

N° 167

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Enregistré à la Présidence du Sénat le 21 novembre 2013

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 et la République de Moldavie,***

PRÉSENTÉ

au nom de M. Jean-Marc AYRAULT,

Premier ministre

Par M. Laurent FABIUS,

ministre des affaires étrangères

(Envoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

L'Union européenne, ses États membres et la République de Moldavie ont signé le 26 juin 2012 un accord sur la création d'un espace aérien commun.

I - Contexte de l'accord avec la République de Moldavie

L'accord sur la création d'un espace aérien commun avec la République de Moldavie 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 afin, d'une part, de faciliter les déplacements et favoriser les échanges et, d'autre part, d'harmoniser les règles applicables au transport aérien sur la base de la législation européenne.

Dans ce cadre de la politique européenne de voisinage, des accords de transport aérien ont d'ores et déjà été signés avec les pays des Balkans occidentaux, l'Islande et la Norvège¹ et avec le Maroc² en 2006, puis avec la Géorgie³ et la Jordanie⁴ en 2010.

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

Une distinction est opérée parmi les pays du voisinage entre les partenaires orientaux de l'Union européenne, généralement engagés de longue date dans une coopération paneuropéenne dans le domaine du transport aérien et avec lesquels une intégration plus poussée peut être envisagée à moyen terme, et les autres partenaires du pourtour méditerranéen. À plus long terme, la Commission européenne ambitionne de fusionner les accords passés avec chacun de ces pays en vue de créer un vaste espace aérien unique à l'intérieur duquel les normes européennes s'appliqueront aux services de transport aérien de passagers et de marchandises.

La Commission européenne a négocié, pour le compte de l'Union européenne et de ses États membres, les termes de cet accord avec la République de Moldavie en vertu d'une décision du Conseil de l'Union européenne du 16 juin 2011. Débutées en juillet 2011, les discussions ont rapidement abouti à la finalisation d'un projet d'accord paraphé le 26 octobre 2011 à Chisinau. Le texte signé avec la République de Moldavie reprend les principes et l'architecture des accords de voisinage précédemment conclus avec le Maroc, la Géorgie et la Jordanie.

Se substituant aux accords bilatéraux entre les États membres et la République de Moldavie, cet accord assure un cadre juridique unique pour l'exploitation des services aériens entre l'Union européenne et le territoire moldave.

L'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie sécurise les opérations de transport aérien entre la France et la Moldavie, le projet d'accord bilatéral relatif aux transports aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Moldavie négocié en juillet 1999 n'ayant pas été signé.

² Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part.

³ 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.

⁴ Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part.

II - Portée de l'accord avec la République de Moldavie

Sur le fond, cet accord met en place les conditions d'une ouverture progressive des relations aériennes entre l'Union européenne et la République de Moldavie corrélée à la reprise et à l'application par la République de Moldavie d'une part substantielle de l'acquis communautaire en matière de transport aérien.

L'harmonisation des réglementations sur les normes européennes garantit aux usagers du transport aérien l'application de normes parmi les plus exigeantes, notamment dans des domaines comme la sécurité ou la sûreté, assure la mise en œuvre de réglementations protectrices dans le domaine des droits des passagers et participe à la mise en place d'un environnement concurrentiel équitable au profit des opérateurs, corollaire indispensable de l'ouverture des marchés.

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 pour l'exploitation des services aériens internationaux sont fixés à l'**article 2** ; les entreprises de transport aérien d'une Partie peuvent survoler le territoire de l'autre Partie, y faire des escales non commerciales et embarquer ou débarquer des passagers, des bagages, du fret et du courrier dans les limites permises à l'annexe I alors que l'annexe II, relative aux dispositions transitoires, organise la progressivité de l'ouverture du marché.

Les droits de cabotage (droits commerciaux entre deux points du territoire d'un État) sont explicitement exclus du champ des droits ouverts.

Les **articles 3 et 5** établissent les conditions selon lesquelles les Parties contractantes délivrent les autorisations d'exploiter des services

aériens aux transporteurs (article 3) et refusent, révoquent, suspendent ou limitent lesdites autorisations (article 5).

L'**article 4** pose le principe de la reconnaissance mutuelle des déclarations des autorités compétentes relatives, d'une part, à l'aptitude des transporteurs aériens (c'est-à-dire leur capacité à exploiter des services aériens internationaux compte tenu notamment de leur solidité financière) et, d'autre part, à la nationalité économique des transporteurs aériens (*i.e.* nationalité des intérêts détenant et contrôlant ces entreprises).

L'**article 6** pose le principe d'une ouverture asymétrique de l'investissement dans les transporteurs aériens. Nonobstant les dispositions des articles 3 et 5, les compagnies aériennes moldaves pourront être détenues et contrôlées par des intérêts européens ; en revanche, l'ouverture de l'investissement dans les transporteurs européens aux intérêts moldaves est conditionnée à une décision du comité mixte, permettant à la partie européenne d'avaliser ce type d'opération.

L'**article 7** confirme l'applicabilité des dispositions législatives et réglementaires d'une Partie contractante aux aéronefs, aux passagers, aux membres d'équipage et au fret, y compris au courrier, de l'autre Partie lorsqu'ils entrent, séjournent ou quittent leur territoire.

L'objectif de mettre en place les conditions d'une concurrence loyale pour l'exploitation des services aériens, notamment par l'absence de subventions publiques non justifiées, est affirmé à l'**article 8** qui préserve toutefois la possibilité de subventionner certains services aériens dans le cadre des obligations de service public.

L'**article 9**, relatif aux activités commerciales, vise à garantir aux entreprises de transport aérien le bénéfice effectif des avantages prévus par l'accord en éliminant les entraves à la conduite des affaires. À cet effet, l'article 9 précise les conditions applicables à certains aspects de l'activité des compagnies aériennes, notamment les garanties qui s'appliquent aux représentants des transporteurs aériens de l'une des Parties sur le territoire de l'autre Partie, ou les règles qui encadrent les services d'assistance en escale, la coopération interentreprises ou les opérations de location d'aéronefs.

L'**article 10**, relatif aux droits de douane et taxes, prévoit les exemptions en matière de droits de douane et de taxes que s'accordent mutuellement les Parties contractantes. Il préserve cependant le droit pour chacune des Parties de mettre en place des impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue de l'exploitation d'une liaison entre deux points de son territoire.

L'**article 11**, relatif aux redevances imposées pour l'usage des aéroports, des infrastructures et des services aéronautiques, définit les principes auxquels doivent satisfaire les redevances d'usage, notamment l'égalité de traitement. L'article 11 prévoit également les modalités de consultation et d'information des utilisateurs, spécialement lorsque des modifications de ces redevances sont envisagées.

La liberté de fixation des tarifs des services aériens est un principe énoncé à l'**article 12**. Le dépôt des tarifs ou leur notification ne peuvent être imposés, ce qui participe à l'allègement des procédures auxquelles sont soumises les compagnies aériennes.

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

Le titre II (articles 14 à 20) traduit la volonté d'harmoniser les normes applicables au transport aérien sur les règles européennes :

En application des **articles 14 à 20**, les Parties contractantes s'engagent à se conformer aux dispositions du droit européen régissant certains domaines du transport aérien comme la sécurité et la sûreté aériennes, la gestion du trafic aérien, l'environnement, la protection des consommateurs, les systèmes informatisés de réservation et les aspects sociaux. L'inventaire du droit applicable est dressé à l'annexe III « Règles applicables à l'aviation civile » de l'accord.

Plus spécialement :

- l'**article 14**, relatif à la sécurité aérienne, prévoit une coopération renforcée avec la République de Moldavie qui sera associée, dans un premier temps en qualité d'observateur, aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) ;

- s'agissant de la sûreté aérienne, l'**article 15** autorise la Commission européenne à mener des inspections sur le territoire moldave conformément à la législation *ad hoc* de l'Union européenne ; les dispositions habituelles visant à garantir la sûreté de l'aviation civile, notamment le respect des différents traités internationaux relatifs à la sûreté, sont reprises dans l'article 15 ;

- une coopération spécifique dans le domaine de la gestion du trafic aérien est prévue à l'**article 16** en vue d'élargir les bénéfices du « Ciel unique européen » à la République de Moldavie ; celle-ci sera associée en qualité d'observateur aux travaux du comité du « Ciel unique européen » chargé d'assister la Commission européenne dans la gestion du ciel unique et de veiller à ce qu'il soit tenu dûment compte des intérêts de toutes les catégories d'usagers de l'espace aérien.

Les coopérations prévues dans ces différents domaines doivent faciliter la reprise et l'application de l'acquis communautaire par la République de Moldavie.

- L'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre des politiques relatives à l'aviation est un principe énoncé à l'**article 17** ; la nécessité de prendre des mesures afin de réduire les incidences de l'aviation civile sur l'environnement est également affirmée, la possibilité d'imposer unilatéralement de telles mesures étant prévue sous certaines conditions.

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

En vertu de l'**article 21**, relatif à l'interprétation et au contrôle de l'application de l'accord, les dispositions de l'accord et des actes énumérés à son annexe III sont interprétées conformément aux actes pertinents de la Cour de justice de l'Union européenne et de la Commission. Les principes essentiels concourant à la mise en œuvre de l'accord sont également énoncés à l'article 21.

Un comité mixte est créé par l'**article 22**. Composé de représentants des Parties, il est responsable de l'administration de l'accord et de sa mise en œuvre. Le comité mixte est également chargé de surveiller le retrait progressif du registre des immatriculations de la République de Moldavie des aéronefs ne répondant pas aux exigences européennes en termes de certification. Lieu de concertation, le comité mixte est également la première étape dans la procédure de règlement de conflits pouvant potentiellement survenir à l'occasion de l'interprétation ou de l'application de l'accord.

L'**article 23**, relatif au règlement des différends et à la procédure d'arbitrage, prévoit, dans le cas où un différend n'a pas trouvé de solution au niveau du comité mixte, la possibilité 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**.

En vertu de l'**article 25**, relatif aux relations avec d'autres accords, les dispositions de l'accord sur la création d'un espace aérien commun avec la République de Moldavie prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux conclus entre les États membres et la République de Moldavie. Toutefois, les droits commerciaux desdits accords bilatéraux qui seraient plus favorables sont maintenus. L'article 25 ouvre également la voie d'une adhésion de la République de Moldavie à l'accord multilatéral signé en mai 2006 avec les pays des Balkans occidentaux, l'Islande et la Norvège sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE).

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.

De surcroît :

- l'**article 26**, relatif aux amendements, attribue au comité mixte la mission d'évaluer la compatibilité des modifications survenues dans la législation des Parties contractantes dans le domaine du transport aérien avec les dispositions de l'accord et d'adopter en conséquence les décisions ou recommandations nécessaires pour préserver le bon fonctionnement de l'accord ;

- l'**article 29**, paragraphe 2, prévoit l'application provisoire de cet accord avec la République de Moldavie sous réserve du respect du droit interne des Parties. En ce qui concerne la France, une telle application provisoire sera possible dès que la procédure de ratification aura été accomplie.

Les quatre annexes:

L'**annexe I**, relative aux services agréés et aux routes spécifiées, précise les possibilités d'exploitation offertes aux entreprises de transport aérien et, dans ce cadre, pose le principe de l'absence de restriction sur l'offre de services.

Les transporteurs aériens européens pourront desservir librement, au départ de tout aéroport de l'Union européenne, tout aéroport sur le territoire moldave (droits dits de troisième et de quatrième libertés) ; dans un second temps, en fonction du degré d'harmonisation des réglementations, ils pourront également exploiter des services via un point intermédiaire dans une liste définie de pays tiers⁵, ou au-delà du territoire moldave vers n'importe quel pays tiers, avec la possibilité d'embarquer et de débarquer des passagers et du fret dans ces pays (droits dits de cinquième liberté). Les transporteurs moldaves bénéficieront des mêmes opportunités, l'exercice des droits de cinquième liberté étant toutefois limité aux points intermédiaires.

L'annexe I dresse également la liste des souplesses d'exploitation dont bénéficient les transporteurs aériens pour optimiser les services qu'ils exploitent.

L'**annexe II**, relative aux dispositions transitoires, établit un lien entre la reprise de l'acquis communautaire par la République de Moldavie et le degré d'ouverture du marché. Ainsi, l'extension des opportunités

⁵ Les points intermédiaires prévus à l'accord sont : les pays de la politique européenne de voisinage (l'Algérie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Belarus, l'Égypte, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Liban, la Lybie, le Maroc, les territoires palestiniens occupés, la Syrie, la Tunisie et l'Ukraine), les pays de l'accord EACE, le Liechtenstein et la Suisse.

commerciales aux vols dits de cinquième liberté est subordonnée à une décision du comité mixte validant la reprise et l'application de l'acquis communautaire par la République de Moldavie. L'acquis en matière de sûreté aérienne fait l'objet d'une procédure distincte.

L'annexe II organise également la sortie progressive du registre des immatriculations de la République de Moldavie des aéronefs qui ne détiennent pas de certificat de type délivré par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Sans cette disposition, les opérateurs moldaves auraient été privés, dès l'application de la réglementation européenne concernée, de l'usage d'une part substantielle de leur flotte d'aéronefs.

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 temps de travail pour certaines catégories de personnel du secteur aérien, de protection des consommateurs et de systèmes informatisés de réservation que la République de Moldavie s'engage à reprendre progressivement et à appliquer dans le cadre de cet accord. En application de l'article 26 « Amendements », le comité mixte peut décider de la modification de l'annexe III, ce qui autorise la mise à jour du droit européen applicable.

L'**annexe IV** énumère les quatre États (la République d'Islande, la Principauté de Liechtenstein, le Royaume de Norvège et la Confédération suisse) auxquels il est fait référence à l'article 3 « Autorisation » et à l'article 5 « Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation » de l'accord. En vertu de l'accord sur l'Espace économique européen et de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien, les transporteurs aériens européens peuvent être détenus et contrôlés par ces quatre États ou des ressortissants de ces États.

La République d'Islande, la Principauté de Liechtenstein, le Royaume de Norvège et la Confédération suisse sont également des pays inscrits aux routes spécifiées de l'annexe I.

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 et la République de Moldavie qui, pouvant être regardé comme

un accord de commerce et comportant des dispositions de nature législative, est soumis au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décrète :

Le présent projet de loi autorisant la ratification de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté au Sénat 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 et la République de Moldavie (ensemble quatre annexes), signé à Bruxelles le 26 juin 2012, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 20 novembre 2013

Signé : JEAN-MARC AYRAULT

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères,

Signé : LAURENT FABIUS

A C C O R D

sur la création d'un espace aérien commun
entre l'Union européenne et ses Etats membres
et la République de Moldavie
(ensemble quatre annexes),
signé à Bruxelles le 26 juin 2012

ACCORD
 sur la création d'un espace aérien commun
 entre l'Union européenne et ses Etats membres
 et la République de Moldavie
 (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 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 contractantes au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après dénommés conjointement « les traités de l'UE ») et Etats membres de l'Union européenne,

et L'UNION EUROPÉENNE, d'une part,
 et LA RÉPUBLIQUE DE MOLDAVIE, 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 République de Moldavie, d'autre part, conclu à Bruxelles le 28 novembre 1994 ;

DÉSIREUX de créer un espace aérien commun (EAC) pour ouvrir l'accès aux marchés 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 maximisation 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 des aéronefs et minent la confiance des passagers 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 dans le domaine du transport aérien existants pour ouvrir l'accès aux marchés et maximaliser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, le personnel et les populations des deux parties,

SONT CONVENU DE CE QUI SUIT :

Article 1^{er}

Définitions

Aux fins du présent accord, on entend par :

(1) « services agréés » et « routes spécifiées » : respectivement les services aériens internationaux en vertu de 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 ou en vertu d'un contrat de location, et comprenant, pour lever toute ambiguïté, les services 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) « aptitude » : 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 République de Moldavie et par l'Etat membre ou les Etats membres de l'Union européenne, 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 République de Moldavie 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, le 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 plus d'un Etat ;

(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) « partenaires de la politique européenne de voisinage » : l'Algérie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Belarus, l'Egypte, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, la République de Moldavie, le Maroc, les territoires palestiniens occupés, la Syrie, la Tunisie et l'Ukraine ;

(13) « ressortissant » : toute personne physique ou morale ayant la nationalité moldave pour la partie moldave, 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 moldave pour la partie moldave, 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 » :

(i) 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'UE en vigueur en la matière ; et

(ii) dans le cas de la République de Moldavie, les licences, certificats ou autorisations délivrés en vertu de la législation en vigueur en la matière en République de Moldavie ;

(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 République de Moldavie (la partie moldave) ;

(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 aux agences et autres services auxiliaires ; ainsi que

ii) les « tarifs de fret » à payer pour le transport de courrier et 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 exercés 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 satisferaient 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 volet technologique du Ciel unique européen qui vise, d'ici à 2020, à doter l'UE d'une infrastructure de contrôle du trafic aérien très performante qui permettra un développement du transport aérien sûr et respectueux de l'environnement ;

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

(21) « territoire » : dans le cas de la République de Moldavie, 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 auxquelles s'appliquent les traités de l'UE, 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 en 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.

TITRE I

DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

Article 2

Octroi de droits

1. Chaque partie accorde à l'autre partie, conformément aux annexes I et II du présent accord, les droits énumérés ci-après pour l'exploitation 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, séparément ou combinés ; ainsi que
- 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 République de Moldavie 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 de la République de Moldavie, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de la République de Moldavie.

Article 3

Autorisation

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 République de Moldavie ;
 - le transporteur aérien ait son principal établissement en République de Moldavie et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation applicable de la République de Moldavie ; et que
 - la République de Moldavie exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien ; et que
 - 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 République de Moldavie et/ou des ressortissants de la République de Moldavie ;

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 au sens des traités de l'UE et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité ; et que
- 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 que
- 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 des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, ou par d'autres Etats énumérés à l'annexe IV du présent accord et/ou des ressortissants de ces autres Etats ;
- c) le transporteur aérien respecte les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par l'autorité compétente ; et que
- 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 déclarations réglementaires relatives à l'aptitude, 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 déclaration d'aptitude et/ou de citoyenneté faite par les autorités compétentes de la première partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette déclaration avait été faite 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 de l'autre partie, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités compétentes ont une raison spécifique d'estimer que, malgré la déclaration faite par les autorités compétentes de l'autre partie, notamment en ce qui concerne les questions de double nationalité, 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 déclarations concernant :

- les certificats de sécurité ou autorisations afférentes 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 République de Moldavie ;
 - le transporteur aérien n'a pas son principal établissement en République de Moldavie ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation applicable de la République de Moldavie ; ou

- la République de Moldavie 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, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou effectivement contrôlé par la République de Moldavie et/ou des ressortissants de la République de Moldavie ;
- 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 au sens des traités de l'UE 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 ou 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, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou effectivement contrôlé par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, ou par d'autres Etats énumérés à l'annexe IV du présent accord 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 autre manquement au paragraphe 1, points *c* ou *d*, du présent article, les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec les autorités compétentes de l'autre partie.

3. Aucune des parties ne fait usage des droits qui lui sont conférés par le présent article de refuser, révoquer, suspendre ou 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'accord EACE ou par leurs ressortissants, dans la mesure où ladite ou lesdites parties à l'accord EACE accordent la réciprocité de traitement et où ladite ou lesdites parties appliquent les clauses et conditions de l'accord EACE.

Article 6

Investissement

1. 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 d'un transporteur aérien de la République de Moldavie par des Etats membres et/ou par leurs ressortissants est autorisé.

2. 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 d'un transporteur aérien de l'Union européenne par la République de Moldavie et/ou par ses ressortissants est autorisé 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 durant le séjour sur le territoire de

l'une des parties, les transporteurs aériens de l'autre partie respectent les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur ledit territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs assurant des services aériens ou relatives à l'exploitation et à la navigation des aéronefs.

2. A l'arrivée, au départ et durant le séjour sur le territoire de l'une des parties, les passagers, les membres d'équipage et le fret des transporteurs aériens de l'autre partie, ou quiconque agissant en leur nom, respectent les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur ledit territoire, l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret à bord des aéronefs (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).

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 l'une des parties constate qu'il existe sur le territoire de l'autre partie, en raison notamment de l'octroi de subventions, des conditions 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 débutent 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 du présent article sont 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

Conduite des affaires :

1. Les parties conviennent que les obstacles à la conduite des affaires des opérateurs commerciaux compromettraient les avantages que doit procurer le présent accord. Les parties

conviennent donc de procéder à l'élimination efficace et réciproque des obstacles à la conduite des affaires des opérateurs commerciaux des deux parties lorsque de tels obstacles risquent d'entraver les opérations commerciales, de créer des distorsions de la concurrence ou de freiner le développement de conditions de concurrence équitables.

2. Le comité mixte institué en vertu de l'article 22 (Comité mixte) du présent accord établit un processus de coopération portant sur la conduite des affaires et sur les possibilités commerciales ; il suit les progrès accomplis en vue de traiter efficacement les obstacles à la conduite des affaires des opérateurs commerciaux et fait régulièrement le point de la situation, notamment, le cas échéant, en ce qui concerne l'évolution vers des modifications législatives et réglementaires. Conformément à l'article 22 (Comité mixte) du présent accord, une partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour examiner toute question portant sur l'application du présent article.

Représentants des transporteurs aériens :

3. 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, y compris le droit de vendre et de délivrer tout billet et/ou connaissance aérien, à la fois ses propres billets et/ou connaissances aériens de tout autre transporteur.

4. 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 des services aériens. Ces besoins en personnel peuvent être couverts, au choix des transporteurs aériens, soit par leur propre personnel, soit en faisant appel aux services de toute autre organisation, entreprise ou transporteur aérien opérant sur le territoire de l'autre partie et autorisé(e) à fournir ces services sur le territoire de cette partie. Les deux parties facilitent et activent l'octroi des permis de travail, lorsqu'ils sont requis, pour le personnel employé dans les bureaux conformément au présent paragraphe, notamment le personnel effectuant certaines missions temporaires ne dépassant pas quatre-vingt-dix (90) jours, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Assistance en escale :

5. 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 (« autoassistance ») 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*, alinéas i) et ii), peuvent être soumis à des contraintes 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 est mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et non discriminatoires.

Assistance en escale pour des tiers :

6. Chaque entreprise prestataire de services d'assistance en escale, qu'il s'agisse ou non d'un transporteur aérien, a le droit, sur le territoire de l'autre partie, de fournir des services d'assistance en escale à des entreprises de transport aérien exploitant leurs activités dans le même aéroport, lorsque cela est autorisé et compatible avec les dispositions législatives et réglementaires applicables.

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds :

7. Tout transporteur aérien de chaque partie a le droit de se livrer à la vente de services aériens et de services connexes 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 par l'intermédiaire d'un autre transporteur aérien ou via l'internet. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ces services, 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.

8. Tout transporteur aérien a le droit, s'il en fait la demande, de convertir les recettes locales en monnaies librement convertibles et de les transférer 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 sont 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.

9. 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 :

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

- a) un ou plusieurs transporteurs aériens des parties ; 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) le transporteur exploitant le service soit titulaire des droits de trafic appropriés ; que
- ii) les transporteurs commercialisant le service soient titulaires des autorisations et droits appropriés pour les routes sous-jacentes ; et que
- iii) 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 codes, l'acheteur est 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.

- 11. 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 transporteurs de surface, d'un accord particulier peut être notamment dicté par les intérêts des consommateurs ainsi que par 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 de service aérien tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point de la République de Moldavie 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 :

12. 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 ;

- a) 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 ;
- b) la location avec équipage, par un transporteur aérien de la République de Moldavie, 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. Elle est soumise à une approbation préalable de l'autorité ayant délivré la licence du transporteur qui prend l'aéronef en location, et de l'autorité compétente de l'autre partie.

Franchisage et marques :

13. 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 les services aériens internationaux 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 ou utilisés uniquement aux fins de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international 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 qui sont a) 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 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 embarqué normal 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. Les dispositions du présent accord ne portent pas atteinte aux dispositions des conventions conclues entre un Etat membre et la République de Moldavie pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune et susceptibles d'être en vigueur au moment en cause.

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. Sans préjudice de l'article 16 (Gestion du trafic aérien), paragraphe 1, ces redevances peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût total supporté par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des infrastructures et services aéroportuaires et de sûreté aérienne appropriés dans l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour rai-

sonnable sur actifs après amortissement. Les infrastructures et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux 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 infrastructures 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 aux paragraphes 1 et 2 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, dans un délai raisonnable, une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre partie ; ou que
- b) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

Article 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, du présent accord, dans les conditions indiquées ci-après.

2. Les parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre par la République de Moldavie des dispositions législatives visées au paragraphe 1 du présent article. A cette fin, la République de

Moldavie 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.

a) La transition progressive de la République de Moldavie vers l'application complète de la législation visée à l'annexe III, partie C, du présent accord fait l'objet d'évaluations. Les évaluations sont réalisées par l'Union européenne, en coopération avec la République de Moldavie. Lorsque la République de Moldavie a l'assurance que la législation visée à l'annexe III, partie C, du présent accord est entièrement appliquée, elle informe l'Union européenne qu'il faudrait procéder à une évaluation.

b) Lorsque la République de Moldavie a entièrement mis en œuvre la législation visée à l'annexe III, partie C, du présent accord, le comité mixte institué en vertu de l'article 22 (Comité mixte) du présent accord détermine le statut exact et les conditions de participation en sus du statut d'observateur visés ci-dessus de la République de Moldavie dans le cadre de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

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 de l'aéronef, 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 à 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 du présent article, 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, du présent accord dans les conditions indiquées ci-après.

2. La République de Moldavie 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 aéronefs 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 signé 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 l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, notamment l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine, l'inspection/filtrage des bagages de soute et les contrôles de sûreté du fret et du courrier avant l'embarquement ou le chargement à bord des aéronefs, ainsi que les contrôles de sûreté des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports et le contrôle de l'accès au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé. Ces mesures sont adaptées pour faire face à l'aggravation des menaces. Chaque partie convient que ses transporteurs aériens peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 5 du présent article 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 contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et 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 du présent article 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, du présent accord 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 République de Moldavie et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale de la circulation aérienne générale en Europe, d'optimiser les capacités de contrôle du trafic aérien, de réduire le plus possible les retards et d'accroître l'efficacité environnementale. A cette fin, la République de Moldavie 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 République de Moldavie 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 République de Moldavie 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 République de Moldavie 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, régional, 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 les dispositions des actes énumérés à son annexe III, dans la mesure où elles sont identiques en substance aux règles correspondantes des traités de l'UE et aux actes arrêtés 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 sont 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 se tient 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 du présent article, 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. Conformément à l'article 14 (Sécurité aérienne) du présent accord, le comité mixte contrôle le processus de retrait du registre des aéronefs immatriculés à la date de la signature en République de Moldavie qui ne respectent pas les normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention. Le comité mixte contrôle également le processus de suppression progressive, pendant la phase de transition décrite à l'annexe II du présent accord, des aéronefs immatriculés en République de Moldavie à la date de signature du présent accord et utilisés par des exploitants sous le contrôle réglementaire de la République de Moldavie sans détenir de certificat de type délivré conformément à la législation applicable de l'UE indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, en vue de parvenir à un accord sur une réduction progressive du nombre d'aéronefs visés au point 7 de l'annexe II du présent accord.

11. Le comité mixte développe également la coopération :

- a) en examinant les conditions des marchés qui ont une incidence sur les services aériens relevant du présent accord ;
- b) en examinant et, autant que possible, en résolvant de manière efficace les problèmes liés à la conduite des affaires et susceptibles, notamment, d'entraver l'accès au marché et le fonctionnement harmonieux des services relevant du présent accord, de manière à assurer des conditions de concurrence équitables, à garantir la convergence des réglementations et à réduire au minimum la charge de travail réglementaire des opérateurs commerciaux ;
- c) 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 ;
- d) 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 ;
- e) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans le présent accord, notamment en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier ;
- f) en adoptant, sur la base du consensus, des propositions, des méthodes ou des documents de nature procédurale directement liés au fonctionnement du présent accord ;
- g) en prenant en considération et en développant l'assistance technique dans les domaines concernés par le présent accord ; et

- h) 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 les mesures générales ou spécifiques nécessaires à l'exécution des obligations prévues par le 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), paragraphe 1, point d, et 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 pertinentes des accords bilatéraux relatifs aux services aériens conclus entre la République de Moldavie 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 République de Moldavie à l'accord EACE.

3. Si les parties deviennent parties à un accord multilatéral ou appliquent une décision de l'OACI ou de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer s'il y a lieu de réviser le présent accord à la lumière de cette situation.

Article 26

Amendements

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 par consensus 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. Le présent accord prend fin à minuit GMT à la fin de la saison IATA (Association internationale du transport aérien) en cours un an après la date de notification écrite de la dénonciation de l'accord, sauf si cette notification est retirée par accord mutuel 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, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies, après leur entrée en vigueur.

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 République de Moldavie remet au secrétariat général du Conseil de l'Union européenne sa note diplomatique à l'Union européenne et à ses Etats membres, tandis que le secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet à la République de Moldavie 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 de sa signature.

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

Fait à Bruxelles, le 26 juin 2012 en deux exemplaires dans chacune des langues officielles des parties, chacun de ces textes faisant également foi.

ANNEXE I

SERVICES AGRÉÉS ET ROUTES SPÉCIFIÉES

1. 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 les territoires des partenaires de la politique européenne de voisinage (1), des pays de l'EACE (2) ou des pays énumérés à l'annexe IV – tout point en République de Moldavie – points au-delà ;
- b) pour les transporteurs aériens de la République de Moldavie : tout point en République de Moldavie – points intermédiaires dans les territoires des partenaires de la politique européenne de voisinage, des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe IV – tout point dans l'Union européenne.

2. Les services exploités conformément au point 1 de la présente annexe débutent ou se terminent sur le territoire de la République de Moldavie en ce qui concerne les transporteurs aériens de la République de Moldavie, et sur le territoire de l'Union européenne en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Union européenne.

3. 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 pour une même exploitation d'aéronef ;
- c) desservir des points intermédiaires et des points au-delà, comme spécifié au point 1 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 en 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.

4. 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 aériens 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.

5. 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.

6. La présente annexe est soumise aux dispositions transitoires prévues au point 2 de l'annexe II du présent accord et à l'extension des droits qui y est prévue.

(1) Les « partenaires de la politique européenne de voisinage » sont ici l'Algérie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Belarus, l'Égypte, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, les territoires palestiniens occupés, la Syrie, la Tunisie et l'Ukraine ; en excluant donc la République de Moldavie.

(2) Les « pays de l'EACE » sont les pays qui sont parties à l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen, c'est-à-dire, à la date de la signature de l'accord : les Etats membres de l'Union européenne, la République d'Albanie, la Bosnie-et-Herzégovine, la République de Croatie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la République de Serbie, et le Kosovo, selon le statut défini par la résolution 1244 du Conseil de sécurité de l'ONU.

ANNEXE II

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

1. La mise en œuvre et l'application par la République de Moldavie 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 à la charge 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, l'exercice des droits de cinquième liberté autres que ceux déjà octroyés par des accords bilatéraux entre la République de Moldavie et les Etats membres de l'Union européenne, y compris pour les transporteurs aériens de la République de Moldavie, entre des points situés sur le territoire de l'Union européenne. Lors de l'adoption de la décision visée au point 1 de la présente annexe II, les transporteurs aériens des deux parties sont autorisés à exercer les droits de cinquième liberté, y compris pour les transporteurs aériens de la République de Moldavie, entre des points situés sur le territoire de l'Union européenne.

3. La mise en œuvre par la République de Moldavie de la législation relative à la sûreté aérienne fait l'objet d'une évaluation à la charge 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 République de Moldavie applique le doc. 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 République de Moldavie, 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 République de Moldavie 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 République de Moldavie.

6. A partir de la date de la décision visée au point 1 de la présente annexe, la République de Moldavie 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 République de Moldavie 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 (Reconnaissance mutuelle des déclarations réglementaires relatives à l'aptitude, à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens) du présent accord concernant la reconnaissance mutuelle des déclarations d'aptitude et/ou de citoyenneté faites par les autorités compétentes de la République de Moldavie.

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 de la République de Moldavie à la date de signature et utilisés par des exploitants sous le contrôle réglementaire de la République de Moldavie sans détenir de certificat de type délivré 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 République de Moldavie conformément aux exigences nationales applicables de celle-ci jusqu'à la date suivante :

- a) le 1^{er} janvier 2017 pour certains avions affectés au seul transport de fret ;
- b) le 31 décembre 2022 pour certains hélicoptères 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 accordé au titre du présent accord et ne sont pas exploités sur des routes aériennes à destination, en provenance ou au sein de l'Union européenne.

Au cours de la phase de transition précitée, le nombre d'aéronefs figurant dans le registre de la République de Moldavie sans détenir de certificat de type délivré conformément à la législation applicable de l'UE ne dépasse pas 53 jusqu'au 1^{er} janvier 2017, ne dépasse pas 36 à partir de cette date et est ramené progressivement à zéro pour le 31 décembre 2022 au plus tard.

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 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté ;

- règlement (CE) n° 1554/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté ;

- règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté ;

- règlement (CE) n° 545/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté ;

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 12, article 14 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° 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° 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, annexes I à IV

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, annexes I à II.

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.

N° 1108/2009
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 aérodromes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE

N° 73/2010
Règlement (CE) n° 73/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 définissant les exigences relatives à la qualité des données et des informations aéronautiques pour le Ciel unique européen

N° 255/2010
Règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien

N° 691/2010
Règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne

N° 929/2010
Règlement (UE) de la Commission n° 929/2010 du 18 octobre 2010 modifiant le règlement (CE) n° 1033/2006 en ce qui concerne les dispositions relatives à l'OACI visées à l'article 3, paragraphe 1

N° 1191/2010
Règlement (UE) de la Commission n° 1191/2010 du 16 décembre 2010 modifiant le règlement (CE) n° 1794/2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne

Décision de la Commission du 21 février 2011 fixant les objectifs de performance de l'Union européenne et les seuils d'alerte pour la fourniture de services de navigation aérienne pour les années 2012 à 2014 (2011/121/EU)

N° 176/2011
Règlement (UE) de la Commission n° 176/2011 du 24 février 2011 concernant les informations à fournir préalablement à la création ou à la modification d'un bloc d'espace aérien fonctionnel

N° 283/2011
Règlement (UE) de la Commission n° 283/2011 du 22 mars 2011 modifiant le règlement (CE) n° 633/2007 en ce qui concerne les dispositions transitoires visées à l'article 7

Décision de la Commission du 20 mai 2011 relative à l'octroi de dérogations en vertu de l'article 14 du règlement (CE) n° 29/2009 de la Commission définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le Ciel unique européen

N° 677/2011
Règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission du 7 juillet 2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010

Décision C(2011) 4130 final de la Commission du 7 juillet 2011 portant nomination du gestionnaire de réseau chargé des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien pour le Ciel unique européen

N° 805/2011
Règlement (UE) n° 805/2011 de la Commission du 10 août 2011 établissant les modalités relatives aux licences et à certains certificats de contrôleur de la circulation aérienne en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

N° 1034/2011
Règlement d'exécution (UE) n° 1034/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 sur la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010

N° 1035/2011
Règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 établissant des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 482/2008 et (UE) n° 691/2010

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° 1899/2006 du Parlement européen et 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 aérodromes, 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 8 bis, paragraphe 5, de l'article 8 ter, paragraphe 6, et de l'article 8 *quater*, paragraphe 10, insérés par l'article 1^{er}, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 1108/2009, et annexe.

N° 996/2010

Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE

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, 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 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 ;
- le règlement (CE) n° 706/2006 de la Commission du 8 mai 2006 portant modification du règlement (CE) n° 1702/2003 concernant la période pendant laquelle les Etats membres peuvent délivrer des agréments pour une durée limitée ;
- 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 le 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 (JO L. 58 du 9.3.2010, p. 23).

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 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, 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

Règlement-cadre

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.

Règlement complémentaire

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

Modifié par :

- Règlement (UE) n° 720/2011 de la Commission du 22 juillet 2011 modifiant le règlement (CE) n° 272/2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile en ce qui concerne l'instauration progressive de l'inspection/filtrage des liquides, aérosols et gels dans les aéroports de l'Union européenne

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

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

Règlement d'application

N° 72/2010

Règlement (UE) n° 72/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 établissant les procédures pour la conduite des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté aérienne

N° 185/2010

Règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

Modifié par :

- règlement (UE) n° 357/2010 de la Commission du 23 avril 2010 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;
- règlement (UE) n° 358/2010 de la Commission du 23 avril 2010 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;
- règlement (UE) n° 573/2010 de la Commission du 30 juin 2010 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;
- règlement (UE) n° 983/2010 de la Commission du 3 novembre 2010 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 du 3 novembre 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;

- règlement (UE) n° 334/2011 de la Commission du 7 avril 2011 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Décision 2010/774/UE de la Commission du 13 avril 2010 définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne contenant des informations mentionnées à l'article 18, point a, du règlement (CE) n° 300/2008 (mesures de sûreté aérienne – besoin d'en connaître)

Modifiée par :

- décision 2010/2604/EU de la Commission du 23 avril 2010 modifiant la décision 2010/774/UE de la Commission du 13 avril 2010 définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne contenant des informations mentionnées à l'article 18, point a, du règlement (CE) n° 300/2008 (protection des approvisionnements en LAG et sacs à témoin d'intégrité) ;
- décision 2010/3572/EU de la Commission du 30 juin 2010 modifiant la décision 2010/774/UE de la Commission du 13 avril 2010 définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne contenant des informations mentionnées à l'article 18, point a, du règlement (CE) n° 300/2008 (chiens détecteurs d'explosifs) ;
- décision 2010/9139/EU de la Commission du 20 décembre 2010 modifiant la décision 2010/774/UE de la Commission du 13 avril 2010 définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne contenant des informations mentionnées à l'article 18, point a, du règlement (CE) n° 300/2008 (détection de masses métalliques pour le fret).

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 – Déclaration de la Commission au sein du comité de conciliation concernant la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 16, 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 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)

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 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident

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. Autre législation

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 Etats 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 États membres et la République de Moldavie

NOR : MAEJ1317478L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

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

Les éléments de contexte :

Le transport aérien international entre la France et la République de Moldavie ne dispose pas d'un cadre juridique sécurisé, "l'accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Moldavie", négocié et paraphé en juillet 1999, n'ayant pas été signé.

Selon la Communication de la Commission européenne du 2 mai 2011 intitulée "Création d'un espace aérien commun avec la République de Moldavie"¹, seize États membres de l'Union européenne, dont la France, auraient conclu des accords bilatéraux avec la République de Moldavie, la Commission comptabilisant les accords paraphés, signés ou en vigueur.

Ce système des accords bilatéraux fixant un cadre juridique aux transports aériens internationaux, résulte de l'application de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944. Plus précisément, les accords bilatéraux découlent de la mise en œuvre de l'article 1^{er} de la Convention, en vertu duquel les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire, en liaison avec son article 6 qui prévoit "*qu'aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un État contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit État conformément aux conditions de cette permission ou autorisation*".

¹ Communication de la Commission COM(2011) 240 final, du 2 mai 2011.

Dans l'Union européenne, cette pratique a toutefois évolué depuis les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes du 5 novembre 2002 relatifs à des accords bilatéraux concernant certains des États membres de la Communauté européenne et les États-Unis d'Amérique, arrêts dits de "Ciel ouvert"², qui ont marqué l'émergence d'une politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation.

Dans sa communication du 11 mars 2005, "Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté"³, la Commission européenne a précisé les objectifs de cette politique qui s'articule autour de deux axes principaux : 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 principaux partenaires de l'Union européenne. L'approche proposée par la Commission européenne a été validée par le Conseil transports de l'Union européenne de juin 2005 qui a adopté des conclusions en ce sens.

L'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie s'inscrit dans le premier axe de cette politique qui a d'ores et déjà conduit à la conclusion d'accords similaires avec le Maroc⁴ en 2006 et avec la Géorgie⁵ et la Jordanie⁶ en 2010.

Les objectifs assignés à l'accord :

Sur le plan juridique, l'accord avec la Moldavie fixera un cadre unique pour l'exploitation des services aériens entre les vingt-sept États membres de l'Union européenne et la République de Moldavie, se substituant aux accords bilatéraux existants.

La création d'un espace aérien commun avec la Moldavie s'accompagnera d'une harmonisation des législations fondée sur les règles édictées par l'Union européenne, ce qui garantira l'application de normes parmi les plus élevées, notamment dans les domaines de la sécurité et de la sûreté aériennes. Cette harmonisation favorisera également la mise en place d'un cadre concurrentiel équitable, corollaire indispensable de l'ouverture des marchés à l'ensemble des transporteurs aériens européens et moldaves.

L'ouverture progressive des marchés se traduira, dans un premier temps, par la possibilité pour les entreprises de transport aérien européennes et moldaves de desservir l'intégralité des routes entre tout aéroport situé dans l'Union européenne et toute destination en Moldavie, en déterminant librement les fréquences, les capacités et les tarifs de leurs services en fonction des opportunités du marché. Dans un deuxième temps, les transporteurs aériens bénéficieront d'opportunités supplémentaires vers les pays tiers sous certaines conditions.

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.

³ Communication de la Commission COM(2005) 79 final, du 11 mars 2005.

⁴ Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé le 12 décembre 2006.

⁵ 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, signé le 2 décembre 2010.

⁶ Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, signé le 15 décembre 2010.

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

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 climat, 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 d'un accord avec la Moldavie sur la création d'un espace aérien commun ont été évaluées par la Commission européenne à l'échelle de l'Union, tant au niveau politique, cet accord étant l'un des éléments de la coopération entre l'Union européenne et la Moldavie, qu'au niveau économique, les transporteurs aériens européens étant libres d'exploiter des services entre n'importe quel aéroport de l'Union européenne et la Moldavie indépendamment de leur nationalité.

▪ Le renforcement des liens entre l'Union européenne et la République de Moldavie :

L'aspect politique de cet accord est un élément essentiel. L'Union européenne et la Moldavie ont noué des relations étroites dès 1994 avec la signature d'un accord de partenariat et de coopération⁷ dont les principaux objectifs, communs aux dix accords de partenariat et de coopération conclus par l'Union européenne avec des pays de l'Est, visent à renforcer le dialogue politique et à approfondir les relations économiques, commerciales, culturelles et sociales. Les négociations en vue de conclure un accord d'association, successeur de l'accord de partenariat et de coopération, ont été lancées en 2010.

La Moldavie est également l'un des seize partenaires de la politique européenne de voisinage, mise en place en 2004, dans le but d'encourager des relations plus étroites avec les pays limitrophes de l'Union européenne afin de promouvoir la prospérité, la stabilité et la sécurité dans ces régions. Cette politique est déclinée au travers de plans d'action bilatéraux. Celui de la Moldavie, adopté dès 2005, prévoit notamment un renforcement de la coopération dans le secteur de l'aviation dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la gestion du trafic aérien.

Lancé en 2009 avec six pays d'Europe orientale et du Caucase du Sud (la République d'Arménie, la République d'Azerbaïdjan, la République de Biélorussie, la Géorgie, la République de Moldavie et l'Ukraine), le partenariat oriental ajoute une dimension orientale spécifique à la politique européenne de voisinage ainsi qu'une approche multilatérale.

⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:21998A0624%2801%29:FR:HTML>

Dans le domaine spécifique de l'aviation, la Moldavie participe à diverses structures paneuropéennes et collabore d'ores et déjà avec l'Union européenne. La Moldavie est membre, depuis 1996, de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) dont la mission consiste à promouvoir le développement d'un système de transport aérien sûr, efficace et durable. La Moldavie est également membre d'Eurocontrol, organisation intergouvernementale pour la sécurité de la navigation aérienne, et elle coopère avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

Enfin, la Communauté européenne et la Moldavie ont signé en 2006 un accord sur certains aspects des services aériens, qui assure la mise en conformité avec le droit communautaire des accords bilatéraux conclus par certains États membres et la Moldavie⁸. La Commission européenne indique par ailleurs que le gouvernement moldave a exprimé dès 2010 son souhait d'ouvrir des négociations en vue de conclure un accord aérien plus complet avec l'Union européenne.

L'accord sur la création d'un espace aérien commun avec la République de Moldavie, l'un des premiers accords sectoriels entre l'Union européenne et la Moldavie, participe non seulement à l'intégration économique et réglementaire de la République de Moldavie mais renforce également les liens politiques tissés depuis deux décennies avec l'Union européenne.

▪ Les conséquences économiques et financières de l'accord :

L'Union européenne est d'ores et déjà le premier partenaire commercial de la Moldavie et l'accord d'association en cours de négociation, qui prévoit d'établir une zone de libre-échange, renforcera cette position. Pour autant, et bien que la situation géographique de la Moldavie devrait inciter au développement du transport aérien, le trafic passagers avec l'Union européenne est relativement modeste avec seulement 465 000 passagers en 2010 (source : Eurostat).

80 % de ce trafic passagers est concentré sur cinq États membres (l'Italie, la Roumanie, l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie), les liaisons Italie-Moldavie représentant à elles seules 32 % du total. Pour la France, les services directs avec la Moldavie ne concernent que 8 000 passagers par an ; si le trafic est naturellement faible entre la France et la Moldavie, l'offre de services limitée à un vol hebdomadaire sur la liaison Paris-Chisinau exploitée par un unique transporteur aérien, la compagnie Air Moldova, conduit un nombre de passagers équivalant à transiter via un autre État membre, principalement la Hongrie et l'Autriche.

L'ouverture des marchés dans le cadre d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et la Moldavie devrait se traduire par une augmentation et une amélioration de l'offre de services, notamment par un accroissement des capacités et l'ouverture de nouvelles routes, et attirer de nouveaux opérateurs. La Commission souligne que les accords bilatéraux entre les États membres et la Moldavie sont en général restrictifs, notamment en termes de nombre de compagnies aériennes autorisées à exploiter des services, de capacité des appareils utilisés ou de fréquences, et que onze États membres ne disposent d'aucun cadre juridique pour le transport aérien international avec la Moldavie. A l'été 2010, seuls huit transporteurs, dont deux moldaves (Air Moldova et Moldovan Airlines), assuraient des liaisons aériennes entre les vingt-sept et la Moldavie. Davantage de concurrence devrait se traduire par une baisse des tarifs, baisse plus significative selon la Commission sur des segments contraints comme le marché italien.

⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:126:0024:0033:FR:PDF>

Compte tenu de l'expérience acquise avec l'accord sur la création d'un Espace aérien commun européen (accord EACE) conclu en 2006 avec les pays des Balkans occidentaux⁹, la Commission estime à 15 % la croissance annuelle du transport aérien entre l'Union européenne et la Moldavie induite par l'ouverture des marchés. La Commission évalue également à 17 millions d'euros les gains économiques potentiels pour la Moldavie, alors qu'elle reconnaît, eu égard à la taille du marché, que l'impact pour l'économie européenne devrait être relativement modeste.

Les conséquences attendues par la Commission d'un accord européen avec la Moldavie en termes de développement du trafic (15 % par an) sont toutefois à relativiser, une augmentation de 12 % du nombre de passagers transportés ayant déjà été observée entre 2009 et 2010 dans le cadre des accords existants.

Par ailleurs, le rapprochement avec l'accord EACE peut être optimiste dans la mesure où la Moldavie ne dispose pas, à ce jour, du même potentiel touristique que certains pays des Balkans et que le marché moldave est relativement modeste compte tenu de sa population de 4,1 millions d'habitants (Transnistrie y compris) et du produit intérieur brut par habitant de 3 373 USD en 2011 (source : site internet du ministère des Affaires étrangères).

L'accord prévoit également de libéraliser l'investissement dans les transporteurs aériens en autorisant des intérêts européens à détenir et contrôler des compagnies aériennes moldaves, 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 moldaves 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...) ou Star Alliance (Air Canada, Lufthansa, TAP Air Portugal, United Airlines ...).

L'ouverture des marchés aura pour corollaire l'harmonisation des législations sur la base des règles européennes dans les domaines de l'accès au marché, de la gestion du trafic aérien, de la sécurité et la sûreté aériennes, de l'environnement, des aspects sociaux liés au temps de vol des personnels navigants, de la protection des consommateurs et des systèmes informatisés de réservation.

Cette harmonisation des législations est un des éléments essentiels de l'accord dans la mesure où, d'une part, elle apporte aux usagers du transport aérien la garantie de l'application de normes parmi les plus exigeantes dans des domaines comme la sécurité ou la sûreté et, d'autre part, elle contribue à assurer aux entreprises de transport aérien des conditions de concurrence équitables.

Enfin, l'accord prévoit la possibilité pour la Moldavie d'adhérer à l'Espace aérien commun européen évoqué *supra*, ce qui renforcerait encore son intégration économique et réglementaire.

⁹ Accord entre la Communauté européenne et ses États membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-et-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République de Monténégro, le Royaume de Norvège, la République de Serbie et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen .

▪ Les conséquences sociales de l'accord :

L'accord permet de réaliser un premier pas vers l'harmonisation des législations dans le domaine social, la Moldavie s'engageant à 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)¹⁰, 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 travail¹¹.

Cette avancée dans le domaine social contribue, s'agissant de temps de vol des personnels navigants, à la sécurité du transport aérien et participe à la mise en place d'un cadre concurrentiel équitable. Cette harmonisation serait ultérieurement renforcée dans l'hypothèse où la Moldavie rejoindrait l'Espace aérien commun européen.

Le comité mixte, instauré par l'accord, sera chargé d'examiner les conséquences sociales de l'application de l'accord, notamment en matière d'emploi, et d'apporter des réponses aux problématiques qui pourraient survenir.

La prise en compte de la dimension sociale dans des accords de transport aérien est une spécificité des accords européens, plus-value notable par rapport au traditionnel cadre bilatéral.

▪ Les conséquences environnementales de l'accord :

Habituellement absentes du cadre bilatéral, des dispositions relatives à l'environnement ont également été intégrées dans les accords de transport aérien conclus au niveau européen.

L'accord avec la Moldavie consacre un article à l'environnement qui débute par une déclaration de principe affirmant l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique de l'aviation.

Concrètement, la nécessité de prendre des mesures pour réduire les incidences de l'aviation civile sur l'environnement est reconnue et l'importance d'une collaboration, y compris dans un cadre multilatéral, est soulignée. 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 serre¹².

¹⁰ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2000:302:0057:0060:FR:PDF>

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:299:0009:0019:FR:PDF>

¹² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:008:0003:0021:FR:PDF>

Par ailleurs, comme dans les autres domaines couverts par l'accord, la Moldavie devra appliquer certaines des règles européennes prévues à l'annexe III ; celles-ci sont 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 États membres et la République de Moldavie fixera le cadre juridique unique pour l'exploitation des services de transport aérien entre les États membres de l'Union européenne et la République de Moldavie, ses dispositions se substituant à celles des accords bilatéraux existants. Toutefois, les droits de trafic découlant de l'application de ces accords bilatéraux et allant au-delà de ceux prévus par l'accord européen continueront à pouvoir être exercés.

Pour la France, le projet d'accord bilatéral négocié en juillet 1999, "l'accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Moldavie", n'ayant pas été signé, l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie met en place le cadre juridique qui sécurise les opérations de transport aérien entre la France et la Moldavie.

Conformément au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, cet accord européen avec la Moldavie s'appliquera au territoire métropolitain, ainsi qu'à la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, la Réunion et Saint-Martin.

L'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie comporte les articles usuels d'un accord sur les services aériens, notamment ceux relatifs à l'autorisation des transporteurs aériens, à l'exploitation des services agréés, 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 aériennes.

Ces dispositions figurent traditionnellement dans les accords bilatéraux sur les 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.

Les conséquences juridiques de cet accord avec la Moldavie 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 États 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 États membres, d'une part, et les États-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.

Une application progressive de certaines dispositions de l'accord :

En concluant cet accord, la République de Moldavie s'engage à intégrer dans sa législation et à appliquer une part substantielle de l'acquis communautaire relatif au transport aérien. Si, comme énoncé *supra*, l'harmonisation des normes à partir des règles européennes est le corolaire de l'ouverture des marchés, notamment en concourant à la mise en place d'un cadre concurrentiel équitable, l'application de l'ensemble de la législation répertoriée à l'annexe III de l'accord représente un effort considérable.

Pour accompagner cette démarche, l'accord prévoit une période transitoire pendant laquelle les droits des transporteurs aériens seront limités à des services entre le territoire moldave et le territoire des États membres de l'Union européenne. La reprise et l'application effectives de la réglementation européenne par la Moldavie feront l'objet d'une évaluation de la part de l'Union européenne, évaluation qui devra être validée par une décision du comité mixte, ce qui marquera la fin de la période transitoire. Les compagnies aériennes bénéficieront alors de droits commerciaux additionnels sur des points intermédiaires dans les pays de la politique européenne de voisinage, ceux de l'Espace aérien commun européen et de la Suisse. S'ajouteront, pour les transporteurs aériens européens, des opportunités commerciales supplémentaires au-delà de la Moldavie.

Par ailleurs, la Moldavie bénéficiera d'une dérogation temporaire pour l'application des règles européennes relatives à la certification des aéronefs, les opérateurs moldaves pouvant continuer à exploiter certains aéronefs non certifiés par l'Agence européenne de sécurité aérienne, exclusivement pour des services en dehors de l'Union européenne, pendant une période définie (jusqu'au 1^{er} janvier 2017 pour certains appareils effectuant des services cargo, et jusqu'au 31 décembre 2022 pour certains hélicoptères).

▪ Les conséquences administratives de l'accord :

Les services aériens internationaux sont généralement soumis à de nombreuses procédures administratives synonymes de coûts pour les opérateurs et générant, dans certains cas, des retards préjudiciables dans la réalisation des projets des compagnies aériennes.

Logiquement, l'accord prévoit d'accompagner l'ouverture des marchés par une simplification des démarches administratives afin de faire bénéficier pleinement les entreprises de transport aérien des bénéfices escomptés de la mise en œuvre de l'accord.

L'accord avec la Moldavie supprime, par exemple, la procédure de désignation des transporteurs aériens ; la reconnaissance mutuelle des analyses menées par les autorités aéronautiques d'une autre Partie à l'occasion du contrôle de l'aptitude des transporteurs aériens, c'est-à-dire leur capacité à exploiter des services aériens internationaux compte tenu notamment de leur solidité financière, ou du contrôle de la nationalité économique des compagnies aériennes (i.e. nationalité des intérêts détenant et contrôlant ces entreprises) en est une autre illustration.

Responsable de l'administration de l'accord et de sa mise en œuvre, le comité mixte devrait être appelé à jouer un rôle dans cette démarche de simplification administrative, notamment lorsque des réglementations superflues entravent l'exploitation des compagnies aériennes. Le comité mixte pourrait également poursuivre cette démarche de reconnaissance mutuelle dans d'autres domaines que l'aptitude et la nationalité économique des transporteurs aériens.

III - Historique des négociations :

Le Conseil "Transport, télécommunication et énergie" du 16 juin 2011 a adopté la décision autorisant la Commission à ouvrir des négociations avec la République de Moldavie en vue de conclure un accord global dans le domaine du transport aérien. Cette décision faisait suite à la communication de la Commission du 2 mai 2011 intitulée "Création d'un espace aérien commun avec la République de Moldavie".

Débutées en juillet 2011, les négociations ont abouti dès le 26 octobre suivant au paragraphe d'un projet d'accord.

IV - État des signatures et ratifications :

La décision du Conseil et des représentants des Gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, du 7 juin 2012 (décision 2012/639/UE), a autorisé la signature, au nom de l'Union européenne, et l'application provisoire de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie.

L'accord a été signé le 26 juin 2012 à Bruxelles par la République de Moldavie, l'Union européenne et les États membres.

L'Estonie, la Hongrie et la Moldavie ont notifié au Secrétariat général du Conseil l'achèvement de leurs procédures internes préalables à l'entrée en vigueur de l'accord.

V - Déclarations ou réserves :

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