



N° 193

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

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

PROJET DE LOI

*autorisant la **ratification** de l'accord sur la création d'un **espace aérien commun** entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la **Géorgie**, d'autre part,*

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

PRÉSENTÉ

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

PAR M. Laurent FABIUS,
ministre des affaires étrangères.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, ont signé le 2 décembre 2010 un accord sur la création d'un espace aérien commun.

Cet accord 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 la création d'espaces aériens communs avec les pays de la politique européenne de voisinage. Parmi ces pays du voisinage, la Commission européenne distingue ceux déjà engagés dans une coopération paneuropéenne dans le domaine du transport aérien, principalement les pays à l'Est de l'Union à qui il est proposé d'intégrer à terme le marché intérieur, des autres partenaires du pourtour méditerranéen.

S'agissant des pays du voisinage partageant une culture aéronautique commune avec l'Union européenne, un premier accord a été signé le 9 juin 2006, l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE) entre les États membres de l'Union européenne, les pays des Balkans, l'Islande et la Norvège⁽¹⁾. L'accord signé avec la Géorgie le 2 décembre 2010 constitue une étape vers l'intégration de la Géorgie dans cet espace aérien commun européen.

Pour la France, qui n'avait pas d'accord bilatéral relatif au transport aérien avec la Géorgie, le présent accord met en place un cadre juridique qui sécurise l'exploitation des services aériens entre les territoires français et géorgien.

La Commission européenne a négocié avec la Géorgie les termes de cet accord pour le compte de l'Union et de ses États membres en vertu d'une décision du Conseil de l'Union européenne du 11 juin 2009 l'autorisant à ouvrir des négociations avec la Géorgie. Les discussions ont débuté en octobre 2009 et, au terme de trois sessions de négociations, un

(1) Accord multilatéral entre les 27 États 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.

projet d'accord a été paraphé à Tbilissi le 5 mars 2010. L'accord a été signé le 2 décembre 2010 à Bruxelles.

PORTÉE DE L'ACCORD SUR LA CRÉATION D'UN ESPACE AÉRIEN COMMUN AVEC LA GÉORGIE :

L'objet de cet accord aérien est d'ouvrir progressivement les relations aériennes entre l'Union européenne et la Géorgie, sous condition de la reprise, par la Géorgie, d'une part substantielle de l'acquis communautaire en matière de transport aérien. L'accord créant un espace aérien commun avec la Géorgie permet ainsi de garantir des standards élevés dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la gestion du trafic aérien ainsi que l'application de certaines des règles communautaires en matière d'environnement, d'accès au marché, de protection des consommateurs et de temps de travail pour les professionnels du transport aérien, tout en libéralisant le marché des services aériens entre les territoires des États membres de l'Union européenne et de la Géorgie.

L'accord comporte vingt-neuf articles ainsi que quatre annexes parties intégrantes de l'accord.

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

Le titre I^{er} est consacré aux dispositions économiques (articles 2 à 13) :

Les droits commerciaux des transporteurs aériens des Parties contractantes pour les services aériens internationaux sont fixés à l'**article 2**. Les dispositions prévues aux annexes I et II de l'accord précisent les conditions dans lesquelles ces droits peuvent être exercés. Les services intérieurs aux États concernés (droits de cabotage) sont explicitement exclus du champ des droits ouverts.

Les **articles 3 et 5**, relatifs à l'autorisation et à la révocation des autorisations d'exploitation des transporteurs aériens, établissent les conditions dans lesquelles les Parties contractantes accordent et refusent, révoquent, suspendent ou limitent lesdites autorisations d'exploitation.

L'**article 4** pose le principe de la reconnaissance mutuelle des décisions relatives à la propriété et au contrôle effectif des transporteurs aériens prises par les autorités compétentes des Parties contractantes tout en garantissant des possibilités de vérification.

Le principe de la libéralisation de l'investissement est posé à l'**article 6**, qui permet la détention et le contrôle effectif des transporteurs

aériens de chaque Partie par des intérêts de l'autre Partie, sous réserve d'une décision du comité mixte.

Les lois et règlements des Parties contractantes relatifs à l'entrée, à la sortie et au séjour sur le territoire, des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret demeurent applicables (**article 7**).

Les Parties affirment dans l'**article 8** leur attachement au principe d'une concurrence loyale qui implique, notamment, la suppression, sauf exception, des différentes formes de subventions publiques. La réglementation communautaire applicable en matière de droit de la concurrence sert de référence pour évaluer d'éventuelles pratiques contraires à ce principe.

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

L'**article 10**, relatif aux droits de douane et taxes, prévoit les exemptions en matière de droits de douane et taxes que s'accordent mutuellement les Parties contractantes.

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

La liberté de fixation des tarifs des services aériens par les transporteurs est un principe énoncé à l'**article 12** qui prévoit également que les autorités des Parties contractantes ne peuvent exiger le dépôt ou la notification des tarifs pratiqués.

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

Le titre II est consacré aux dispositions réglementaires (articles 14 à 20) :

En application des **articles 14 à 20**, les Parties contractantes doivent se conformer aux dispositions de la réglementation communautaire annexée à l'accord, dans les différents domaines du transport aérien : la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, la navigation aérienne, l'environnement, la protection des consommateurs, les systèmes informatisés de réservation et les aspects sociaux du transport aérien. De surcroît :

– l’**article 14**, relatif à la sécurité aérienne, prévoit une coopération renforcée avec la Géorgie qui sera associée, en qualité d’observateur, aux travaux de l’Agence européenne de la sécurité aérienne ;

– s’agissant de la sûreté aérienne, l’**article 15** autorise la Commission européenne à mener des inspections sur le territoire géorgien conformément à la législation ad hoc de l’Union européenne ;

– une coopération spécifique dans le domaine de la gestion du trafic aérien est prévue à l’**article 16** ; la Géorgie sera associée en qualité d’observateur aux travaux du comité du « Ciel unique européen » ;

– l’importance de protéger l’environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre des politiques appliquées à l’aviation est affirmée à l’**article 17**, qui reconnaît également la nécessité de prendre des mesures afin de réduire les incidences de l’aviation civile sur l’environnement.

Les coopérations mises en place dans ces différents domaines visent à soutenir la Géorgie dans la reprise de l’acquis communautaire afin d’atteindre plus rapidement l’objectif recherché d’harmonisation des réglementations sur la base des standards européens.

Le titre III est consacré aux dispositions institutionnelles (articles 21 à 29) :

L’**article 21**, relatif à l’interprétation et au contrôle de l’application de l’accord, formalise les obligations qui incombent aux Parties afin d’assurer sa bonne application.

Un comité mixte est créé en vertu de l’**article 22**. Composé de représentants des Parties, il est responsable de la gestion et de l’application de l’accord.

L’**article 23**, relatif au règlement des différends et à la procédure d’arbitrage, pose le principe du recours au comité mixte pour la résolution des différends survenant à propos de l’interprétation ou de l’application de l’accord et prévoit, si cette procédure est infructueuse, de recourir à un tribunal arbitral. Sous certaines conditions, une Partie peut recourir à des mesures de sauvegarde, conformément aux conditions posées à l’**article 24**.

L’**article 25**, relatif aux relations avec d’autres accords, prévoit que les dispositions de l’accord sur la création d’un espace aérien commun avec la Géorgie prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants entre

les États membres et la Géorgie. Toutefois, les droits desdits accords bilatéraux qui seraient plus favorables continuent à s'appliquer. Cet article ne concerne pas la France en l'absence d'accord bilatéral. L'**article 25** prévoit également la possibilité de l'adhésion de la Géorgie à l'espace aérien commun européen créé par l'accord signé en mai 2006 avec les pays des Balkans, l'Islande et la Norvège.

Les **articles 26 à 29** reprennent les éléments habituels du droit des traités relatifs aux amendements, à la dénonciation, à l'enregistrement et à l'entrée en vigueur d'un accord international.

L'**article 29**, paragraphe 2, offre la possibilité d'appliquer provisoirement l'accord avec la Géorgie sous réserve du respect du droit interne des Parties. En ce qui concerne la France, une telle application provisoire sera possible après l'achèvement de la procédure de ratification.

Les quatre annexes :

L'**annexe I**, relative aux services agréés et aux routes spécifiées, précise les conditions d'exploitation des transporteurs européens et géorgiens. Les transporteurs européens pourront desservir, au départ de tout aéroport de l'Union européenne, tout aéroport en Géorgie (droits dits de 3^e et de 4^e libertés) et effectuer des vols via un point intermédiaire dans certains États tiers⁽²⁾, ou se poursuivant vers un État tiers, avec la possibilité d'exercer des droits de trafic entre cette escale intermédiaire et la Géorgie, ou au-delà entre la Géorgie et cet État tiers (droits de 5^e liberté). Les transporteurs géorgiens bénéficieront des mêmes opportunités, les services de 5^e liberté étant toutefois limités aux points intermédiaires. L'annexe I dresse également la liste des souplesses d'exploitation que les transporteurs peuvent combiner pour fournir librement des services aériens.

L'**annexe II**, relative aux dispositions transitoires, établit un lien entre la reprise de l'acquis communautaire par la Géorgie et le degré d'ouverture du marché. Ainsi, l'extension des opportunités commerciales aux vols dits de 5^e liberté, y compris entre deux États membres de l'Union pour les transporteurs géorgiens, est subordonnée à une décision du comité mixte validant l'achèvement de la reprise de l'acquis communautaire par la Géorgie.

(2) Les points intermédiaires prévus à l'accord sont : les pays de la zone Euromed (Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, Syrie, Territoires palestiniens, Tunisie et Turquie), les pays de l'accord EACE, le Liechtenstein et la Suisse.

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

L'**annexe IV**, précise les États mentionnés aux articles 3 et 5 de l'accord et à l'annexe I. Il s'agit des pays de l'Espace économique européen et de la Suisse.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, qui, comportant des dispositions de nature législative, est soumis au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant la ratification de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, 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 la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part (ensemble quatre annexes), signé à Bruxelles le 2 décembre 2010, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 12 septembre 2012.

Signé : Jean-Marc AYRAULT

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères

Signé : Laurent FABIUS

ACCORD

sur la création d'un espace aérien commun
entre l'Union européenne
et ses Etats membres, d'une part,
et la Géorgie, d'autre part
(ensemble quatre annexes),
signé à Bruxelles le 2 décembre 2010

A C C O R D
 sur la création d'un espace aérien commun
 entre l'Union européenne
 et ses Etats membres, d'une part,
 et la Géorgie, d'autre part
 (ensemble quatre annexes)

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

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

L'UNION EUROPÉENNE,

D'une part, et

LA GÉORGIE, ci-après dénommée « la Géorgie »,

D'autre part,

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

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

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

RECONNAISSANT l'importance des transports aériens pour promouvoir le commerce, le tourisme et l'investissement ;

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

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

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

RECONNAISSANT que la création de l'EAC et la mise en œuvre de ses règles ne peuvent faire l'économie de dispositions transitoires, le cas échéant ;

RECONNAISSANT l'importance que revêt l'assistance technique à cet égard ;

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

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

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

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

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

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

SOULIGNANT qu'il importe de protéger les consommateurs, au sens notamment de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999 ;

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

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

Article 1

Définitions

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

1. « Services agréés » et « routes spécifiées », respectivement, les services aériens internationaux prévus à l'article 2 (Octroi de droits) du présent accord et les routes spécifiées à l'annexe I du présent accord ;

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

3. « Service aérien », le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux, et comprenant, pour lever toute ambiguïté, les transports aériens réguliers et non réguliers (charters), ainsi que les services exclusifs de fret ;

4. « Autorités compétentes », les agences ou organismes publics responsables des fonctions administratives aux termes du présent accord ;

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

6. « Citoyenneté », le fait qu'un transporteur aérien satisfasse aux exigences sur des aspects tels que sa propriété, son contrôle effectif et son principal établissement ;

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

a) Tout amendement entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et ratifié par la Géorgie, d'une part, et par l'Etat membre ou les Etats membres de l'Union européenne, d'autre part ; et

b) Toute annexe, ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté(e) en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois à la Géorgie et à l'Etat membre ou aux Etats membres de l'Union européenne ;

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

9. « Coût de revient complet », les coûts liés à la fourniture du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais administratifs généraux et, ce cas échéant, tout montant destiné à refléter les coûts environnementaux et perçu sans discrimination sur la base de la nationalité ;

10. « Service aérien international », un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux ou plusieurs Etats ;

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

12. « Pays de la zone Euromed », tout pays méditerranéen participant à la politique européenne de voisinage (c'est-à-dire, à la date de signature de l'accord, le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, la Libye, l'Egypte, le Liban, la Jordanie, Israël, les territoires palestiniens, la Syrie et la Turquie) ;

13. « Ressortissant », toute personne physique ou morale ayant la nationalité géorgienne pour la partie géorgienne, ou la nationalité d'un Etat membre pour la partie européenne, pour autant que, dans le cas d'une personne morale, elle soit à tout moment sous le contrôle effectif, soit directement, soit par participation majoritaire, de personnes ayant la nationalité géorgienne pour la partie géorgienne, ou de personnes physiques ou morales ayant la nationalité d'un Etat membre ou de l'un des pays tiers identifiés à l'annexe IV pour la partie européenne ;

14. « Licences d'exploitation », dans le cas de l'Union européenne et de ses Etats membres, les licences d'exploitation et tout autre document ou certificat pertinent délivrés en vertu de la législation de l'Union en vigueur en la matière et, dans le cas de la Géorgie, les licences, certificats ou autorisations délivrés en vertu de la législation géorgienne en vigueur en la matière ;

15. « Parties », d'une part, l'Union européenne ou ses Etats membres, ou l'Union européenne et ses Etats membres, selon leurs compétences respectives (la partie européenne), et d'autre part, la Géorgie (la partie géorgienne) ;

16. « Prix » :

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

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

Cette définition englobe, le cas échéant, le transport de surface lié aux services aériens internationaux et les conditions qui s'y appliquent ;

17. « Principal établissement », l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien situés sur le territoire de la partie où sont exercées les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation de ce transporteur aérien, y compris la gestion du maintien de la navigabilité ;

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

19. « Subvention », toute contribution financière accordée par les pouvoirs publics ou un organisme régional ou un autre organisme public, lorsque :

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

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

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

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

20. « SESAR », le programme de mise en œuvre technique du ciel unique européen qui permettra de coordonner et de synchroniser la recherche, le développement et le déploiement des nouvelles générations de systèmes de gestion du trafic aérien ;

21. « Territoire », dans le cas de la Géorgie, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous sa souveraineté, sa suzeraineté, sa protection ou son mandat et, dans le cas de l'Union européenne, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément aux dispositions prévues par ces derniers et tout accord qui leur succédera. 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 ;

22. « Redevance d'usage », une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

(1) Conformément à la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations unies du 10 juin 1999.

TITRE I^{er}

DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

Article 2

Octroi de droits

1. Chaque partie accorde à l'autre partie, conformément aux annexes I et II, les droits énumérés ci-après pour l'exercice de services aériens internationaux par les transporteurs aériens de l'autre partie :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;
 - b) Le droit d'effectuer sur son territoire des escales non commerciales, c'est-à-dire dans un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de fret et/ou de courrier par voie aérienne ;
 - c) Lors de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, le droit d'effectuer des escales sur son territoire afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret et/ou du courrier en trafic international, de façon séparée ou combinée ; et
 - d) Les autres droits spécifiés dans le présent accord.
2. Aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme conférant le droit aux transporteurs aériens :
- a) De la Géorgie d'embarquer, sur le territoire d'un Etat membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit Etat membre ;
 - b) De l'Union européenne d'embarquer, sur le territoire géorgien, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire géorgien.

Article 3

Autorisation

1. Dès réception des demandes d'autorisation d'exploitation introduites par un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités compétentes de l'autre partie accordent les autorisations appropriées avec un délai de procédure minimal, pour autant que :

- a) Dans le cas d'un transporteur aérien de la Géorgie :
 - le transporteur aérien ait son principal établissement en Géorgie et soit titulaire d'un certificat d'exploitation en cours de validité conformément à la législation applicable de la Géorgie ; et
 - la Géorgie exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur ; et
 - sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par la Géorgie et/ou des ressortissants de la Géorgie ;
- b) Dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne :
 - le transporteur aérien ait son principal établissement sur le territoire d'un Etat membre en vertu du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité ; et

- l'Etat membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, et que l'autorité compétente à cet égard soit clairement identifiée ; et

- sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, ou par d'autres Etats énumérés à l'annexe IV et/ou des ressortissants de ces autres Etats ;

c) Le transporteur aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par l'autorité compétente en matière de services aériens ; et

d) Les dispositions des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) du présent accord soient maintenues en vigueur et appliquées.

Article 4

Reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires relatives à la conformité, à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens

Lorsqu'elles sont saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités compétentes de l'autre partie reconnaissent toute décision de conformité et/ou de citoyenneté faite par les autorités compétentes de la première partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette décision avait été prise par elles-mêmes et ne font pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, excepté conformément aux dispositions des points a et b ci-dessous.

a) Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités compétentes de la partie ayant reçu la demande ont une raison spécifique d'estimer que, malgré la décision prise par les autorités compétentes de l'autre partie, les conditions prévues à l'article 3 (Autorisation) du présent accord pour la délivrance d'autorisations ou d'agréments appropriés ne sont pas satisfaites, elles doivent en avvertir sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties peut solliciter des consultations, auxquelles peuvent participer des représentants des autorités compétentes concernées, et/ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation ; il doit être satisfait à ces demandes dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties peut en saisir le comité mixte institué en vertu de l'article 22 (Comité mixte) du présent accord.

b) Le présent article ne couvre pas la reconnaissance de décisions concernant :

- les certificats ou les licences relatifs à la sécurité ;
- les dispositions en matière de sûreté, ou
- la couverture d'assurance.

Article 5

Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation

1. Les autorités compétentes de l'une ou l'autre partie peuvent refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation, ou suspendre ou limiter les activités d'un transporteur aérien d'une autre partie, lorsque :

- a) Dans le cas d'un transporteur aérien de la Géorgie :
 - le transporteur aérien n'a pas son principal établissement en Géorgie ou n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation en cours de validité conformément à la législation applicable de la Géorgie, ou
 - la Géorgie n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, ou
 - sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien n'est pas détenu ou effectivement contrôlé, directement ou grâce à une participation majoritaire, par la Géorgie et/ou des ressortissants de la Géorgie ;

b) Dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne :

- le transporteur aérien n'a pas son principal établissement sur le territoire d'un Etat membre en vertu du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité, ou
- l'Etat membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien n'exerce pas et ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée, ou
- sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien n'est pas détenu et effectivement contrôlé, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, ou par d'autres Etats énumérés à l'annexe IV et/ou des ressortissants de ces autres Etats ;

c) Le transporteur aérien ne s'est pas conformé aux dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 7 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) du présent accord ; ou

d) Les dispositions des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) du présent accord ne sont pas maintenues en vigueur ou appliquées ; ou

e) Une partie a déclaré, conformément à l'article 8 (Environnement concurrentiel) du présent accord, que les conditions d'un environnement concurrentiel ne sont pas remplies.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour prévenir tout manque de mesure ou pour limiter les autorisations ou agréments d'un transporteur aérien d'une partie pour le motif qu'une participation majoritaire et/ou le contrôle effectif dudit transporteur aérien sont détenus par une ou plusieurs autres parties à l'EACE ou de leurs ressortissants, dans la mesure où ladite ou lesdites parties à l'EACE accordent la réciprocité de traitement.

Article 6

Investissement

Sans préjudice des articles 3 (Autorisation) et 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) du présent accord, la détention majoritaire ou le contrôle effectif soit d'un transporteur aérien de la Géorgie par des Etats membres ou leurs ressortissants, soit d'un transporteur de l'Union européenne par la Géorgie ou ses ressortissants, est autorisée en vertu d'une décision préalable du comité mixte institué par le présent accord conformément à son article 22 (Comité mixte), paragraphe 2.

Cette décision précise les conditions associées à l'exploitation des services agréés dans le cadre du présent accord et des services entre des pays tiers et les parties. Les dispositions de l'article 22 (Comité mixte), paragraphe 8, du présent accord ne s'appliquent pas à ce type de décisions.

Article 7

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. A l'arrivée, au départ et pendant le séjour d'un aéronef sur le territoire de l'une des parties, les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur ce territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs assurant des services aériens internationaux ou régissant l'exploitation et la navigation des aéronefs doivent être respectées par les transporteurs aériens de l'autre partie.

2. A l'arrivée, au départ et pendant le séjour d'un aéronef sur le territoire de l'une des parties, les dispositions législatives et réglementaires régissant sur ce territoire l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (et notamment celles relatives aux formalités d'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux) doivent être respectées par ces passagers et ces membres d'équipage ou par quiconque agissant en leur nom et, en ce qui concerne le fret, par l'expéditeur de l'autre partie.

Article 8

Environnement concurrentiel

1. Les parties reconnaissent que la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation de services aériens constitue un objectif commun. Elles reconnaissent que des pratiques de concurrence loyale de la part des transporteurs aériens ont le plus de chances de s'instaurer si ces transporteurs aériens opèrent sur une base totalement commerciale et ne bénéficient pas de subventions.

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

3. Les aides d'Etat qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certains produits ou services aériens sont incompatibles avec le bon fonctionnement du présent accord, dans la mesure où elles risquent d'affecter les échanges entre les parties dans le secteur de l'aviation.

4. Toute pratique contraire au présent article est évaluée sur la base des critères découlant de l'application des règles en matière de concurrence applicables dans l'Union européenne, en particulier celles de l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et des instruments interprétatifs adoptés par les institutions de l'Union européenne.

5. Si une des parties constate qu'il existe, sur le territoire de l'autre partie, des conditions, due notamment à l'octroi de subventions, qui fausseraient la concurrence loyale et équitable au détriment de ses transporteurs aériens, elle peut soumettre des observations à l'autre partie. Elle peut en outre solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 22 (Comité mixte) du présent accord. Des consultations doivent débuter dans les 30 jours qui suivent la réception de cette demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 30 jours à compter de la date du début des consultations constitue, pour la partie qui les a demandées, un motif de prendre des mesures en vue de refuser, révoquer, suspendre ou soumettre à des conditions appropriées les autorisations du ou des transporteurs aériens concernés, conformément à l'article 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) du présent accord.

6. Les mesures visées au paragraphe 5 doivent être appropriées, proportionnées et limitées au strict nécessaire en ce qui concerne leur champ d'application et leur durée. Elles visent exclusivement le ou les transporteurs aériens qui bénéficient de subventions ou des conditions visées dans le présent article, et sont sans préjudice du droit de l'une ou l'autre des parties de prendre des mesures en vertu de l'article 24 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.

7. Chaque partie peut, après en avoir averti l'autre partie, s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie, notamment à l'échelon étatique, provincial ou local, pour discuter de questions relatives au présent article.

8. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires des parties applicables aux obligations de service public sur le territoire des parties.

Article 9

Activités commerciales

Représentants des transporteurs aériens

1. Les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit d'établir sur le territoire de l'autre partie des bureaux destinés à la promotion et à la vente de services aériens et d'activités connexes.

2. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre partie en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire pour assurer les services aériens.

Assistance en escale

3.a) Sans préjudice du point b) ci-après, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre partie :

- i) D'assurer ses propres services d'assistance en escale (« auto-assistance ») ou, à sa convenance ;
- ii) De choisir entre les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie garantissent l'accès au marché à ces prestataires et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.

b) Pour les catégories d'assistance en escale suivantes : l'assistance « bagages », l'assistance « opérations en piste », l'assistance « carburant et huile », l'assistance « fret et poste » en ce qui concerne le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'aéronef, les droits établis au point a) i) et a) ii), sont soumis uniquement à des contraintes matérielles ou opérationnelles conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables sur le territoire de l'autre partie. Lorsque de telles contraintes entravent l'assistance en escale, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, l'ensemble de ces services doit être mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et non discriminatoires. Le prix desdits services ne doit pas dépasser leur coût de revient complet compte tenu d'un rendement raisonnable sur l'actif après amortissement.

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

4. Tout transporteur aérien de chaque partie a le droit de se livrer à la vente de services aériens sur le territoire de l'autre partie, directement et/ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents ou de tout autre intermédiaire de son choix, ou via l'internet. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ces services aériens, et toute personne est libre de les acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans les monnaies librement convertibles, conformément à la législation nationale des changes.

5. Tout transporteur aérien a le droit, s'il en fait la demande, de convertir et de transférer toutes les recettes locales à partir du territoire de l'autre partie à destination de son territoire national ainsi que, sauf dispositions contraires des dispositions législatives et réglementaires applicables, à destination du ou des pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes doivent être autorisés dans les plus brefs délais sans restrictions ni taxes, sur la base du taux de change courant à la date à laquelle le transporteur soumet sa première demande de transfert.

6. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à régler les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie (notamment pour l'achat de carburant) en monnaie locale. Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses dans une monnaie librement convertible, conformément à la législation nationale des changes.

Accords de coopération

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

- a) Un ou plusieurs transporteurs aériens des parties ; et
- b) Un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers ; et
- c) Un ou plusieurs transporteurs de surface, terrestre ou maritime, pour autant que :
 - i) toutes les parties auxdits accords disposent des droits de trafic adéquats pour les routes concernées et que
 - ii) ces accords répondent aux exigences de sécurité et de concurrence auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol en partage de code, l'acheteur doit être informé, lors de la vente du billet d'avion ou en tout cas avant l'embarquement, de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service.

8.a) S'agissant du transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne. Les transporteurs de surface sont libres de conclure des accords de coopération. Le choix par les transpor-

teurs de surface d'un accord particulier peut être notamment dicté par les intérêts des consommateurs ainsi que des contraintes techniques, économiques, d'espace et de capacité.

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

Location

9.a) Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à fournir les services agréés en utilisant des aéronefs et des équipages loués à d'autres transporteurs aériens, y compris de pays tiers, à condition que tous les participants à un tel accord respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties à de tels accords.

b) Aucune des parties n'impose aux transporteurs aériens qui mettent en location leur équipement de détenir des droits de trafic en vertu du présent accord.

c) La location avec équipage, par un transporteur aérien géorgien, de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers, ou, par un transporteur de l'Union européenne, de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers autre que ceux mentionnés à l'annexe IV du présent accord, pour exploiter les droits prévus au présent accord, doit rester exceptionnelle ou répondre à des besoins temporaires. La location avec équipage est soumise à une approbation préalable de l'autorité ayant délivré la licence du transporteur qui met son aéronef en location, et de l'autorité compétente de l'autre partie.

Franchisage et marques

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

Article 10

Droits de douane et taxes

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

a) Sont imposées par les autorités nationales ou locales, ou l'Union européenne, et

b) Ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité et conformément à sa législation applicable en la matière, de ces mêmes impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies :

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

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

c) Le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables importées ou obtenues sur le territoire d'une partie pour être utilisées sur un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire ;

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

e) Les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret.

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

4. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes et ne soient pas transférés sans acquittement des taxes et droits de douane y afférents.

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

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

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

8. L'équipement normal des aéronefs ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs d'un transporteur aérien de l'une des parties ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

9. Les dispositions du présent accord sont sans incidence sur le régime de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), exception faite de la taxe sur le chiffre d'affaires à l'importation. Le présent accord ne modifie pas les dispositions des conventions respectives en vigueur entre un Etat membre et la Géorgie pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

Article 11

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 en la matière aux transporteurs aériens de l'autre partie pour l'utilisation d'infrastructures et services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien, aéroportuaires, de sûreté aérienne et des infrastructures et services connexes soient justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Ces redevances peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût total supporté par les autorités ou organismes compétents en matière de redevances pour la fourniture des infrastructures et services aéroportuaires et de sûreté aérienne appropriés dans l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur imposition.

2. Chaque partie demande des consultations entre les autorités ou organismes compétents en matière de redevances sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et installations et/ou leurs organismes représentatifs, et veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances et les transporteurs aériens ou leurs organismes représentatifs échangent les informations qui pourraient être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés au paragraphe 1 du présent article. Chaque partie veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances informent les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre auxdites autorités d'examiner les avis exprimés par les utilisateurs avant la mise en œuvre des modifications.

3. Dans le cadre des procédures de règlement des différends en application de l'article 23 (Règlement des différends et arbitrage) du présent accord, aucune partie n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si :

a) Elle n'examine pas une redevance d'usage ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre partie dans un délai raisonnable ; ou

b) A 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 12

Tarifs

1. Les parties autorisent la libre fixation des tarifs par les transporteurs aériens sur la base d'une concurrence libre et loyale.

2. Les parties n'imposent pas le dépôt ou la notification des tarifs.

3. Des discussions peuvent être menées entre les autorités compétentes, notamment sur des questions telles que le caractère injuste, déraisonnable, discriminatoire ou subventionné des tarifs.

Article 13

Fourniture de statistiques

1. Chaque partie fournit à l'autre les statistiques exigées par la législation et la réglementation nationales et, sur demande, d'autres informations statistiques disponibles qui peuvent être raisonnablement demandées pour examiner l'exploitation des services aériens.

2. Les parties coopèrent dans le cadre du comité mixte établi en vertu de l'article 22 (Comité mixte) du présent accord pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de contrôler le développement des services aériens dans le cadre du présent accord.

TITRE II COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE

Article 14

Sécurité aérienne

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation sur la sécurité aérienne figurant à l'annexe III, partie C, dans les conditions indiquées ci-après.

2. Les parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre par la Géorgie des dispositions de la législation visées au paragraphe 1 du présent article. A cette fin, la Géorgie sera associée aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne en qualité d'observateur à partir de la date d'entrée en vigueur du présent accord.

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

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

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

a) Qu'un aéronef, un produit ou l'exploitation d'un aéronef ne satisfait pas aux normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, selon le cas ;

b) Sur la base d'une inspection visée au paragraphe 3 du présent article, qu'un aéronef, un produit ou l'exploitation d'un aéronef pourrait ne pas respecter les normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, selon le cas ; ou

c) Que les normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, selon le cas, applicables aux aéronefs, aux produits et l'exploitation des aéronefs, pourraient ne pas être maintenues en vigueur ou correctement appliquées.

6. Lorsque les autorités compétentes d'une partie décident de prendre des mesures au titre des dispositions du paragraphe 5, elles en informent sans délai les autorités compétentes de l'autre partie en justifiant leur décision.

7. Si des mesures prises en application du paragraphe 5 du présent article ne sont pas abandonnées alors qu'elles ne sont plus justifiées, les parties ont la possibilité de saisir le comité mixte.

Article 15

Sûreté aérienne

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation de l'Union européenne sur la sûreté aérienne figurant à l'annexe III, partie D, dans les conditions indiquées ci-après.

2. La Géorgie peut faire l'objet d'une inspection de la Commission européenne conformément à la législation de l'Union européenne applicable en matière de sûreté visée à l'annexe III du présent accord. Les parties mettent en place le mécanisme nécessaire pour assurer l'échange d'informations sur les résultats de ces inspections de sûreté.

3. La garantie de la sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et leurs équipages étant une condition préalable fondamentale pour l'exploitation des services aériens internationaux, chaque partie réaffirme son obligation vis-à-vis de l'autre partie d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, et en particulier les obligations découlant des dispositions de la convention, de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéro-

nefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la convention pour la répression de la capture illicite des aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signée à Montréal le 24 février 1988 et de la convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, pour autant que les parties soient toutes deux parties à ces conventions ainsi que toutes autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux parties adhèrent.

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

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

6. Chaque partie veille à ce que des mesures soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages à main, ainsi que pour effectuer des contrôles appropriés sur les équipages, le fret (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que ces mesures soient adaptées pour faire face à l'aggravation des menaces. Chaque partie convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 5 et que l'autre partie impose pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre partie.

7. Chaque partie examine avec bienveillance toute demande que lui adressera l'autre partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière. Sauf lorsque ce n'est pas raisonnablement possible en cas d'urgence, chaque partie informe à l'avance l'autre partie de toute mesure de sûreté spéciale qu'elle a l'intention d'introduire et qui pourrait avoir une incidence financière ou opérationnelle importante sur les services aériens prévus dans le présent accord. Chaque partie peut solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 22 (Comité mixte) du présent accord pour discuter de ces mesures de sûreté.

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

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

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

11. Sans préjudice des dispositions de l'article 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) du présent accord, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette

demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'un ou plusieurs transporteurs aériens de cette autre partie.

12. Lorsque cela est justifié par une menace immédiate et extraordinaire, une partie peut entreprendre une action provisoire avant l'expiration de ces quinze (15) jours.

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

Article 16

Gestion du trafic aérien

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation figurant à l'annexe III, partie B, dans les conditions indiquées ci-après.

2. Les parties coopèrent dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le Ciel unique européen à la Géorgie, et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale des normes régissant le trafic aérien général en Europe, d'optimiser les capacités, de réduire le plus possible les retards et d'accroître l'efficacité environnementale. A cette fin, la Géorgie est associée en qualité d'observateur aux travaux du comité du Ciel unique à partir de la date d'entrée en vigueur de l'accord. Le comité mixte est chargé de surveiller et de faciliter la coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien.

3. En vue de faciliter l'application de la législation relative au Ciel unique européen sur leurs territoires :

a) La Géorgie prend les mesures nécessaires à l'adaptation au Ciel unique européen de ses structures institutionnelles de gestion du trafic aérien, notamment en veillant à ce que les organismes de contrôle nationaux concernés soient indépendants, au moins sur le plan fonctionnel, des prestataires de services de navigation aérienne ; et

b) L'Union européenne associe la Géorgie aux initiatives opérationnelles pertinentes prises dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au Ciel unique européen, notamment en impliquant le plus tôt possible la Géorgie dans la mise en place de blocs d'espace aérien fonctionnels, ou par une coopération appropriée sur le programme SESAR.

Article 17

Environnement

1. Les parties reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique de l'aviation. Les parties reconnaissent qu'il est nécessaire de prendre des mesures efficaces à l'échelon mondial, national et/ou local pour réduire autant que possible les incidences de l'aviation civile sur l'environnement.

2. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie E, du présent accord.

3. Les parties reconnaissent l'importance de collaborer et, dans le cadre de discussions multilatérales, d'étudier les effets de l'aviation sur l'environnement, et de faire en sorte que toute mesure d'atténuation des incidences environnementales soit totalement compatible avec les objectifs du présent accord.

4. Rien dans le présent accord ne limite le pouvoir des autorités compétentes des parties d'imposer toute mesure appropriée pour prévenir ou traiter d'une autre manière l'incidence environnementale du transport aérien, pour autant que ces mesures soient totalement compatibles avec les droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international et soient appliquées sans distinction de nationalité.

Article 18

Protection des consommateurs

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie G, du présent accord.

Article 19

Systèmes informatisés de réservation

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie H, du présent accord.

Article 20

Aspects sociaux

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie F, du présent accord.

TITRE III

DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES

Article 21

Interprétation et contrôle de l'application

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

2. Chaque partie est responsable sur son territoire de la mise en œuvre correcte du présent accord et, en particulier, des dispositions des règlements et directives relatifs au transport aérien énumérés à l'annexe III du présent accord.

3. Chaque partie fournit à l'autre partie toutes les informations et l'assistance nécessaires pour les enquêtes concernant d'éventuelles infractions aux dispositions du présent accord que l'autre partie mène dans le cadre des compétences prévues par le présent accord.

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

5. Les dispositions du présent accord et celles des actes visés à son annexe III, dans la mesure où elles sont identiques en substance aux règles correspondantes du traité sur l'Union européenne et du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ainsi qu'aux actes adoptés en application de ces traités, sont, aux fins de leur mise en œuvre et de leur application, interprétées conformément aux arrêts et décisions pertinents de la Cour de justice et de la Commission européenne.

Article 22

Comité mixte

1. Il est institué un comité mixte composé de représentants des parties (ci-après dénommé « le comité mixte »), responsable de l'administration du présent accord et de sa mise en œuvre correcte. A cette fin, il émet des recommandations et prend des décisions dans les cas expressément prévus par le présent accord.

2. Les décisions du comité mixte sont prises par consensus et sont contraignantes pour les parties. Elles seront appliquées par celles-ci conformément à leurs propres règles.

3. Le comité mixte adopte par décision son règlement intérieur.

4. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins. Chaque partie peut demander la convocation d'une réunion.

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

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

7. Si l'une des parties considère qu'une décision du comité mixte n'est pas correctement appliquée par l'autre partie, elle peut demander que la question soit examinée par le comité mixte. Si le comité mixte ne parvient pas à une solution dans un délai de deux mois après la saisine, la partie requérante peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 24 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.

8. Sans préjudice du paragraphe 2, si le comité mixte ne se prononce pas dans les six mois sur une question dont il a été saisi, les parties peuvent prendre des mesures de sauvegarde temporaires appropriées en application de l'article 24 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.

9. Conformément à l'article 6 (Investissement) du présent accord, le comité mixte examine les questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties.

10. Le comité mixte développe également la coopération :

a) En promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs ou réglementaires, en matière notamment de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéroportuaires (y compris les créneaux horaires), d'environnement concurrentiel et de protection des consommateurs ;

b) En examinant les conditions prévalant sur les marchés qui ont une incidence sur les services aériens régis par le présent accord ;

c) En examinant régulièrement les conséquences sociales du présent accord tel qu'il est appliqué, notamment en matière d'emploi, et en apportant les réponses appropriées aux interrogations légitimes ;

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

e) En adoptant, sur la base du consensus, des propositions, des méthodes ou des documents de nature procédurale directement liés au fonctionnement du présent accord ;

f) En prenant en considération et en développant l'assistance technique dans les domaines concernés par le présent accord ; et

g) En favorisant la coopération dans les enceintes internationales appropriées.

Article 23

Règlement des différends et arbitrage

1. Si un différend survient entre les parties à propos de l'interprétation ou de l'application du présent accord, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par des consultations officielles au sein du comité mixte conformément à l'article 22 (Comité mixte), paragraphe 5, du présent accord.

2. Si un différend portant sur l'application ou l'interprétation du présent accord n'a pas pu être réglé conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, chaque partie peut le soumettre à un tribunal arbitral composé de trois arbitres conformément à la procédure énoncée ci-après :

a) Chacune des parties désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de l'avis que l'autre partie lui aura adressé par la voie diplomatique pour demander l'arbitrage du tribunal arbitral ; le tiers arbitre doit être désigné par les deux autres arbitres dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre dans le délai fixé, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, chaque partie peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner un arbitre ou des arbitres selon le cas ;

b) Le tiers arbitre désigné en vertu du point a) doit être ressortissant d'un Etat tiers et agit en tant que président du tribunal arbitral ;

c) Le tribunal arbitral fixe son règlement intérieur ; et

d) Sous réserve de la décision définitive du tribunal arbitral, les parties supportent à parts égales les frais initiaux de l'arbitrage.

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

4. Les parties se conforment à toute décision provisoire ou à la décision définitive du tribunal arbitral.

5. Si l'une des parties ne se conforme pas à une décision du tribunal arbitral prise en vertu du présent article dans un délai de trente (30) jours à partir de la date de notification de ladite

décision, l'autre partie peut, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent accord à la partie en défaut.

Article 24

Mesures de sauvegarde

1. Les parties prennent toutes mesures générales ou particulières nécessaires à l'accomplissement de leurs obligations en vertu du présent accord. Elles veillent à ce que les objectifs fixés par le présent accord soient atteints.

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

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

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

5. Sans préjudice de l'article 3 (Autorisation), point d), de l'article 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation), point d), des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) du présent accord, la partie concernée ne peut prendre de mesures de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 3 du présent article, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 4 du présent article n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.

6. La partie concernée notifie sans délai les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.

7. Toute action prise en vertu du présent article est suspendue dès la mise en conformité de la partie en défaut avec les dispositions du présent accord.

Article 25

Relations avec d'autres accords

1. Les dispositions du présent accord prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants entre la Géorgie et les Etats membres. Toutefois, les droits de trafic existants qui découlent de ces accords bilatéraux et qui n'entrent pas dans le champ du présent accord peuvent continuer à être exercés, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les Etats membres et leurs ressortissants.

2. A la demande de l'une d'elles, les parties se consultent au sein du comité mixte sur l'opportunité d'une adhésion de la Géorgie à l'accord EACE.

3. Si les parties deviennent parties à un accord multilatéral ou adhèrent à une décision de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer si l'accord doit être révisé à la lumière de cette situation.

Article 26

Modifications

1. Si une partie désire un amendement des dispositions du présent accord, elle en informe le comité mixte.

2. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie et conformément au présent article, décider de modifier les annexes du présent accord.

3. Les amendements au présent accord prennent effet après l'accomplissement des procédures internes respectives de chaque partie.

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

5. Lorsque l'une des parties envisage d'adopter de nouvelles lois ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe III du présent accord, elle en informe l'autre partie dans la mesure du nécessaire et du possible. A la demande d'une partie, un échange de vues peut avoir lieu au sein du comité mixte.

6. Chaque partie informe régulièrement et dans les meilleurs délais l'autre partie de l'adoption de nouvelles lois ou des modifications apportées à sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe III du présent accord. A la demande de l'une ou l'autre des parties, un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement du présent accord a lieu, dans un délai de soixante (60) jours, au sein du comité mixte.

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

a) Adopte une décision portant révision de l'annexe III du présent accord afin d'y intégrer, en tant que de besoin sur une base de réciprocité, les dispositions législatives nouvelles ou les modifications intervenues dans la législation concernée ;

b) Adopte une décision aux termes de laquelle la nouvelle législation ou la modification concernée sont réputées conformes au présent accord ; ou

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

Article 27

Dénonciation

Chaque partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'OACI et au Secrétariat des Nations unies. Le présent accord prend fin à minuit GMT à la fin de la saison IATA en cours un an après la date de notification écrite de la dénonciation de l'accord, sauf si cette notification est retirée d'un commun accord entre les parties avant l'expiration de ce délai.

Article 28

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et du Secrétariat des Nations unies

Le présent accord et tous ses amendements sont enregistrés auprès de l'OACI et du Secrétariat des Nations unies.

Article 29

Application provisoire et entrée en vigueur

1. Le présent accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien. Aux fins de cet échange, la Géorgie remet au Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne sa note diplomatique à l'Union européenne et ses Etats membres, tandis que le Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet à la Géorgie la note diplomatique de l'Union européenne et de ses Etats membres. La note diplomatique de l'Union européenne et de ses Etats membres contient des communications de chaque Etat membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur 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, conformément à leurs procédures internes et/ou leur législation nationale, selon le cas, à compter du premier jour du mois suivant la date de la dernière des notes par lesquelles les parties se sont notifiées l'accomplissement des procédures nécessaires à son application.

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

Fait à Bruxelles, le 2 décembre 2010, en deux exemplaires en langues allemande, anglaise, bulgare, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et géorgienne, chacun de ces textes faisant également foi.

ANNEXE I

SERVICES AGRÉÉS ET ROUTES SPÉCIFIÉES

1. La présente annexe est soumise aux dispositions transitoires prévues dans l'annexe II du présent accord.

2. Chaque partie accorde aux transporteurs aériens de l'autre partie le droit de fournir des services aériens sur les routes spécifiées ci-dessous :

a) Pour les transporteurs aériens de l'Union européenne : tout point dans l'Union européenne – points intermédiaires dans des pays de la zone Euromed, des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe IV – tout point en Géorgie – points au-delà ;

b) Pour les transporteurs aériens de la Géorgie : tout point dans la Géorgie – points intermédiaires dans des pays de la zone Euromed, des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe IV – tout point dans l'Union européenne.

3. Les services exploités conformément au point 2 de la présente annexe débutent ou se terminent sur le territoire de la Géorgie en ce qui concerne les transporteurs aériens géorgiens, et sur le territoire de l'Union européenne en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Union européenne.

4. Les transporteurs aériens des deux parties peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance :

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

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

c) Desservir des points intermédiaires et des points au-delà, comme spécifié au point 2 de la présente annexe, et des points situés sur le territoire des parties, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre ;

d) Omettre des escales en un ou plusieurs points ;

e) Transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, en tout point ;

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

g) Faire transiter du trafic par le territoire de l'autre partie ; et

h) Combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci.

5. Chaque partie autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'il souhaite offrir sur la base des spécificités commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs de l'autre partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation, d'environnement, de protection de la santé ou en application de l'article 8 (Environnement concurrentiel) du présent accord.

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

ANNEXE II

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

1. La mise en œuvre et l'application par la Géorgie de toutes les dispositions de la législation de l'Union européenne relative au transport aérien figurant à l'annexe III du présent accord, à l'exception de la législation relative à la sûreté figurant à la partie D de l'annexe III du présent accord, font l'objet d'une évaluation relevant de la responsabilité de l'Union européenne qui est validée par une décision du comité mixte. Cette évaluation est réalisée au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de l'accord.

2. Nonobstant les dispositions de l'annexe I du présent accord, les services agréés et les routes spécifiées dans le présent accord ne comprennent pas, jusqu'à l'adoption de la décision visée au point 1 de la présente annexe II du présent accord, l'exercice des droits de cinquième liberté, y compris, pour les transporteurs aériens de la Géorgie, entre des points situés sur le territoire de l'Union européenne.

Cependant, tout droit de cinquième liberté déjà octroyé par l'un des accords bilatéraux entre la Géorgie et les Etats membres de l'Union européenne peut continuer à être exercé

dans la mesure où il n'y a pas de discrimination entre transporteurs aériens de l'Union européenne sur la base de la nationalité.

3. La mise en œuvre par la Géorgie de la législation relative à la sûreté aérienne fait l'objet d'une évaluation relevant de la responsabilité de l'Union européenne qui est validée par une décision du comité mixte. Cette évaluation est réalisée au plus tard dans un délai de trois ans après l'entrée en vigueur du présent accord. Dans l'intervalle, la Géorgie applique le document 30 de la CEAC.

4. A la fin de la période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté prévue à l'annexe III, partie D, du présent accord est mise à la disposition de l'autorité compétente de la Géorgie, sous réserve d'un accord sur l'échange d'informations sensibles en matière de sûreté, et notamment d'informations classifiées de l'UE.

5. La transition progressive de la Géorgie vers l'application complète de la législation de l'Union européenne relative au transport aérien figurant à l'annexe III du présent accord peut faire l'objet d'évaluations régulières. Les évaluations sont réalisées par la Commission européenne en coopération avec la Géorgie.

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

7. Sans préjudice d'une décision prise dans le cadre du comité mixte ou de l'article 24 (Mesures de sauvegarde), la navigabilité des aéronefs immatriculés au registre géorgien à la date de signature et utilisés par des exploitants sous le contrôle réglementaire de la Géorgie sans détenir de certificat de type délivré par l'AESA conformément à la législation applicable de l'UE mentionnée à l'annexe III, partie C, du présent accord peut être gérée sous la responsabilité des autorités compétentes de la Géorgie conformément aux exigences nationales applicables de celle-ci jusqu'à la date suivante :

a) Le 1^{er} janvier 2015 pour certains aéronefs affectés au seul transport de fret ;

b) Le 31 décembre 2019 pour certains hélicoptères et aéronefs légers et ultralégers affectés à des opérations telles que la recherche et le sauvetage, le travail aérien, l'entraînement, les vols d'assistance, l'aviation agricole et les vols humanitaires conformément aux certificats d'exploitation des transporteurs concernés, à condition que lesdits aéronefs répondent aux normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention. Ces aéronefs ne bénéficient d'aucun droit supplémentaire au titre du présent accord après l'adoption de la décision visée au point 1 de la présente annexe.

ANNEXE III

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

RÈGLES APPLICABLES À L'AVIATION CIVILE

Les « dispositions applicables » des actes suivants s'appliquent conformément au présent accord, sauf disposition contraire de la présente annexe ou de l'annexe II du présent accord (Dispositions transitoires). Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont, le cas échéant, indiquées à la suite de l'acte concerné :

A. – Accès au marché et questions connexes

N° 95/93

Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, modifié par :

Règlement (CE) n° 894/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 mai 2002 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil ;

Règlement (CE) n° 1554/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil ;

Règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 12 et article 14 *bis*, paragraphe 2.

Aux fins de l'application de l'article 12, paragraphe 2, « la Commission » doit se lire « le comité mixte ».

N° 96/67

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

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

Aux fins de l'application de l'article 10, « Etats membres » doit se lire « Etats membres de l'Union européenne ».

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

N° 785/2004

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 8 et article 10, paragraphe 2.

N° 2009/12

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 12.

B. – Gestion du trafic aérien

N° 549/2004

Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du Ciel unique européen (« règlement-cadre »).

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 4, article 6 et articles 9 à 14.

N° 550/2004

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 19 et annexes I et II.

N° 551/2004

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

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

N° 552/2004

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 12 et annexes I à V.

N° 2096/2005

Règlement (CE) n° 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne, modifié par :

Règlement (CE) n° 1315/2007 de la Commission du 8 novembre 2007 relatif à la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005 ;

Règlement (CE) n° 482/2008 de la Commission du 30 mai 2008 établissant un système d'assurance de la sécurité des logiciels à mettre en œuvre par les prestataires de services de navigation aérienne et modifiant l'annexe II du règlement (CE) n° 2096/2005 ;

Règlement (CE) n° 668/2008 de la Commission du 15 juillet 2008 modifiant les annexes II à V du règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne, en ce qui concerne les méthodes de travail et les procédures opérationnelles.

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

N° 2150/2005

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

N° 2006/23

Directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 16, articles 18, 19 et 20 et annexes I à IV.

N° 730/2006

Règlement (CE) n° 730/2006 de la Commission du 11 mai 2006 sur la classification de l'espace aérien et l'accès aux vols effectués selon les règles de vol à vue au-dessus du niveau de vol 195.

N° 1794/2006

Règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

N° 1033/2006

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

N° 1032/2006

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

N° 219/2007

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

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

N° 633/2007

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 7, article 8, deuxième et troisième phrases, et annexes I à IV.

N° 1265/2007

Règlement (CE) n° 1265/2007 de la Commission du 26 octobre 2007 établissant des exigences relatives à l'espace-temps entre canaux de communication vocale air-sol pour le Ciel unique européen.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 9 et annexes I à IV.

N° 1315/2007

Règlement (CE) n° 1315/2007 de la Commission du 8 novembre 2007 relative à la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005.

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

N° 482/2008

Règlement (CE) n° 482/2008 de la Commission du 30 mai 2008 établissant un système d'assurance de la sécurité des logiciels à mettre en œuvre par les prestataires de services de navigation aérienne et modifiant l'annexe II du règlement (CE) n° 2096/2005.

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

N° 668/2008

Règlement (CE) n° 668/2008 de la Commission du 15 juillet 2008 modifiant les annexes II à V du règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne, en ce qui concerne les méthodes de travail et les procédures opérationnelles.

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

N° 1361/2008

Règlement (CE) n° 1361/2008 du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant le règlement (CE) n° 219/2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR).

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 5 (à l'exception de l'article 1^{er}, paragraphe 6) et annexe (à l'exception des points 11 et 12).

N° 29/2009

Règlement (CE) n° 29/2009 de la Commission du 16 janvier 2009 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le Ciel unique européen.

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

N° 30/2009

Règlement (CE) n° 30/2009 de la Commission du 16 janvier 2009 modifiant le règlement (CE) n° 1032/2006 en ce qui concerne les exigences applicables aux systèmes automatiques d'échange de données de vol prenant en charge des services de liaison de données.

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

N° 262/2009

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 13 et annexes I à III.

N° 1070/2009

Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 5, à l'exception de l'article 1^{er}, paragraphe 4.

C. – Sécurité aérienne

N° 3922/91

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

Règlement (CE) n° 2176/96 de la Commission du 13 novembre 1996 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ;

Règlement (CE) n° 1069/1999 de la Commission du 25 mai 1999 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ;

Règlement (CE) n° 2871/2000 de la Commission du 28 décembre 2000 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile ;

Règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ;

Règlement (CE) n° 1899/2006 du Conseil du 12 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile ;

Règlement (CE) n° 1900/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile ;

Règlement (CE) n° 8/2008 de la Commission du 11 décembre 2007 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion ;

Règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion.

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

Aux fins de l'application de l'article 12, « Etats membres » doit se lire « Etats membres de l'Union européenne ».

N° 216/2008

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

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

Règlement (CE) n° 690/2009 de la Commission du 30 juillet 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE

Règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 3 (à l'exception de l'article 1, paragraphe 7, créant les nouveaux articles 8 *bis*, paragraphe 5, 8 *ter*, paragraphe 6, et 8 *quater*, paragraphe 10) et annexe.

N° 94/56

Directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 12.

N° 2003/42

Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 11 et annexes I et II.

N° 1321/2007

Règlement (CE) n° 1321/2007 de la Commission du 12 novembre 2007 fixant les modalités d'application pour l'enregistrement, dans un répertoire central, d'informations relatives aux événements de l'aviation civile échangées conformément à la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil.

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

N° 1330/2007

Règlement (CE) n° 1330/2007 de la Commission du 24 septembre 2007 fixant les modalités d'application pour la diffusion, auprès des parties intéressées, des événements de l'aviation civile visés à l'article 7, paragraphe 2, de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil.

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

N° 1702/2003

Règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production modifié par :

Règlement (CE) n° 381/2005 de la Commission du 7 mars 2005 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 ;

Règlement (CE) n° 706/2006 de la Commission du 8 mai 2006 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 ;

Règlement (CE) n° 335/2007 de la Commission du 28 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 en ce qui concerne les règles d'application pour la certification environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés ;

Règlement (CE) n° 375/2007 de la Commission du 30 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et des produits, des pièces et des équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production ;

Règlement (CE) n° 287/2008 de la Commission du 28 mars 2008 concernant la prolongation de la durée de validité visée à l'article 2 *quater*, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1702/2003 ;

Règlement (CE) n° 1057/2008 de la Commission du 27 octobre 2008 modifiant l'appendice II de l'annexe du règlement (CE) n° 1702/2003 concernant le certificat d'examen de navigabilité (formulaire 15a de l'AESA) ;

Règlement (CE) n° 1194/2009 de la Commission du 30 novembre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production.

Remarque : rectifié par rectificatif au règlement (CE) n° 1194/2009 de la Commission du 30 novembre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 4 et annexe Les périodes transitoires prévues dans ce règlement sont définies par le comité mixte.

N° 2042/2003

Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches modifié par :

Règlement (CE) n° 707/2006 de la Commission du 8 mai 2006 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 en ce qui concerne les agréments émis pour une durée limitée et les annexes I et III ;

Règlement (CE) n° 376/2007 de la Commission du 30 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches ;

Règlement (CE) n° 1056/2008 de la Commission du 27 octobre 2008 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches ;

Règlement (CE) n° 127/2010 de la Commission du 5 février 2010 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

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

N° 104/2004

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

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

N° 593/2007

Règlement (CE) n° 593/2007 de la Commission du 31 mai 2007 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne modifié par :

Règlement (CE) n° 1356/2008 de la Commission du 23 décembre 2008 portant modification du règlement (CE) n° 593/2007 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 12, article 14, paragraphe 2, et annexe.

N° 736/2006

Règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission du 16 mai 2006 relatif aux méthodes de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'exécution d'inspections de normalisation

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

N° 768/2006

Règlement (CE) n° 768/2006 de la Commission du 19 mai 2006 mettant en œuvre la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la collecte et l'échange d'informations relatives à la sécurité des aéronefs empruntant les aéroports communautaires et à la gestion du système d'information

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

N° 2111/2005

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 13 et annexe.

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

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

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 3 et annexes A et B.

D. – Sécurité aérienne

N° 300/2008

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

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

N° 18/2010

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

N° 272/2009

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

N° 1254/2009

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

Règlement (UE) n° ... de la Commission du... fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile [en cours d'adoption par l'UE].

Décision (UE) n° ... de la Commission du... définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008 [en cours d'adoption par l'UE].

E. – Environnement

N° 2006/93

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 6 et annexes I et II.

N° 2002/30

Directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté modifiée ou adaptée par les actes d'adhésion de 2003 et 2005.

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

N° 2002/49

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

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

F. – Aspects sociaux

N° 2000/79

Directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association euro-

péenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA).

Dispositions applicables : articles 2 et 3 et annexe.

N° 2003/88

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 19, articles 21 à 24 et articles 26 à 29.

G. – Protection des consommateurs

N° 90/314

Directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait.

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

N° 95/46

Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 34.

N° 2027/97

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

Règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil.

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

N° 261/2004

Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en

matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 17.

N° 1107/2006

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 17 et annexes I et II.

H. – Autres textes législatifs

N° 80/2009

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 18 et annexes I et II.

A N N E X E I V

LISTE DES ÉTATS VISÉS AUX ARTICLES 3 ET 4 ET À L'ANNEXE I

1. La République d'Islande (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen).
2. La Principauté de Liechtenstein (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen).
3. Le Royaume de Norvège (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen).
4. La Confédération suisse (dans le cadre de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien).

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères

PROJET DE LOI

autorisant la ratification de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part

NOR : MAEJ1225121L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

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

Le cadre bilatéral est habituellement utilisé pour fixer un cadre juridique au transport aérien international. Cependant, compte tenu de la faiblesse des déplacements par avion entre la France et la Géorgie, moins de 13 000 passagers pour l'année 2008 (transportés par la seule compagnie Georgian Airways), les deux Etats n'ont jamais négocié un tel accord, les services aériens étant autorisés dans un cadre extra bilatéral. Selon la communication de la Commission du 30 janvier 2009 intitulée "Création d'un espace aérien commun avec la Géorgie", seuls quatorze Etats membres de l'Union européenne ont conclu des accords bilatéraux avec la Géorgie.¹

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"², ont marqué l'émergence d'une politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation. Les deux axes de cette politique ont été définis par la Commission européenne dans sa communication du 11 mars 2005 "Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté" : la conclusion, à l'échelle communautaire, d'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.

L'accord sur la création d'un espace aérien commun avec la Géorgie s'inscrit dans le premier axe de cette politique. Outre ses aspects économique, technique et réglementaire, cet accord comporte une dimension politique, la communication de la Commission du 30 janvier 2009 faisant suite à la recommandation du Conseil européen extraordinaire du 1^{er} septembre 2008, sous Présidence française, d'intensifier les relations avec la Géorgie.

¹ COM(2009)26 final du 30.01.2009

² 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.

En juin 2009, le Conseil de l'Union européenne a autorisé la Commission à entamer des négociations avec la Géorgie en vue de la conclusion d'un accord sur la création d'un espace aérien commun européen.

Cet accord avec la Géorgie, qui se substituera aux accords bilatéraux existants, permettra de mettre en place les conditions nécessaires à l'ouverture progressive des marchés entre les Etats membres de l'Union européenne et la Géorgie afin que les transporteurs européens et géorgiens puissent offrir librement leurs services dans des conditions de concurrence équitables. Cette ouverture se traduira par la possibilité pour toute entreprise de transport aérien de l'Union européenne, et réciproquement pour toute compagnie aérienne géorgienne, de desservir au départ de n'importe quel aéroport de l'Union toute destination en Géorgie en déterminant librement les fréquences, les capacités et les tarifs de leurs services en fonction du marché.

L'investissement dans les transporteurs aériens sera facilité en permettant la détention du capital et le contrôle effectif des entreprises de l'une des Parties par des intérêts de l'autre Partie.

La création d'un espace aérien commun avec la Géorgie emportera également l'harmonisation des réglementations du transport aérien en s'appuyant sur les règles européennes afin de garantir les standards les plus élevés aux usagers du transport aérien, notamment dans les domaines de la sécurité et de la sûreté.

S'agissant de l'environnement, l'accord permettra de préserver la souplesse nécessaire pour que des mesures environnementales puissent être prises au sein de l'Union européenne, en particulier des mesures visant à atténuer l'impact de l'aviation sur le changement climatique, la qualité de l'air et les nuisances sonores aux abords des aéroports.

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

Les conséquences attendues de la création d'un espace aérien commun avec la Géorgie ont été évaluées dans la communication de la Commission européenne du 30 janvier 2009, voir *supra*, à l'échelle de l'Union, les transporteurs européens étant libres de fournir des services entre n'importe quel point de l'Union européenne et la Géorgie indépendamment de leur nationalité. La création de l'espace aérien commun avec la Géorgie devrait s'accompagner de l'augmentation de l'offre de services (multiplication des lignes, augmentation des fréquences et des capacités), renforcer la concurrence au bénéfice des consommateurs et, plus globalement, devrait favoriser le rapprochement des économies européenne et géorgienne.

Dans les différents domaines du secteur aérien, l'accès au marché, la gestion du trafic aérien, la sécurité et la sûreté aériennes, l'environnement, les aspects sociaux, la protection des consommateurs et les systèmes informatisés de réservation, l'objectif d'harmoniser les réglementations sur les standards européens sera progressivement atteint, la Géorgie s'engageant à reprendre une part importante de l'acquis communautaire.

L'accord avec la Géorgie est également considéré comme une première étape avant une éventuelle intégration dans le vaste espace aérien commun européen (EACE) créé par l'accord multilatéral signé en 2006 avec les pays des Balkans, l'Islande et la Norvège.³

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.

Au-delà du secteur aérien, cet accord est un signal fort adressé à la Géorgie par l'Union européenne et un moyen supplémentaire d'intégration de ce pays dans les structures et les marchés européens. Pour la Commission européenne, ce type d'accord pourrait servir de modèle pour de futurs accords avec d'autres pays du Caucase.

- Les conséquences économiques et financières de l'accord :

Le marché extérieur géorgien du transport aérien est, depuis la détérioration de ses relations avec la Fédération de Russie, principalement tourné vers la Turquie, l'Ukraine et l'Union européenne. La taille du marché entre l'Union européenne et la Géorgie est modeste (210 000 passagers en 2007) mais en augmentation sensible depuis 2004, avec une croissance annuelle de l'ordre de 14 %. Le marché français est marginal avec, comme évoqué *supra*, 13 000 passagers en 2008.

Pour la Commission, les accords bilatéraux négociés jusqu'alors par les Etats membres étaient souvent restrictifs, limitant par exemple à une compagnie aérienne le nombre de transporteurs autorisés à desservir la Géorgie. L'accord créant un espace aérien commun avec la Géorgie, en supprimant ce genre de limitations, permettra de développer l'offre de services et de renforcer la concurrence au bénéfice des transporteurs aériens, des chargeurs et des consommateurs.

La Commission se réfère au précédent de l'accord aérien euro-méditerranéen signé avec le Maroc en 2006⁴ (accroissement du nombre de liaisons supérieur à 25 % et croissance annuelle moyenne du trafic passagers de plus de 10 %) pour illustrer les bénéfices attendus, tout en reconnaissant que les conséquences de l'accord avec la Géorgie sur l'offre de services et sur le trafic effectif devraient être moindres compte tenu, d'une part, de l'éloignement géographique et, d'autre part, d'un plus faible développement économique, notamment dans le domaine du tourisme.

Les chiffres avancés par la Commission font état de 25 000 passagers supplémentaires dès la première année de mise en œuvre de l'accord et d'avantages financiers pour les consommateurs supérieurs à 9 millions d'euros.

Concrètement, l'accord prévoit une ouverture des marchés en deux étapes liée à la reprise, par la Géorgie, de l'acquis communautaire ; l'accord pose également le principe de la libéralisation de l'investissement dans les transporteurs aériens.

Les entreprises de transport aérien de l'Union européenne seront libres de proposer des services au départ de n'importe quel aéroport européen à destination de la Géorgie et, lors de la seconde étape, d'effectuer des vols via un point intermédiaire dans certains Etats tiers ou se poursuivant vers un Etat tiers avec la possibilité d'exercer des droits de trafic sur cette escale intermédiaire ou au-delà (droits de 5^{ème} liberté)⁵. Les entreprises géorgiennes bénéficieront de ces mêmes opportunités commerciales, toutefois limitées aux points intermédiaires pour les vols de 5^{ème} liberté.

⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:386:0018:0027:FR:PDF>

⁵ Les points intermédiaires prévus à l'accord sont : les pays de la zone Euromed (Algérie, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, Syrie, Territoires palestiniens, Tunisie et Turquie), les pays de l'accord EACE, le Liechtenstein et la Suisse.

La libéralisation de l'investissement dans les transporteurs aériens autorisera la détention du capital et le contrôle effectif d'une compagnie géorgienne par des intérêts européens, et réciproquement. Ce type d'opération relèvera de la stratégie des entreprises dans un univers où les regroupements permettent des économies d'échelle et ouvrent l'accès à de nouveaux marchés.

La Commission souligne également que cet accord devrait favoriser l'intégration des transporteurs géorgiens dans les alliances existantes : Skyteam (Aeroflot, Air France, Alitalia, China Airlines, China Eastern, China Southern, Delta Air Lines, KLM, ...), Oneworld (American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Qantas...) ou Star Alliance (Air Canada, Lufthansa, TAP Air Portugal, United Airlines, US Airways...).

Au-delà des bénéfices attendus pour le secteur aérien, l'ouverture des marchés du transport aérien devrait avoir des répercussions positives sur l'économie européenne dans son ensemble, un meilleur accès aux services de transport stimulant les échanges et favorisant l'ouverture de nouveaux débouchés commerciaux. Plus globalement, cet accord est un signal politique fort envoyé à la Géorgie et aux pays du Caucase par l'Union européenne signifiant *"qu'elle est prête à les intégrer autant que possible dans son marché intérieur"* (COM(2009)26).

▪ Les conséquences sociales de l'accord :

La recherche de l'harmonisation des réglementations s'applique, entre autre, aux aspects sociaux ; la Géorgie devra appliquer certaines des dispositions européennes relatives aux conditions de travail des personnels de l'aviation civile comme :

- la directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile de l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA)⁶, et
- la directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail⁷.

Ce premier pas vers une harmonisation des réglementations relatives au travail dans le domaine des services aériens contribue à la sécurité du transport aérien et conforte la mise en place d'un cadre concurrentiel équitable. Cette harmonisation sera ultérieurement renforcée dans l'hypothèse où la Géorgie rejoindrait l'Espace aérien commun européen.

Le comité mixte, composé de représentants des Parties contractantes, sera chargé d'élaborer des réponses appropriées aux éventuelles interrogations issues de la mise en œuvre de l'accord.

⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2000:302:0057:0060:FR:PDF>

⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:299:0009:0019:FR:PDF>

- Les conséquences environnementales de l'accord :

La protection de l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale a été l'une des priorités des négociateurs de la Commission, relayant les préoccupations de nombreux Etats membres de l'Union européenne dont la France.

L'accord aérien avec la Géorgie, dans un article dédié à l'environnement, reconnaît, d'une part, l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement de la politique aéronautique internationale et de sa mise en œuvre et, d'autre part, la nécessité de prendre des mesures pour réduire les incidences de l'aviation civile 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 d'imposer des mesures appropriées pour agir sur les incidences environnementales du transport aérien, ce qui autorise 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 serre⁸.

La Géorgie devra, par ailleurs, appliquer différentes règles européennes relatives au bruit des aéronefs et à la mise en place de restrictions d'exploitation pour les aéronefs les plus bruyants.

- Les conséquences juridiques de l'accord :

Articulation avec le cadre juridique existant

L'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, comporte les articles usuels d'un accord de services aériens, notamment ceux relatifs à l'octroi de droits, à l'exploitation des services agréés, à l'autorisation des transporteurs aériens, aux modalités d'exercice des activités commerciales, aux droits de douane et taxes, aux redevances, aux tarifs ainsi qu'à la sécurité et à la sûreté aérienne.

Ces dispositions figurent traditionnellement dans les accords bilatéraux de services aériens conclus par la France, conformément aux principes définis par la Convention relative à l'aviation civile internationale (la Convention de Chicago), ainsi qu'aux droits établis par l'accord relatif au transit des services aériens internationaux, tous deux ouverts à la signature à Chicago le 7 décembre 1944.

L'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, se substituera aux accords bilatéraux qui régissent les services de transport aérien entre les Etats membres et la Géorgie. Toutefois, les dispositions plus favorables qui pourraient découler de l'application de ces accords bilatéraux continueront à s'appliquer.

⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:008:0003:0021:FR:PDF>

Pour la France, qui n'avait pas d'accord bilatéral de services aériens avec la Géorgie, l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, définira le cadre juridique applicable aux services de transport aérien avec la Géorgie. Conformément au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, cet accord s'appliquera au territoire métropolitain ainsi qu'à la Guadeloupe, la Guyane française, la Martinique, la Réunion et Saint-Martin.

Les conséquences juridiques de cet accord avec la Géorgie sont identiques à celles d'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). La ratification de cet accord ne devrait donc nécessiter aucune modification du droit interne.

L'engagement de la Géorgie à reprendre une part importante de l'acquis communautaire s'accompagne toutefois de dispositions transitoires afin de lui accorder les délais indispensables au travail d'appropriation, de transposition et d'application des règles européennes (annexe II). Les droits des transporteurs aériens, prévus à l'annexe I de l'accord, sont limités pendant cette période à des services entre les territoires géorgien et des Etats de l'Union européenne. La Géorgie bénéficie également d'une dérogation à l'obligation d'appliquer les règles européennes relatives à la certification des aéronefs, les transporteurs géorgiens pouvant continuer à utiliser certains appareils non certifiés par l'agence européenne de sécurité aérienne (AESA) pour des services en dehors de l'Union européenne pendant une période définie (1^{er} janvier 2015 pour certains appareils effectuant des services cargo et 31 décembre 2019 pour certains hélicoptères et appareils légers ou ultra légers pour certaines missions).

- Les conséquences administratives de l'accord :

La simplification administrative accompagne l'ouverture des marchés afin de favoriser la réactivité et le dynamisme des entreprises de transport aérien.

La reconnaissance mutuelle des décisions relatives à la conformité et à la nationalité économique des transporteurs en est une illustration. De même, alors que les accords de services aériens bilatéraux prévoient couramment de désigner les transporteurs aériens par un échange de courriers entre autorités administratives, désignation préalable à la demande d'autorisation de la compagnie aérienne auprès des autorités compétentes chargées de l'aviation civile, l'accord avec la Géorgie supprime cette formalité, les compagnies aériennes européennes devant soumettre directement leurs demandes aux autorités aéronautiques géorgiennes et réciproquement

III - Historique des négociations :

Le Conseil "Transport, télécommunication et énergie" du 11 juin 2009 a adopté la décision autorisant la Commission à ouvrir des négociations avec la Géorgie en vue de l'établissement d'un accord global dans le domaine du transport aérien. Cette décision faisait suite à la communication de la Commission relative à la "Création d'un espace aérien commun avec la Géorgie".

Les négociations ont débuté à Tbilissi en octobre 2009 et, au terme de la troisième rencontre, le 5 mars 2010, un projet d'accord a été paraphé.

IV - Etat des signatures et ratifications :

La décision du Conseil et des représentants des Gouvernements des Etats membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, du 15 octobre 2010 (décision 2011/50/UE), concernant la signature et l'application provisoire de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, a approuvé la signature de l'accord au nom de l'Union européenne.⁹

L'accord a été signé le 2 décembre 2010 à Bruxelles par la Géorgie, l'Union européenne et les vingt-sept Etats membres.

Le Danemark, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède et la Géorgie ont d'ores et déjà notifié au Secrétariat général du Conseil l'achèvement des procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord.

V - Déclarations ou réserves :

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

⁹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:025:0001:0002:FR:PDF>

