ou des arbitres selon le cas. Si le président est ressortissant de l'une des parties, le vice-président le plus ancien en fonction 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 Etat tiers, assume les fonctions de président du tribunal et détermine le lieu où l'arbitrage aura lieu.

4. Le tribunal arrête ses règles de procédure et le calendrier connexe.

5. A la demande d'une partie, le tribunal peut ordonner 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 une solution mutuellement satisfaisante avec l'autre partie au différend, cette dernière peut suspendre l'application d'avantages équivalents découlant du présent accord, jusqu'au règlement du différend.

8. Les frais engagés par le tribunal sont partagés à parts égales entre les parties au différend.

9. Aux fins du présent article, la Communauté européenne et les Etats membres agissent conjointement.

Article 22

Amendement

Tout amendement au présent accord peut être arrêté par consentement mutuel des parties à la suite de consultations tenues conformément à l'article 17 (Comité mixte) du présent accord.

Les amendements entrent 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 entre en vigueur un mois après la date de la dernière des notes diplomatiques par lesquelles les parties

confirment que toutes les procédures nécessaires à cette fin ont été menées à bien. Aux fins de cet échange de notes, la Communauté européenne et ses Etats membres désignent le secrétariat général du Conseil de l'Union européenne. Le Canada remet au secrétariat général du Conseil de l'Union européenne la ou les notes diplomatiques destinées à la Communauté européenne et à ses Etats membres, et le secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet au Canada la ou les notes diplomatiques de la Communauté européenne et de ses Etats membres. La ou les notes diplomatiques de la Communauté 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 accord ont été menées à bien.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord dans le respect des dispositions de droit interne des parties à compter du premier jour du mois suivant la date de la dernière des notes par lesquelles les parties se sont mutuellement notifié l'accomplissement des procédures internes nécessaires à l'application provisoire du présent accord.

Article 24

Dénonciation

Chaque partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est 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 par consentement mutuel avant l'expiration de ce délai. 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 tout amendement apporté à celui-ci sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et du Secrétariat des Nations unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies, après leur entrée en vigueur. L'autre partie est informée de l'enregistrement dès qu'il a été confirmé par les secrétariats de l'Organisation de l'aviation civile internationale et des Nations unies.

Article 26

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 intergouvernementale internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer dans quelle mesure les dispositions de l'accord multilatéral ou de la décision ont une incidence sur le présent accord et si celui-ci doit être révisé à la lumière de cette situation.

2. Au cours de la période d'application provisoire prévue à l'article 23 (Entrée en vigueur et application provisoire), paragraphe 2, de l'accord, les accords bilatéraux énumérés à l'annexe 3 du présent accord sont suspendus, sauf dans la mesure prévue à l'annexe 2 du présent accord. Lors de son entrée en vigueur conformément à son article 23, paragraphe 1, le présent accord abroge les dispositions pertinentes des accords bilatéraux énumérés à son annexe 3, sauf dans la mesure prévue à son annexe 2.

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

FAIT en double exemplaire à Bruxelles, le dix-sept décembre deux mille neuf en langues allemande, anglaise, bulgare, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettonne, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise et tchèque, chacune de ces versions faisant également foi.

ANNEXE 1

TABLEAU DES ROUTES

1. Aux fins de l'article 2, paragraphe 1, alinéa c), du présent accord, chaque partie permet aux entreprises de transport aérien de l'autre partie de fournir des services de transport sur les routes spécifiées ci-dessous :

a) Pour les entreprises de transport aérien du Canada ;
points en deçà – points au Canada – points intermédiaires – points dans les Etats membres – points au-delà

b) Pour les entreprises de transport aérien de la Communauté européenne :

points en deçà – points dans les Etats membres – points intermédiaires – points au Canada – points au-delà

2. Les entreprises de transport aérien 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 pour une même exploitation d'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 offrir et présenter 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 ; et

j) fournir des services en partage de codes 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 entreprises de transport aérien des deux parties

1. Nonobstant l'article 4 (Investissement), la détention en propriété des entreprises de transport aérien d'une partie par des ressortissants de toutes les autres parties est autorisée sur la base de la réciprocité, dans la mesure où la législation et la réglementation nationale du Canada applicable aux investissements étrangers au sein des entreprises de transport aérien le permet.

2. Nonobstant l'article 3 (Désignation, autorisation et révocation), paragraphe 2, alinéa c), et l'article 4 (Investissement) de l'accord, les dispositions suivantes s'appliquent à l'égard de la propriété et du contrôle des entreprises de transport aérien en lieu et place des dispositions de l'article 3 (Désignation, autorisation et révocation), paragraphe 2, alinéa c), jusqu'à ce que les dispositions législatives et réglementaires visées à la section 2, paragraphe 2, sous-paragraphe c) et d), de la présente annexe imposent d'autres règles :

« (...) dans le cas d'une entreprise de transport aérien du Canada, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soient entre les mains de ressortissants du Canada, l'entreprise de transport aérien soit titulaire d'une licence d'entreprise de transport aérien du Canada et son établissement principal se trouve au Canada ;

dans le cas d'une entreprise de transport aérien d'un Etat membre, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soient entre les mains de ressortissants d'Etats membres, de l'Islande, du Liechtenstein, de la Norvège ou de la Suisse, l'entreprise de transport aérien soit titulaire d'une licence d'entreprise de transport aérien de la Communauté et son établissement principal se trouve dans un Etat 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 entreprises de transport aérien 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 des deux parties autorisent des ressortissants de l'autre partie à détenir en propriété et à contrôler jusqu'à 25 % des actions avec droit de vote de leurs entreprises de transport aérien, les droits suivants s'appliquent :

i) dans le cas des services mixtes et des services tout-cargo, pour les entreprises de transport aérien du Canada, le droit de fournir des transports internationaux entre tout point du Canada et tout point des Etats membres ; pour les entreprises de transport aérien de la Communauté, le droit de fournir des services aériens entre tout point des Etats membres et tout point du Canada. En outre, dans le cas des services mixtes et des services tout-cargo, pour les entreprises de transport aérien 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'offrir et de présenter ces services au public en tant que services directs,

ii) dans le cas des services tout-cargo, pour les entreprises de transport aérien 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 entreprises de transport aérien des deux parties, les droits d'exploitation qui sont prévus dans les accords bilatéraux sur le transport aérien conclus entre le Canada et les Etats membres énumérés à l'annexe 3, section 1, et les droits d'exploitation figurant dans les arrangements qui étaient appliqués entre le Canada et les différents Etats membres, tels que spécifiés à l'annexe 3, section 2. S'agissant des droits de cinquième liberté pour ce qui a trait aux points au-delà spécifiés dans le présent alinéa, 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, et

iv) pour plus de sûreté, les droits mentionnés aux alinéas i) et ii) ci-dessus sont disponibles lorsqu'il n'existait pas d'accord ou d'arrangement bilatéral à la date de l'application provisoire ou de l'entrée en vigueur du présent accord, ou lorsque les droits figurant dans un accord qui étaient disponibles immédiatement avant l'application provisoire ou l'entrée en vigueur du présent accord ne sont pas aussi libéraux que ceux mentionnés aux alinéas i) et ii) ci-dessus ;

b) lorsque les législations et réglementations nationales des deux parties autorisent des ressortissants de l'autre partie à détenir en propriété et à contrôler jusqu'à 49 % des actions avec droit de vote de leurs entreprises de transport aérien, les droits suivants s'appliquent en plus de ceux prévus au paragraphe 2, sous-paragraphe a) :

i) dans le cas des services mixtes, pour les entreprises de transport aérien des deux parties, les droits de cinquième liberté sont disponibles en tout point intermédiaire et, pour les entreprises de transport aérien du Canada, entre tout point situé dans un Etat membre et tout point situé dans un autre Etat membre, à condition que le service comprenne un point au Canada s'il s'agit d'une entreprise du Canada, ou qu'il comprenne un point situé dans un Etat membre s'il s'agit d'une entreprise de la Communauté,

ii) dans le cas des services mixtes, pour les entreprises de transport aérien du Canada, les droits de cinquième liberté sont disponibles entre tout point situé dans un Etat membre et tout point situé au Maroc, en Suisse, dans l'Espace économique européen ou dans d'autres pays membres de l'espace aérien commun européen, et

iii) dans le cas des services tout-cargo, pour les entreprises de transport aérien d'une partie, le droit de fournir, sans obligation de desservir un point situé dans le territoire de ladite partie, des transports internationaux entre des points situés sur le territoire de l'autre partie et des points situés dans des pays tiers ;

c) lorsque les législations et réglementations nationales des deux parties autorisent des ressortissants de l'autre partie à établir une entreprise de transport aérien sur leur territoire pour fournir des services aériens intérieurs et internationaux, et conformément à l'article 17 (Comité mixte), paragraphe 5, paragraphe 6, alinéa e), et paragraphe 9, du présent accord, les droits suivants s'appliquent en plus de ceux prévus au paragraphe 2, sous-paragraphe a) et b) :

i) dans le cas des services mixtes, pour les entreprises de transport aérien 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 entreprises de transport aérien, et que les deux parties permettent la pleine application de l'annexe 1, conformément à l'article 17 (Comité mixte), paragraphe 5, paragraphe 6, alinéa e), et paragraphe 9, du présent accord, et sur réception d'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.

A N N E X E 3

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

Section 1

Conformément aux dispositions de l'article 26 du présent accord, les accords bilatéraux suivants entre le Canada et les Etats membres sont suspendus ou abrogés 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 ;

c) République tchèque : Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République tchèque sur le transport aérien, signé le 13 mars 1996. Echange de notes constituant un accord amendant l'accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République tchèque sur le transport aérien, signé à Prague le 13 mars 1996, signées respectivement le 28 avril 2004 et le 28 juin 2004 ;

d) Royaume de Danemark : Accord entre le Canada et le Danemark relatif aux services aériens entre les deux pays, signé le 13 décembre 1949. Echange de notes entre le Canada et le Danemark relativement à l'accord aérien signé entre les deux pays à Ottawa le 13 décembre 1949, signées le 13 décembre 1949. Echange de notes entre le Canada et le Danemark modifiant l'Accord de 1949 relatif aux services aériens, signées le 16 mai 1958 ;

e) 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. Echange 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, signées le 1^{er} septembre 1999 ;

f) République française : Accord relatif au transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République française, signé le 15 juin 1976. Echange 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, signées le 21 décembre 1982 ;

g) 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. Echange 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, signées respectivement le 16 décembre 1982 et le 20 janvier 1983 ;

h) République hellénique : Accord relatif au transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République hellénique, signé le 20 août 1984. Echange 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, signées respectivement le 23 juin 1995 et le 19 juillet 1995 ;

i) 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 ;

j) Irlande : 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. Echange 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, signées le 31 mai 1948. Echange 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, signées le 9 juillet 1951. Echange de notes entre le Canada et l'Irlande modifiant l'accord du 8 août 1947 relatif aux services aériens entre les deux pays, signées le 23 décembre 1957 ;

k) République italienne : Accord entre le Canada et l'Italie relatif aux services aériens, signé le 2 février 1960. Echange 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, signées le 28 août 1972 ;

l) 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. Echange de notes entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume des Pays-Bas constituant un accord relatif à l'exploitation de vols non réguliers (affrétés), signées le 2 juin 1989 ;

m) République de Pologne : Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République populaire de Pologne, signé le 14 mai 1976. Echange de notes constituant un accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République populaire de Pologne relatif aux articles IX, XI, XIII et XV de l'accord sur le transport aérien signé le 14 mai 1976, signées à la même date ;

n) République portugaise : Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Portugal relatif aux services aériens entre les territoires canadiens et portugais, signé le 25 avril 1947. Echange de notes (24 et 30 avril 1957) entre le Canada et le Portugal amendant les paragraphes 3 et 4 de l'Annexe à l'accord au sujet des services aériens entre les deux pays fait à Lisbonne le 25 avril 1947, signées respectivement les 24 et 30 avril 1957. Echange de notes entre le Canada et le Portugal modifiant le paragraphe 7 de l'Annexe à l'accord relatif aux services aériens entre les deux pays, signées respectivement les 5 et 31 mars 1958 ;

o) 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 ;

p) Royaume d'Espagne : Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Espagne, signé le 15 septembre 1988 ;

Section 2

Aux fins de l'annexe 2, section 2, les droits suivants sont disponibles conformément à l'alinéa 2 a) iii)

Partie 1

POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN DU CANADA

En combinaison avec l'exploitation de services mixtes entre le Canada et les différents États membres, et l'exploitation de services tout-cargo, les entreprises de transport aérien du Canada disposent des droits suivants :

Etat membre	Droits de trafic
Bulgarie	Des droits de cinquième liberté sont disponibles à deux points à désigner qui peuvent être desservis comme points intermédiaires à destination de Sofia et/ou au-delà de Sofia.
République tchèque	Des droits de cinquième liberté sont disponibles à quatre points au maximum à choisir par le Canada, qui peuvent être desservis comme points intermédiaires à destination de Prague ou au-delà, et à un point supplémentaire dans la République tchèque.
Danemark	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Copenhague et : a) Amsterdam et Helsinki ; ou b) Amsterdam et Moscou. Amsterdam peut être desservie comme point intermédiaire ou comme point au-delà. Helsinki et Moscou doivent être desservies comme points au-delà.
Etat membre	Droits de trafic
Allemagne	Des droits de trafic de cinquième liberté peuvent être exercés entre des points intermédiaires en Europe et des points en République fédérale d'Allemagne, et entre des points en République fédérale d'Allemagne et des points au-delà.
Grèce	Des droits de cinquième liberté sont disponibles à des points intermédiaires à destination d'Athènes et/ou au-delà d'Athènes et à deux points supplémentaires en Grèce, à l'exclusion de points en Turquie et en Israël. Le nombre total de points intermédiaires et de points au-delà qui peuvent être desservis à un moment donné au titre des droits de cinquième liberté ne peut excéder cinq, dont quatre au maximum peuvent être des points intermédiaires.
Irlande	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points en Irlande et des points intermédiaires, et entre des points en Irlande et des points au-delà de l'Irlande. Pour les services tout-cargo, les droits disponibles permettent la prestation de services de transport international entre des points en Irlande et des points dans des pays tiers sans l'obligation de desservir un point au Canada.
Italie	Des droits de trafic de cinquième liberté sont disponibles entre deux points intermédiaires en Europe et Rome et/ou Milan. Les points intermédiaires pour lesquels existent des droits de cinquième liberté peuvent aussi être desservis comme points au-delà.
Pologne	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Varsovie et deux points intermédiaires en Europe, à choisir par le Canada parmi les villes suivantes : Bruxelles, Copenhague, Prague, Shannon, Stockholm, Vienne, Zurich.
Etat membre	Droits de trafic

Portugal	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Portugal et des points intermédiaires, et entre des points au Portugal et des points au-delà.	Etat membre	Droits de trafic
Espagne	Des droits de cinquième liberté à des points intermédiaires et à des points au-delà sont disponibles : a) Entre Madrid et trois points supplémentaires en Espagne, et des points en Europe (sauf Munich, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Italie et les républiques de l'ex-URSS) ; et b) Entre Madrid et un autre point en Espagne et des points en Afrique et au Moyen-Orient, tel que défini par l'OACI dans le document 9060-AT/723. Un maximum de quatre droits de cinquième liberté peut être exercé à un moment donné.	Allemagne	Des droits de cinquième liberté sont disponibles uniquement entre Montréal et un point au-delà en Floride. Comme alternative, des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et deux points au-delà sur le territoire continental des Etats-Unis d'Amérique, à l'exclusion de points situés dans les Etats de Californie, du Colorado, de Floride, de Géorgie, d'Oregon, du Texas et de Washington.
Suède	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Stockholm et : a) Amsterdam et Helsinki ; ou b) Amsterdam et Moscou. Amsterdam peut être desservie comme point intermédiaire ou comme point au-delà. Helsinki et Moscou doivent être desservies comme points au-delà.	Grèce	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et Boston ou entre Montréal et Chicago ou au-delà de Toronto à destination d'un point aux Etats-Unis d'Amérique à désigner par la République hellénique, à l'exception de points en Californie, au Texas et en Floride.
Royaume-Uni	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Royaume-Uni et des points intermédiaires, et entre des points au Royaume-Uni et des points au-delà. Pour les services tout-cargo, les droits disponibles permettent la prestation de services de transport international entre des points au Royaume-Uni et des points dans des pays tiers sans l'obligation de desservir un point au Canada.	Irlande	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Canada et des points intermédiaires, et entre des points au Canada et des points au-delà du Canada. Pour les services tout-cargo, les droits disponibles permettent la prestation de services de transport international entre des points au Canada et des points dans des pays tiers sans l'obligation de desservir un point en Irlande.
		Italie	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre deux points intermédiaires au nord-est des Etats-Unis d'Amérique (au nord de Washington DC, celle-ci incluse et à l'est de Chicago, celle-ci incluse) et Montréal et/ou Toronto. Les points intermédiaires pour lesquels existent des droits de cinquième liberté peuvent aussi être desservis comme points au-delà.
		Etat membre	Droits de trafic
		Pologne	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et New York comme points intermédiaires ou comme points au-delà.
		Portugal	Des droits de trafic de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Canada et des points intermédiaires, et entre des points au Canada et des points au-delà.
		Espagne	Des droits de cinquième liberté à des points intermédiaires et à des points au-delà sont disponibles : a) Entre Montréal et trois points supplémentaires au Canada, et Chicago, Boston, Philadelphie, Baltimore, Atlanta, Dallas/Fort Worth et Houston ; et b) Entre Montréal et Mexico City. Un maximum de quatre droits de cinquième liberté peut être exercé à un moment donné.
		Suède	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et Chicago et entre Montréal et Seattle. Chicago peut être desservie comme point intermédiaire ou comme point au-delà. Seattle ne peut être desservie que comme point au-delà.
		Etat membre	Droits de trafic
		République tchèque	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et deux points au-delà aux Etats-Unis d'Amérique, situés au nord de Washington DC, celle-ci incluse et à l'est de Chicago, celle-ci incluse.
		Danemark	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et Chicago et entre Montréal et Seattle. Chicago peut être desservie comme point intermédiaire ou comme point au-delà. Seattle ne peut être desservie que comme point au-delà.

Partie 2

POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

En combinaison avec l'exploitation de services mixtes entre les différents Etats membres et le Canada, et l'exploitation de services tout-cargo, les entreprises de transport aérien de la Communauté disposent des droits suivants :

Etat membre	Droits de trafic
Belgique	Des droits de trafic de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et deux points au-delà aux Etats-Unis d'Amérique, situés à l'est de Chicago, celle-ci incluse, et au nord de Washington DC, celle-ci incluse.
Bulgarie	Des droits de cinquième liberté peuvent être exercés à un point au-delà aux Etats-Unis d'Amérique, situé à l'est de Chicago, celle-ci exclue, et au nord de Washington DC, celle-ci incluse. Aucun droit de cinquième liberté n'est disponible si Montréal et Ottawa sont des points coterminaux. Aucun droit de cinquième liberté n'est disponible à des points intermédiaires.
République tchèque	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et deux points au-delà aux Etats-Unis d'Amérique, situés au nord de Washington DC, celle-ci incluse et à l'est de Chicago, celle-ci incluse.
Danemark	Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre Montréal et Chicago et entre Montréal et Seattle. Chicago peut être desservie comme point intermédiaire ou comme point au-delà. Seattle ne peut être desservie que comme point au-delà.

Royaume-Uni Des droits de cinquième liberté sont disponibles entre des points au Canada et des points intermédiaires, et entre des points au Canada et des points au-delà du Canada. Pour les services tout-cargo, les droits disponibles permettent la prestation de services de transport international entre des points au Canada et des points dans des pays tiers sans l'obligation de desservir un point au Royaume-Uni.

Section 3

Nonobstant la section 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^{er} du présent accord, les accords cités aux sous-paragraphes d) Royaume de Danemark, f) République française, l) Royaume des Pays-Bas et r) Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord restent applicables conformément à leurs dispositions.

Les parties prennent note des déclarations suivantes :

Déclaration de la Communauté européenne et de ses Etats membres concernant l'accord UE-Canada sur les services aériens, à faire au moment de la signature

« En ce qui concerne l'article 26, paragraphe 2, la Communauté européenne et ses Etats membres confirment que prévoir que "les accords bilatéraux énumérés à l'annexe 3 sont suspendus, sauf dans la mesure prévue à l'annexe 2" revient à indiquer que les dispositions pertinentes de l'accord priment les dispositions pertinentes des accords bilatéraux en vigueur énumérés à l'annexe 3. »

Déclaration de la Communauté européenne et de ses Etats membres concernant l'accord UE-Canada sur les services aériens, à faire au moment de la signature

« La Communauté européenne et ses Etats membres précisent que l'accord sur les services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Canada, d'autre part, et notamment son article 8, ne prévoit pas d'exemption de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), à l'exception de la taxe sur le chiffre d'affaires à l'importation, et n'empêche pas les Etats membres de taxer le kérosène consommé pour des vols intérieurs ou intracommunautaires, conformément à la directive 2003/96/CE du Conseil. »

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères
et européennes

PROJET DE LOI

autorisant la ratification de l'accord sur le transport aérien entre le Canada
et la Communauté européenne et ses Etats membres

NOR: MAEJ1125422L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I. - Situation de référence et objectifs de l'accord

« L'accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Canada » de 1976 modifié, publié au journal officiel du 6 avril 1977 (décret n° 77-380 du 28 mars 1977), fixe le cadre juridique pour le transport aérien entre la France et le Canada.

Les relations aériennes entre le Canada et les autres Etats membres de l'Union européenne sont également régies par ce type d'accords bilatéraux. Fin 2006, seuls huit Etats membres n'avaient pas conclu de tels accords avec le Canada (Chypre, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, Malte, la Slovaquie et la Slovénie).

Le cadre bilatéral est habituellement utilisé pour fixer un cadre juridique au transport aérien international. Cependant, les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes du 5 novembre 2002 relatifs à des accords bilatéraux entre certains Etats membres de la Communauté européenne et les Etats-Unis d'Amérique, arrêts dits de "Ciel ouvert"¹, ont marqué l'émergence d'une politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation.

Dans sa communication "Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté"², la Commission européenne a défini les priorités de cette politique : des accords de transport aérien ciblés avec, d'une part, les pays de la politique européenne de voisinage et, d'autre part, les partenaires clés de l'Union européenne comme le Canada.

¹ Cour de justice de l'Union européenne : <http://curia.europa.eu/> - Affaires C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 et C-476/98 concernant le Royaume-Uni, le Danemark, la Suède, la Finlande, la Belgique, le Luxembourg, l'Autriche et l'Allemagne.

² COM(2005) 79 final, du 11.03.2005

Ces accords négociés par la Commission au nom de l'Union et de ses Etats membres se substituent aux accords bilatéraux traditionnels ; ils ont pour objet principal d'ouvrir les marchés et d'encourager les investissements tout en garantissant des conditions de concurrence loyale et des normes élevées pour le transport aérien, notamment dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la protection de l'environnement.

De tels accords ont déjà été signés avant le Canada : l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE) en mai 2006³, l'accord euroméditerranéen relatif aux services aériens avec le Maroc en décembre 2006 et l'accord de transport aérien avec les Etats-Unis d'Amérique en avril 2007. La France a d'ores et déjà procédé à la ratification de ces trois accords.

En octobre 2007, suite à la recommandation de la Commission « Définir une politique communautaire en matière d'aviation civile avec le Canada »⁴, le Conseil a autorisé la Commission à entamer des négociations avec le Canada en vue de la conclusion d'un accord global dans le domaine des transports aériens.

Cet accord devait rétablir la sécurité juridique qui n'était plus garantie par les accords bilatéraux depuis les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes de 2002 évoqués *supra*. Les accords bilatéraux de certains Etats membres prévoient des conditions restrictives pour la désignation des transporteurs aériens fondées sur leur nationalité économique (un Etat membre ne peut désigner que les seules compagnies aériennes détenues et contrôlées par des intérêts nationaux) que la Cour a jugées illégales car contraires à la liberté d'établissement. L'accord européen devait donc, en tout premier lieu, rétablir la sécurité juridique et, plus largement, permettre à toute compagnie aérienne de l'Union européenne de fournir des services entre n'importe quel point de l'Union et le Canada, indépendamment de sa nationalité économique.

Sur un plan économique, la Commission européenne avançait dans sa communication que les accords bilatéraux existants ne permettaient pas aux compagnies aériennes, aux passagers et aux chargeurs de profiter pleinement des avantages offerts par des marchés ouverts. La Commission estimait également que ces accords présentaient de grandes disparités entraînant des déséquilibres et des inégalités dans les perspectives offertes aux transporteurs communautaires. L'accord européen avec le Canada devait donc libéraliser et uniformiser l'accès au marché en supprimant notamment les restrictions relatives au nombre de compagnies désignées, à la capacité offerte, à la définition des routes entre l'Union et le Canada et à certains droits de trafic.

L'accord devait également instaurer les conditions d'une coopération et d'une convergence réglementaire, notamment dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement, pour assurer des standards élevés pour le transport aérien entre l'Union et le Canada et mettre en place les conditions d'une concurrence loyale.

³ L'EACE est un accord multilatéral entre les 27 Etats membres de l'Union, l'Albanie, la Bosnie et Herzégovine, la Croatie, l'Islande, la Macédoine, le Monténégro, la Norvège, la Serbie et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo

⁴ Communication de la Commission du 9 janvier 2007 - COM (2006) 871 final

Enfin, la recherche d'un accord européen avec le Canada était la conséquence logique de l'accord de transport aérien signé en 2007 avec les Etats-Unis d'Amérique en permettant de moderniser et de libéraliser le cadre du transport aérien entre l'Union européenne et la majeure partie du continent nord américain.

II. - Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'accord

Les conséquences attendues de l'accord européen avec le Canada sur le transport aérien ont été évaluées par la Commission à l'échelle de l'Union européenne, les transporteurs européens étant libres de fournir des services entre n'importe quel point de l'Union et le Canada indépendamment de leur nationalité. La Commission s'est appuyée sur une étude économique réalisée par un cabinet indépendant pour étayer sa communication de 2007 recommandant au Conseil de l'autoriser à ouvrir des négociations avec le Canada.

- Les conséquences politiques de l'accord européen :

Le Canada est depuis longtemps un proche partenaire politique de l'Union, un accord cadre de coopération commerciale et économique entre les Communautés européennes et le Canada ayant été signé dès 1976. Un accord de libre échange est en cours de négociation.

Le Canada est également un partenaire privilégié dans le domaine de l'aviation, notamment avec la signature en mai 2009 d'un accord dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile prévoyant l'acceptation réciproque des agréments et des essais concernant la navigabilité des aéronefs, la protection de l'environnement, les installations d'entretien des aéronefs et le maintien de la navigabilité⁵.

L'accord européen sur le transport aérien renforce les liens avec un pays où le secteur aérospatial a une longue tradition, le constructeur aéronautique canadien Bombardier étant l'un des deux principaux constructeurs mondiaux d'avions à réaction régionaux.

- Les conséquences économiques, financières et sociales de l'accord européen :

L'accord européen de transport aérien avec le Canada prévoit une ouverture progressive des marchés et de l'investissement qui devrait se traduire par une augmentation sensible du trafic aérien et la possibilité pour les transporteurs aériens européens d'opérer sur de nouveaux marchés.

En 2010, 9,3 millions de passagers ont été transportés entre le Canada et l'Union européenne retrouvant ainsi un niveau de trafic comparable à celui précédant la crise subie par le secteur en 2008-2009. L'Union européenne est le second partenaire du Canada pour le transport aérien de passagers après les Etats-Unis d'Amérique alors que, pour les transporteurs européens, le Canada est le cinquième plus grand marché en terme de capacité de sièges offerte et également l'un des marchés long-courrier les plus importants.

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:153:0011:0028:FR:PDF>

Les principaux moteurs de croissance du marché entre le Canada et l'Union européenne sont le tourisme, représentant près de la moitié des passagers, et les liens d'affaires et de commerce. Le trafic entre le Canada et la France, en croissance régulière et faiblement impacté par la crise de 2008-2009 (+ 12 % en 2007, + 7 % en 2008, -2,2 % en 2009 et + 5,9 % en 2010), représentait près de 2 millions de passagers en 2010 soit le deuxième marché le plus important parmi les Etats membres après le Royaume-Uni avec 3,2 millions de passagers transportés.

Pour la Commission, l'ouverture des marchés devrait s'accompagner de l'accroissement de l'offre (nombre de routes entre l'Union européenne et le Canada, fréquence des services), d'une concurrence accrue permise notamment par la fin des restrictions limitant le nombre de compagnies aériennes autorisées à opérer et, en conséquence, d'une baisse des tarifs qui se traduirait par une augmentation du nombre de passagers.

La Commission estime à 9 millions le nombre de passagers supplémentaires dans les cinq ans qui suivront l'ouverture des marchés dont 500 000 dès la première année ; la réduction des tarifs escomptée devrait permettre de faire économiser au moins 72 millions d'euros aux consommateurs. L'augmentation du trafic entre l'Union et le Canada devrait également permettre la création de 3 700 emplois au terme de la première année.

La libéralisation de l'investissement devrait se traduire à terme par la possibilité pour des investisseurs européens de détenir et contrôler des transporteurs aériens canadiens et réciproquement. Cette opportunité relève de la stratégie d'entreprise dans un univers où les fréquents regroupements permettent des économies d'échelle et ouvrent l'accès à des marchés jusqu'alors non économiquement viables.

L'accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses Etats membres organise la progressivité de l'ouverture du marché en corrélation avec la libéralisation de l'investissement : quatre étapes, liées à l'évolution de la législation canadienne dans le domaine de l'investissement, sont définies. La réglementation européenne, quant à elle, prévoit d'ores et déjà la possibilité pour des intérêts étrangers de détenir et contrôler des transporteurs aériens européens, si un accord avec un pays tiers le prévoit et sous réserve de réciprocité (règlement R 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté).

L'actuelle législation canadienne limite à 25 % la détention et le contrôle des transporteurs canadiens par des intérêts étrangers ; un processus législatif est engagé au Canada pour porter cette limitation à 49 %. Ces seuils correspondent aux phases 1 et 2 de l'accord. En troisième phase, les modifications législatives au Canada devront permettre aux ressortissants européens d'établir une entreprise de transport aérien sur le territoire canadien, soit le droit d'y établir une filiale ou d'y créer une compagnie aérienne. L'ouverture complète des marchés sera atteinte lorsque les compagnies aériennes canadiennes et européennes pourront être détenues et contrôlées par des intérêts des deux Parties.

L'importance d'examiner les conséquences sociales de la mise en œuvre de cet accord est reconnue, un article spécifique étant dédié aux « questions d'emplois ». Il est prévu de pouvoir demander une réunion du comité mixte mis en place par l'accord pour discuter des questions liées à cette problématique.

- Les conséquences environnementales de l'accord européen :

La prise en compte des effets de l'aviation civile internationale sur l'environnement a été l'une des priorités des négociateurs de la Commission relayant les préoccupations de nombreux Etats membres de l'Union européenne dont la France.

L'accord européen de transport aérien avec le Canada, dans un article dédié à l'environnement, reconnaît l'importance de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration de la politique aéronautique internationale et de sa mise en œuvre afin de limiter les nuisances du développement du transport aérien sur l'environnement. L'intégration d'une telle disposition dans ce type d'accord marque une avancée certaine de la politique de l'Union européenne qui fait figure de précurseur en la matière.

La volonté de collaborer dans ce domaine et la reconnaissance de la pertinence d'une approche multilatérale pour étudier les effets du transport aérien sur l'environnement sont les premiers éléments visibles de cette déclaration de principe. Mais surtout, les dispositions négociées préservent le droit des parties de prendre et d'appliquer des mesures appropriées pour agir sur les incidences environnementales du transport aérien, ce qui autoriserait l'application de la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil qui intègre les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre⁶.

Les dispositions de l'accord relatives à l'environnement traduisent également le nécessaire équilibre avec une approche économique du sujet, les mesures adoptées par l'une des parties à l'accord pouvant potentiellement avoir des répercussions négatives sur les droits garantis aux transporteurs aériens de l'autre partie.

- Les conséquences juridiques de l'accord européen :

De la pratique des accords bilatéraux aux accords européens :

Le système des accords bilatéraux qui fixent le cadre juridique des transports aériens internationaux résulte de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944, notamment de l'article premier qui rappelle que chaque Etat dispose de *"la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire"* combiné à l'article 6 prévoyant qu'*"aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un Etat contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit Etat conformément aux conditions de cette permission ou autorisation"*.

Par huit recours distincts, tous déposés en décembre 1998, la Commission européenne a assigné devant la Cour de justice des Communautés européennes le Royaume-Uni, le Danemark, la Suède, la Finlande, la Belgique, le Luxembourg, l'Autriche et l'Allemagne pour divers manquements résultant de la conclusion de ce type d'accords bilatéraux avec les Etats-Unis d'Amérique en matière de transport aérien, estimant notamment que la Communauté disposait d'une compétence exclusive pour conclure de tels accords et avançant que certaines dispositions des accords conclus contrevenaient au droit des traités ou empiétaient sur la compétence communautaire.

⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:008:0003:0021:fr:PDF>

Si la Cour n'a pas donné raison à la Commission sur la question de la compétence exclusive de la Communauté pour conclure des accords de transport aérien, la Cour a estimé que les conditions imposées dans les accords bilatéraux relatives à la désignation des entreprises de transport aérien autorisées entravaient le principe de la liberté d'établissement consacré par les traités européens. En effet, ces accords bilatéraux prévoyaient que seuls les transporteurs aériens détenus et contrôlés par des intérêts d'une partie à l'accord pouvaient être désignés par ladite partie, excluant de facto les transporteurs aériens des autres Etats membres même si ces transporteurs étaient établis sur le territoire de l'Etat membre partie à l'accord. Par ailleurs, la Cour a reconnu que les dispositions tarifaires relatives aux vols intracommunautaires et les dispositions relatives aux systèmes informatisés de réservation (les SIR) contenus dans les accords bilatéraux relevaient de la compétence exclusive de la Communauté.

Prenant acte des arrêts de la Cour, le Conseil "Transports, télécommunications et énergie" du 5 juin 2003 a adopté une décision autorisant la Commission à négocier un accord communautaire avec les Etats-Unis d'Amérique visant à établir un espace aérien sans frontière avec l'Union européenne qui remplacerait les accords bilatéraux existants et résoudrait les problématiques juridiques soulignées par la Cour.

Le Conseil de juin 2003 a également pris une décision autorisant la Commission à négocier des accords communautaires avec tout pays tiers en vue de remplacer certaines dispositions des accords bilatéraux, notamment relatives aux conditions de désignation des transporteurs aériens par les Etats membres. Ces accords sont communément appelés "accords horizontaux" dans la mesure où ils concernent les accords bilatéraux de l'ensemble des Etats membres avec un pays tiers à l'Union.

Enfin, le Conseil a arrêté une approche générale concernant la négociation, par les Etats membres, d'accords bilatéraux avec des pays tiers et organisant leur mise en œuvre. Le règlement 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 relatif à la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les Etats membres et les pays tiers a concrétisé ces principes⁷.

Dès lors, deux usages coexistent pour définir le cadre du transport aérien international entre les Etats membres de l'Union et des pays tiers : les traditionnels accords bilatéraux dont le modèle a été amendé pour respecter les arrêts de la Cour et les accords européens pour lesquels l'ouverture de négociation est autorisée par le Conseil en fonction de la politique extérieure de l'aviation définie par l'Union. Compte tenu de la répartition des compétences, ces derniers sont des accords mixtes auxquels l'Union et ses Etats membres sont parties.

Les arrêts de la Cour de 2002 n'ont pas reconnu à la Communauté une compétence exclusive pour conclure des accords internationaux de transport aérien : l'exemption de certaines taxes sur le territoire national, les modalités d'accès et de résidence sur le territoire ou l'octroi de droits de trafic sont, par exemple, de la compétence exclusive des Etats membres ; comme indiqué *supra*, la Cour a indiqué que la fixation des tarifs pour les vols intracommunautaires ou les dispositions relatives aux SIR relevaient de la compétence communautaire. Enfin, si l'Union est d'ores et déjà intervenue pour fixer des règles dans de nombreux domaines du transport aérien (accès au marché, sécurité, sûreté, navigation aérienne, environnement, social, protection des consommateurs...) la compétence est le plus souvent partagée dans ces domaines comme l'illustre la sûreté, sujet sensible pour lequel l'Union édicte des règles que les Etats membres sont, dans certains cas, libres de renforcer.

⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:195:0003:0006:FR:PDF>

De l'accord bilatéral franco-canadien à l'accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses Etats membres :

L'accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses Etats membres suspend ou abroge les dispositions pertinentes des accords bilatéraux.

En l'occurrence, pour la France il suspend, pour la partie du territoire français où s'appliquent les traités européens, c'est-à-dire le territoire métropolitain, la Guadeloupe, la Guyane française, la Martinique, la Réunion, et Saint-Martin, les dispositions de l'accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Canada de 1976 modifié.

En revanche, l'accord bilatéral entre la France et le Canada continue à s'appliquer pour les parties du territoire français non couvertes par les traités sur l'Union européenne, à savoir la Nouvelle-Calédonie et ses dépendances, la Polynésie française, les Terres australes et antarctiques françaises, les îles Wallis-et-Futuna, Mayotte, Saint-Pierre-et-Miquelon et Saint-Barthélemy.

Les conséquences juridiques de l'accord avec le Canada sont donc identiques à celles des accords similaires d'ores et déjà ratifiés par la France, comme l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part (loi n° 2007-306 du 5 mars 2007) ou 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 (loi n° 2008-325 du 7 avril 2008

En outre, la ratification de cet accord ne devrait nécessiter aucune modification du droit interne.

- Les conséquences administratives de l'accord européen :

En cohérence avec l'ouverture des marchés, l'accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses Etats membres allège les procédures administratives pour les Etats et pour les transporteurs aériens. La désignation des entreprises de transport aérien par voie de note diplomatique prévue dans l'accord bilatéral est supprimée ce qui accroît la réactivité des compagnies aériennes.

III. - Historique des négociations

Le Conseil « Transport, télécommunication et énergie » des 1^{er} et 2 octobre 2007 a adopté la décision autorisant la Commission à ouvrir des négociations avec le Canada en vue de conclure un accord global de transport aérien. Cette décision faisait suite à la communication de la Commission du 9 janvier 2007 « Définir une politique communautaire en matière d'aviation civile vis-à-vis du Canada ».

Les négociations entre le l'Union européenne et le Canada ont commencé fin novembre 2007. Le sommet Union européenne-Canada, organisé par la Présidence française de l'Union européenne le 17 octobre 2008, a permis de confirmer l'attachement des deux parties à une conclusion rapide des négociations.

Ce but a été atteint à Londres le 30 novembre 2008 lors d'une cinquième session de négociations.

IV. - Etat des signatures et ratifications

L'accord a été signé à Bruxelles le 17 décembre 2009, suite à la décision du 30 novembre 2009 (décision 2010/417/CE) du Conseil et des représentants des Gouvernements des Etats membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, relative à la signature et à l'application provisoire.

D'ores et déjà, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, les Pays-Bas, le Portugal, la Pologne, la Suède et la Slovénie ont notifié au Secrétariat général du Conseil l'achèvement de leurs procédures internes de ratification.

V. - Déclarations ou réserves

Sans

