

N° 822

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2015-2016

Enregistré à la Présidence du Sénat le 31 août 2016

PROJET DE LOI

*autorisant la ratification de l'**accord de transport aérien** entre les
États-Unis d'Amérique, premièrement, **l'Union européenne** et ses
États membres, deuxièmement, **l'Islande**, troisièmement, et le
Royaume de Norvège, quatrièmement*

PRÉSENTÉ

au nom de M. Manuel VALLS,

Premier ministre

Par M. Jean-Marc AYRAULT,

ministre des affaires étrangères et du développement international

(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,

Les États-Unis d'Amérique, l'Union européenne et ses États membres, l'Islande et le Royaume de Norvège ont signé les 16 et 21 juin 2011 un accord de transport aérien (ci-après dénommé « l'accord ») permettant d'étendre à l'Islande et à la Norvège les dispositions de l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007, modifié en 2010, qui fixe un cadre juridique unique aux services de transport aérien entre les territoires des États membres de l'Union européenne et celui des États-Unis.

I. - Contexte de l'accord :

Les services de transport aérien entre l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique sont régis par l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007¹ (ci-après dénommé « l'accord de transport aérien »), amendé par le protocole modifiant l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, signé le 24 juin 2010 (ci-après dénommé « le protocole »²).

Le principe de l'extension de l'accord de transport aérien à des pays tiers dans le but de « maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique », est posé dans l'accord de transport aérien (article 18, paragraphe 5) et, dès sa signature en 2007, l'Islande et la Norvège ont formellement fait connaître leur intérêt pour y adhérer.

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex:32007D0339>

² <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32010D0465>

Compte tenu des liens qui les unissent à l'Union européenne, l'Islande et la Norvège, sont des candidats naturels pour cet élargissement de l'accord de transport aérien avec les États-Unis. Membres de l'Espace économique européen, l'Islande et la Norvège appliquent l'ensemble des règles de l'Union européenne relatives au transport aérien ; leurs compagnies aériennes sont considérées, au regard du marché intérieur auquel elles ont accès sans restriction, comme des entreprises de transport aérien de l'Union européenne. Ces deux pays sont également signataires de l'accord multilatéral sur la création d'un Espace aérien commun européen (EACE), conclu en 2006, qui met en place un vaste marché de près de cinq cents millions d'habitants couvrant le territoire des États membres de l'Union européenne, des États des Balkans occidentaux, de l'Islande et de la Norvège¹.

Le comité mixte, établi par l'article 18 de l'accord de transport aérien, a formulé en novembre 2010 une proposition en vue de l'adhésion de l'Islande et de la Norvège à l'accord de transport aérien, modifié par le protocole. Cette proposition comprenait un accord d'adhésion quadripartite, objet du présent accord, accompagné d'un accord annexe tripartite fixant les modalités de fonctionnement de la partie européenne élargie (Union européenne, États membres, Islande et Norvège) afin de garantir le caractère bilatéral du fonctionnement de l'accord de transport aérien modifié par le protocole².

L'accord annexe³ définit notamment les procédures relatives à la suspension des droits de trafic prévue à l'article 21 de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, les modalités de participation de l'Islande et de la Norvège au comité mixte ou encore celles relatives aux procédures d'arbitrage. L'accord annexe n'entrant pas dans le champ d'application de l'article 53 de la Constitution, sa ratification ne requiert pas l'autorisation préalable du Parlement.

La signature de l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, premièrement, l'Union européenne et ses États membres, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège,

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22006A1016%2801%29&rid=3>.

² accord annexe entre l'Union européenne et ses États membres, premièrement, l'Islande, deuxièmement, et le Royaume de Norvège, troisièmement, concernant l'application de l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, premièrement, l'Union européenne et ses États membres, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège quatrièmement, joint en annexe.

³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32010D0465>

quatrièmement, est intervenue les 16 et 21 juin 2011, l'accord annexe étant signé simultanément.

II. - La portée de l'accord :

L'accord a pour objet d'étendre 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, à l'Islande et au Royaume de Norvège, qui bénéficieront des mêmes droits et seront soumises aux mêmes obligations que les États membres.

L'extension à l'Islande et à la Norvège de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, renforcera la cohérence du cadre réglementaire et commercial pour le transport aérien transatlantique. Les compagnies aériennes européennes, islandaises et norvégiennes, comme leurs homologues américaines, pourront dorénavant proposer des services entre tout aéroport de l'Union européenne, de l'Islande et de la Norvège et tout aéroport situé sur le territoire américain, et réciproquement.

L'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, premièrement, l'Union européenne et ses États membres, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, comporte six articles, une annexe, une déclaration commune et trois accords sous forme d'échanges de lettres concernant l'authentification de la version française de l'accord.

L'article 1^{er} définit les parties à l'accord.

Les dispositions de l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, modifiées par le protocole, s'appliquent, sous réserve des adaptations nécessaires, à l'Islande et à la Norvège, comme si ces pays étaient des États membres de l'Union européenne, conformément à **l'article 2**.

L'article 3 prévoit les modalités de dénonciation ou de cessation de l'application provisoire de l'accord. Plus particulièrement, l'Union européenne et ses États membres, ou les États-Unis d'Amérique, peuvent mettre fin à l'application du présent accord en ce qui concerne l'Islande ou la Norvège.

L'article 4 prévoit les modalités d'enregistrement de l'accord auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Les **articles 5 et 6** reprennent les dispositions habituelles du droit des traités relatives à l'application provisoire et à l'entrée en vigueur de l'accord. Conformément à la Constitution, l'achèvement de la procédure de ratification est un préalable à l'application provisoire de l'accord par la France.

L'**annexe**, relative aux dispositions spécifiques en ce qui concerne l'Islande et la Norvège, prévoit les nécessaires adaptations de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole :

- le point 1 adapte la définition du terme « territoire » figurant dans l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, pour élargir son champ d'application territoriale à l'Islande et à la Norvège ;

- les points 2 et 3 énoncent les dispositions, respectivement de l'accord de transport aérien et du protocole, qui ne sont pas applicables à l'Islande et à la Norvège (notamment : dénonciation, modalités d'enregistrement auprès de l'OACI, d'application provisoire et d'entrée en vigueur) ;

- les accords bilatéraux de l'Islande et de la Norvège avec les États-Unis d'Amérique sont ajoutés à la liste de l'annexe 1, section 1, de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole ;

- pour les parties du territoire norvégien non couvertes par l'accord sur l'Espace économique européen, l'accord bilatéral entre la Norvège et les États-Unis est ajouté à la liste de ceux qui resteront applicables (point 5) ;

- la liste des pays de l'annexe 1, section 3, de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, au départ ou à destination desquels les transporteurs américains auront le droit de fournir des services tout cargo déconnectés d'un service desservant les États-Unis, est complétée par l'Islande et la Norvège (point 6) ;

- le point 7 vient préciser l'annexe 2 de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, relative à la coopération sur les questions de concurrence, en énonçant les dispositions applicables dans ce domaine à l'Islande et à la Norvège, notamment celles de l'accord sur l'Espace économique européen ;

- le point 8 précise que les opportunités supplémentaires ouvertes par le protocole (article 21, paragraphe 4, de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole) seront accessibles à l'Islande et à la Norvège dans la mesure où la législation européenne relative aux restrictions d'exploitation liées au bruit sur les aéroports, révisée pour satisfaire aux

conditions du protocole, est intégrée à l'accord sur l'Espace économique européen et appliquée par l'Islande et la Norvège.

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

Sur cette base, trois accords sous forme d'échanges de lettres, respectivement entre l'ambassadeur de France à Washington et le Département d'État américain, l'ambassadrice de France à Reykjavik et le ministère de l'intérieure de l'Islande, et l'ambassadrice de France à Oslo et le ministère royal des affaires étrangères de Norvège, authentifient la version française de l'accord, laquelle fait également foi.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, premièrement, l'Union européenne et ses États membres, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg le 16 juin 2011 et à Oslo le 21 juin 2011. Le présent accord, qui étend la libéralisation des échanges prévue par l'accord de transport aérien et approfondie par le protocole modificatif, s'apparente à ce titre à un traité de commerce au sens de l'article 53 de la Constitution. Par ailleurs, il étend le champ d'application d'un accord comportant des dispositions prévoyant des exemptions fiscales et douanières, qui relèvent du domaine de la loi. Cet accord entre donc dans le champ d'application de l'article 53 de la Constitution et requiert à ce titre une autorisation du Parlement préalable à sa ratification.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et du développement international,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant la ratification de l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, premièrement, l'Union européenne et ses États membres, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté au Sénat par le ministre des affaires étrangères et du développement international, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

Est autorisée la ratification de l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, premièrement, l'Union européenne et ses États membres, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement (ensemble une annexe, une déclaration commune et trois accords sous forme d'échanges de lettres concernant l'authentification de la version française de l'accord de transport aérien), signé à Luxembourg le 16 juin 2011 et à Oslo le 21 juin 2011, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 31 août 2016

Signé : MANUEL VALLS

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères et du développement international

Signé : JEAN-MARC AYRAULT

PROJET DE LOI

autorisant la ratification de l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, premièrement, l'Union européenne et ses États membres, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement

NOR : MAEJ1526101L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

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

L'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007 (ci-après dénommé « l'accord de transport aérien ») fixe le cadre juridique unique pour le transport aérien entre le territoire des États membres de l'Union européenne et le territoire des États-Unis d'Amérique¹.

La France a déposé son instrument de ratification le 7 mai 2008, après autorisation du Parlement à cet effet (loi n° 2008-325 du 7 avril 2008). L'accord de transport aérien est à ce jour appliqué à titre provisoire dans l'attente de son entrée en vigueur subordonnée à l'achèvement des procédures internes par chacune des parties. En l'occurrence, tous les États membres l'ont désormais ratifié ; il ne manque que la ratification de l'Union européenne et des États-Unis pour qu'il entre en vigueur.

Le résultat des négociations ne satisfaisant que partiellement les différentes parties, la signature de l'accord de transport aérien n'avait été rendue possible en 2007 que par l'inclusion d'une clause prévoyant l'ouverture rapide de négociations pour, notamment, poursuivre l'ouverture de l'accès aux marchés (article 21 « Négociations en vue d'une seconde étape »).

Cette étape a été franchie le 24 juin 2010 avec la signature du protocole modifiant l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, (ci-après dénommé « le protocole »)². La ratification par la France de ce protocole, qui a été autorisée le 13 novembre 2014 par le Parlement (loi n°2014-1349), est intervenue le 21 janvier 2015. Le protocole entrera en vigueur une fois que l'ensemble des parties l'aura ratifié (à ce jour, il manque la ratification de quatre États membres, des États-Unis et de l'UE).

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex:32007D0339>

² <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32010D0465>

Le principe de l'extension de l'accord de transport aérien à des pays tiers dans le but de « *maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique* », est posé dans l'accord de transport aérien (article 18, paragraphe 5). L'Islande et la Norvège ont formellement fait connaître leur intérêt pour y adhérer dès 2007.

Compte tenu des liens qui les unissent à l'Union européenne, l'Islande et la Norvège sont des candidats naturels pour cet élargissement de l'accord de transport aérien. Membres de l'Espace économique européen, ces deux pays appliquent l'ensemble des règles communautaires relatives au transport aérien ; leurs transporteurs aériens sont considérés, au regard du marché intérieur auquel ils ont un accès sans restriction, comme des entreprises de transport aérien de l'Union européenne. Ils sont également parties à l'accord multilatéral sur la création d'un Espace aérien commun européen (EACE) conclu en 2006, qui met en place un vaste marché couvrant le territoire des États membres de l'Union européenne, des États des Balkans occidentaux, de l'Islande et celui de la Norvège³.

En novembre 2010, le comité mixte établi par l'article 18 de l'accord de transport aérien, a formulé une proposition en vue de l'adhésion de l'Islande et de la Norvège à l'accord de transport aérien, modifié par le protocole. Cette proposition comprenait, d'une part, un accord d'adhésion quadripartite entre les États-Unis d'Amérique, l'Union européenne et ses États membres, l'Islande et la Norvège, objet du présent projet de loi et, d'autre part, un accord annexe tripartite fixant les arrangements internes à l'Union européenne et ses États membres, l'Islande et la Norvège (en annexe).

Ce second accord, technique, est nécessaire au maintien du caractère bilatéral du fonctionnement de l'accord de transport aérien, la partie européenne élargie à l'Islande et à la Norvège devant s'exprimer d'une voix unique. Il précise notamment les modalités de participation de l'Islande et de la Norvège au comité mixte institué par l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, ces deux États étant d'ores et déjà associés de manière informelle aux réunions du comité, ainsi que les modalités relatives aux procédures d'arbitrage ou à la suspension de droits de trafic prévue à l'article 21, paragraphe 5, de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole. La ratification de l'accord annexe ne requiert pas d'autorisation parlementaire.

La signature de l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, premièrement, l'Union européenne et ses États membres, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, (ci-après dénommé l'accord), est intervenue les 16 et 21 juin 2011 concomitamment à celle de l'accord annexe.

L'extension à l'Islande et à la Norvège de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, harmonisera le cadre commercial et renforcera la cohérence du cadre réglementaire pour le transport aérien transatlantique, l'Islande et la Norvège étant considérées comme des États membres de l'Union européenne pour l'application de ses dispositions. Dans ce cadre, l'Islande et la Norvège bénéficieront des mêmes droits et seront soumises aux mêmes obligations que les États membres.

³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:285:0003:0046:FR:PDF>

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

▪ *Les conséquences économiques et financières de l'accord :*

L'accord de transport aérien, modifié par le protocole, a libéralisé les services aériens transatlantiques, les entreprises de transport aérien de l'Union européenne et celles des États-Unis d'Amérique étant dorénavant libres de proposer des services, sans aucune restriction, entre tout aéroport européen et tout aéroport américain.

L'accord de transport aérien, modifié par le protocole, a également ouvert la possibilité d'effectuer des vols en exerçant des droits de trafic sur des escales intermédiaires, ou en continuation, dans des pays tiers (droits dits de 5^{ème} liberté). De plus, les transporteurs européens sont autorisés à exploiter des services mixtes entre le territoire américain et le territoire des pays tiers membres de l'Espace aérien commun européen (i.e. les États des Balkans occidentaux, l'Islande et la Norvège), sans lien avec des vols desservant le territoire d'un État membre (droits dits de 7^{ème} liberté). L'exercice effectif de ces droits de 7^{ème} liberté reste cependant conditionné à l'accord du pays tiers concerné.

L'application de l'accord permettra de traiter de façon uniforme l'ensemble des vols transatlantiques entre le territoire des États membres de l'Union européenne, de l'Islande et de la Norvège, d'une part, et le territoire américain, d'autre part, dans un cadre réglementaire harmonisé. En conséquence, les transporteurs aériens européens, islandais, norvégiens et américains pourront proposer des vols entre tout aéroport situé sur le territoire de l'Union européenne, de l'Islande et de la Norvège et tout aéroport du territoire des États-Unis d'Amérique, et réciproquement.

L'extension à l'Islande et à la Norvège de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, ouvre potentiellement de nouveaux marchés dont l'intérêt est toutefois vraisemblablement limité pour les compagnies aériennes régulières de l'Union européenne eu égard, d'une part, au niveau de trafic entre ces pays et les États-Unis et, d'autre part, à leur modèle économique davantage orienté vers une politique de plateforme de correspondance que vers des liaisons de point à point. Ces marchés représentent toutefois des opportunités pour les transporteurs aériens non réguliers.

En ce qui concerne les possibilités nouvelles découlant de l'application du protocole, l'Islande et la Norvège en bénéficieront sous réserve, d'une part, que la législation européenne relative aux restrictions d'exploitation sur les aéroports liées au bruit soit modifiée pour répondre aux exigences fixées à l'article 21, paragraphe 4, de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, et, d'autre part, que cette modification du droit européen soit intégrée au corpus des normes de l'accord sur l'Espace économique européen relatives au transport et qu'elle soit effectivement appliquée par l'Islande et la Norvège.

En matière d'investissements, l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, a déjà prévu la possibilité pour des investisseurs islandais ou norvégiens de détenir et contrôler une entreprise de transport aérien de l'Union européenne (article 4, paragraphe b, en liaison avec l'article 1, paragraphe b, de l'annexe 4). L'accord, en revanche, confortera la possibilité pour des intérêts européens d'investir dans des compagnies aériennes islandaises et norvégiennes en écartant le risque de perdre des droits de trafic sur les marchés transatlantiques.

Le renforcement de la cohérence du cadre juridique du transport aérien transatlantique, permis par l'accord, concerne des domaines essentiels du transport aérien comme la sécurité et la sûreté aériennes, la concurrence, les subventions et aides d'État, l'environnement, la protection des consommateurs ou les droits de douane et taxes.

Cet accord assurera tout particulièrement à la compagnie aérienne scandinave Scandivian Airline System (SAS), dont les trois actionnaires principaux sont les États suédois, danois et norvégien, un cadre unifié pour ses opérations transatlantiques au départ de la Norvège, du Danemark et de la Suède.

Compte tenu des éléments qui précèdent, l'impact économique de cet accord sur le transport aérien transatlantique restera limité, son intérêt étant essentiellement à rechercher dans l'harmonisation du cadre juridique applicable au transport aérien transatlantique avec les États-Unis d'Amérique, partenaire privilégié de l'Union européenne.

▪ *Les conséquences environnementales de l'accord :*

L'accord étend à l'Islande et à la Norvège les dispositions relatives à l'environnement de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, domaine qui a été l'objet d'intenses discussions pendant les négociations du protocole..

Ces dispositions affirment l'importance de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale, confirment l'engagement d'appliquer le principe de l'approche équilibrée pour définir d'éventuelles restrictions d'exploitation liées au bruit sur les aéroports, et prévoient de renforcer la coopération dans le but de traiter de l'impact de l'aviation internationale sur l'environnement.

Compte tenu des approches divergentes sur le traitement de l'incidence du transport aérien international sur l'environnement, les États-Unis ne considérant alors pas les mesures de marché pour lutter contre les gaz à effet de serre comme la meilleure réponse à un problème réel, le résultat obtenu en 2010 a été considéré par les Européens comme un consensus très favorable.

L'extension de ces dispositions aux services aériens transatlantiques entre l'Islande et la Norvège et les États-Unis est positive et renforce la position de l'Union européenne dans son approche environnementale.

▪ *Les conséquences sociales de l'accord :*

L'accord étend également à l'Islande et à la Norvège les dispositions de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, relatives à la dimension sociale, dimension qui a été au cœur des débats pendant les discussions de seconde étape, principalement lors des échanges sur l'ouverture du capital des transporteurs aériens.

Bien que très générales, ces dispositions n'en demeurent pas moins inédites dans un accord relatif au transport aérien et leur extension à l'Islande et à la Norvège consacre la volonté européenne de prendre en compte les conséquences sociales de l'ouverture des marchés dans un secteur caractérisé par la mobilité de ses salariés.

▪ *Les conséquences juridiques de l'accord :*

L'accord a pour objet d'étendre à l'Islande et à la Norvège, comme si ces pays étaient des États membres de l'Union européenne, le cadre juridique applicable au transport aérien entre les États membres de l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique défini par :

- l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007, ratifié par la France, et qui est appliqué provisoirement depuis le 30 mars 2008 en vertu de son article 25,
- le protocole modifiant l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, signé le 24 juin 2010.

Les négociateurs de l'accord de transport aérien de 2007 avaient en effet prévu la possibilité d'étendre son champ d'application à des pays tiers.

Le présent accord permet ainsi d'uniformiser le cadre juridique applicable aux services de transport aérien transatlantique entre les États-Unis d'Amérique, d'une part, et les États membres de l'Union européenne, l'Islande et la Norvège, d'autre part. Les transporteurs aériens européens, islandais et norvégiens, comme leurs homologues américains, pourront dorénavant proposer des

services entre n'importe quel aéroport situé dans l'Union européenne, en Islande et en Norvège et n'importe quel aéroport américain.

L'Islande et la Norvège bénéficient de l'ensemble des droits et sont soumises à l'ensemble des obligations des États membres qui découlent de l'application de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole. Comme les États membres, l'Islande et la Norvège seront représentées au sein du comité mixte par les participants qu'elles auront désignés.

Pour la partie européenne élargie, le champ d'application territorial de l'accord correspond à celui de l'accord sur l'Espace économique européen, à l'exception des régions terrestres et des eaux intérieures qui se trouvent sous la souveraineté ou la juridiction de la Principauté du Liechtenstein. Pour la France, sont concernés le territoire métropolitain, la Guadeloupe, la Guyane française, la Martinique, la Réunion et Saint-Martin.

Conformément à son article 5, l'accord s'applique de manière provisoire sous réserve des dispositions de la législation nationale applicable, et donc en ce qui concerne la France, après l'achèvement de la procédure de ratification.

L'accord étend à l'Islande et à la Norvège les dispositions usuelles d'un accord sur les services aériens, telles que celles contenues dans l'accord de transport aérien, modifié par le protocole. **Sa ratification par la France ne requiert donc aucune modification du droit interne français.**

a- Articulation avec les accords ou conventions internationales existantes :

Le cadre juridique en matière de transport aérien international résulte de l'application de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale de 1944⁴. Son article 1^{er} pose le principe de la souveraineté complète et exclusive des États contractants sur l'espace aérien au-dessus de leur territoire. En conséquence, aux termes de son article 6, « *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 tout autre autorisation dudit État conformément aux conditions de cette permission ou autorisation* ».

b - Articulation avec les dispositions du droit de l'Union européenne

Aux termes de l'article 4-2 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne⁵, le domaine des transports correspond à une compétence partagée entre l'Union et les États membres. L'Union européenne et ses États membres partagent la compétence pour négocier et conclure des accords avec des pays tiers.

L'article 100, paragraphe 2, du traité, en liaison avec l'article 218 paragraphe 6, point a) v) relatif à la procédure de négociation et de conclusion d'accords entre l'UE et les pays tiers ou organisations internationales dispose que « *Le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire, peuvent établir les dispositions appropriées pour la navigation maritime et aérienne. Ils statuent après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions* ».

✓ Le présent accord étend le champ d'application de l'accord de transport aérien UE-États-Unis, *mutatis mutandis*, à la Norvège et à l'Islande. Les dispositions de l'accord annexe sont fondées sur la décision du Conseil du 25 avril 2007 concernant la signature et l'application provisoire de l'accord de transport aérien UE-USA (2007/339/CE)⁶.

⁴ <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19440105/201408120000/0.748.0.pdf>

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=FR>

⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007D0339&from=FR>

✓ L'objectif d'étendre l'accord de transport aérien UE-Etats-Unis à des pays tiers est explicitement prévu dans ledit accord. Le présent accord est par ailleurs pleinement compatible avec la politique globale de l'UE à l'égard de l'Islande et de la Norvège, Etats membres de l'Espace économique européen.

▪ ***Les conséquences administratives de l'accord :***

L'extension à l'Islande et à la Norvège de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, simplifiera les démarches administratives des transporteurs aériens désireux d'exploiter des vols transatlantiques, tant vis-à-vis des autorités européennes, islandaises ou norvégiennes que vis-à-vis des autorités américaines. L'accord participe en cela à l'optimisation des bénéfices liés à l'ouverture des marchés.

III. - Historique des négociations :

Comme évoqué *supra*, le principe de l'extension de l'accord de transport aérien à des pays tiers est exposé dans le texte conclu en 2007 et la manifestation d'intérêt de l'Islande et de la Norvège pour y adhérer a été accueillie positivement par les parties européenne et américaine la même année. Ainsi, l'élaboration des termes de l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, premièrement, l'Union européenne et ses États membres, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, relève davantage d'un travail de concertation juridique visant à assimiler l'Islande et la Norvège aux États membres de l'Union européenne pour l'application de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, que d'une négociation.

En février 2009, le comité mixte établi par l'accord de transport aérien a élaboré une première proposition conformément à l'article 18, paragraphe 5, de l'accord de transport aérien, en vue de l'adhésion de l'Islande et de la Norvège. Les projets d'accords qui en ont résulté - un accord d'adhésion et un accord annexe - n'ont pu être signés par l'ensemble des États membres en marge du Conseil du 17 décembre 2009, la France faisant valoir, pour sa part, l'absence de références à l'authentification du texte dans d'autres langues que l'anglais.

Parallèlement, les négociations en vue d'une seconde étape de l'accord de transport aérien, débutées en 2008, se poursuivaient et le report de la signature de la proposition originelle en vue de l'adhésion de l'Islande et de la Norvège a permis au comité mixte de formuler une nouvelle proposition en novembre 2010 intégrant les modifications apportées par le protocole conclu au mois de juin de la même année.

La version française de l'accord a été authentifiée préalablement à sa signature, conformément à la procédure définie dans la déclaration commune, par trois échanges de lettres, respectivement entre l'ambassadeur de France à Washington et le département d'État américain, l'ambassadrice de France à Reykjavik et le ministère de l'Intérieur de l'Islande et l'ambassadrice de France à Oslo et le ministère royal des affaires étrangères de Norvège, la version française faisant également foi.

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 16 juin 2011 (décision 2011/708/UE⁷), a autorisé la signature, au nom de l'Union européenne, de l'accord et de l'accord annexe.

⁷ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2011:283:FULL&from=FR>

L'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, premièrement, l'Union européenne et ses États membres, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, a été signé les 16 et 21 juin 2011, respectivement à Bruxelles et à Oslo. La signature de l'accord annexe est intervenue simultanément.

A la date du 25 mai 2016, Chypre, l'Estonie, l'Espagne, la Grèce, la Hongrie, la Lettonie, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal, la République tchèque et la Roumanie ont notifié au Secrétariat général du Conseil l'achèvement de leurs procédures internes préalables à l'entrée en vigueur de l'accord.⁸

V. - Déclarations ou réserves :

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

⁸ Source : base de données des accords, Conseil de l'Union européenne
<http://www.consilium.europa.eu/fr/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2011036>

ACCORD

DE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE, PREMIÈREMENT, L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES, DEUXIÈMEMENT, L'ISLANDE, TROISIÈMEMENT, ET LE ROYAUME DE NORVÈGE, QUATRIÈMEMENT (ENSEMBLE UNE ANNEXE, UNE DÉCLARATION COMMUNE ET TROIS ACCORDS SOUS FORME D'ÉCHANGES DE LETTRES CONCERNANT L'AUTHENTIFICATION DE LA VERSION FRANÇAISE DE L'ACCORD DE TRANSPORT AÉRIEN), SIGNÉ À LUXEMBOURG LE 16 JUIN 2011 ET À OSLO LE 21 JUIN 2011

LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE (ci-après dénommés « les Etats-Unis »),
premièrement,
LE ROYAUME DE BELGIQUE,
LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,
LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,
LE ROYAUME DE DANEMARK,
LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,
LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,
L'IRLANDE,
LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,
LE ROYAUME D'ESPAGNE,
LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,
LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,
LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,
LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,
LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,
LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,
LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE,
MALTE,
LE ROYAUME DES PAYS-BAS,
LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,
LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,
LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,
LA ROUMANIE,
LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,
LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,
LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,
LE ROYAUME DE SUÈDE,
LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,
parties au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et Etats membres de l'Union européenne (ci-après dénommés « les Etats membres »),
et
L'UNION EUROPÉENNE
deuxièmement ;
L'ISLANDE
troisièmement ; et
LE ROYAUME DE NORVÈGE (ci-après dénommé « la Norvège »),
quatrièmement,
DÉSIREUX de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence entre transporteurs aériens, sur un marché soumis à un minimum d'intervention et de régulation étatiques ;
DÉSIREUX de favoriser l'essor du transport aérien international, notamment par le développement de réseaux de services aériens répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs de services satisfaisants ;
DÉSIREUX de permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux passagers et aux expéditeurs des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts ;
DÉSIREUX de faire profiter l'ensemble du secteur des transports aériens, 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, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement du transport aérien et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile ;
PRENANT ACTE de la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944 ;

RECONNAISSANT que les aides d'Etat 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 dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale ;

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

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur les accords existants pour ouvrir les marchés et maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, le personnel et les populations des deux côtés de l'Atlantique ;

RECONNAISSANT l'importance d'améliorer l'accès de leurs transporteurs aériens aux marchés mondiaux de capitaux afin de renforcer la concurrence et de promouvoir les objectifs du présent accord ;

AYANT L'INTENTION de créer un précédent de portée mondiale pour exploiter pleinement les avantages de la libéralisation dans ce secteur économique essentiel ;

RECONNAISSANT que l'Union européenne s'est substituée et a succédé à la Communauté européenne, à la suite de l'entrée en vigueur, le 1^{er} décembre 2009, du traité de Lisbonne modifiant le traité sur l'Union européenne et le traité instituant la Communauté européenne et qu'à partir de cette date tous les droits et obligations de la Communauté européenne et toutes les références à celle-ci figurant dans l'accord de transport aérien signé les 25 et 30 avril 2007 par les Etats-Unis d'Amérique et par la Communauté européenne et ses Etats membres s'appliquent à l'Union européenne ;

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

Article 1^{er}

Définition

Par « partie », on entend les Etats-Unis, l'Union européenne et ses Etats membres, l'Islande ou la Norvège.

Article 2

Application de l'accord de transport aérien modifié par le protocole et l'annexe du présent accord

Les dispositions de l'accord de transport aérien signé par les Etats-Unis d'Amérique et par la Communauté européenne et ses Etats membres les 25 et 30 avril 2007 (ci-après dénommé « l'accord de transport aérien »), tel que modifié par le protocole modifiant l'accord de transport aérien signé par les Etats-Unis d'Amérique et par l'Union européenne et ses Etats membres le 24 juin 2010 (ci-après dénommé « le protocole »), qui sont intégrés au présent accord par renvoi, s'appliquent à toutes les parties au présent accord, sous réserve de l'annexe au présent accord. Les dispositions de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, s'appliquent à l'Islande et à la Norvège comme si ces pays étaient des Etats membres de l'Union européenne, de sorte que l'Islande et la Norvège ont tous les droits et obligations des Etats membres en vertu dudit accord. Les dispositions de l'annexe du présent accord font partie intégrante de celui-ci.

Article 3

Dénonciation ou cessation de l'application provisoire

1. Les Etats-Unis ou l'Union européenne et ses Etats membres peuvent, à tout moment, notifier par écrit aux trois autres parties, par la voie diplomatique, leur décision de mettre fin au présent accord ou à l'application provisoire du présent accord en vertu de l'article 5.

Une copie de la notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le présent accord ou l'application provisoire du 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 la notification écrite, sauf si cette notification est retirée par accord entre toutes les parties avant l'expiration de ce délai.

2. L'Islande ou la Norvège peuvent à tout moment notifier par écrit aux autres parties, par la voie diplomatique, leur décision de se retirer du présent accord ou de cesser d'appliquer à titre provisoire le présent accord en vertu de l'article 5. Une copie de la notification est communiquée simultanément à l'OACI. Ce retrait ou cette cessation de l'application provisoire prend effet à minuit GMT à la fin de la saison IATA en cours un an après la date de la notification écrite, sauf si cette notification est retirée par accord entre la partie qui a communiqué la notification écrite, les Etats-Unis et l'Union européenne et ses Etats membres, avant l'expiration de ce délai.

3. Les Etats-Unis ou l'Union européenne et ses Etats membres peuvent à tout moment notifier par écrit à l'Islande ou à la Norvège, par la voie diplomatique, leur décision de mettre fin au présent accord ou à l'application provisoire du présent accord, en ce qui concerne l'Islande ou la Norvège. Une copie de la notification est communiquée simultanément aux deux autres parties au présent accord et à l'OACI. La dénonciation ou la cessation de l'application provisoire en ce qui concerne l'Islande ou la Norvège prend effet à minuit GMT à la fin de la saison IATA en cours un an après la date de la notification écrite, sauf si cette notification est retirée par accord entre les Etats-Unis, l'Union européenne et ses Etats membres ainsi que la partie qui a reçu la notification écrite, avant l'expiration de ce délai.

4. Aux fins des notes diplomatiques prévues par le présent article, les notes diplomatiques communiquées à ou par l'Union européenne et ses Etats membres sont remises, selon le cas, à ou par l'Union européenne.

5. Nonobstant toute autre disposition du présent article, la dénonciation de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, entraîne la dénonciation simultanée du présent accord.

Article 4

Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent accord et tous ses amendements sont enregistrés auprès de l'OACI par le Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne.

Article 5

Application provisoire

Dans l'attente de son entrée en vigueur, les parties conviennent d'appliquer le présent accord à titre provisoire dans la mesure autorisée par la législation nationale applicable, à partir de la date de signature. La dénonciation de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, conformément à son article 23, ou la cessation de son application provisoire conformément à son article 25, ou la cessation de l'application provisoire du protocole conformément à son article 9, entraînent la cessation simultanée de l'application provisoire du présent accord.

Article 6

Entrée en vigueur

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

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

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

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

Fait respectivement à Luxembourg et Oslo, en quatre exemplaires, le 16 et 21 juin 2011.

A N N E X E

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES EN CE QUI CONCERNE L'ISLANDE ET LA NORVÈGE

Les dispositions de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, adaptées ainsi qu'il suit s'appliquent à toutes les parties au présent accord. Les dispositions de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, s'appliquent à l'Islande et à la Norvège comme si ces pays étaient des Etats membres de l'Union européenne, de sorte que l'Islande et la Norvège ont tous les droits et obligations des Etats membres en vertu dudit accord, sous réserve de ce qui suit :

1. A l'article 1^{er} de l'accord de transport aérien modifié par le protocole, le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant :

« le terme "territoire" : dans le cas des Etats-Unis, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales qui se trouvent sous leur souveraineté ou leur juridiction, et, dans le cas de l'Union européenne et de ses Etats membres, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par l'accord sur l'Espace économique européen, conformément aux dispositions prévues par ce dernier et tout accord qui lui succède, à l'exception des régions terrestres et des eaux intérieures qui se trouvent sous la souveraineté ou la juridiction de la Principauté du Lichtenstein ; l'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé, et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les Etats membres, conformément à la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006 ; et ».

2. Les articles 23 à 26 de l'accord de transport aérien, modifié par le protocole, ne sont pas applicables à l'Islande et à la Norvège.

3. Les articles 9 à 10 du protocole ne sont pas applicables à l'Islande et à la Norvège.

4. A l'annexe 1 de l'accord de transport aérien modifié par le protocole, la section I est complétée par le texte suivant :

« w) Islande : accord de transport aérien, signé à Washington le 14 juin 1995 ; modifié le 1^{er} mars 2002 par échange de notes ; modifié le 14 août 2006 et le 9 mars 2007 par échange de notes ;

x) Royaume de Norvège : accord en matière de transports aériens, réalisé par échange de notes à Washington le 6 octobre 1945 ; modifié le 6 août 1954 par échange de notes ; modifié le 16 juin 1995 par échange de notes ».

5. A l'annexe 1 de l'accord de transport aérien modifié par le protocole, la section 2 est remplacée par le texte suivant :

« Nonobstant la section 1 de la présente annexe, en ce qui concerne les zones qui ne sont pas comprises dans la définition du "territoire" à l'article 1^{er} du présent accord, les accords cités aux points e (Danemark - États-Unis), g (France - États-Unis), v (Royaume-Uni - États-Unis) et x (Norvège - États-Unis) de ladite section restent applicables conformément à leurs dispositions. »

6. A l'annexe 1 de l'accord de transport aérien modifié par le protocole, la section 3 est remplacée par le texte suivant :

« Nonobstant l'article 3 du présent accord, les transporteurs des États-Unis n'ont pas le droit de fournir des services toutcargo qui ne font pas partie d'un service desservant les États-Unis à destination ou à partir de points situés dans les États membres, sauf à destination ou à partir de points situés dans la République tchèque, la République française, la République fédérale d'Allemagne, le Grand-Duché de Luxembourg, Malte, la République de Pologne, la République portugaise, la République slovaque, l'Islande et le Royaume de Norvège. »

7. A l'annexe 2 de l'accord de transport aérien modifié par le protocole, article 3, la phrase suivante est ajoutée :

« Pour l'Islande et la Norvège, le régime de concurrence inclut, sans que cette liste soit exhaustive, les articles 53, 54 et 55 de l'accord sur l'Espace économique européen et les règlements de l'Union européenne portant application des articles 101, 102 et 105 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne intégrés dans l'accord sur l'Espace économique européen, ainsi que dans leurs modifications éventuelles. »

8. L'article 21, paragraphe 4, de l'accord sur le transport aérien modifié par le protocole s'applique à l'Islande et à la Norvège dans la mesure où les dispositions législatives et réglementaires pertinentes de l'Union européenne sont intégrées dans l'accord sur l'Espace économique européen, conformément aux adaptations éventuellement stipulées. L'Islande et la Norvège ne peuvent se prévaloir des droits prévus à l'article 21, paragraphe 4, points a et b, de l'accord sur le transport aérien modifié par le protocole que si, pour ce qui concerne les restrictions d'exploitation liées au bruit, ces pays font l'objet, en vertu des dispositions législatives et réglementaires pertinentes de l'Union européenne intégrées dans l'accord sur l'Espace économique européen, d'un contrôle comparable à celui qui est prévu à l'article 21, paragraphe 4, de l'accord sur le transport aérien modifié par le protocole.

DÉCLARATION COMMUNE

Les représentants des États-Unis d'Amérique, de l'Union européenne et de ses États membres, de l'Islande et du Royaume de Norvège ont confirmé que le texte de l'accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, premièrement, l'Union européenne et ses États membres, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement (ci-après dénommé « l'accord ») doit être authentifié dans d'autres langues, selon les modalités prévues, soit par échange de lettres avant sa signature, soit par décision du comité mixte après cette signature.

La présente déclaration commune fait partie intégrante de l'accord.

Ambassade de France aux États-Unis

L'Ambassadeur

Washington, le 6 juin 2011

Excellence,

En ce qui concerne l'accord de transport aérien entre, premièrement, l'Union européenne et ses États membres, deuxièmement, les États-Unis d'Amérique, troisièmement, le Royaume de Norvège, et, quatrièmement, l'Islande, relatif à l'extension au Royaume de Norvège et à l'Islande de l'application de l'accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007, amendé par le protocole signé par l'Union européenne et ses États membres et les États-Unis d'Amérique le 24 juin 2010 (désigné ci-après l'« accord d'extension »), j'ai l'honneur, d'ordre de mon gouvernement, de vous proposer que, conformément à la déclaration commune de l'Union européenne et de ses États membres, des États-Unis d'Amérique, du Royaume de Norvège et de l'Islande, la version française de cet accord d'extension, version qui figure en annexe de la présente lettre, constitue une version qui fait également foi.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire savoir si les dispositions qui précèdent recueillent l'agrément de votre gouvernement. Je vous prie de bien vouloir agréer, Excellence, l'assurance de ma plus haute considération.

FRANÇOIS DELATTRE

S.E. Monsieur Krishna Urs

Deputy Assistant Secretary
Transportation Affairs
Department Of State
2201 C. Street, N.W.
Washington, DC 20502

Département d'Etat américain

Le 15 juin 2011

*S.E. M. François Delattre
Ambassadeur de France*

Excellence,

J'ai l'honneur de me référer à votre lettre datée du 3 juin 2011, contenant une traduction en français de l'accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, l'Union européenne et ses Etats membres, l'Islande et le Royaume de Norvège, qui doit être signé le 21 juin 2011 (ci-après « l'Accord de 2011 »). Au nom du gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, je confirme que mon gouvernement accepte la proposition que vous formulez dans votre lettre, à savoir que le texte français joint à votre lettre soit considéré comme une version de l'Accord de 2011 faisant également foi. Conformément à la déclaration commune des Etats-Unis d'Amérique, de l'Union européenne et de ses Etats membres, de l'Islande et du Royaume de Norvège, qui doit également être signée le 21 juin 2011 et qui fera partie intégrante de l'Accord de 2011, la version française de l'Accord de 2011 jointe à votre lettre doit donc être considérée comme faisant foi, au même titre que la version anglaise, à la date de la dernière confirmation écrite de mon gouvernement et des gouvernements islandais et norvégien indiquant que votre proposition recueille leur agrément.

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

*Kris Urs
Sous-secrétaire d'Etat
adjoint aux Transports*

Ambassade de France
en Norvège

L'Ambassadrice

Oslo, le 7 juin 2011

Monsieur le Directeur Général,

En ce qui concerne l'accord de transport aérien entre, premièrement, l'Union européenne et ses Etats membres, deuxièmement, les Etats-Unis d'Amérique, troisièmement, le Royaume de Norvège, et, quatrièmement, l'Islande, relatif à l'extension au Royaume de Norvège et à l'Islande de l'application de l'accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007, amendé par le protocole signé par l'Union européenne et ses Etats membres et les Etats-Unis d'Amérique le 24 juin 2010 (désigné ci-après l'« accord d'extension »), j'ai l'honneur, d'ordre de mon gouvernement, de vous proposer que, conformément à la déclaration commune de l'Union européenne et de ses Etats membres, des Etats-Unis d'Amérique, du Royaume de Norvège et de l'Islande, la version française de cet accord d'extension, version qui figure en annexe de la présente lettre, constitue une version qui fait également foi.

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

Dans ce cas, la présente lettre, ainsi que votre réponse, constitueront l'accord entre nos deux gouvernements concernant l'authentification de la version française de l'accord d'extension précité.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma haute considération.

BRIGITTE COLLET

Monsieur Rolf Einar FIFE
Directeur Général des affaires juridiques

Son Excellence l'Ambassadrice Brigitte Collet
Ambassade de France en Norvège
Drammensveien 69
0244 Oslo

Oslo, le 14 juin 2011

Madame l'Ambassadrice,

J'ai l'honneur de faire référence à votre lettre en date du 7 juin 2011 concernant l'accord de transport aérien entre, premièrement, les Etats-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Union européenne et ses Etats membres, troisièmement, l'Islande, et quatrièmement le Royaume de Norvège, relatif à l'extension au Royaume de Norvège et à l'Islande de l'application de l'accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007, amendé par le protocole signé par l'Union européenne et ses Etats membres et les Etats-Unis de l'Amérique le 24 juin 2010 (désigné ci-après « accord d'extension »).

Je fais également référence à la version française de l'accord d'extension figurant en annexe de votre lettre. Conformément à la procédure prévue dans la déclaration commune faisant partie intégrante de l'accord d'extension précité, j'ai l'honneur de confirmer par la présente l'acceptation du Gouvernement du Royaume de Norvège de la version française de cet accord, version qui figure en annexe de votre lettre, comme la version authentique de langue française de l'accord d'extension.

Votre lettre du 7 juin 2011, ainsi que cette réponse, constitueront donc l'accord entre nos deux gouvernements concernant l'authentification de la version française de l'accord d'extension précité.

Je vous prie d'agréer, Madame L'Ambassadrice, l'assurance de ma haute considération.

ROLF EINAR FIFE

Directeur général des affaires juridiques

Ambassade de France
en Islande

L'Ambassadeur

Reykjavik, le 9 juin 2011

Monsieur le Ministre,

En ce qui concerne l'accord de transport aérien entre, premièrement, l'Union européenne et ses Etats membres, deuxièmement, les Etats-Unis d'Amérique, troisièmement, le Royaume de Norvège, et, quatrièmement, l'Islande, relatif à l'extension au Royaume de Norvège et à l'Islande de l'application de l'accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007, amendé par le protocole signé par l'Union européenne et ses Etats membres et les Etats-Unis d'Amérique le 24 juin 2010 (désigné ci-après « l'accord d'extension »,), j'ai l'honneur, d'ordre de mon gouvernement, de vous proposer que, conformément à la déclaration commune de l'Union européenne et de ses Etats membres, des Etats-Unis d'Amérique, du Royaume de Norvège et de l'Islande, la version française de cet accord d'extension, version qui figure en annexe de la présente lettre, constitue une version qui fait également foi.

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

Dans ce cas, la présente lettre, ainsi que votre réponse, constitueront l'accord entre nos deux gouvernements concernant l'authentification de la version française de l'accord d'extension précité.

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

CAROLINE DUMAS

M. Ögmundur Jónasson
Ministre de l'Intérieur
Ministère de l'Intérieur
Sölvólsgata 7
150 Reykjavik

Ministère de l'Intérieur

Madame l'Ambassadeur Caroline Dumas,
Tungotu 22
101 Reykjavik

Reykjavik, le 14 juin 2011

En référence à votre lettre datée du 7 juin concernant l'accord de transport aérien entre, premièrement, les Etats-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Union européenne et ses Etats membres, troisièmement, l'Islande, et, quatrièmement, le Royaume de Norvège, signé en avril 2007 et amendé par un protocole signé en juin 2010, ainsi que l'extension de cet accord à l'Islande et à la Norvège.

En référence également à la version française de l'accord d'extension jointe à votre lettre,

J'ai l'honneur de vous informer que le Ministère de l'Intérieur, au nom du Gouvernement islandais, approuve la version française.

Pour le Ministre :
RAGNHILDUR HJALTADOTTIR