COMMISSION
EUROPÉENNE

Strasbourg, le 15.4.2014
COM(2014) 18 final

ANNEX 1

ANNEXE

Projet d'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et l'Ukraine

de la

proposition de décision du Conseil

relative à la signature, au nom de l'Union européenne, et à l'application provisoire de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et l'Ukraine

ANNEXE

Projet d'

ACCORD SUR LA CRÉATION D'UN ESPACE AÉRIEN COMMUN

ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES

ET L'UKRAINE

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE,

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 au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après dénommés conjointement «les traités UE») et États membres de l'Union européenne (ci-après dénommés «les États membres de l'UE»), et

l'UNION EUROPÉENNE, ci-après dénommée «l'Union» ou «l'Union européenne» ou «l'UE», d'une part,

et

l'UKRAINE, d'autre part,

collectivement dénommés ci-après les «parties»,

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

RECONNAISSANT le caractère intégré de l'aviation civile internationale ainsi que les droits et les obligations de l'Ukraine et des États membres de l'UE découlant de leur adhésion à des organisations internationales dans le domaine de l'aviation, notamment l'Organisation internationale de l'aviation civile et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, et en vertu d'accords internationaux avec des pays tiers et des organisations internationales;

DÉSIREUX d'approfondir les relations entre les parties dans le domaine du transport aérien, y compris dans le domaine de la coopération industrielle, et de

s’appuyer sur le système actuel d’accords relatifs aux services aériens pour promouvoir les liens dans le domaine de l'économie, de la culture et des transports entre les parties;

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;

TENANT COMPTE du fait que l’accord de partenariat et de coopération entre les Communautés européennes et leurs États membres et l’Ukraine prévoit qu'en vue d’assurer un développement coordonné des transports entre les parties, adapté à leurs besoins commerciaux, les conditions de l'accès réciproque au marché des transports aériens et de la fourniture de services dans ce domaine peuvent faire l’objet d’accords spécifiques.

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;

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

CONVENANT qu’il est approprié de fonder les règles de l’EAC sur la législation en vigueur dans l’Union européenne, définie à l’annexe I du présent accord, sans préjudice des dispositions prévues dans le traité sur l’Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l’Union européenne (les traités UE) et dans la Constitution de l’Ukraine;

PRENANT ACTE de l’intention de l’Ukraine d’intégrer dans sa législation en matière d'aviation les exigences et les normes correspondantes de l’Union européenne, notamment en ce qui concerne les futures avancées législatives au sein de l’UE;

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;

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

RECONNAISSANT l'importance que revêt l'assistance technique dans cette perspective;

SOULIGNANT que les transporteurs aériens devraient être traités de manière transparente et non discriminatoire en ce qui concerne leur accès aux infrastructures de transport aérien, en particulier lorsque ces infrastructures sont limitées, notamment l'accès aux aéroports;

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

RECONNAISSANT que les aides d'État 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 États 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;

SE FÉLICITANT du dialogue en cours entre les parties en vue d’approfondir leurs relations dans d’autres domaines, afin notamment de faciliter la circulation des personnes,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

TITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE 1

OBJECTIFS ET CHAMP D'APPLICATION

Le présent accord a pour objet la création progressive d’un espace aérien commun entre l’Union européenne, ses États membres et l’Ukraine, notamment fondé sur des règles identiques en matière de sécurité, de sûreté, de gestion du trafic aérien, d’environnement, de protection des consommateurs, de systèmes informatisés de réservation, ainsi qu’en ce qui concerne les aspects sociaux. À cette fin, le présent accord fixe les règles, exigences techniques, procédures administratives, normes opérationnelles de base et modalités d’exécution applicables entre les parties dans les conditions indiquées également ci-après.

Cet espace aérien commun est fondé sur le libre accès au marché du transport aérien et l’égalité des conditions de concurrence.

ARTICLE 2

DÉFINITIONS

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

1. «service agréé» et «route spécifiée»: respectivement, service aérien international en vertu de l’article 16 (Octroi de droits) et route spécifiée à l’annexe II du présent accord;

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

3. «service aérien»: le transport public par aéronef de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, proposé 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. «transporteur aérien»: une société ou entreprise possédant une licence d'exploitation en cours de validité ou son équivalent;

5. «autorités compétentes»: les administrations ou organismes publics responsables des fonctions administratives aux termes de l'accord;

6. «sociétés ou entreprises»: les sociétés de droit civil ou commercial, y compris les sociétés coopératives, et les autres personnes morales

relevant du droit public ou privé, à l'exception des sociétés qui ne poursuivent pas de but lucratif;

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

   a) tout amendement entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention et ratifié par l'Ukraine, d'une part, et par un État membre de l'UE ou les États membres de l'UE, d'autre part;

   et

   b) toute annexe ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté(e) en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois à l'Ukraine et à un État membre de l'UE ou aux États membres de l'UE;

8. «accord EACE»: l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen conclu 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 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];

9. «AESA»: l'Agence européenne de la sécurité aérienne établie conformément au 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;

10. «contrôle effectif»: une relation constituée par des droits, des contrats ou tout autre moyen qui, soit séparément soit conjointement et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise, grâce notamment à:

    a) un droit de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise;

---

[1] Cette désignation est sans préjudice des positions sur le statut et est conforme à la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations unies ainsi qu'à l'avis de la CIJ sur la déclaration d'indépendance du Kosovo.

b) des droits ou des contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise ou conférant par ailleurs une influence déterminante sur la conduite des affaires de l'entreprise;

11. «contrôle réglementaire effectif»: le fait que l'autorité compétente pour l'octroi des licences de l'une des parties, qui a délivré une licence d'exploitation ou une autorisation à un transporteur aérien, vérifie en permanence que ce transporteur aérien respecte les critères applicables à l'exploitation de services aériens internationaux et utilisés pour délivrer une licence d'exploitation ou une autorisation, conformément aux dispositions législatives et réglementaires nationales en vigueur, tandis que l'autorité compétente maintient une surveillance adéquate en ce qui concerne la sécurité et la sûreté, dans le respect, au moins, des normes de l'OACI;

12. «traités UE»: le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;

13. «État membre de l'UE»: un État membre de l'Union européenne;

14. «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;

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

16. «coût de revient complet»: les coûts liés à la fourniture du service aérien, majorés d'un montant raisonnable pour les frais administratifs généraux, et, en l'occurrence, tout montant destiné à refléter les coûts environnementaux et perçu sans discrimination quant à la nationalité;

17. «OACI»: l'Organisation de l'aviation civile internationale établie conformément à la convention;

18. «service aérien international»: un service aérien entre des points situés dans au moins deux États membres;

19. «transport intermodal»: le transport public par aéronefs et par un ou plusieurs modes de transport de surface de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location;

20. «mesure»: toute mesure prise par une partie, que ce soit sous forme de loi, de réglementation, de règle, de procédure, de décision, de décision administrative, ou sous toute autre forme;

21. «ressortissant»:

a) toute personne ayant la nationalité ukrainienne dans le cas de l'Ukraine ou la nationalité d'un des États membres de l'UE dans le cas de l'Union européenne et de ses États membres; ou

b) toute personne morale i) qui est détenue, à tout moment, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des personnes physiques ou morales ayant la nationalité ukrainienne dans le cas de l'Ukraine ou par des personnes physiques ou morales ayant la nationalité d'un État membre de l'UE ou de l'un des pays tiers énumérés à l'annexe V dans le cas de l'Union européenne et ses États membres et ii) dont le principal établissement se trouve en Ukraine dans le cas de l'Ukraine ou dans un État membre dans le cas de l'Union européenne et ses États membres;

22. «nationalité»: en rapport avec un transporteur aérien, le fait que celui-ci satisfasse aux exigences sur des aspects tels que sa propriété, son contrôle effectif et son principal établissement;

23. «licence d'exploitation»:

a) dans le cas de l'Union européenne et de ses États membres, une autorisation accordée par l'autorité compétente pour l'octroi des licences à une société ou à une entreprise, l'autorisant à fournir des services aériens dans le cadre de la législation applicable de l'UE, et

b) dans le cas de l'Ukraine, une licence pour le transport par air de passagers et/ou de marchandises, accordée en vertu de la législation pertinente de l'Ukraine;

24. «prix»:

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

b) 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;

25. «accord de partenariat et de coopération»: l'accord de partenariat et de coopération entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et l'Ukraine, d'autre part, signé à Luxembourg le 14 juin 1994, et tout instrument qui lui succédera;

26. «principal établissement»: l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien, 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;

27. «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;

28. «SESAR»: le programme de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le Ciel unique européen (Single European Sky ATM Research Programme), 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;

29. «subvention»: toute contribution financière accordée par une entité publique ou un organisme public régional ou un autre organisme public, lorsque:

a) une pratique des pouvoirs publics, d'un organisme public 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;

30. «les parties»: d'une part, l'Union européenne ou ses États membres, ou l'Union européenne et ses États membres, selon leurs compétences respectives, et d'autre part, l'Ukraine;

31. «territoire»: dans le cas de l'Ukraine, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté de l'Ukraine et, dans le cas de l'Union européenne, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément aux dispositions prévues par ces derniers et tout accord qui leur succédera. L'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé. Cette application est déterminée par l'application de la législation de l'Union à l'aéroport de Gibraltar. L'Ukraine sera informée du champ de cette application;

32. «accord de transit»: l'accord relatif au transit des services aériens internationaux, signé à Chicago le 7 décembre 1944; et

33. «redevance d'usage»: une redevance imposée aux transporteurs aériens par l'autorité compétente ou autorisée par cette autorité pour l'utilisation par les aéronefs, par leurs équipages, par les passagers, par les marchandises et par le courrier, d'installations et de services en rapport

avec la navigation aérienne (y compris en cas de survols), le contrôle du trafic aérien, les aéroports et la sûreté aérienne.

ARTICLE 3

MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD

1. Les parties prennent toutes mesures générales ou particulières propres à assurer l'exécution des obligations découlant du présent Accord et s'abstiennent de toute mesure susceptible de mettre en péril la réalisation de ses objectifs.

2. La mise en œuvre des mesures susmentionnées est sans préjudice des droits et obligations de toute partie découlant de sa participation à des organisations internationales et/ou des accords internationaux, notamment la convention et l'accord sur le transit.

3. En application des principes définis au paragraphe 1, les parties:

   a) dans le cadre du présent accord, suppriment toutes les mesures unilatérales administratives, techniques ou autres qui pourraient constituer une restriction indirecte et avoir des effets discriminatoires à l'égard de la prestation de services aériens en vertu du présent accord; et

   b) dans le cadre du présent accord, s'abstiennent de mettre en œuvre de mesures administratives, techniques ou législatives qui pourraient avoir pour effet d'établir une discrimination à l'encontre des ressortissants ou des entreprises ou sociétés de l'autre partie lors de la fourniture de services dans le cadre du présent accord.

ARTICLE 4

NON-DISCRIMINATION

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.

TITRE II

COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE

ARTICLE 5

PRINCIPES GÉNÉRAUX DE LA COOPÉRATION EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION

1. Les parties coopèrent par tous les moyens possibles pour assurer l'intégration progressive, dans la législation de l'Ukraine, des exigences et normes figurant dans les actes de l'Union européenne mentionnés à l'annexe I du présent accord, ainsi que la mise en œuvre de ces dispositions par l'Ukraine, grâce à:

   a) des consultations périodiques, dans le cadre du comité mixte visé à l'article 29 (Comité mixte) du présent accord, sur l'interprétation de la législation de l'UE visée au paragraphe 1 du présent article concernant la sécurité et la sûreté aériennes, la gestion du trafic aérien, la protection de l'environnement, l'accès au marché et les questions connexes, les questions sociales, la protection des consommateurs et les autres domaines couverts par l'accord;

   b) la fourniture d'une assistance adéquate dans des domaines spécifiques déterminés par les parties;

   c) des consultations et un échange d'informations sur la nouvelle législation conformément à l'article 15 (Nouvelle législation) du présent accord.

2. L'Ukraine adopte les mesures nécessaires pour intégrer dans le système juridique ukrainien et mettre en œuvre les exigences et les normes figurant dans les actes de l'Union européenne mentionnés à l'annexe I du présent accord conformément aux dispositions provisoires énoncées à l'article 33 (Dispositions provisoires) et à l'annexe III du présent accord.

3. Les parties s'informent mutuellement au plus vite, par l'intermédiaire du comité mixte visé à l'article 29 (Comité mixte) du présent accord, concernant leurs autorités respectives responsables dans le domaine de la supervision en matière de sécurité, la navigabilité, l'octroi de licences aux transporteurs aériens, les questions aéroportuaires, la sûreté aérienne, la gestion du trafic aérien, les enquêtes sur les accidents et les incidents, et la fixation des redevances de navigation aérienne et des redevances aéroportuaires.

ARTICLE 6

RESPECT DES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

1. À 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. À 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 7

SÉCURITÉ DE L'AVIATION

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe III du présent accord, les parties se conforment à leur législation respective concernant les exigences et les normes relatives à la sécurité aérienne précisées à l'annexe I, partie C, du présent accord, dans les conditions indiquées ci-après.

2. Tout en continuant à exercer les fonctions et les tâches de l'État de conception, de fabrication, d'immatriculation et d'exploitant, comme prévu par la convention, l'Ukraine intègre dans sa législation et met en œuvre de manière effective les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article, conformément aux dispositions transitoires énoncées à l'annexe III du présent accord.

3. Les parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre effective, par l'Ukraine, de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article. À cette fin, l'Ukraine est associée aux travaux de l'AESA en qualité d'observateur à partir de la date d'entrée en vigueur du présent accord, conformément à l'annexe VI du présent accord.

4. Pour assurer l'exploitation des services agréés dans le cadre de l'article 16 (Octroi de droits), paragraphe 1, points a), b), c) et d), du présent accord, chaque partie reconnaît la validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'autre

partie et demeurant en vigueur, sous réserve que les conditions d'obtention de ces certificats, brevets et licences soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la convention.

5. La reconnaissance par les États membres de certificats délivrés par l'Ukraine visés à l'annexe IV, section I, du présent accord est décidée conformément aux dispositions figurant à l'annexe III du présent accord.

6. Les parties coopèrent en vue de la convergence des systèmes de certification en ce qui concerne le certificat d'examen de navigabilité initial et le maintien de la navigabilité.

7. 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.

8. Les parties échangent des informations, concernant notamment les constatations dressées lors d'inspections au sol effectuées conformément au paragraphe 7 du présent article par les moyens appropriés.

9. Les autorités compétentes d'une partie peuvent introduire, à tout moment, une demande de consultations avec les autorités compétentes de l'autre partie concernant les normes de sécurité maintenues en vigueur par l'autre partie, y compris dans des domaines autres que ceux couverts par les actes visés à l'annexe I du présent accord, ou concernant les constatations dressées lors d'inspections au sol. Ces consultations ont lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande.

10. Aucune disposition du présent accord ne sera interprétée comme limitant le pouvoir d'une partie de prendre immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elle a des motifs raisonnables de penser:

a) qu'un aéronef, un produit ou une opération de transport ne satisfait pas aux normes minimales établies en vertu de la convention ou aux exigences et normes précisées à l'annexe I, partie C, du présent accord, selon le cas;

b) sur la base d'une inspection visée au paragraphe 7 du présent article, qu'un aéronef, un produit ou une opération de transport pourrait ne pas respecter les normes minimales établies en vertu de la convention ou les exigences et normes précisées à l'annexe I, partie C, du présent accord, selon le cas; ou

c) que les normes minimales établies en vertu de la convention ou les exigences et normes précisées à l'annexe I, partie C, du présent accord, applicables aux aéronefs, aux produits et aux opérations de transport, pourraient ne pas être maintenues en vigueur ou correctement appliquées.

11. Lorsqu'une partie décide de prendre des mesures au titre des dispositions du paragraphe 10 du présent article, elle en informe sans délai les autorités compétentes de l'autre partie, en justifiant sa décision.

12. Si des mesures prises en application du paragraphe 10 du présent article ne sont pas abandonnées alors qu'elles ne sont plus justifiées, les parties ont la possibilité de saisir le comité mixte.

13. Toute modification de la législation nationale concernant le statut des autorités compétentes de l'Ukraine ou de toute autorité compétente des États membres de l'UE est notifiée sans délai par la partie concernée aux autres parties.

ARTICLE 8

SÛRETÉ AÉRIENNE

1. L'Ukraine intègre dans sa législation et met en œuvre de manière effective les dispositions figurant dans le document n° 30, partie II, de la CEAC (Conférence européenne de l'aviation civile), conformément aux dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord. Dans le cadre des évaluations prévues à l'article 33 (Dispositions provisoires), paragraphe 2, du présent accord, des inspecteurs de la Commission européenne peuvent participer en qualité d'observateurs aux inspections menées par les autorités ukrainiennes compétentes dans les aéroports situés sur le territoire de l'Ukraine, selon un mécanisme convenu par les deux parties. Le présent accord est sans préjudice des droits et obligations de l'Ukraine et des États membres de l'UE conformément aux dispositions de l'annexe 17 de la convention.

2. 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 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 signée à Montréal le 24 février 1988 et de la convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1er 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.

3. 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.

4. 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'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.

5. Chaque partie veille à ce que des mesures efficaces soient prises 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 et l’inspection/filtrage des personnes autres que les passagers lors de leur entrée dans une zone de sûreté à accès réglementé. Ces mesures sont adaptées, si nécessaire, afin de remédier aux failles et de faire face aux menaces dans l’aviation civile. Chaque partie convient que ses exploitants d’aéronefs peuvent être tenus d’observer les dispositions relatives à la sûreté de l’aviation dont il est question au paragraphe 4 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.

6. 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 29 (Comité mixte) du présent accord pour discuter de ces mesures de sûreté.

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

8. 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.

9. 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.

10. Sans préjudice des dispositions de l'article 19 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation ou de permis technique) 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.

11. 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.

12. Toute action prise en vertu des paragraphes 10 ou 11 du présent article est suspendue dès que l'autre partie s'est totalement conformée aux dispositions du présent article.

ARTICLE 9

GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe III du présent accord, les parties se conforment à leur législation respective concernant les exigences et les normes relatives à la gestion du trafic

aérien précisées à l'annexe I, partie B, du présent accord, dans les conditions indiquées ci-après.

2. L'Ukraine intègre dans sa législation et met en œuvre de manière effective les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article, conformément aux dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord.

3. Les parties coopèrent dans le domaine de la gestion du trafic aérien pour assurer la mise en œuvre effective, par l'Ukraine, de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article, ainsi qu'en vue d'élargir le ciel unique européen à l'Ukraine et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale de la circulation aérienne générale en Europe, d'optimaliser les capacités de contrôle du trafic aérien, de réduire le plus possible les retards et d'accroître l'efficacité environnementale.

4. À cette fin, l'Ukraine est associée aux travaux du comité du ciel unique en qualité d'observateur à partir de la date d'entrée en vigueur de l'accord et les entités et/ou autorités compétentes ukrainiennes sont associées sur une base non discriminatoire, par une coordination appropriée sur le programme SESAR conformément à la législation applicable.

5. Le comité mixte est chargé de surveiller et de faciliter la coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien.

6. En vue de faciliter l'application de la législation relative au ciel unique européen:

   a) l'Ukraine prend les mesures nécessaires à l'adaptation au ciel unique européen de ses structures institutionnelles de gestion du trafic aérien; et

   b) l'Union européenne facilite la participation de l'Ukraine aux activités opérationnelles dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'utilisation de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au ciel unique européen.

7. Le présent accord est sans préjudice des droits et obligations de l'Ukraine dans le cadre de la convention, ainsi que des accords régionaux de navigation aérienne en vigueur et approuvés par le Conseil de l'OACI. Après l'entrée en vigueur du présent accord, tout nouvel accord régional sera conforme à ses dispositions.

8. En vue de maintenir un niveau élevé de sécurité afin de maximiser la capacité de l'espace aérien et l'efficacité de la gestion du trafic aérien, et

sous réserve des dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord, l'Ukraine organise l'espace aérien sous sa responsabilité conformément aux exigences de l'UE relatives à la création de blocs d'espace aérien fonctionnels, visées à l'annexe I, partie B, du présent accord.

Les parties coopèrent pour étudier l'éventuelle intégration de l'espace aérien relevant de la responsabilité de l'Ukraine dans un bloc d'espace aérien fonctionnel, conformément à la législation de l'UE compte tenu des avantages opérationnels de cette intégration.

9. La reconnaissance, par les États membres de l'UE, des certificats pertinents délivrés par l'Ukraine visés à l'annexe IV, section 2, du présent accord est décidée conformément aux dispositions figurant à l'annexe III du présent accord.

ARTICLE 10

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 III du présent accord, les parties se conforment à leur législation respective concernant les exigences et les normes relatives à l'environnement précisées à l'annexe I, partie D, du présent accord, dans les conditions indiquées ci-après.

3. L'Ukraine intègre dans sa législation et met en œuvre de manière effective les exigences et les normes visées au paragraphe 2 du présent article, conformément aux dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord.

4. Les parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre effective, par l'Ukraine, de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer les exigences et les normes visées au paragraphe 2 du présent article, tout en reconnaissant 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 de l'accord.

5. Aucune disposition du présent accord ne sera interprétée comme limitant le pouvoir des autorités compétentes d'une partie 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 appliquées sans distinction de nationalité et ne soient pas en contradiction avec les droits et obligations des parties découlant du droit international.

ARTICLE 11

PROTECTION DES CONSOMMATEURS

1. Sous réserve des dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord, les parties se conforment à leur législation respective concernant les exigences et les normes relatives à la protection des consommateurs précisées à l'annexe I, partie F, du présent accord.

2. L'Ukraine intègre dans sa législation et met en œuvre de manière effective les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article, conformément aux dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord.

3. Les parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre effective, par l'Ukraine, de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article.

4. Les parties coopèrent également en vue de garantir la protection des droits des consommateurs découlant du présent accord.

ARTICLE 12

COOPÉRATION INDUSTRIELLE

1. Les parties visent à renforcer la coopération industrielle, notamment par les moyens suivants:

   i) le développement de relations commerciales entre les constructeurs aéronautiques des deux côtés;

   ii) la promotion et le développement de projets communs en vue d'assurer le développement durable du secteur du transport aérien, y compris son infrastructure;

   iii) la coopération technique pour la mise en œuvre des normes de l'UE;

   iv) la mise en avant des opportunités pour les constructeurs aéronautiques et les concepteurs; et

   v) la promotion des investissements dans le cadre du présent accord.

2. Le présent accord est sans préjudice des normes techniques et industrielles qui existent en Ukraine pour la fabrication d'aéronefs et de leurs composants et ne relèvent pas de l'annexe I du présent accord.

3. Le comité mixte supervise et facilite ce processus de coopération.

ARTICLE 13

SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION

1. Sous réserve des dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord, les parties se conforment à leur législation respective concernant les exigences et les normes relatives aux systèmes informatisés de réservation précisées à l'annexe I, partie G, du présent accord. Les parties garantissent que les systèmes informatisés de réservation d'une partie ont librement accès au marché de l'autre partie.

2. L'Ukraine intègre dans sa législation et met en œuvre de manière effective les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article, conformément aux dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord.

3. Les parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre, par l'Ukraine, de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article.

ARTICLE 14

ASPECTS SOCIAUX

1. Sous réserve des dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord, les parties se conforment à leur législation respective concernant les exigences et les normes relatives aux aspects sociaux précisées à l'annexe I, partie E, du présent accord.

2. L'Ukraine adopte les mesures nécessaires pour intégrer dans sa législation et mettre en œuvre de manière effective les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article, conformément aux dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord.

3. Les parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre, par l'Ukraine, de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article.

ARTICLE 15

NOUVELLE LÉGISLATION

1. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie d'adopter unilatéralement de nouveaux textes législatifs ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe I du présent accord, dans le respect du principe de

non-discrimination et des dispositions du présent article et de l'article 4 (Non-discrimination) du présent accord.

2. Lorsque l’une des parties envisage d’adopter de nouveaux textes législatifs dans le cadre du présent accord ou une modification de sa législation, elle en informe l’autre partie. À la demande de l’une ou l’autre des parties, le Comité mixte procède, dans un délai de deux mois, à un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement du présent accord.

3. Le comité mixte:

   a) adopte une décision portant révision de l'annexe I 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; ou

   b) adopte une décision aux termes de laquelle la nouvelle législation ou la modification concernée doivent être réputées conformes à l'accord; ou

   c) recommande toute autre mesure pour adoption dans un délai raisonnable visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent accord.

TITRE III

DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

ARTICLE 16

OCTROI DE DROITS

1. Chaque partie accorde à l'autre partie, conformément aux annexes II et III 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; et

d) les autres droits spécifiés dans l'accord.

2. Aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme conférant aux transporteurs aériens de l'Ukraine le droit d'embarquer, sur le territoire d'un État membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, des marchandises et/ou du courrier à destination d'un autre point sur le territoire de cet État membre.

ARTICLE 17

AUTORISATION ET PERMIS TECHNIQUE

Dès réception des demandes d'autorisation d'exploitation ou de permis technique introduites par un transporteur aérien de l'une des parties, sous la forme et selon les procédures requises pour les demandes d'autorisations d'exploitation et les permis techniques, les autorités compétentes de l'autre partie accordent les autorisations avec un délai de procédure minimal, pour autant que:

a) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Ukraine:

– le transporteur aérien ait son principal établissement en Ukraine et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation applicable de l'Ukraine; et

– l'Ukraine exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur et que l'autorité compétente à cet égard soit clairement identifiée; et

– sauf déclaration contraire en vertu de l'article 20 (Investissement dans des entreprises de transport aérien) du présent accord, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par l'Ukraine et/ou des ressortissants de l'Ukraine;

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

– le transporteur aérien ait son principal établissement sur le territoire d'un État membre de l'UE en vertu des traités UE et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation applicable de l'Union européenne; et

– l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire

effectif à l'égard du transporteur, et que l'autorité compétente à cet égard soit clairement identifiée; et

– sauf disposition contraire adoptée en vertu de l'article 20 (Investissement dans des entreprises de transport aérien) du présent accord, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par des États membres de l'UE et/ou des ressortissants d'États membres de l'UE, ou par d'autres États énumérés à l'annexe V et/ou des ressortissants de ces autres États;

c) le transporteur aérien satisfasse aux conditions prescrites en vertu des dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 6 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) de l'accord; et

d) les dispositions des articles 7 (Sécurité aérienne) et 8 (Sûreté aérienne) du présent accord soient maintenues en vigueur et appliquées.

ARTICLE 18

RECONNAISSANCE MUTUELLE DES DÉCLARATIONS RÉGLEMENTAIRES

RELATIVES À L'APTITUDE ET À LA NATIONALITÉ DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

1. Lorsqu'elles sont saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation ou de permis technique de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités compétentes de l'autre partie reconnaissent toute déclaration d'aptitude financière et/ou de nationalité 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 ci-dessous.

2. Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation ou de permis technique de la part d'un transporteur aérien de l'autre partie, ou après avoir délivré ladite autorisation d'exploitation ou ledit permis technique, les autorités compétentes ont une raison spécifique d'estimer que, malgré la déclaration faite par les autorités compétentes de l'autre partie, les conditions prévues à l'article 17 (Autorisation et permis technique) du présent accord pour la délivrance d'autorisations d'exploitation ou de permis techniques ne sont pas satisfaites, elles doivent en avertir 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 29 (Comité mixte) du présent accord.

ARTICLE 19

REFUS, RÉVOCATION, SUSPENSION OU LIMITATION D'AUTORISATION OU DE PERMIS TECHNIQUE

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

a) dans le cas d’un transporteur aérien de l'Ukraine:

- le transporteur aérien n’a pas son principal établissement en Ukraine ou n’est pas titulaire d’une licence d’exploitation en cours de validité conformément à la législation applicable de l'Ukraine; ou
- l'Ukraine n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l’égard du transporteur, ou l’autorité compétente à cet égard n'est pas clairement identifiée; ou
- sauf déclaration contraire en vertu de l'article 20 (Investissement dans des entreprises de transport aérien) du présent accord, le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par l'Ukraine et/ou des ressortissants de l'Ukraine;

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 État membre de l’UE en vertu des traités UE ou n’est pas titulaire d’une licence d’exploitation en cours de validité conformément à la législation applicable de l’Union européenne; ou
- l’État membre de l’UE responsable de la délivrance du 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 disposition contraire adoptée en vertu de l’article 20 (Investissement dans des entreprises de transport aérien) du présent

accord, le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par des États membres de l'UE et/ou des ressortissants d'États membres de l'UE, ou par d'autres États énumérés à l'annexe V et/ou des ressortissants de ces autres États;

c) le transporteur aérien ne s'est pas conformé aux dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 6 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) du présent accord; ou

d) les dispositions des articles 7 (Sécurité aérienne) et 8 (Sûreté aérienne) du présent accord ne sont pas maintenues en vigueur ou appliquées; ou

e) une partie a déclaré, conformément à l'article 26 (Environnement concurrentiel), paragraphe 5, du présent accord, que les conditions d'un environnement concurrentiel ne sont pas remplies.

2. À 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 permis techniques 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 appliquent les clauses et conditions de l'accord EACE.

ARTICLE 20

INVESTISSEMENT DANS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Sans préjudice des articles 17 (Autorisation et permis technique) et 19 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation ou de permis technique) du présent accord, la détention majoritaire ou le contrôle effectif soit d'un transporteur aérien de l'Ukraine par des États membres ou leurs ressortissants, soit d'un transporteur de l'Union européenne par l'Ukraine ou ses ressortissants, sont autorisés en vertu d'une décision préalable du comité mixte institué par le présent accord conformément à son article 29 (Comité mixte).

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 29 (Comité mixte), paragraphe 8, du présent accord ne s'appliquent pas à ce type de décisions.

ARTICLE 21

SUPPRESSION DES RESTRICTIONS QUANTITATIVES

1. Sans préjudice des dispositions plus favorables prévues par les accords existants et dans le cadre du présent accord, les parties suppriment les restrictions quantitatives et les mesures d'effet équivalent applicables au transfert d'équipement, de fournitures, de pièces détachées et autre matériel dans la mesure où ces transferts sont nécessaires pour permettre à un transporteur aérien de continuer d'assurer la prestation de services de transport aérien dans les conditions prévues par le présent accord.

2. L'obligation visée au paragraphe 1 du présent article n'empêche pas les parties d'appliquer des interdictions ou d'imposer des restrictions à ces transferts pour des raisons d'ordre public ou de sécurité publique, de protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou de préservation des végétaux, ou de protection de la propriété intellectuelle, industrielle et commerciale. Ces interdictions ou restrictions ne doivent cependant pas constituer un moyen de discrimination arbitraire ou une restriction déguisée au commerce entre les parties.

ARTICLE 22

POSSIBILITÉS 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 29 (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 29 (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 lettre de transport aérien, à la fois ses propres billets et/ou lettres de transport aérien 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. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe III du présent accord:

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

      i) d'assurer ses propres services d'assistance en escale ("auto-assistance") ou, à sa convenance;

      ii)de choisir entre les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie garantissent l'accès au marché à ces prestataires, et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.

b) Pour les catégories d'assistance en escale suivantes: l'assistance «bagages», l'assistance «opérations en piste», l'assistance «carburant et huile», l'assistance «fret et poste» en ce qui concerne le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'aéronef, les droits établis au point a), 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.

c) Tout prestataire de services d'assistance en escale de chaque partie, 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 transporteurs aériens des parties exploitant leurs activités dans le même aéroport, lorsque cela est autorisé et compatible avec les dispositions législatives et réglementaires applicables.

Attribution de créneaux horaires dans les aéroports

6. L’attribution de créneaux horaires disponibles dans les aéroports situés sur le territoire des parties s’effectue en temps utile et de manière indépendante, transparente et non discriminatoire.

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. Tout transporteur aérien a le droit de vendre ce transport et ces services connexes, 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 de convertir les recettes locales en monnaies librement convertibles et de les transférer à partir du territoire de l’autre partie et à destination de son territoire national ou à destination du ou des pays de son choix conformément à la législation applicable. 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 officiel

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 nationale. 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 de l'autorisation appropriée; ii) les transporteurs commercialisant le service soient titulaires des droits de route appropriés dans le cadre des dispositions bilatérales pertinentes; et 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 code, l'acheteur doit être informé de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service, au moment de la vente du titre de transport ou, en tout cas, au moment de l'enregistrement ou de l'embarquement lorsque la correspondance s'effectue sans enregistrement.

Transport intermodal

11. 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.

12. a) Sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires applicables et nonobstant toute autre disposition du présent accord, les

transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de transport de fret des parties contractantes sont autorisés, sans restriction, à utiliser dans le cadre des services aériens internationaux, sous la même lettre de transport aérien, tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point des territoires de l'Ukraine 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. 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. De tels 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.

b) Aux fins du point a) du présent paragraphe, le transport de surface inclut à la fois le transport terrestre et le transport maritime.

Location

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

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

c) L'affrètement avec équipage, par un transporteur aérien de l'Ukraine, 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 V du présent accord, pour exploiter les droits prévus au présent accord, doit rester exceptionnel ou répondre à des besoins temporaires. Il est soumis à une approbation préalable de l'autorité ayant délivré la licence du transporteur qui prend en location

l’aéronef avec équipage, et de l’autorité compétente de l’autre partie.

Franchisage / Marques / Concession commerciale

14. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à conclure des accords de franchise ou de marque ou de concession commerciale 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.

Haltes nocturnes

15. Les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit d'effectuer des haltes nocturnes («night stops») dans les aéroports de l’autre partie qui sont ouverts au trafic international.

ARTICLE 23

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 une opération de transport aérien internationale, 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 État membre et l'Ukraine pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune et susceptibles d'être en vigueur au moment en cause.

ARTICLE 24

REDEVANCES IMPOSÉES POUR L'USAGE DES AÉROPORTS ET DES INFRASTRUCTURES ET SERVICES AÉRONAUTIQUES

1. Chaque partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents aux 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 9 (Gestion du trafic aérien), 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 raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique.

Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur imposition. Les redevances d'usage sont établies par les autorités ou organismes compétents des parties en monnaie nationale ou en devises étrangères.

2. Chaque partie encourage ou demande des consultations, conformément à la législation applicable en vigueur, 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 au paragraphe 1 du présent article. Chaque partie veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances informent les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre auxdites autorités d'examiner les avis exprimés par les utilisateurs avant la mise en œuvre des modifications.

ARTICLE 25

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. Si les autorités compétentes de l'une ou l'autre partie estiment qu'un tarif est incompatible avec les considérations énoncées dans le présent article, elles transmettent un avis approprié aux autorités compétentes de l'autre partie concernée et peuvent demander des consultations avec ces autorités. Des consultations peuvent être menées entre les autorités compétentes notamment sur des questions telles que le caractère injuste, déraisonnable, discriminatoire ou subventionné des tarifs. Ces consultations ont lieu au plus tard dans les trente (30) jours suivant la date de réception de la demande.

ARTICLE 26

CONTEXTE CONCURRENTIEL

1. Dans le cadre du présent accord, les dispositions du titre VI («Concurrence, protection de la propriété intellectuelle, industrielle et commerciale et coopération législative») de l'accord de partenariat et de coopération ou de tout autre accord ultérieur entre l'Union européenne, ses États membres et l'Ukraine s'appliquent, à moins que le présent accord ne contienne des règles plus spécifiques concernant la concurrence et les aides d'État pour le secteur de l'aviation.

2. 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.

3. Les aides d'État qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines sociétés ou 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. En ce qui concerne les aides d'État, 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 qui sont fixées à l'annexe VII du présent accord.

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 29 (Comité mixte) du présent accord. Des consultations débutent dans les trente (30) jours qui suivent la réception de cette demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de trente (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 limiter les autorisations du ou des transporteurs aériens concernés, conformément à l'article 19 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation ou de permis technique) 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 31 (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. Aucune disposition du présent accord ne limite ou ne met en cause le pouvoir des autorités de la concurrence des parties en ce sens que toutes les questions relatives à l'application du droit de la concurrence relèvent de leur compétence exclusive. Toute mesure prise en application du présent article est sans préjudice des mesures prises par ces autorités, qui sont totalement indépendantes des mesures prises en application du présent article.

9. 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.

10. Les parties procèdent à des échanges d'informations en tenant compte des limites imposées par les exigences du secret professionnel et du secret d'affaires.

ARTICLE 27

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 29 (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 IV

DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES

ARTICLE 28

INTERPRÉTATION ET MISE EN ŒUVRE

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. L'Ukraine est responsable également de la mise en œuvre de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer dans son système juridique les exigences et les normes figurant dans les actes de l'Union européenne concernant l'aviation civile, visées à l'annexe I 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 sociétés ou 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 I, dans la mesure où elles sont identiques en substance aux règles correspondantes des traités 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 de l'Union européenne (ci-après «la Cour de justice») et de la Commission européenne respectivement.

ARTICLE 29

COMITÉ MIXTE

1. Il est institué un comité mixte composé de représentants des parties (ci-après dénommé «le comité mixte») et responsable de l'administration du présent accord et de sa mise en œuvre correcte. À 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 procédures internes. Les parties s'informent mutuellement de la finalisation de ces procédures et de la date d'entrée en vigueur des décisions. Lorsqu'une décision prise par le comité mixte impose à une partie de prendre des mesures, cette partie prend les dispositions requises et en informe le comité mixte.

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

4. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins à la demande de l'une des parties.

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 31 (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 31 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.

9. Conformément à l'article 20 (Investissement dans des entreprises de transport aérien) du présent accord, le comité mixte examine les questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties.

10. Le comité mixte développe également la coopération entre les parties:

    a) en examinant les conditions prévalant sur les marchés qui ont une incidence sur les services aériens régis par le 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 agréés 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 les échanges entre experts sur les nouvelles initiatives ou les développements en matière de législation ou de réglementation, ainsi que sur l'adoption de nouveaux instruments du droit international public et privé relatif au transport aérien, en matière notamment de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aériennes (y compris les créneaux horaires), d'aéroports, de coopération industrielle, de gestion du trafic aérien, 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 de l'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 concernées et en s'efforçant d'établir des positions coordonnées.

ARTICLE 30

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 29 (Comité mixte), paragraphe 5, du présent accord. Dans les cas où le comité mixte prend des décisions dans le cadre de cette procédure concernant l'interprétation ou l'application d'exigences et de normes visées à l'annexe I du présent accord, ces décisions respectent les arrêts de la Cour de justice portant sur l'interprétation des exigences et normes

pertinentes, ainsi que les décisions de la Commission européenne, qui sont prises en vertu des exigences et des normes.

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 groupe spécial d'arbitrage 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 groupe spécial d'arbitrage; 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. Si le président du Conseil est ressortissant de l'une des parties, le vice-président le plus ancien qui n'est ressortissant d'aucune des deux parties procède à cette désignation;

   b) le tiers arbitre désigné en vertu du point a) doit être ressortissant d'un État tiers et agit en tant que président du groupe spécial d'arbitrage;

   c) le groupe spécial d'arbitrage fixe son règlement intérieur; et

   d) sous réserve de la décision définitive du groupe spécial d'arbitrage, les parties supportent à parts égales les frais initiaux de l'arbitrage.

3. À la demande d'une partie, le groupe spécial d'arbitrage 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 groupe spécial d'arbitrage. Le groupe spécial d'arbitrage s'efforce d'adopter toute décision provisoire ou définitive par consensus. Si le consensus n'est pas possible, il statue à la majorité.

5. Si l'une des parties ne se conforme pas à une décision du groupe spécial d'arbitrage prise en vertu du présent article dans un délai de trente (30) jours à partir de la date de réception de la 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 31

MESURES DE SAUVEGARDE

1. Sans préjudice des articles 7 (Sécurité aérienne) et 8 (Sûreté aérienne) et des évaluations de sécurité et de sûreté mentionnées à l'annexe III du présent accord, une partie peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées si elle considère que l'autre partie n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose le présent accord. 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 de l'accord. Priorité est accordée aux mesures qui perturberont le moins le fonctionnement de l'accord.

2. 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.

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

4. Sans préjudice des articles 7 (Sécurité aérienne) et 8 (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 2 du présent article, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 3 du présent article n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.

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

6. 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 32

DIVULGATION D'INFORMATIONS

En tant qu'ils agissent dans le cadre du présent accord, les représentants, délégués et experts des parties ainsi que les autres fonctionnaires sont tenus, même après la cessation de leurs fonctions, de ne pas divulguer à des tiers les informations qui sont couvertes par le secret professionnel, et notamment les informations touchant à la sécurité et les renseignements relatifs aux sociétés et entreprises qui concernent leurs relations commerciales ou les éléments de leur prix de revient.

ARTICLE 33

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

1. L’annexe III du présent accord établit les dispositions transitoires et les périodes correspondantes applicables entre les parties.

2. La transition progressive de l'Ukraine vers la mise en œuvre effective des exigences et des normes figurant dans les actes de l’Union européenne concernant l’aviation civile visées à l’annexe I du présent accord et le respect des conditions énoncées à l'annexe III font l'objet d'évaluations, qui sont réalisées par la Commission européenne, en coopération avec l'Ukraine. En ce qui concerne la sécurité aérienne, des inspections de normalisation sont exécutées par l'AESA conformément aux exigences et normes énoncées à l'annexe I, partie C, du présent accord.

   Lorsque l’Ukraine a l'assurance que les exigences et normes pertinentes prévues par la législation sont intégrées dans la législation ukrainienne et mises en œuvre, elle demande à la Commission européenne de procéder à une évaluation.

3. Si la Commission européenne établit que l’Ukraine respecte les exigences et normes pertinentes, elle saisit le comité mixte institué en vertu de l’article 29 (Comité mixte) du présent accord pour qu'il décide que l’Ukraine est admise à passer à la période transitoire suivante ou qu'elle satisfait à toutes ces exigences.

4. Si la Commission européenne estime que l'Ukraine ne respecte pas toutes les exigences et normes pertinentes, elle en avise le comité mixte. La Commission européenne recommande ensuite à l’Ukraine des améliorations spécifiques et détermine, en consultation avec celle-ci, un délai de mise en œuvre au cours duquel les insuffisances en cause peuvent être raisonnablement corrigées. Avant l'expiration du délai de mise en œuvre, une deuxième évaluation, voire plus s'il y a lieu, est réalisée pour déterminer si les améliorations recommandées ont été mises en œuvre de manière effective et satisfaisante.

5. Si la Commission européenne établit que les insuffisances en cause ont été corrigées, elle saisit le Comité mixte pour qu'il statue en conséquence et comme indiqué au paragraphe 3 du présent article.

ARTICLE 34

RELATIONS AVEC D'AUTRES ACCORDS ET/OU ARRANGEMENTS

1. Les dispositions du présent accord prévalent sur les dispositions analogues des accords et/ou arrangements bilatéraux en matière de transport aérien conclus entre les parties.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, les dispositions en matière de propriété, de droits de trafic, de capacité, de fréquences, de type ou de changement d'aéronef, de partage de codes et de tarification qui figurent dans un accord bilatéral ou un arrangement bilatéral entre l'Ukraine et l'Union européenne ou un État membre de l'UE s'appliquent entre les parties audit accord ou arrangement bilatéral si ce dernier est plus favorable, sur le plan de la liberté accordée aux transporteurs aériens concernés ou sur un autre plan, et pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les États membres de l'Union européenne et leurs ressortissants. Il en va de même pour les dispositions qui ne sont pas couvertes par le présent accord.

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 35

DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Sans préjudice de l'article 5 (Principes généraux de la coopération en matière de réglementation), paragraphe 1, point b), de l'accord, les parties allouent les ressources financières nécessaires, notamment celles relatives au comité mixte, pour la mise en œuvre du présent accord sur leur territoire respectif.

TITRE V

ENTRÉE EN VIGUEUR, RÉEXAMEN, DÉNONCIATION ET AUTRES DISPOSITIONS

ARTICLE 36

MODIFICATIONS

1. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie et conformément au présent article, décider par consensus de modifier les annexes du présent accord et conformément à l'article 15 (Nouvelle législation), paragraphe 3, point a).

2. Les amendements des annexes du présent accord prennent effet après l’accomplissement des procédures internes nécessaires par les parties.

3. À la demande de l’une des parties et conformément aux procédures applicables en la matière, compte tenu des éventuelles recommandations du comité mixte, le présent accord fait l'objet d'un réexamen au vu de l’application de ses dispositions, afin d'envisager toute évolution future qui s’avérerait nécessaire. Tout amendement des dispositions du présent accord qui en résulte entre en vigueur conformément à l’article 38 (Entrée en vigueur et application provisoire) du présent accord.

ARTICLE 37

DÉNONCIATION

Chaque partie peut à tout moment notifier par écrit à l’autre partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin à l'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 38

ENTRÉE EN VIGUEUR ET APPLICATION PROVISOIRE

1. Le présent Accord est soumis à ratification ou approbation par les signataires conformément à leurs procédures respectives.

2. 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, l'Ukraine remet au Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne sa note diplomatique à l'Union européenne et ses États membres, tandis que le Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet à l'Ukraine la note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres. La note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres contient des communications de chaque État membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien.

3. Nonobstant le paragraphe 2 du présent article, les parties conviennent d’appliquer provisoirement le présent accord, conformément à leurs procédures internes et/ou leur législation nationale, selon le cas, à compter du premier jour du mois suivant la date de la dernière des notes

par lesquelles les parties se sont notifié l'accomplissement des procédures nationales pertinentes permettant l'application provisoire ou, le cas échéant, la conclusion du présent accord.

ARTICLE 39

ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI ET DU SECRÉTARIAT DES NATIONS UNIES

Le présent accord et tous ses amendements sont enregistrés par l'Ukraine 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.

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

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

ANNEXE I

LISTE DES EXIGENCES ET NORMES APPLICABLES ADOPTÉES PAR L'UNION EUROPÉENNE DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION CIVILE À INTÉGRER DANS LA LÉGISLATION DE L'UKRAINE

Les «exigences et normes applicables» figurant dans les actes suivants de l'Union européenne doivent être intégrées dans la législation ukrainienne et sont réputées faire partie de l'accord, elles s'appliquent conformément au présent accord et à l'annexe III du présent accord, sauf indication contraire par la suite. Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont, le cas échéant, indiquées à la suite de l'acte concerné.

Les exigences et normes applicables figurant dans les actes visés dans la présente annexe sont obligatoires pour les parties et font partie de leur ordre juridique interne, ou y sont intégrées, de la manière suivante:

a) les règlements et directives de l'Union européenne sont contraignants pour l'Union européenne et ses États membres conformément aux traités de l'UE;

b) un acte national de l'Ukraine adopté en vue de mettre en œuvre les dispositions des règlements et directives correspondants de l'Union européenne est juridiquement contraignant pour l'Ukraine, qui est compétente quant à la forme et aux moyens de sa mise en œuvre.

A. ACCÈS AU MARCHÉ ET QUESTIONS CONNEXES

N° 1008/2008

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 (refonte)

Exigences et normes applicables: chapitre IV.

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:

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

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

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

Exigences et normes applicables: articles 1er 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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 25 et annexe.

Aux fins de l'application de l'article 10, «États membres» doit se lire «États membres de la CE».

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,

modifié par:

le règlement (UE) n° 285/2010 de la Commission du 6 avril 2010 modifiant le règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

Exigences et normes applicables: articles 1er 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.

Exigences et normes applicables: tout sauf l'article 12, paragraphe 1, et les articles 13 et 14.

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»),

modifié par:

le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen.

Exigences et normes applicables: articles 1er 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»),

modifié par:

le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen.

Exigences et normes applicables: articles 1er 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»),

modifié par:

le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen.

Exigences et normes applicables: articles 1er 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»),

modifié par:

le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 12, annexes I à V.

Législation d'application:

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,

modifié par:

le 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;

le règlement (UE) n° 1216/2011 de la Commission du 24 novembre 2011 modifiant le règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau;

le règlement (UE) n° 390/2013 de la Commission établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 25, annexes I à IV.

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,

modifié par:

le 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;

le règlement (CE) n° 391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 17, annexes I à VI.

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,

modifié par:

le règlement (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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 6, annexes I à II.

N° 1034/2011

Règlement (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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 19.

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,

modifié par:

le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 14, annexes I à V.

N° 409/2013

Règlement (UE) n° 409/2013 de la Commission du 3 mai 2013 concernant la définition de projets communs et l'établissement d'un mécanisme de

gouvernance et de mesures incitatives destinés à soutenir la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 15.

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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 9 et annexe.

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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 4.

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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 15.

N° 176/2011

Règlement (UE) n° 176/2011 de la Commission 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° 923/2012

Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 10 et annexe.

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,

modifié par:

le 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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 10, annexes I à V.

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,

modifié par:

le règlement (UE) de la Commission n° 428/2013 du 8 mai 2013 modifiant le règlement (CE) n° 1033/2006 en ce qui concerne les dispositions relatives à l'OACI visées à l'article 3, paragraphe 1.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 5 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,

modifié par:

le 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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 7, article 8, deuxième et troisième phrases, et annexes I à IV.

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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 14, annexes I à VII.

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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 12, annexes I à VI.

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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 13, annexes I à X.

N° 1206/2011

Règlement d'exécution (UE) n° 1206/2011 de la Commission du 22 novembre 2011 fixant les exigences relatives à l'identification d'un aéronef dans le cadre des activités de surveillance pour le ciel unique européen.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 11, annexes I à VII.

N° 1207/2011

Règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011 de la Commission du 22 novembre 2011 fixant les exigences relatives à la performance et à l'interopérabilité des activités de surveillance pour le ciel unique européen.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 14, annexes I à IX.

N° 1079/2012

Règlement d'exécution (UE) n° 1079/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 établissant des spécifications relatives à l'espacement des canaux de communication vocale pour le ciel unique européen.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 15, annexes I à V.

Règlement SESAR

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),

modifié par:

le 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).

Exigences et normes applicables: article 1er, paragraphes 1 et 2 et paragraphes 5 à 7, articles 2 et 3, article 4, paragraphe 1, et annexe.

Licences de contrôleurs de la circulation aérienne

N° 805/2011

Règlement (UE) nº 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) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 32, annexes I à IV.

Décisions de la Commission

N° 2011/121

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).

Exigences et normes applicables: articles 1er à 4.

N° 2011/2611 final

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 [C(2011) 2611 final].

Exigences et normes applicables: articles 1er à 3 et annexes I et II.

N° 2011/9074 final

Décision d'exécution de la Commission du 9 décembre 2011 relative à l'octroi de dérogations en vertu de l'article 14 du règlement (CE) n° 29/2009 de la Commission [C(2011) 9074 final].

Exigences et normes applicables: articles 1er à 3 et annexes I et II.

N° 2012/9604 final

Décision d'exécution de la Commission portant approbation du plan de réseau stratégique applicable aux fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien du ciel unique européen pour la période 2012-2019 [C(2012) 9604 final].

Exigences et normes applicables: articles 1er à 3.

C. SÉCURITÉ AÉRIENNE

N° 216/2008 (règlement de base)

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,

modifié par:

le 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;

le 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;

le règlement (CE) n° 6/2013 de la Commission du 8 janvier 2013 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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 11, 13 à 16, 20 à 25, 54, 55 et 68 et annexes I à VI.

Le règlement (CE) n° 216/2008 et ses règles d'application sont appliqués à l'Ukraine conformément aux dispositions ci-après:

1. L'Ukraine ne délègue à l'AESA aucune de ses fonctions liées à la sécurité, comme prévu en vertu de la convention et de ses annexes.
2. L'Ukraine fait l'objet d'inspections de normalisation menées par l'AESA en application de l'article 54 du règlement (CE) n° 216/2008.

3. L’application de l’article 11 du règlement (CE) n° 216/2008 aux certificats délivrés par l’Ukraine sera décidée par le comité mixte, conformément aux dispositions de l’annexe III du présent accord.

4. L'article 11, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008 ne s'applique pas aux certificats de l'Ukraine délivrés en ce qui concerne les opérations aériennes, le certificat d'examen de navigabilité initial et le maintien de la navigabilité [règlements (UE) n° 965/2012, (UE) n° 748/2012 et (CE) n° 2042/2003].

5. La Commission européenne jouit en Ukraine des pouvoirs qui lui sont conférés pour les décisions adoptées en vertu de l'article 11, paragraphe 2, de l’article 14, paragraphes 5 et 7, de l’article 24, paragraphe 5 et de l’article 25, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008 dans les domaines dans lesquels l’article 11, paragraphe 1, est déclaré applicable par le comité mixte.

6. Dans le domaine de la navigabilité, lorsqu'aucune tâche n'est accomplie par l’AESA, l’Ukraine peut délivrer des certificats, des licences ou des agréments en application d’un accord ou d’un arrangement conclu par l’Ukraine avec un pays tiers.

N° 748/2012

Règlement (UE) n° 748/2012 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,

modifié par:

le règlement (CE) n° 7/2013 de la Commission du 7 mars 2005 modifiant le règlement (CE) n° 748/2012 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.

Exigences et normes applicables: articles 1er, 2, 8 à 10 et annexe.

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:

le 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;

le 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;

le 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;

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

le règlement (UE) n° 962/2010 de la Commission du 26 octobre 2010 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches;

le règlement (UE) n° 1149/2011 de la Commission du 21 octobre 2011 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;

le règlement (UE) n° 593/2012 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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 6, annexes I à IV.

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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 26, à l'exception de l'article 1er, paragraphe 4

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.

Exigences et normes applicables: articles 1er 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.

Exigences et normes applicables: articles 1er 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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 10, annexes I à II.

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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 7 et annexe.

N° 628/2013

Règlement d'exécution (UE) n° 628/2013 de la Commission du 28 juin 2013 relatif aux méthodes de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'exécution d'inspections de normalisation et pour le contrôle de l'application des dispositions du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 27.

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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 13 et annexe.

N° 473/2006

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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 6 et annexes A à C.

N° 474/2006

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,

modifié en dernier lieu par:

le règlement d'exécution (UE) n° 659/2013 de la Commission du 10 juillet 2013 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 3, annexes A et B (voir ci-dessous les modifications les plus récentes).

N° 1178/2011

Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil,

modifié par:

le règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission du 30 mars 2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 11, annexes I à VII.

N° 965/2012

Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil,

modifié par:

le règlement (UE) n° 800/2013 de la Commission du 14 août 2013 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 9, annexes I à VII.

N° 1332/2011

Règlement (UE) n° 1332/2011 de la Commission du 16 décembre 2011 établissant des exigences communes pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation communes pour l'évitement de collision en vol.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 4 et annexe.

D. ENVIRONNEMENT

N° 2003/96

Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité.

Exigences et normes applicables: article 14, paragraphe 1, point b), et paragraphe 2.

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 (1988).

Exigences et normes applicables: articles 1er à 5.

N° 2002/49

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 16, annexes I à VI.

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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 15 et annexes I et II.

E. ASPECTS SOCIAUX

N° 1989/391

Directive 89/391/CEE du Conseil, du 12 juin 1989, concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail,

modifiée par:

la directive 2007/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 modifiant la directive 89/391/CEE du Conseil, ses directives particulières ainsi que les directives du Conseil 83/477/CEE, 91/383/CEE, 92/29/CEE et 94/33/CE, en vue de la simplification et de la rationalisation des rapports relatifs à la mise en œuvre pratique.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 16 et articles 18 à 19.

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 1er à 19, articles 21 à 24 et articles 26 à 29.

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).

Exigences et normes applicables: articles 2 et 3 et annexe.

F. 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 1er à 10.

N° 93/13

Directive 93/13/CEE du Conseil du 5 avril 1993 concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs.

Dispositions applicables: articles 1er à 10 et annexe.

Aux fins de l'application de l'article 10, «la Commission» doit se lire «toutes les autres parties contractantes à l'EACE».

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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 34.

N° 2027/97

Règlement (CE) nº 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident,

modifié par:

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

Exigences et normes applicables: articles 1er 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.

Exigences et normes applicables: articles 1er 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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 16 et annexes I et II.

G. SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION

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.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 19 et annexe.

H. AUTRE LÉGISLATION

N° 437/2003

Règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil du 27 février 2003 sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne,

modifié par:

le règlement (CE) n° 1358/2003 de la Commission du 31 juillet 2003 concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil et modifiant ledit règlement;

le règlement (CE) n° 546/2005 de la Commission du 8 avril 2005 adaptant le règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'attribution des codes des pays déclarants et modifiant le règlement (CE) n° 1358/2003 en ce qui concerne la mise à jour de la liste des aéroports communautaires.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 11 et annexes I et II.

N° 1358/2003

Règlement (CE) n° 1358/2003 de la Commission du 31 juillet 2003 concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne et modifiant ledit règlement,

modifié par:

le règlement (CE) n° 158/2007 de la Commission du 16 février 2007 portant modification du règlement (CE) n° 1358/2003 en ce qui concerne la liste des aéroports communautaires.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 4 et annexes I à III.

ANNEXE II

SERVICES AGRÉÉS ET ROUTES SPÉCIFIÉES

34. Chaque partie accorde aux transporteurs aériens de l'autre partie le droit de fournir des services de transport aérien 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[2], des pays de l'EACE[3] ou des pays énumérés à l'annexe V – tout point en Ukraine – points au-delà;

b) Pour les transporteurs ukrainiens: tout point en Ukraine – 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 V – tout point dans l'Union européenne.

Les droits existants et nouveaux, y compris les droits de desservir des points au-delà dans le cadre d'accords bilatéraux ou d'autres arrangements bilatéraux entre l'Ukraine et des États membres de l'UE, qui n'entrent pas dans le champ du présent accord, peuvent être exercés et convenus, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les transporteurs aériens sur la base de la nationalité.

c) Les transporteurs aériens de l'Union européenne ont également le droit d'effectuer des services aériens entre des points en Ukraine, sans qu'il soit nécessaire que ces services aériens débutent ou se terminent à l'intérieur de l'UE.

35. Les services exploités conformément au paragraphe 1, points a) et b), de la présente annexe débutent ou se terminent sur le territoire de l'Ukraine en ce qui concerne les transporteurs aériens ukrainiens, et sur le territoire de l'Union européenne en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Union européenne.

---

2 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, la Palestine, la Syrie, Tunisie et la République de Moldavie; en excluant donc l'Ukraine.

3 Les «pays de l'EACE» sont les parties à l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen, c'est-à-dire: les États membres de l'Union européenne, la République d'Albanie, la Bosnie-et-Herzégovine, 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 (Cette désignation est sans préjudice des positions sur le statut et est conforme à la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations unies ainsi qu'à l'avis de la CIJ sur la déclaration d'indépendance du Kosovo).

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

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

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

c) desservir des points intermédiaires et des points au-delà, comme spécifié au paragraphe 1, points a) et b), de la présente annexe, et des points situés sur le territoire des parties, selon n’importe quelle combinaison et dans n’importe quel ordre;

d) omettre des escales en un ou plusieurs points;

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

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

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

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

37. Chaque partie autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité des transports 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 26 (Environnement concurrentiel) du présent accord.

38. Les transporteurs aériens de chaque partie peuvent desservir, notamment dans le cadre d’accords de partage de code, 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.

39. La présente annexe est soumise aux dispositions transitoires prévues à l'annexe III du présent accord et à l'extension des droits qui y est prévue.

ANNEXE II

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Section 1

Périodes transitoires

1. La transition de l’Ukraine vers la mise en œuvre effective de l'ensemble des dispositions et conditions découlant du présent accord s'effectue en deux périodes transitoires.

2. Cette transition fait l’objet d’évaluations et d'inspections de normalisation, qui sont menées respectivement par la Commission européenne et par l’AESA, ainsi que d’une décision du comité mixte, conformément à l’article 33 (Dispositions provisoires) du présent accord.

Section 2

Spécifications applicables durant la première période transitoire

1. Durant la première période transitoire :

   a) les transporteurs aériens de l’Union européenne et les transporteurs aériens titulaires d’une licence délivrée par l'Ukraine sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre n'importe quel point de l’Union européenne et n'importe quel point de l’Ukraine;

   b) sous réserve d’une évaluation concernant la mise en œuvre par l’Ukraine des exigences et normes pertinentes de l’Union européenne et après information du comité mixte, l’Ukraine participe en qualité d'observateur aux travaux du comité institué en vertu du règlement (CEE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l’attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté; et

   c) les dispositions de l'article 22 (Possibilités commerciales), article 5, point c), ne s'appliquent pas (fourniture de services d'assistance en escale à des transporteurs aériens des autres parties).

2. Les conditions applicables à la transition vers la seconde période transitoire comportent les éléments suivants pour l’Ukraine:

   a) intégration dans la législation nationale, et mise en œuvre, des exigences et normes applicables figurant dans les actes suivants:

      — le règlement (CE) n° 216/2008 (concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne);

— le règlement (UE) n° 748/2012 (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° 2042/2003 (sur le 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) tel que modifié;

— le règlement (UE) n° 965/2012 (exigences techniques et procédures administratives applicables aux opérations aériennes);

— le règlement (UE) n° 1178/2011 (exigences techniques et procédures administratives applicables au personnel navigant de l’aviation civile);

— le règlement (UE) n° 996/2010 (sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents);

— la directive 2009/12/CE (sur les redevances aéroportuaires);

— la directive 96/67/CE (sur l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté);

— le règlement (CEE) n° 95/93 (sur les règles communes en ce qui concerne l’attribution des créneaux horaires);

— la directive 2000/79/CE (concernant l’accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l’aviation civile);

— le chapitre IV du règlement (CE) n° 1008/2008 (sur le fonctionnement de services aériens);

— le règlement (CE) n° 785/2004 (sur les exigences en matière d'assurance imposées aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs);

— le règlement (CEE) n° 80/2009 (sur les systèmes informatisés de réservation);

— le règlement (CE) n° 2027/97 (sur la responsabilité des transporteurs aériens en cas d’accident);

— le règlement (CE) n° 261/2004 (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);

— le 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»);

— le 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»);

— le 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»);

— le 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»);

— le 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;

— le règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne;

— le règlement (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;

— le règlement (CE) n° 2150/2005 de la Commission du 23 décembre 2005 établissant des règles communes pour la gestion souple de l'espace aérien; et

— le 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;

tels qu'ils sont énoncés, y compris leurs modifications indiquées à l'annexe I du présent accord;

b) application, en matière d'octroi de licences d'exploitation, de 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 l'Union européenne; et

c) en ce qui concerne la sûreté de l’aviation, mise en œuvre du document n° 30, partie II, de la CEAC dans son dernier amendement applicable.

Section 3

Spécifications applicables durant la seconde période transitoire

1. À la suite de la décision du comité mixte conformément à l’article 33 (Dispositions provisoires) du présent accord, confirmant que l’Ukraine respecte toutes les conditions stipulées dans la section 2, paragraphe 2, de la présente annexe:

   a) les certificats pertinents délivrés par l’Ukraine, énumérés à l’annexe IV, section 1, sont reconnus par les États membres conformément aux conditions énoncées dans la décision du comité mixte et conformément à l’article 11 du règlement (CE) n° 216/2008;

   b) les dispositions de l'article 22 (Possibilités commerciales), article 5, point c), s'appliquent (fourniture de services d'assistance en escale à des transporteurs aériens des autres parties); et

   c) sous réserve d’une évaluation concernant la mise en œuvre par l’Ukraine des exigences et normes pertinentes de l’Union européenne et après information du comité mixte, l’Ukraine participe en qualité d'observateur aux travaux du comité institué en vertu du règlement (CEE) n° 2111/2005 concernant l’établissement d’une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l’objet d’une interdiction d’exploitation dans la Communauté.

2. Les conditions applicables à la transition vers la mise en œuvre intégrale du présent accord comportent les éléments suivants pour l’Ukraine:

   a) intégration dans la législation nationale, et mise en œuvre, de l'ensemble des exigences et normes figurant dans les actes de l’Union européenne indiqués à l’annexe I du présent accord; et

   b) organisation de l’espace aérien relevant de sa responsabilité dans le respect des exigences de l’UE applicables à la création des blocs d’espace aérien fonctionnels.

Section 4

Mise en œuvre intégrale du présent accord

À la suite de la décision du comité mixte conformément à l’article 33 (Dispositions provisoires) du présent accord, confirmant que l’Ukraine respecte

toutes les conditions stipulées dans la section 3, paragraphe 2, de la présente annexe, les dispositions suivantes s'appliquent:

1. Outre les droits de trafic prévus dans la section 2, paragraphe 1, de la présente annexe:

a) les transporteurs aériens de l’Union européenne sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points de l'Ukraine, des points intermédiaires dans les pays de la politique européenne de voisinage et les pays de l’EACE, ainsi que des points dans les pays énumérés à l’annexe V et des points au-delà, pour autant que le vol fasse partie d’un service desservant un point dans un État membre.

Les transporteurs aériens de l’Union européenne sont également autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points en Ukraine, sans qu'il soit nécessaire que ces services aériens débutent ou se terminent à l'intérieur de l'UE; et

b) les transporteurs aériens de l’Ukraine sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre n'importe quel point de l'Union européenne, des points intermédiaires dans les pays de la politique européenne de voisinage et les pays de l’EACE, ainsi que des points dans les pays énumérés à l’annexe V, pour autant que le vol fasse partie d’un service desservant un point en Ukraine.

2. Tous les certificats pertinents figurant à l’annexe IV, section 2, du présent accord délivrés par l’Ukraine sont reconnus par les États membres conformément aux conditions prévues par ces dispositions.

ANNEXE IV

LISTE DES CERTIFICATS VISÉS À L'ANNEXE III DU PRÉSENT ACCORD

1. Membres de l'équipage

Licences des pilotes (délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des licences) [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Certification des personnes chargées de dispenser une formation au vol ou une formation en vol simulé ou d'évaluer les compétences des pilotes [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Certificats des membres d'équipage de cabine (délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats de membre d'équipage de cabine) [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Certificats médicaux des pilotes (délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait) [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Certification des examinateurs aéromédicaux, ainsi que les circonstances dans lesquelles un médecin généraliste peut agir en tant qu'examinateur aéromédical [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Évaluation aéromédicale régulière des membres de l'équipage de cabine — qualification des personnes chargées de cette évaluation [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Conditions de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats des organismes de formation des pilotes [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Conditions de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats des centres aéromédicaux qui participent à la qualification et à l'évaluation aéromédicale du personnel navigant de l'aviation civile [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Certification des simulateurs d'entraînement au vol et exigences applicables aux organismes qui exploitent et utilisent ces simulateurs [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

2. Gestion du trafic aérien / Services de navigation aérienne

Certificats des prestataires de services de la circulation aérienne [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011, annexe II - Exigences spécifiques pour la fourniture de services de la circulation aérienne].

Certificats des prestataires de services météorologiques [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011, annexe III - Exigences spécifiques pour la fourniture de services météorologiques].

Certificats des prestataires de services d'information aéronautique [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011, annexe IV - Exigences spécifiques pour la fourniture de services d'information aéronautique].

Certificats des prestataires de services de communication, de navigation ou de surveillance [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011, annexe II - Exigences spécifiques pour la fourniture de services de communication, de navigation ou de surveillance].

Licences des contrôleurs de la circulation aérienne) (ATCO) et les contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires (délivrance, suspension et révocation) et qualifications et mentions qui y sont associées [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 805/2011].

Certificats médicaux des contrôleurs de la circulation aérienne [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 805/2011].

Certificats des organismes de formation des contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO) (validité, renouvellement, prorogation et utilisation)[règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 805/2011].

ANNEXE V

LISTE DES AUTRES ÉTATS VISÉS AUX ARTICLES 17, 19 et 22 DU PRÉSENT ACCORD ET AUX ANNEXES I ET II DU PRÉSENT ACCORD

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); et
4. la Confédération suisse (dans le cadre de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien).

ANNEXE VI

RÈGLES DE PROCÉDURE

Le présent accord s'applique en conformité avec les règles de procédure énoncées ci-après:

1. PARTICIPATION DE L'UKRAINE DANS LES COMITÉS

Lorsque l'Ukraine est associée, conformément au présent accord, aux travaux d'un comité institué par les actes correspondants de l'Union européenne, elle obtient un statut d'observateur, assiste à toutes les discussions correspondantes et est encouragée à participer au débat, conformément aux règles de procédure, mais elle est exclue des sessions de vote.

En ce qui concerne le domaine de la gestion du trafic aérien, afin de mettre en œuvre la législation pertinente sur le ciel unique européen, l'Ukraine est également associée aux travaux de tous les organismes mis en place par la Commission européenne, tels que l'organe de consultation de branche et le gestionnaire de réseau.

2. ACQUISITION DU STATUT D'OBSERVATEUR À L'AESA

Le statut d'observateur à l'AESA autorise l'Ukraine à participer à des groupes techniques et des organes de l'AESA ouverts aux États membres de l'UE et aux autres pays partenaires de la politique européenne de voisinage, sous réserve des conditions établies pour cette participation. Le statut d'observateur ne comprend pas le droit de vote. Ce statut ne pourra pas être acquis en ce qui concerne le conseil d'administration de l'AESA.

3. COOPÉRATION ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS

Pour faciliter l'exercice des pouvoirs dévolus en la matière aux autorités compétentes des Parties, ces autorités s'échangent mutuellement, si demande leur en est faite, toutes les informations nécessaires au bon fonctionnement du présent accord.

4. MENTIONS RELATIVES AUX LANGUES

Dans les procédures mises en place dans le cadre du présent accord, les parties ont le droit de faire usage de n'importe quelle langue officielle des institutions de l'Union européenne ou de l'ukrainien. Les parties sont toutefois conscientes que l'utilisation de l'anglais facilite ces procédures. Si une langue qui n'est pas une langue officielle des institutions de l'Union européenne est utilisée dans un document officiel, une traduction dans une des langues officielles des institutions de l'Union européenne est fournie simultanément, compte tenu de la

disposition contenue dans la phrase précédente. Si une partie contractante a l'intention d'utiliser, dans une procédure orale, une langue qui n'est pas une langue officielle des institutions de l'Union européenne, elle assure l'interprétation simultanée en anglais.

ANNEXE VII

CRITÈRES VISÉS À L'ARTICLE 26, PARAGRAPHE 4, DU PRÉSENT ACCORD

1. Sont compatibles avec le bon fonctionnement du présent accord:

   a) les aides à caractère social octroyées aux consommateurs individuels, à condition qu'elles soient accordées sans discrimination liée à l'origine des services, et

   b) les aides destinées à remédier aux dommages causés par les calamités naturelles ou par d'autres événements extraordinaires.

2. De plus, peuvent être considérées comme compatibles avec le bon fonctionnement du présent accord:

   a) les aides destinées à favoriser le développement économique de régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi;

   b) les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les opérations commerciales des transporteurs aériens dans l'intérêt des parties; et

   c) les aides accordées pour atteindre des objectifs autorisés en vertu des règlements UE d'exemption par catégorie applicables à des accords horizontaux, ainsi que des règles régissant les aides d'État horizontales et sectorielles, conformément aux conditions qui y sont définies.

_____