

N° 821

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2015-2016

Enregistré à la Présidence du Sénat le 31 août 2016

PROJET DE LOI

*autorisant la ratification de l'**accord euro-méditerranéen** relatif aux **services aériens** entre l'**Union européenne** et ses **États membres**, d'une part, et le **Gouvernement de l'État d'Israël**, d'autre part*

PRÉSENTÉ

au nom de M. Manuel VALLS,

Premier ministre

Par M. Jean-Marc AYRAULT,

ministre des affaires étrangères et du développement international

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

L'Union européenne, ses États membres et le Gouvernement de l'État d'Israël ont signé le 10 juin 2013 l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens (ci-après dénommé « l'accord »).

I. - Contexte de l'accord :

L'accord s'inscrit dans le cadre de la feuille de route adoptée par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005¹ qui vise à développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile.

Un des objectifs de cette politique est la création d'espaces aériens communs avec les pays de la politique européenne de voisinage afin, d'une part, de faciliter les déplacements et favoriser les échanges et, d'autre part, d'harmoniser les règles applicables au transport aérien sur la base de la législation européenne.

À plus long terme, la Commission européenne ambitionne de fusionner les accords passés avec chacun des pays du voisinage afin de créer un vaste espace aérien unique à l'intérieur duquel les normes européennes encadreront des services de transport aérien de passagers et de marchandises libéralisés.

¹ Voir annexe.

Cet aspect de la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine du transport aérien a d'ores et déjà trouvé sa traduction dans plusieurs accords de transport aérien : en 2006 avec les pays des Balkans occidentaux, l'Islande et la Norvège¹ ainsi qu'avec le Maroc², en 2010 avec la Géorgie³ et la Jordanie⁴ et en 2012 avec la Moldavie⁵.

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

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

³ Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part.

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

⁵ Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie.

Dans ses dernières conclusions consacrées à cette question, adoptées en décembre 2012, le Conseil a mis l'accent sur la nécessité d'intensifier cet axe de la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation afin de parvenir à la création d'espaces aériens communs avec l'ensemble des pays du voisinage d'ici 2015.

La Commission européenne a négocié, pour le compte de l'Union européenne et de ses États membres, les termes de cet accord avec le Gouvernement de l'État d'Israël en vertu d'une décision du Conseil et des gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, du 8 avril 2008.

Engagées en décembre de la même année sous présidence française de l'Union européenne, les négociations se sont achevées au terme de huit rencontres, en mars 2012, le projet d'accord étant finalement paraphé le 30 juillet 2012.

L'accord ne s'appliquera, s'agissant de la France, qu'aux territoires dans lesquels les dispositions des traités régissant l'Union européenne sont applicables¹. Pour ces territoires, l'accord se substituera à l'accord relatif aux transports aériens entre la République française et l'État d'Israël, signé à Tel-Aviv le 29 avril 1952 modifié par l'accord entre la Communauté européenne et l'État d'Israël sur certains aspects des services aériens, signé le 9 décembre 2008 à Bruxelles et entré en vigueur le 4 novembre 2009, qui a simultanément amendé les accords aériens qu'Israël avait conclu avec vingt-cinq autres États membres². Pour les collectivités d'outre-mer n'entrant pas dans le champ d'application des traités européens³ les services de transport aérien avec Israël resteront encadrés par cet accord bilatéral de 1952.

¹ C'est-à-dire les collectivités régies par l'article 73 de la Constitution et la collectivité de Saint-Martin qui ont statut de « régions ultrapériphériques en droit européen. Elles font à ce titre partie de l'UE.

² voir annexe

³ La Nouvelle-Calédonie et les collectivités régies par l'article 74 de la Constitution, sauf Saint-Martin. Ces collectivités ont statut de pays et territoires français d'outre-mer (PTOM). Elles ont des liens d'association avec l'UE, mais n'en font pas partie.

II. - Portée de l'accord :

L'accord met en place un cadre juridique unique pour l'exploitation des services aériens entre les États membres de l'Union européenne et Israël. Il a été amendé par un protocole faisant partie intégrante de l'accord, signé le 19 février 2015 entre les États membres, l'Union européenne et le Gouvernement de l'État d'Israël, pour tenir compte de l'accession de la Croatie à l'Union européenne, le 1^{er} juillet 2013¹.

L'accord reprend les principes et l'architecture des accords aériens de voisinage précédemment conclus, notamment avec les autres partenaires méditerranéens de l'Union européenne. Il a pour objet de mettre en place un espace aérien commun entre l'Union européenne et Israël au sein duquel, d'une part, les entreprises de transport aérien européennes et israéliennes auront le droit d'exploiter librement des services entre tout aéroport européen et tout aéroport en Israël et, d'autre part, où les règles applicables au transport aérien seront harmonisées sur la base du droit européen.

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:22015A0307%2801%29>

L'accord se différencie toutefois des accords similaires précédemment conclus qu'il s'agisse de l'ouverture des marchés ou de l'harmonisation du droit applicable :

S'agissant de l'ouverture des marchés, l'accord prévoit une période transitoire accompagnant la libéralisation des services aériens entre l'Union européenne et Israël qui devrait être effective en 2018. Durant cette période, des limitations en termes de fréquences hebdomadaires continueront à s'imposer aux transporteurs aériens en fonction des routes desservies. Ce dispositif a été agréé lors des négociations pour répondre à un besoin, exprimé par l'industrie du transport aérien d'Israël, d'adaptation pour affronter une concurrence nouvelle.

Le principe de l'harmonisation des règles applicables au transport aérien sur la législation européenne a fait l'objet d'adaptations importantes dans le cadre de cet accord, notamment dans le domaine de la sécurité où Israël applique les normes édictées par l'administration fédérale de l'aviation des États-Unis d'Amérique (FAA). Ces adaptations ne remettent toutefois pas en cause la finalité poursuivie avec l'harmonisation soit, d'une part, de garantir aux usagers du transport aérien l'application de normes parmi les plus exigeantes et, d'autre part, d'assurer aux opérateurs du transport aérien un cadre concurrentiel équitable. En effet, dans le domaine de la sécurité, les normes américaines sont reconnues au moins équivalentes à celles édictées par l'Union européenne.

L'accord comporte trente articles ainsi que six annexes qui en sont parties intégrantes.

L'**article 1^{er}** définit les termes employés dans le texte.

Le **titre I^{er}** est consacré aux dispositions économiques (articles 2 à 12) :

Les droits commerciaux des transporteurs aériens pour l'exploitation des services aériens internationaux sont fixés à l'**article 2** ; les entreprises de transport aérien d'une partie peuvent survoler le territoire de l'autre partie, y faire des escales non commerciales et embarquer ou débarquer des passagers, des bagages, du fret et du courrier dans les limites permises à l'annexe I (services agréés et routes spécifiées) et selon les modalités prévues à l'annexe II (dispositions transitoires) qui organise l'ouverture progressive des marchés.

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

Les **articles 3 et 4** établissent les conditions selon lesquelles les autorités compétentes délivrent aux entreprises de transport aérien les autorisations pour l'exploitation des services aériens (article 3) ou refusent, révoquent, suspendent ou limitent lesdites autorisations (article 4).

L'**article 3 bis** pose le principe de la reconnaissance mutuelle de certaines décisions des autorités compétentes relatives, d'une part, à l'aptitude des transporteurs aériens, c'est-à-dire leur capacité à exploiter des services aériens internationaux compte tenu notamment de leur solidité financière et, d'autre part, à la nationalité des intérêts détenant et contrôlant les transporteurs aériens.

L'**article 5** permet l'ouverture de l'investissement dans les transporteurs aériens. Ainsi, nonobstant les dispositions des articles 3 et 4, les compagnies aériennes israéliennes pourront être détenues et contrôlées par des intérêts européens et, de façon symétrique, la propriété économique des transporteurs européens sera accessible aux intérêts israéliens. Ces opérations d'investissements croisés sont soumises au comité mixte institué en vertu de l'article 22 de l'accord.

L'**article 6** réaffirme l'applicabilité des dispositions législatives et réglementaires de chacune des parties aux aéronefs, aux passagers, aux membres d'équipage et au fret, y compris au courrier, de l'autre partie lorsqu'ils entrent, séjournent ou quittent leur territoire.

L'objectif de mettre en place les conditions d'une concurrence loyale pour l'exploitation des services aériens, notamment par l'absence de subventions publiques non justifiées, est fixé à l'**article 7** qui préserve toutefois la possibilité de subventionner certains services aériens dans le cadre des obligations de service public.

L'**article 8**, relatif aux activités commerciales, vise à optimiser les bénéfices attendus de la mise en œuvre de l'accord euro-méditerranéen de transport aérien avec Israël. A cet effet, il précise les modalités de certains aspects de l'activité des compagnies aériennes, comme les garanties qui s'appliquent aux représentants des transporteurs aériens, les possibilités de commercialisation, les règles encadrant les services d'assistance en escale, les opportunités de coopération interentreprises, les conditions du transport intermodal, celles applicables aux opérations de location d'aéronefs, ou à la conclusion d'accords de franchise ou de marque.

L'**article 9**, relatif aux droits de douane et taxes, prévoit les exemptions en matière de droits de douane et de taxes que s'accordent mutuellement les parties contractantes. Il préserve cependant le droit pour chacune des parties de mettre en place des impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue de l'exploitation d'une liaison aérienne entre deux points de son territoire.

L'**article 10**, relatif aux redevances imposées pour l'usage des aéroports et des infrastructures et services aéronautiques, définit les exigences auxquelles doivent satisfaire les redevances d'usage, notamment les principes de proportionnalité et d'égalité de traitement. L'article 10 prévoit également les modalités de consultation et d'information des utilisateurs, spécialement lorsque des modifications de ces redevances sont envisagées.

La liberté de fixation des tarifs des services aériens est un principe énoncé à l'**article 11**. Le dépôt des tarifs ne pouvant être imposé, les procédures auxquelles sont soumises les compagnies aériennes sont allégées.

L'**article 12** organise l'échange de données statistiques.

Le **titre II** (articles 13 à 20) traite des aspects réglementaires du transport aérien :

Le principe de l'harmonisation de la réglementation applicable dans les différents domaines du transport aérien sur la base des normes européennes a été adapté au cas d'espèce, notamment dans le domaine de la sécurité. L'annexe IV (Règles relatives à l'aviation civile) dresse l'inventaire du droit européen dont découlent les normes applicables dans le cadre de cet accord.

Dans le domaine de la sécurité aérienne, l'**article 13** reprend les dispositions préconisées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), et pose le principe d'une coopération étroite dans le but d'élaborer des règles communes ou de parvenir à leur reconnaissance mutuelle. Israël appliquera notamment des mesures similaires à celles qui sont prises par les États membres pour mettre en œuvre la liste européenne des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne pour des raisons de sécurité. Chaque partie contractante peut introduire, à tout moment, une demande de consultations concernant les normes de sécurité maintenues en vigueur par l'autre partie contractante.

L'**article 14** reprend les dispositions préconisées par l'OACI en matière de sûreté aérienne. Si ce domaine du transport aérien ne fait pas l'objet d'une harmonisation, les parties conviennent de collaborer pour parvenir à la reconnaissance mutuelle de leurs normes en matière de sûreté.

La gestion du trafic aérien, **article 15**, est le domaine dans lequel l'harmonisation est la plus poussée afin d'être en mesure d'élargir le « ciel unique européen » à Israël, notamment pour renforcer la sécurité et l'efficacité des services de contrôle de la navigation aérienne.

L'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale est énoncée à l'**article 16**. La réglementation européenne traitant de la problématique des nuisances sonores, notamment des restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports, est applicable (annexe VI, partie C)

En termes de responsabilité des transporteurs aériens, l'**article 17** fait référence à la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, la convention de Montréal, à laquelle sont parties les États membres de l'Union européenne, Israël et l'Union européenne en qualité d'organisation régionale d'intégration économique. Les principes de la réglementation européenne relative à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident sont applicables.

L'harmonisation des réglementations a également été recherchée dans les domaines du droit des consommateurs et de la protection des données à caractère personnel, **article 18**, et des aspects sociaux, **article 20**.

L'exploitation des systèmes informatisés de réservation demeure régie par les dispositions législatives et réglementaires respectives, sous réserve de l'application du principe de non-discrimination, **article 19**.

Le **titre III** est consacré aux dispositions institutionnelles (articles 21 à 30) :

L'**article 21** énonce les obligations qui incombent aux signataires de l'accord en vue d'assurer sa mise en œuvre.

Un comité mixte est créé par l'**article 22**. Composé de représentants des parties, le comité mixte est responsable de l'administration de l'accord et de sa mise en œuvre. Instance de concertation, d'information et de coopération, le comité mixte est également la première étape dans la résolution des différends portant sur l'interprétation ou l'application de l'accord.

Au cas où cette étape s'avèrerait infructueuse, l'**article 23** relatif au règlement des conflits prévoit de recourir au conseil d'association institué en vertu de l'article 67 de l'accord d'association (c'est-à-dire l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et l'État d'Israël, d'autre part, signé le 20 novembre 1995 et entré en vigueur le 1^{er} juin 2000¹). En dernier lieu, les parties peuvent recourir à un tribunal d'arbitrage, selon les modalités définies par cet article.

Sous certaines conditions, une partie peut recourir à des mesures de sauvegarde conformément aux conditions posées à l'**article 24**, lorsqu'elle considère que l'autre partie n'a pas satisfait à ses obligations, compromettant les objectifs fixés par l'accord.

L'**article 25** énonce l'objectif ultime de ce type d'accords aériens avec les pays du Processus de Barcelone², la création d'un espace aérien unique, véritable extension du marché commun européen de l'aviation.

En application de l'**article 26**, qui précise par ailleurs que les dispositions de l'accord prévalent sur les dispositions des arrangements et accords bilatéraux existants entre Israël et les États membres, les droits de trafic négociés antérieurement dans un cadre bilatéral entre les États membres et Israël, et qui ne sont pas couverts par l'accord, continuent à s'appliquer. Il en est de même des dispositions relatives à la sûreté aérienne qui découlent soit d'accords bilatéraux soit d'arrangements spécifiques. Les parties contractantes se réservent également la possibilité de conclure de futurs arrangements en matière de sûreté sur des points qui ne relèvent pas de la compétence exclusive de l'Union européenne.

Les **articles 27 à 30** reprennent les éléments habituels du droit des traités relatifs aux modifications, à la dénonciation, à l'enregistrement et à l'entrée en vigueur d'un accord international.

De surcroît :

En vertu de l'**article 27**, relatif aux modifications, le comité mixte peut décider de modifier les annexes de l'accord euro-méditerranéen de transport

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=OJ:L:2000:147:TOC>

² Le Processus de Barcelone ou Union pour la Méditerranée doit approfondir les relations entre l'Europe et les pays tiers méditerranéens dans le cadre d'un partenariat euro-méditerranéen renforcé, produisant des résultats visibles et concrets pour les citoyens de la région

aérien avec Israël. Cette prérogative est plus particulièrement utilisable pour effectuer la mise à jour de l'annexe IV afin de suivre l'évolution de la réglementation européenne applicable.

L'**article 30** prévoit la possibilité d'appliquer provisoirement l'accord, « conformément aux législations nationales des parties contractantes ». En ce qui concerne la France, une telle application provisoire sera possible dès que l'accord aura fait l'objet d'une loi autorisant sa ratification.

Les six annexes :

L'**annexe I**, relative aux services agréés et aux routes spécifiées, précise les possibilités d'exploitation offertes aux entreprises de transport aérien des parties. Dans son paragraphe 5, cette annexe pose le principe de la liberté d'exploitation des services de transport aérien, le marché seul devant conduire une entreprise de transport aérien à définir le contenu de son offre commerciale.

Sous réserves des dispositions transitoires énoncées dans l'annexe II, les transporteurs aériens de l'Union européenne et israéliens pourront desservir librement au départ de tout aéroport de l'Union européenne tout aéroport sur le territoire israélien et vice-versa (droits dits de 3^{ème} et de 4^{ème} libertés). Dans un second temps, ces transporteurs aériens pourront exploiter des services entre l'Union européenne et Israël *via* les pays de la zone Euromed¹, les pays de l'accord sur l'espace aérien commun européen (EACE), le Liechtenstein et la Suisse avec la possibilité d'y embarquer et débarquer des passagers et du fret (droits dits de 5^{ème} liberté).

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

L'**annexe II**, relative aux dispositions transitoires, met en place un mécanisme d'ouverture progressive et différenciée des droits de 3^{ème} et de 4^{ème} libertés en fonction des routes entre l'Union européenne et Israël, sur la base de la situation préexistante dans le cadre des accords bilatéraux.

Pour la France, seule la route entre Paris² et Tel-Aviv est contrainte en termes de fréquences hebdomadaires exploitables, sauf pour le premier transporteur aérien qui n'est pas soumis à limitation en vertu des droits négociés antérieurement dans le cadre bilatéral (Air France pour la France, et El Al pour Israël). Pour les autres compagnies aériennes, l'enveloppe de fréquence disponible en vertu de l'accord franco-israélien de 1952, soit sept fréquences, est progressivement augmentée, l'ouverture totale du marché sur cette route étant effective à l'été 2018, sauf report en application des dispositions du paragraphe 4 de l'annexe. Concrètement, ces compagnies bénéficient de fréquences supplémentaires lors de chaque nouvelle saison

¹ Zone Euromed : Maroc, Algérie, Tunisie, Libye, Egypte, Liban, Jordanie, Israël, Territoires palestiniens, Syrie et Turquie.

² Au sens des dispositions de l'annexe II, on entend par Paris les aéroports de Beauvais, Charles de Gaulle et Orly.

aéronautique d'été, soit trois fréquences additionnelles en 2014, trois en 2015, quatre en 2016 et quatre en 2017.

L'annexe II établit également un lien entre la mise en œuvre par Israël des normes prévues par la législation européenne mentionnée à l'annexe IV (Règles relatives à l'aviation civile) et l'extension des possibilités commerciales aux droits dits de 5^{ème} liberté.

L'**annexe III** énumère les quatre États (la République d'Islande, la Principauté de Liechtenstein, le Royaume de Norvège et la Confédération suisse) auxquels il est fait référence aux articles 3 (autorisation) et 4 (refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation de l'accord euro-méditerranéen de transport aérien avec Israël). En vertu de l'accord sur l'Espace économique européen¹ et de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien, les transporteurs aériens de l'Union européenne peuvent être détenus et contrôlés par des intérêts de ces États, ou de ressortissants de ces États.

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

L'**annexe IV** dresse la liste de la législation européenne dont sont issues les exigences réglementaires et normes applicables dans différents domaines du transport aérien : sécurité aérienne (y compris les textes dressant la liste des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation), gestion du trafic aérien, environnement, responsabilité des transporteurs aériens, droits des consommateurs, protection des données à caractère personnel et aspects sociaux. Le droit interne d'Israël devra éventuellement être adapté pour mettre en œuvre cette harmonisation.

Cette annexe sera mise à jour régulièrement par le comité mixte pour intégrer les dernières évolutions de la législation européenne.

L'**annexe V** dresse l'état des lieux, au jour de la signature de l'accord euro-méditerranéen de transport aérien avec Israël, des fréquences hebdomadaires exploitables sur certaines routes en application des accords bilatéraux.

Le tableau A liste les principales routes entre l'Union européenne et Tel-Aviv pour lesquelles l'ouverture du marché se fera sur un rythme limité, comme décrit *supra* s'agissant de la route Paris-Tel-Aviv. L'augmentation des fréquences hebdomadaires exploitables sur l'ensemble des autres routes entre l'Union européenne et Israël, y compris sur les routes du tableau B, se fera sur un rythme plus rapide (sept fréquences supplémentaires à chacune des saisons aéronautiques d'été).

En vertu de dispositions plus favorables de l'accord franco-israélien de 1952, tel que modifié, les routes entre la France et Israël autres que la route

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:L:1994:001:FULL&from=FR>

Paris-Tel-Aviv ne sont pas soumises à un plafonnement des fréquences ; ces droits sont conservés dans le cadre de l'accord euro-méditerranéen de transport aérien avec Israël.

L'objet principal de l'**annexe VI** est de définir, dans le détail, les adaptations de forme nécessaires pour rendre la législation européenne applicable en Israël. Il s'agit d'une innovation par rapport aux accords aériens de ce type précédemment conclus avec les pays de la politique européenne de voisinage, qui a été introduite pour satisfaire une demande du négociateur israélien. Cette annexe prévoit également de rares adaptations de la norme elle-même, comme dans le cas des temps de vol des personnels navigants.

Le présent accord prévoit, dès son entrée en vigueur, une libéralisation immédiate de certains aspects des services aériens (articles 2, 3 et 3 *bis* notamment), suivie à terme d'une libéralisation plus complète (englobant notamment les droits de cinquième liberté). Cette seconde phase interviendra lorsque la partie israélienne aura mis en œuvre et appliqué les exigences réglementaires et les normes prévues par la législation de l'Union relative au transport aérien (annexe IV). L'application par la partie israélienne de l'acquis réglementaire de l'Union devra être validée, après évaluation, par une décision du Comité mixte institué par l'accord (point 5 de l'annexe II).

Cet alignement général des réglementations, préliminaire à l'intégration progressive du marché aérien israélien dans le marché européen de l'aviation, ainsi que la suppression prévue à terme, sous réserve de réciprocité, des limites aux investissements dans le secteur du transport aérien (article 5), permettent de regarder ce projet d'accord comme ayant un caractère d'accord de commerce au sens de l'article 53 de la Constitution. Par ailleurs, l'accord comporte, en son article 9, une clause d'exemption douanière et fiscale étendue. Ces dispositions portant exemptions douanière et fiscale relèvent du domaine législatif en vertu de l'article 34 de la Constitution. Il en résulte que le présent accord entre dans le champ d'application de l'article 53 de la Constitution et requiert donc une autorisation du Parlement préalablement à sa ratification.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part (ensemble six annexes), signé à Luxembourg le 10 juin 2013.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

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

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté au Sénat par le ministre des affaires étrangères et du développement international, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

Est autorisée la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part (ensemble six annexes), signé à Luxembourg le 10 juin 2013, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 31 août 2016

Signé : MANUEL VALLS

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères et du développement international

Signé : JEAN-MARC AYRAULT

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères
et du développement international

PROJET DE LOI

autorisant la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Gouvernement de l'Etat d'Israël, d'autre part

MAEJ1530309L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

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

Les éléments de contexte :

Le système des accords bilatéraux, qui fixent le cadre juridique des services internationaux de transport aérien, résulte de l'application de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944.

Plus précisément, les services de transport aérien internationaux entre la France et Israël s'inscrivent dans le cadre de l'accord relatif aux transports aériens entre la République française et l'État d'Israël, signé à Tel Aviv le 29 avril 1952. Cet accord aérien a été rendu conforme au droit communautaire par l'accord entre la Communauté européenne et l'État d'Israël sur certains aspects des services aériens, signé le 9 décembre 2008 à Bruxelles et entré en vigueur le 4 novembre 2009, qui a simultanément amendé les accords aériens qu'Israël avait conclus avec vingt-cinq autres États membres¹.

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

¹ voir annexe

² Cour de justice de l'Union européenne :

<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=47840&pageIndex=0&doclang=fr&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=197468>

<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=47841&pageIndex=0&doclang=fr&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=197560>

<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=47842&pageIndex=0&doclang=fr&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=197604>

<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=47843&pageIndex=0&doclang=fr&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=197684>

Dans sa communication du 11 mars 2005, « *Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté* »³, la Commission européenne a précisé les objectifs de cette politique qui s'articule autour de deux axes principaux : la conclusion à l'échelle européenne d'accords de transport aérien ciblés avec, d'une part, les pays de la politique européenne de voisinage et, d'autre part, les principaux partenaires de l'Union européenne. L'approche proposée par la Commission européenne pour une politique extérieure du transport aérien commune a été validée par le Conseil Transports de l'Union européenne qui a adopté des conclusions en ce sens lors de sa réunion de juin 2005.

L'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part (ci-après l'« accord ») signé le 10 juin 2013, s'inscrit dans le premier axe de cette politique qui a d'ores et déjà conduit à la conclusion d'accords similaires avec le Maroc⁴ en 2006, avec la Géorgie⁵ et la Jordanie⁶ en 2010 et avec la Moldavie en 2012⁷.

En décembre 2012, le Conseil a adopté de nouvelles conclusions sur la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation qui visent à renforcer cette politique européenne. Plus particulièrement s'agissant des pays du voisinage, le Conseil a invité la Commission à intensifier ses négociations afin de mettre en place, dès 2015, des espaces aériens communs avec l'ensemble des pays voisins.

Les objectifs assignés à l'accord :

Sur la base de la communication de la Commission intitulée « *Création d'un espace aérien commun avec Israël* »⁸, le Conseil Transports de l'Union européenne a adopté, en avril 2008, une décision autorisant la Commission à ouvrir des négociations en vue d'atteindre cet objectif.

L'accord fixe un cadre juridique unique pour l'exploitation des services aériens entre les vingt-sept États membres de l'Union européenne et Israël, se substituant *de facto* aux accords bilatéraux existants pour les territoires des États membres dans lesquels il est applicable.

<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=47844&pageIndex=0&doclang=fr&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=197731>

<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=47837&pageIndex=0&doclang=fr&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=207854>

<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=47838&pageIndex=0&doclang=fr&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=207982>

<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=47839&pageIndex=0&doclang=fr&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=208089>

³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005DC0079&from=FR>

⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22006A1229%2804%29&rid=2>

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22012A1120%2801%29&rid=6>

⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22012A1206%2801%29&rid=5>

⁷ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22012A1020%2801%29&rid=7>

⁸ http://www.parliament.bg/pub/ECD/70776COM_2007_691_EN_ACTE_f.pdf

Ce cadre juridique unique met en place un espace aérien commun entre les États membres et Israël, concept européen qui se décline autour de deux principes dans le cas des partenaires européens du voisinage : l'harmonisation des législations fondée sur les règles édictées par l'Union européenne et l'ouverture des marchés.

Le premier principe garantit aux usagers du transport aérien l'application de normes et procédures parmi les plus exigeantes. L'harmonisation des législations favorise également l'émergence d'un cadre concurrentiel unifié pour les entreprises de transport aérien, corolaire indispensable de l'ouverture des marchés. Ce principe a cependant fait l'objet d'adaptations dans le cas de l'accord euro-méditerranéen de transport aérien avec Israël.

Dans le domaine de la sécurité aérienne, par exemple, pour lequel Israël a de longue date fait le choix d'appliquer les normes édictées par l'administration fédérale de l'aviation des États-Unis d'Amérique (FAA), l'harmonisation cède la place à un processus de convergence réglementaire, les normes américaines étant reconnues au moins équivalentes à celles appliquées en vertu de la législation européenne.

S'agissant de la sûreté aérienne, qui s'intéresse à la protection des personnes et des biens dans le transport aérien, le haut niveau de sûreté des opérateurs israéliens est avéré ; dans ce secteur, les négociateurs ont substitué au principe d'harmonisation des législations, l'objectif de parvenir à la reconnaissance mutuelle de leurs normes.

Enfin, le présent accord prévoit une coopération étroite dans le domaine de la gestion du trafic aérien, en prévision de l'élargissement du ciel unique européen à Israël ; ce domaine est celui dans lequel l'harmonisation des législations est la plus aboutie.

Le second principe, l'ouverture des marchés, se traduit dans un premier temps par la possibilité pour les transporteurs européens et israéliens de desservir l'intégralité des routes entre les aéroports de l'Union européenne et ceux d'Israël (droits dits de 3^{ème} et de 4^{ème} libertés). Cette première étape de l'ouverture des marchés est progressive et différenciée :

- progressive, car le nombre de fréquences hebdomadaires que les transporteurs aériens pourront exploiter sur chacune des routes entre les aéroports européens et israéliens augmente chaque année, sur la base des droits antérieurement négociés dans les accords bilatéraux ; l'ouverture complète de ces marchés devrait être effective en 2018.

- différenciée, car les dispositions transitoires de l'accord prévoient une moindre progression des fréquences sur les sept routes principales qui desservent Tel-Aviv, dont celle au départ de Paris.

L'accord prévoit également que les transporteurs puissent exploiter leurs services via les pays de la zone Euromed⁹, les pays de l'Espace aérien commun européen (EACE)¹⁰, les autres pays de l'Espace économique européen et la Suisse où ils pourront embarquer et débarquer des passagers et du fret (droits dits de 5^{ème} liberté). Ces droits commerciaux seront disponibles dans une seconde phase lorsque l'harmonisation de la réglementation sera achevée.

⁹ Zone Euromed : Maroc, Algérie, Tunisie, Libye, Egypte, Liban, Jordanie, Israël, Territoires palestiniens, Syrie et Turquie.

¹⁰ EACE : 28 États membres de l'Union européenne, Albanie, Bosnie et Herzégovine, Islande, Macédoine, Monténégro, Norvège, Serbie et Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo.

Au même titre que les accords de voisinage précédemment conclus, l'accord autorise l'ouverture du capital et le contrôle des transporteurs aériens d'une partie par des intérêts de l'autre partie. Cette évolution des conditions de propriété et de contrôle des entreprises de transport aérien est novatrice, alors que des réflexions sont menées sur ce thème dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Enfin, cet accord contient des dispositions spécifiques à l'environnement qui, notamment, affirment l'importance de réduire l'impact du transport aérien international sur l'environnement et garantissent le droit des parties de prendre des mesures en ce sens.

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

L'impact de l'accord a fait l'objet d'une évaluation globale par la Commission européenne, dans sa communication sur la *création d'un espace aérien commun avec Israël*, dans la mesure où les transporteurs aériens européens seront libres d'exploiter des services entre n'importe quel aéroport de l'Union européenne et Israël indépendamment de leur nationalité. L'impact de cet accord sectoriel avec Israël dépasse les seuls intérêts économiques du secteur et participe à la réalisation d'une vision politique plus générale de l'Union européenne.

▪ Le renforcement des liens entre l'Union européenne et Israël :

L'Union européenne et Israël ont noué des relations politiques et économiques bilatérales de longue date, un accord de coopération ayant été signé dès 1975. Sur le plan régional, le partenariat euro-méditerranéen entre l'Union européenne et les pays du sud de la Méditerranée a été initié en 1995 par le Processus de Barcelone.

Ce partenariat, qui vise à faire de la Méditerranée un espace de paix, de stabilité et de prospérité en renforçant le dialogue politique, la sécurité et la coopération économique, financière, sociale et culturelle, s'est traduit par la conclusion d'accords bilatéraux avec sept des pays méditerranéens impliqués¹¹. « L'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et l'État d'Israël, d'autre part »¹², signé le 19 avril 2000 et entré en vigueur 1er juin 2000, s'est substitué à l'accord de coopération de 1975¹³.

Cet accord d'association a pour principaux objectifs de fournir un cadre approprié au dialogue politique et de promouvoir le développement des relations économiques et d'encourager la coopération régionale. Il prévoit notamment de développer la coopération dans le domaine des transports aériens, en particulier l'application de normes de sécurité et de sûreté élevées.

Israël est devenu l'un des seize partenaires de la politique européenne de voisinage mise en place en 2004. Ce partenariat s'est traduit par l'adoption d'un plan d'action déclinant les objectifs et les engagements mutuels au titre desquels figure la promotion de la coopération dans le domaine des transports.

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=URISERV:r14104&from=FR>

¹² http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:f7d9fe94-a4a7-495d-b49b-04ff098f05f4.0007.02/DOC_2&format=PDF

¹³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:L:1975:136:FULL&from=FR>

S'agissant plus particulièrement du transport aérien, le plan d'action est ambitieux, évoquant la conclusion d'un accord global de transport aérien, la participation d'Israël au ciel unique européen, la coopération en matière de sécurité et de sûreté aériennes et la reconnaissance mutuelle dans le domaine de la certification. Plusieurs de ces objectifs devraient être atteints dans le cadre de l'accord.

Parallèlement à ces rapprochements politiques, l'Union européenne et Israël ont développé des liens particuliers dans le domaine de l'aviation avec la signature, en 2008, d'un accord sur certains aspects des services aériens¹⁴ qui assure la mise en conformité des accords bilatéraux conclus par les États membres et Israël avec le droit européen. Israël a également conclu un arrangement de travail relatif à la coopération technique, avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) en décembre 2012.

L'accord réalise donc des objectifs assignés par le plan d'action de 2004 dans le domaine du transport aérien et, plus généralement, marque une étape supplémentaire dans la relation Union européenne-Israël.

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

L'Union européenne est le principal partenaire commercial d'Israël, le total des échanges ayant atteint plus de 31 milliards d'euros en 2014¹⁵ ; l'Union européenne est devenue à la fois première origine d'importations d'Israël et le premier marché mondial pour ses exportations.

Compte tenu de la situation géopolitique d'Israël, le transport aérien revêt une importance primordiale et le marché israélien, à la fois touristique et affinitaire, est prometteur en termes de croissance.

Le trafic entre l'Union européenne et Israël s'est établi à 8,3 millions de passagers en 2014, en progression constante depuis plusieurs années (on enregistre, par exemple, un accroissement de 22 % du nombre des passagers entre 2010 et 2014)¹⁶. Les deux tiers de ce trafic concernent seulement six États membres : l'Allemagne, la France, l'Italie, le Royaume-Uni, la Grèce et l'Espagne, par ordre décroissant.

Plus de 1 050 000 passagers ont voyagé entre la France et Israël en 2014, près de 80 % de ce trafic concernant la seule route Paris–Tel-Aviv ; cette ville israélienne est également desservie régulièrement au départ de Marseille et de Nice. A noter que près de 130 000 passagers étaient en correspondance en France, transitant principalement vers les États-Unis, le Brésil, le Canada et le Mexique¹⁷. Le groupe Air France (Air France et Transavia France), d'une part, et la compagnie El Al, d'autre part, assurent la plupart des services réguliers, s'octroyant plus de 74 % de parts de marché en 2014.

¹⁴ http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:11b21aee-d962-472c-87f9-f21c6a915066.0010.01/DOC_2&format=PDF

¹⁵ Source : site internet de la Commission européenne / direction générale du commerce

¹⁶ Source : Eurostat

¹⁷ (Données DGAC)

Selon la Commission européenne, le développement des services de transport aérien entre l'Union européenne et Israël était freiné par les dispositions restrictives de la plupart des accords bilatéraux négociés par Israël avec les États membres. Dans le cadre de l'accord franco-israélien de 1952, par exemple, seuls deux transporteurs aériens sont autorisés à exploiter des services sur chacune des routes entre la France et Israël, le second transporteur étant de surcroît plafonné à sept services hebdomadaires sur la route Paris– Tel-Aviv.

L'ouverture des marchés dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord avec Israël, devrait se traduire par un renforcement de l'offre de services, notamment par l'arrivée de nouveaux opérateurs, la desserte de nouvelles routes entre les aéroports européens et israéliens et l'accroissement des capacités. Toutefois, les effets de cette libéralisation ne devraient se faire sentir pleinement qu'à la fin de la période transitoire prévue initialement pour s'achever en 2018, dans la mesure où les principales routes desservant Tel Aviv resteront soumises à des contraintes en termes de fréquences de desserte hebdomadaire.

L'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre d'un accord similaire signé avec le Maroc en 2006 montre que le trafic a progressé au niveau européen sur un rythme annuel de près de 17 % jusqu'en 2010. Toutefois, en ce qui concerne le trafic entre la France et le Maroc, qui s'était fortement développé au cours des années précédentes, la croissance observée sur la même période a été plus faible (10 % en rythme annuel), traduisant le degré de maturité auquel était déjà parvenu ce marché. Il est également intéressant de souligner que l'ouverture du marché dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord euro-méditerranéen avec le Maroc a profondément modifié la structure de l'offre avec l'apparition et le développement spectaculaire des transporteurs à bas coûts et la quasi disparition des vols charters. Ce schéma devrait vraisemblablement se reproduire avec l'ouverture du marché Union européenne-Israël.

Les opportunités économiques pour les entreprises de transport aérien ne se limitent pas à l'ouverture des marchés. Une consolidation du secteur est envisageable dans la mesure où le présent accord prévoit de libéraliser l'investissement, la détention et le contrôle des transporteurs aériens européens par des intérêts israéliens, et réciproquement, étant autorisée. Ce type d'opération relèvera de la stratégie des entreprises, dans un univers où les regroupements permettent des économies d'échelle et ouvrent l'accès à de nouveaux marchés.

Le présent accord constitue une nouvelle étape dans la construction, à terme, d'un vaste espace aérien commun avec les pays méditerranéens qui auront conclu un accord similaire avec l'Union européenne. L'ambition de la Commission est de dupliquer ce que l'accord sur l'Espace aérien commun européen a mis en place avec les pays des Balkans occidentaux, l'Islande et la Norvège : un espace sans frontière, au sein duquel les entreprises de transport aérien sont libres d'exploiter tous les services de transport aérien qu'elles jugent nécessaires à leur développement économique, dans un environnement concurrentiel rendu plus équitable par l'harmonisation des règles applicables.

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

L'accord permet de réaliser un premier pas vers l'harmonisation des législations dans le domaine social, Israël s'engageant à appliquer certaines des normes européennes relatives aux conditions de travail du personnel mobile de l'aviation civile, déclinées dans la directive 2000/79/CE¹⁸ du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile de l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA).

Toutefois, un accord n'a pu être trouvé sur ce point qu'à la condition de consentir des adaptations de la norme européenne, l'annexe VI spécifiant les écarts admissibles par rapport à cette norme pour les temps de vol et le nombre de jours libres de tout service ou de réserve des personnels navigants.

Cette avancée dans le domaine social contribue, s'agissant de temps de travail des personnels navigants, à la sécurité du transport aérien ; elle participe également à l'uniformisation des conditions de concurrence, les frais de personnel étant un poste important de la structure de coûts des compagnies aériennes.

Par ailleurs, la coopération prévue dans le cadre du comité mixte instauré par l'accord aura notamment pour objet d'examiner les conséquences sociales de sa mise œuvre et d'apporter des réponses aux problématiques qui pourraient survenir.

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

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

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

L'accord consacre un article à l'environnement (article 16) qui débute par une déclaration de principe affirmant l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale. La nécessité de prendre des mesures pour réduire les incidences de l'aviation civile sur l'environnement est affirmée et l'importance d'une collaboration pour y parvenir, y compris dans un cadre multilatéral, est soulignée.

¹⁸ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32000L0079&from=EN>

De plus, les dispositions négociées affirment le droit des parties d'imposer unilatéralement des mesures pour prévenir ou corriger les incidences environnementales du transport aérien (article 16, paragraphe 4), confortant l'application de la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil qui a intégré les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre¹⁹. Néanmoins, en l'état actuel de la réglementation, les services aériens entre l'Union européenne et Israël ne devraient être concernés par ce système d'échange de quotas qu'à partir de 2017, le règlement (UE) n° 421/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 prévoyant des dérogations pour les vols à destination et en provenance d'aéroports situés dans des pays en dehors de l'Espace économique européen jusqu'au 31 décembre 2016²⁰.

Enfin, les normes européennes s'appliqueront s'agissant de l'exploitation des aéronefs les plus bruyants ou de l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports.

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

L'accord comporte les articles usuels d'un accord sur les services aériens, notamment les articles traitant de l'autorisation des transporteurs aériens, de l'exploitation des services agréés, des modalités d'exercice des activités commerciales, des exemptions de certains droits de douane et de taxes, des redevances d'usage, des tarifs ainsi que des articles relatifs à la sécurité et à la sûreté aériennes.

Ces dispositions figurent traditionnellement dans les accords bilatéraux sur les services aériens conclus par la France, conformément aux principes définis par la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale (voir infra, point a), et dans les accords aériens précédemment conclus au niveau européen. L'approbation de cet accord par la France ne nécessite donc aucune modification du droit interne.

a- Articulation avec les accords ou conventions internationales existantes :

Le cadre juridique en matière de transport aérien international résulte de l'application de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale de 1944²¹. Son article 1^{er} pose le principe de la souveraineté complète et exclusive des Etats contractants sur l'espace aérien au-dessus de leur territoire. En conséquence, aux termes de son article 6, « *aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un État contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit État conformément aux conditions de cette permission ou autorisation* ».

¹⁹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0101&from=FR>

²⁰ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0421&from=FR>

²¹ <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19440105/201408120000/0.748.0.pdf>

Le présent accord, qui fixe un cadre juridique unique pour l'exploitation des services aériens entre les vingt-sept États membres de l'Union européenne²² et Israël, se substitue aux accords bilatéraux relatifs aux services aériens précédemment conclus par les États membres avec Israël, soit pour la France à l'accord relatif aux transports aériens entre la République française et l'État d'Israël, signé à Tel-Aviv le 29 avril 1952²³.

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

Aux termes de l'article 4-2 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne²⁴, le domaine des transports correspond à une compétence partagée entre l'Union et les États membres. L'Union européenne et ses États membres partagent la compétence pour négocier et conclure des accords avec des pays tiers.

Le présent accord relève d'une stratégie de développement de la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile avec les pays de la politique européenne de voisinage. Israël est le marché des transports aériens le plus important au Moyen-Orient, avec un potentiel de croissance élevé.

La décision du Conseil et des représentants des Gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, du 20 décembre 2012 (décision 2013/398/UE), a autorisé la signature, au nom de l'Union européenne, et l'application provisoire, dans la limite des législations nationales, de l'accord euro-méditerranéen de transport aérien avec Israël²⁵.

Cet accord remplacera divers accords bilatéraux sur les services aériens conclus entre des États membres de l'Union européenne et Israël (cf. *supra*).

Conformément au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, l'accord s'applique au territoire métropolitain ainsi qu'à la Guadeloupe, la Guyane française, la Martinique, Mayotte, la Réunion et Saint-Martin. L'accord relatif aux transports aériens entre la République française et l'État d'Israël du 29 avril 1952 demeure le cadre juridique applicable à d'éventuels services de transport aérien entre les autres collectivités d'outre-mer de la République française et Israël.

²² L'adhésion de la Croatie à l'Union européenne le 1^{er} juillet 2013 ayant entraîné la conclusion d'un protocole

²³ Modifié par l'accord par échange de notes signé le 29 avril 1962 portant modification du tableau des routes aériennes (annexé à l'accord de 1952) : http://portaildoc.diplomatie.gouv.fr/exl-php/commun/Accede_TRAITES.php?accord=19620068

²⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=FR>

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:208:0001:0002:FR:PDF>

Pour mémoire, la France a d'ores et déjà ratifié les accords européens suivants :

- accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part (loi n° 2007-306 du 5 mars 2007) ;
- accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part (loi n° 2008-325 du 7 avril 2008)²⁶ ;
- accord multilatéral sur la création d'un Espace aérien commun européen²⁷ (loi n° 2008-661 du 4 juillet 2008) ;
- accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses États membres²⁸ (loi n° 2012-1291 du 22 novembre 2012) ;
- protocole modifiant l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part²⁹ (loi n° 2014-1349 du 13 novembre 2014) ;
- accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part³⁰ (loi n° 2014-1350 du 13 novembre 2014) ; et
- accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part (loi n° 2014-1351 du 13 novembre 2014).

Enfin, la loi autorisant la ratification de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie a été promulguée le 12 juillet 2016³¹.

▪ Les conséquences administratives de l'accord :

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

L'accord prévoit d'accompagner l'ouverture des marchés par une simplification des démarches administratives afin de faire bénéficier pleinement les entreprises de transport aérien des nouvelles opportunités qui s'ouvrent à elles.

Dans cet esprit, la procédure de désignation des transporteurs aériens est supprimée et une procédure de reconnaissance mutuelle, limitée à certaines décisions prises par les autorités aéronautiques, est mise en place. Il en est ainsi du contrôle de l'aptitude des transporteurs aériens, c'est-à-dire de leur capacité à exploiter des services aériens internationaux compte tenu

²⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22007A0525%2801%29&rid=1>

²⁷ http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e233becd-52bd-482f-8741-b804549c5ebe.0009.02/DOC_2&format=PDF

²⁸ http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:6537486a-2ec4-42f0-8378-4fe19b053210.0004.01/DOC_2&format=PDF

²⁹ <http://www.assemblee-nationale.fr/14/pdf/projets/pl0192.pdf>

³⁰ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2012:321:FULL&from=FR>

³¹

notamment de leur solidité financière, ou de la vérification de la nationalité des intérêts détenant et contrôlant les entreprises de transport.

III. - Historique des négociations :

Le Conseil Transports du 8 avril 2008 a adopté la décision autorisant la Commission européenne à ouvrir des négociations avec Israël en vue de conclure un accord global dans le domaine du transport aérien. Cette décision faisait suite à la communication de la Commission du 9 novembre 2007 intitulée « Création d'un espace aérien commun avec Israël ».

Débutées en décembre 2008, sous la Présidence française de l'Union européenne, les négociations ont abouti, au terme de huit rencontres, au paraphe d'un projet d'accord le 30 juillet 2012.

IV. - État des signatures et ratifications :

L'accord a été signé le 10 juin 2013 à Luxembourg par Israël, l'Union européenne et les États membres. Il a été amendé par le protocole faisant partie intégrante de l'accord signé le 19 février 2015 entre les États membres, l'Union Européenne et le Gouvernement de l'État d'Israël pour tenir compte de l'accession de la Croatie à l'Union européenne, le 1^{er} juillet 2013³².

A la date du 24 mai 2016, la Bulgarie, Chypre, la République tchèque, l'Allemagne, l'Estonie, l'Espagne, la Hongrie, la Lettonie, Malte, les Pays-Bas, la Pologne et la Roumanie ainsi qu'Israël ont notifié au Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne l'achèvement de leur procédure interne³³.

V. - Déclarations ou réserves :

La France n'a fait aucune déclaration ni n'a formulé de réserve à l'occasion de la signature de cet accord et n'entend pas en émettre au moment de la ratification.

³² <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:22015A0307%2801%29>

³³ Source : base de données des accords du Conseil <http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2012073>

A C C O R D

EURO-MÉDITERRANÉEN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES, D'UNE PART, ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL, D'AUTRE PART (ENSEMBLE SIX ANNEXES), SIGNÉ À LUXEMBOURG LE 10 JUIN 2013

LE ROYAUME DE BELGIQUE,
LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,
LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,
LE ROYAUME DE DANEMARK,
LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,
LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,
L'IRLANDE

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,
LE ROYAUME D'ESPAGNE,
LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,
LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,
LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,
LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,
LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,
LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,
LA HONGRIE,

MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,
LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,
LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,
LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,
LA ROUMANIE,
LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,
LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,
LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,

LE ROYAUME DE SUÈDE,

LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,

parties au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ci-après dénommés les "États membres", et

L'UNION EUROPÉENNE,

d'une part, et

LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL, ci-après dénommé "Israël", d'autre part,

DÉSIREUX de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence loyale entre transporteurs aériens, sur un marché soumis à un minimum d'intervention et de régulation étatiques ;

DÉSIREUX de favoriser l'essor du transport aérien international, notamment par 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 ;

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 ;

RECONNAISSANT les avantages potentiels de la convergence réglementaire et, dans la mesure du possible, de l'harmonisation des réglementations ;

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

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

RECONNAISSANT les besoins en matière de sûreté qu'impliquent les relations aériennes entre l'Union européenne et Israël dans la situation géopolitique actuelle ;

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

RECONNAISSANT que le présent accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens s'inscrit dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen envisagé dans la déclaration de Barcelone du 28 novembre 1995 ;

PRENANT ACTE de leur volonté commune de promouvoir un espace aérien euro-méditerranéen fondé sur les principes de la convergence et de la coopération réglementaires, ainsi que de la libéralisation de l'accès au marché ;

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

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

SOULIGNANT qu'il importe de protéger l'environnement lors du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale et reconnaissant le droit des 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, pour autant que les parties contractantes soient parties à ladite convention ;

CONSIDÉRANT que le présent accord implique l'échange de données à caractère personnel dans le respect de la législation des parties contractantes en matière de protection des données et de la décision de la Commission du 31 janvier 2011 constatant, conformément à la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le niveau de protection adéquat des données à caractère personnel assuré par l'État d'Israël concernant le traitement automatisé des données à caractère personnel (2011/61/UE) ;

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

CONSIDÉRANT que le présent accord doit être appliqué progressivement mais intégralement, et qu'un mécanisme approprié peut assurer l'établissement d'exigences réglementaires et de normes équivalentes pour l'aviation civile en se fondant sur les normes les plus élevées appliquées par les parties contractantes ;

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

Article 1^{er}

Définitions

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

1) "services agréés" et "routes spécifiées", les services aériens internationaux exploités en vertu de l'article 2 et de l'annexe I du présent accord ;

2) l'"accord", le présent accord et ses annexes, y compris leurs modifications éventuelles ;

3) "transporteur aérien", une entreprise possédant une licence d'exploitation en cours de validité ;

4) "service aérien", le transport par aéronefs civils de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux, et comprenant, pour lever toute ambiguïté, les services aériens réguliers et non réguliers (charters), ainsi que les services exclusifs de fret ;

5) "accord d'association", l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et l'État d'Israël, d'autre part, signé à Bruxelles le 20 novembre 1995 ;

6) "autorités compétentes", les agences ou organismes publics responsables des fonctions administratives aux termes de l'accord ;

7) "parties contractantes", 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, Israël ;

8) "convention", la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend :

a) toute modification entrée en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et ratifiée par Israël, d'une part, et par l'État membre ou les États membres de l'Union européenne, d'autre part ; et

b) toute annexe, ou toute modification d'une annexe applicable en l'espèce, adoptée en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ladite modification s'applique à tout moment à la fois à Israël et à l'État membre ou aux États membres de l'Union européenne ;

9) "traités UE", le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;

10) "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 aériens 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 ;

11) "aptitude", le fait, pour un transporteur aérien, d'être apte à exploiter des services aériens internationaux, du fait 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 ;

12) "coût de revient complet", les coûts liés à la fourniture du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais administratifs généraux et, le cas échéant, tout montant destiné à refléter les coûts environnementaux et perçu sans discrimination sur la base de la nationalité ;

13) "service aérien international", un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire d'au moins deux États ;

- 14) "IATA", l'Association internationale du transport aérien ;
- 15) "OACI", l'Organisation de l'aviation civile internationale ;

16) "ressortissant" :

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

17) "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 ;

18) "service aérien non régulier", tout service aérien commercial autre qu'un service aérien régulier ;

19) "licence d'exploitation", i) dans le cas de l'Union européenne et de ses États membres, la licence d'exploitation et tout autre document ou certificat pertinent délivrés en vertu du règlement (CE) n° 1008/2008 et de tout acte qui lui succède ; et ii) dans le cas d'Israël, la licence d'exploitation et tout autre document ou certificat pertinent délivrés en vertu de l'article 18 de la loi israélienne de 2011 sur la navigation aérienne et de tout acte qui lui succède ;

20) "prix" :

- a) les "tarifs des passagers" à payer aux transporteurs aériens ou à leurs agents ou à d'autres vendeurs de titres de transport pour le transport de passagers et de leurs bagages sur des services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces tarifs, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires ; et
- b) les "tarifs de fret" à payer pour le transport de marchandises, ainsi que les conditions d'application de ces tarifs, 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 opérations de transport aérien internationales et les conditions qui s'y appliquent ;

21) "principal établissement", l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien situés sur le territoire de la partie contractante 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, conformément à la liste figurant dans sa licence d'exploitation ;

22) "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 contractante concernée pour remplir des obligations de service public ;

23) "service aérien régulier", une série de vols qui présente l'ensemble des caractéristiques suivantes :

- a) sur chaque vol, des sièges et/ou des capacités de transport de fret et/ou de courrier peuvent être achetés individuellement par le public (soit directement auprès du transporteur aérien, soit auprès de ses agents agréés) ;
- b) il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes aéroports, qu'ils soient deux ou plus :
 - soit selon un horaire publié ;
 - soit par des vols présentant une régularité ou une fréquence telles qu'ils constituent une série systématique évidente ;

24) "SESAR" (Single European Sky ATM Research), le programme de mise en œuvre technique du Ciel unique européen qui permettra de coordonner et de synchroniser la recherche, le développement et le déploiement des nouvelles générations de systèmes de gestion du trafic aérien ;

25) "subvention", toute contribution financière accordée par les autorités compétentes, un gouvernement, un organisme régional ou un autre organisme public, lorsque :

- a) une pratique des autorités compétentes, d'un gouvernement, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public comporte un transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise ou la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt, d'injections de capitaux, de participation à la propriété, de protection contre la faillite ou d'assurance ;
- b) des recettes des autorités compétentes, d'un gouvernement, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues ;
- c) les autorités compétentes, un gouvernement, 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 autorités compétentes, un gouvernement, 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 ;

26) "territoire", dans le cas d'Israël, le territoire de l'État d'Israël et, dans le cas de l'Union européenne, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales auxquelles s'appliquent les traités UE, conformément aux dispositions prévues par ces derniers et tout acte qui leur succédera. L'application de l'accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé, et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les États membres, conformément aux termes de la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006. L'application de l'accord s'entend sans préjudice du statut des territoires passés sous administration israélienne après juin 1967 ;

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

TITRE I^{er}

DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

Article 2

Droits de trafic

1. Chaque partie contractante accorde à l'autre partie contractante, conformément aux annexes I et II, 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 de l'accord ne doit être interprétée comme conférant le droit aux transporteurs aériens :

- a) d'Israël d'embarquer sur le territoire d'un État membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit État membre ;
- b) de l'Union européenne d'embarquer sur le territoire israélien, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire israélien.

Article 3

Autorisation

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

- a) dans le cas d'un transporteur aérien d'Israël :
 - le transporteur aérien ait son principal établissement en Israël et soit titulaire d'une licence d'exploitation conformément à la législation applicable d'Israël ; et
 - Israël exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur ; et
 - le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par Israël et/ou des ressortissants d'Israël ;
- 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'Union européenne au sens des traités UE et soit titulaire d'une licence d'exploitation conformément à la législation de l'Union européenne ; et
 - l'État membre de l'Union européenne 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 soit clairement identifiée ; et

- le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et effectivement contrôlé par des États membres de l'Union européenne et/ou des ressortissants des États membres de l'Union européenne, ou par d'autres États énumérés à l'annexe III et/ou des ressortissants de ces autres États ;
- c) le transporteur aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par l'autorité compétente en matière d'exploitation de services aériens internationaux ; et
- d) les dispositions des articles 13 et 14 soient maintenues en vigueur et appliquées.

Article 3 bis

Reconnaissance mutuelle des déclarations réglementaires relatives à l'aptitude et à la nationalité des transporteurs aériens

Lorsqu'elles sont saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties contractantes, les autorités compétentes de l'autre partie contractante reconnaissent toute déclaration d'aptitude et/ou de nationalité faite par les autorités compétentes de la première partie contractante 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 du point a) ci-dessous.

- a) Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités compétentes de la partie contractante qui reçoit la demande ont une raison spécifique, fondée sur un doute raisonnable, d'estimer que, malgré la déclaration faite par les autorités compétentes de l'autre partie contractante, les conditions prévues à l'article 3 du présent accord pour la délivrance d'autorisations ou d'agréments appropriés ne sont pas satisfaites, elles en avertissent sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties contractantes peut solliciter des consultations, auxquelles peuvent participer des représentants des autorités compétentes des parties contractantes, 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 contractantes peut en saisir le comité mixte institué en vertu de l'article 22 du présent accord et peut, conformément aux paragraphes 7 et 9 de l'article 22, prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 24 ;
- b) Ces procédures ne couvrent pas la reconnaissance de déclarations concernant :
 - i) les certificats ou licences afférents à la sécurité ;
 - ii) les dispositions en matière de sûreté ; ou
 - iii) la couverture d'assurance.

Article 4

Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation

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

- a) dans le cas d'un transporteur aérien d'Israël :
 - le transporteur aérien n'a pas son principal établissement en Israël ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation conformément à la législation en vigueur d'Israël ; ou
 - Israël n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur ; ou
 - le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou effectivement contrôlé par Israël et/ou des ressortissants d'Israël ;
- 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'Union européenne au sens des traités UE ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation conformément à la législation de l'Union européenne ; ou
 - l'État membre de l'Union européenne 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
 - le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou effectivement contrôlé par des États membres de l'Union européenne et/ou des ressortissants des États membres de l'Union européenne, ou par d'autres États énumérés à l'annexe III et/ou des ressortissants de ces autres États ;
- c) le transporteur aérien a enfreint les dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 6 du présent accord ;
- d) les dispositions des articles 13 et 14 ne sont pas maintenues en vigueur ou appliquées ; ou

e) une partie contractante a déclaré, conformément à l'article 7, que les conditions d'un environnement concurrentiel ne sont pas remplies.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour prévenir tout autre manquement au paragraphe 1, points c) et d), les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec les autorités compétentes de l'autre partie contractante.

Article 5

Investissement

1. Nonobstant les articles 3 et 4 du présent accord, et après que le comité mixte a vérifié qu'il existe des dispositions réciproques, conformément à l'article 22, paragraphe 10, les parties contractantes peuvent permettre qu'un transporteur aérien d'Israël soit détenu grâce à une participation majoritaire et/ou soit effectivement contrôlé par des États membres de l'Union européenne ou leurs ressortissants ou qu'un transporteur aérien de l'Union européenne soit détenu grâce à une participation majoritaire et/ou soit effectivement contrôlé par Israël ou ses ressortissants, conformément aux conditions du paragraphe 2 du présent article.

2. En ce qui concerne le paragraphe 1 du présent article, les investissements spécifiques des parties contractantes sont autorisés au cas par cas par décision préalable du comité mixte, conformément à l'article 22, paragraphe 2, du présent accord.

Ladite décision précise les conditions associées à l'exploitation des services agréés figurant à l'accord et des services entre des pays tiers et les parties contractantes. Les dispositions de l'article 22, paragraphe 9, du présent accord ne s'appliquent pas à ce type de décisions.

Article 6

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. Les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur le territoire de l'une des parties contractantes, l'entrée et la sortie des aéronefs employés aux services aériens internationaux ou relatives à l'exploitation et à la navigation des aéronefs employés aux services aériens internationaux doivent être observées par les transporteurs aériens de l'autre partie contractante à l'arrivée, au départ et durant le séjour sur ledit territoire.

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

Article 7

Environnement concurrentiel

1. Les parties contractantes réaffirment l'application à l'accord des dispositions du chapitre 3 "Concurrence" du titre IV de l'accord d'association.

2. Les parties contractantes 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, et si un accès neutre et non discriminatoire aux installations aéroportuaires, aux services et à l'attribution des créneaux horaires est assuré.

3. Si une des parties contractantes constate qu'il existe, sur le territoire de l'autre partie contractante, des conditions, dues notamment à l'octroi de subventions, qui fausseraient la concurrence loyale et équitable au détriment de ses transporteurs aériens, elle peut soumettre des observations à l'autre partie contractante. Elle peut en outre solliciter une réunion du comité mixte comme le prévoit l'article 22 du présent accord. Les 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 30 jours à compter de la date du début des consultations constitue, pour la partie contractante qui les a demandées, un motif de prendre des mesures en vue de refuser, révoquer, suspendre ou soumettre à des conditions appropriées les autorisations du ou des transporteurs aériens concernés, conformément à l'article 4.

4. Les mesures visées au paragraphe 3 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 bénéficiant des conditions visées au paragraphe 3 et sont sans préjudice du droit de chaque partie contractante de prendre des mesures en vertu de l'article 23.

5. Les parties contractantes conviennent que la participation du gouvernement israélien aux dépenses de sûreté supplémentaires que doivent supporter les transporteurs aériens israéliens en raison d'instructions émanant dudit

gouvernement ne constitue pas une pratique de concurrence déloyale et n'est pas considérée comme une subvention aux fins du présent article à condition :

- a) que cette aide couvre exclusivement des frais que les transporteurs aériens d'Israël doivent nécessairement supporter lorsqu'ils mettent en œuvre les mesures de sûreté supplémentaires requises par les autorités israéliennes et qui ne sont pas imposées aux transporteurs aériens de l'Union européenne ou que ceux-ci n'ont pas à supporter ; et
- b) que ces frais de sûreté soient clairement identifiés et quantifiés par Israël ; et
- c) que le comité mixte reçoive une fois par an un rapport présentant la somme totale des dépenses de sûreté et la part prise en charge par le gouvernement israélien pour l'année écoulée.

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

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

Article 8

Activités commerciales

Représentants des transporteurs aériens

1. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante ont le droit d'établir sur le territoire de l'autre partie contractante les bureaux et les infrastructures nécessaires à l'exploitation, à la promotion et à la vente de services aériens, y compris les prestations accessoires ou les services complémentaires.

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

Assistance en escale

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

- 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 contractante 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) sont soumis uniquement à des contraintes matérielles ou opérationnelles conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables sur le territoire de l'autre partie contractante. Lorsque de telles contraintes entravent l'auto-assistance, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, l'ensemble de ces services doit être mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et non discriminatoires ; le prix desdits services ne doit pas dépasser leur coût total compte tenu d'un rendement raisonnable sur l'actif après amortissement.

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

4. Tout transporteur aérien de chaque partie contractante a le droit de se livrer à la vente de service aérien sur le territoire de l'autre partie contractante, directement et/ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents, d'autres intermédiaires de son choix ou via l'internet ou par tout autre moyen disponible. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ce transport, et toute personne est libre de l'acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans les monnaies librement convertibles.

5. Tout transporteur aérien a le droit, sur demande, de convertir et de transférer, à tout moment, de la manière de son choix, librement et sans restrictions ni taxes, dans une monnaie librement convertible et au taux de change officiel applicable, les recettes locales à partir du territoire de l'autre partie contractante et à destination de son territoire national ou, sauf dispositions contraires des dispositions législatives et réglementaires applicables, à destination du ou des pays de son choix.

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

Accords de coopération

7. Tout transporteur aérien d'une partie contractante peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services aériens en vertu de l'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 contractantes ; et
- b) un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers ; et
- c) un ou plusieurs transporteurs de surface, terrestre ou maritime,

pour autant que :

- i) le transporteur exploitant le service soit titulaire des droits de trafic appropriés ;
- 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.

Transports de surface

- 8. a) S'agissant du transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne. Les transporteurs de surface sont libres de conclure des accords de coopération ; le choix par les transporteurs de surface d'un accord particulier peut être notamment dicté par les intérêts des consommateurs ainsi que par des contraintes techniques, économiques, d'espace et de capacité.
- b) De plus, et nonobstant toute autre disposition de l'accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de transport de fret des parties contractantes sont autorisés, sans restriction, à utiliser en liaison avec des services aériens internationaux tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point d'Israël et de l'Union européenne ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous scellement douanier, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté en surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et installations douanières des aéroports. Les transporteurs aériens peuvent choisir d'effectuer leurs propres transports de surface, ou de les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de transport de fret aérien. 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.

Location

- 9. a) Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés à fournir les services agréés en utilisant des aéronefs loués avec ou sans équipage 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 contractantes à de tels accords.
- b) Aucune des parties contractantes n'impose aux transporteurs aériens qui mettent en location leur équipement de détenir des droits de trafic en vertu de l'accord.
- c) La location avec équipage de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers, autre que ceux mentionnés à l'annexe III, par un transporteur aérien israélien ou par un transporteur aérien de l'Union européenne, pour exploiter les droits prévus à l'accord, doit rester exceptionnelle ou répondre à des besoins temporaires. Elle est soumise i) pour approbation préalable à l'autorité ayant délivré la licence du transporteur qui prend l'aéronef en location ; et ii) pour information à l'autorité compétente de l'autre partie contractante à destination de laquelle est prévue l'exploitation de l'aéronef loué avec équipage.

Aux fins du présent point, on entend par "aéronef" l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers qui n'est pas interdit d'exploitation dans l'Union européenne et/ou en Israël.

Franchisage et marques

10. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés à conclure des accords de franchise ou de marque avec des entreprises, y compris des transporteurs aériens, de l'une ou l'autre partie contractante 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 contractantes à de tels accords, notamment celles exigeant la communication de l'identité des transporteurs aériens qui assurent le service.

Attribution des créneaux horaires dans les aéroports

11. Chaque partie contractante veille à ce que ses procédures, lignes directrices et règles pour la gestion des créneaux horaires applicables aux aéroports situés sur son territoire soient appliquées d'une manière transparente, effective et non discriminatoire.

Consultations du comité mixte

12. Si l'une des parties contractantes considère que l'autre partie contrevient au présent article, elle peut en informer celle-ci et introduire une demande de consultations conformément à l'article 22, paragraphe 4.

Article 9

Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs utilisés en service aérien international par les transporteurs aériens d'une partie contractante, de même que leur équipement habituel, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris 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 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 contractante, sur une base de réciprocité, 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) imposés par les autorités nationales ou locales, ou par l'Union européenne, et b) ne sont pas calculés 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, 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 contractante et embarquées, en quantités raisonnables, sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante 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 contractante et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante employés en service aérien international ;
- c) le carburant, les huiles lubrifiantes et les fournitures techniques consommables importées ou obtenues sur le territoire d'une partie contractante pour être utilisées sur un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante 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 contractante, importés ou obtenus sur le territoire d'une partie contractante et embarqués sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire ; et
- e) les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret.

3. Aucune des dispositions de l'accord n'interdit à une partie contractante d'appliquer sur une base non discriminatoire des impôts, prélèvements, 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. A l'arrivée, au départ et pendant le séjour des aéronefs des transporteurs aériens d'une partie contractante sur le territoire de l'autre partie contractante, les dispositions législatives et réglementaires de cette dernière en matière de vente, fourniture et utilisation de carburant d'aviation doivent être observées par lesdits transporteurs.

4. L'équipement embarqué normal, ainsi que le matériel, les fournitures et les pièces de rechange visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, normalement conservés à bord des aéronefs exploités par un transporteur aérien de l'une des parties contractantes, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières de celle-ci et il peut être exigé qu'ils soient placés sous la surveillance ou le contrôle desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

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

6. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie contractante 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 dispositions du présent accord sont sans incidence sur le régime de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), exception faite de la TVA à l'importation. L'accord ne modifie pas les dispositions des conventions respectives en vigueur entre un État membre de l'Union européenne et Israël pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

Article 10

Redevances imposées pour l'usage des aéroports et des infrastructures et services aéronautiques

1. Chaque partie contractante veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante pour l'utilisation de services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien soient calculées en fonction des coûts et non discriminatoires. Dans tous les cas, ces redevances d'usage 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.

2. Chaque partie contractante veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante pour l'utilisation d'infrastructures et services aéroportuaires, de sûreté aérienne et des infrastructures et services connexes ne soient pas injustement discriminatoires et soient équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Ces redevances peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût total supporté par les autorités ou organismes compétents en la matière 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.

3. Chaque partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et installations ou leurs organismes représentatifs, et invite les autorités ou organismes compétents à fournir à chaque usager d'aéroport, ou aux représentants ou associations des usagers d'aéroport, des informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau de toutes les redevances perçues par les entités gestionnaires d'aéroport dans chaque aéroport, ces informations pouvant être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2. Chaque partie contractante encourage les autorités compétentes à informer 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.

4. Dans le cadre des procédures de règlement des différends en application de l'article 23, aucune partie contractante n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si a) elle n'examine pas dans un délai raisonnable une redevance d'usage ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre partie contractante ; ou b) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

Article 11

Tarifs

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

2. Les parties contractantes n'imposent pas le dépôt des tarifs.

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

Article 12

Statistiques

1. Chaque partie contractante 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 dans le cadre de l'accord.

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

TITRE II

COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE

Article 13

Sécurité aérienne

1. Sans préjudice du pouvoir discrétionnaire des législateurs des parties contractantes, celles-ci coopèrent étroitement dans le domaine de la sécurité aérienne dans le but d'instaurer, dans la mesure du possible, des règles

harmonisées ou la reconnaissance mutuelle des normes de sécurité des deux parties contractantes. Le comité mixte, assisté de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, supervise ce processus de coopération.

2. Les parties contractantes veillent à ce que leur législation, leur réglementation ou leurs procédures applicables assurent, au minimum, la mise en œuvre des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe IV, partie A, selon les modalités prévues à l'annexe VI.

3. Les autorités compétentes des parties contractantes reconnaissent, aux fins de l'exploitation des services aériens couverts par l'accord, la validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'autre partie contractante 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. Toutefois, les autorités compétentes peuvent refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de leur propre territoire, des brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés à leurs propres ressortissants par les autorités de l'autre partie.

4. Chaque partie contractante peut introduire, à tout moment, une demande de consultations concernant les normes de sécurité maintenues en vigueur par l'autre partie contractante et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à l'exploitation des aéronefs. Ces consultations ont lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande.

5. Si, à la suite de ces consultations, l'une des parties contractantes constate que l'autre partie contractante n'assure pas de manière effective, en ce qui concerne les aspects visés au paragraphe 4, le maintien en vigueur et la gestion de normes de sécurité correspondant aux normes applicables à ce moment conformément à la convention, l'autre partie contractante est informée de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer aux normes de l'OACI. L'autre partie contractante prend alors les mesures correctives qui s'imposent dans un délai établi d'un commun accord.

6. Les parties contractantes veillent à ce qu'un aéronef d'une partie contractante soupçonné 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 contractante soit soumis à une inspection au sol par les autorités compétentes de l'autre partie contractante, à bord et à l'extérieur de l'aéronef, afin de s'assurer de la validité des documents de l'aéronef et de son équipage, ainsi que de l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements.

7. Les autorités compétentes de l'une ou l'autre des parties contractantes peuvent prendre immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elles ont des motifs raisonnables de penser :

- a) qu'un aéronef, un composant ou l'exploitation d'un aéronef ne satisfait pas aux normes minimales établies en vertu de la convention ; ou
- b) sur la base d'une inspection visée au paragraphe 6, conformément à l'article 16 de la convention, qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef pourrait ne pas respecter les normes minimales établies en vertu de la convention ; ou
- c) que les normes minimales établies en vertu de la convention applicables aux aéronefs, aux composants et à l'exploitation des aéronefs pourraient ne pas être maintenues en vigueur ou correctement appliquées.

8. Lorsque les autorités compétentes d'une partie contractante décident de prendre des mesures au titre des dispositions du paragraphe 7, elles en informent sans délai les autorités compétentes de l'autre partie contractante, en justifiant leur décision.

9. Si des mesures urgentes s'imposent pour assurer la sécurité d'exploitation d'un transporteur aérien, chaque partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier sans délai l'autorisation d'exploitation d'un ou de plusieurs transporteurs aériens de l'autre partie contractante.

10. Si des mesures prises en application des paragraphes 7 ou 9 ne sont pas abandonnées alors qu'elles ne sont pas justifiées, les parties contractantes ont la possibilité de saisir le comité mixte.

Article 14

Sûreté aérienne

1. Chaque partie contractante réaffirme son obligation vis-à-vis de l'autre partie contractante d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, et en particulier les obligations découlant des dispositions de la convention, de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la convention pour la répression de la capture illicite des aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signé à Montréal le 24 février 1988, pour autant que les parties contractantes soient parties à ces conventions, ainsi que de tous les autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les parties contractantes adhèrent.

2. Les parties contractantes 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.

3. Dans leurs rapports mutuels, les parties contractantes 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 contractantes. Les parties contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, 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 au moins à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque partie contractante veille à ce que des mesures soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages à main, ainsi que pour effectuer des contrôles appropriés sur les équipages, le fret (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que ces mesures soient adaptées pour faire face à l'aggravation des menaces. Chaque partie contractante 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 3 et que l'autre partie contractante impose pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre partie contractante. Lorsqu'une partie contractante est informée d'une menace précise pour un vol donné ou une série de vols donnée à destination ou en provenance du territoire de l'autre partie contractante, elle en informe l'autre partie contractante et peut arrêter des mesures de sûreté spéciales en fonction de cette menace précise, conformément au paragraphe 6.

5. Les parties contractantes conviennent de collaborer pour parvenir à la reconnaissance mutuelle de leurs normes en matière de sûreté. À cette fin, elles mettent en place des arrangements administratifs permettant des consultations sur les mesures existantes ou prévues en matière de sûreté aérienne et une coopération et un partage d'informations sur les mesures de contrôle de qualité mises en œuvre par les parties contractantes. Une partie contractante peut également demander la coopération de l'autre partie contractante afin de vérifier si des mesures spécifiques prises par cette dernière en matière de sûreté répondent aux exigences de la partie contractante requérante. Sur la base des résultats des vérifications effectuées, la partie contractante requérante peut décider que les mesures de sûreté appliquées sur le territoire de l'autre partie contractante sont conformes à une norme équivalente à celle qu'elle applique elle-même, afin que les passagers, bagages et/ou marchandises en transit puissent être exemptés d'une nouvelle inspection sur le territoire de la partie contractante requérante. Cette décision est communiquée à l'autre partie contractante.

6. Chaque partie contractante examine d'un œil favorable toute demande que lui adressera l'autre partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière. Sauf en cas d'urgence, chaque partie contractante informe à l'avance l'autre partie contractante 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 l'accord. Chaque partie contractante peut solliciter une réunion du comité mixte comme le prévoit l'article 22 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 contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et en toute sécurité, à cet incident ou menace d'incident.

8. Chaque partie contractante 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 contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article relatives à la sûreté aérienne, elle peut demander des consultations immédiates avec l'autre partie contractante.

10. Sans préjudice des dispositions de l'article 4, 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 contractante.

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

12. Sans préjudice de la nécessité de prendre des mesures immédiates afin d'assurer la sûreté du transport aérien, les parties contractantes affirment que, lors de l'examen de mesures envisagées en matière de sûreté, chaque partie contractante doit évaluer les effets négatifs possibles, sur les plans économique et opérationnel, sur l'exploitation de services aériens en vertu de l'accord et, à moins d'y être obligée par la loi, doit prendre en compte ces facteurs pour déterminer quelles mesures sont nécessaires et appropriées pour répondre aux préoccupations liées à la sûreté.

13. Toute action prise en vertu des paragraphes 10 ou 11 est abandonnée dès que la mise en conformité de la partie contractante en défaut avec les dispositions du présent article a été effectuée.

14. Nonobstant le présent article, les parties contractantes conviennent qu'elles ne seront ni l'une ni l'autre tenues de divulguer des informations pouvant porter atteinte à la sûreté nationale de chacune des parties.

Article 15

Gestion du trafic aérien

1. Les parties contractantes conviennent de coopérer étroitement dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le Ciel unique européen à Israël, et de renforcer ainsi la sécurité et l'efficacité globale du trafic aérien

général, d'optimiser les capacités et de réduire au maximum les retards. À cette fin, Israël participe au comité du Ciel unique européen en qualité d'observateur. Le comité mixte supervise ce processus de coopération.

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

- a) Israël prend les mesures nécessaires à l'adaptation au Ciel unique européen de ses structures institutionnelles de gestion du trafic aérien, notamment par la création d'un organisme de contrôle national indépendant, au moins sur le plan fonctionnel, du ou des prestataires de services de navigation aérienne ; et
- b) l'Union européenne associe Israël aux initiatives opérationnelles pertinentes prises dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au Ciel unique européen, notamment par une coopération appropriée sur le programme SESAR.

3. a) Les parties contractantes veillent à ce que leur législation, leur réglementation ou leurs procédures applicables assurent, au minimum, la mise en œuvre des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe IV, partie B, section A, selon les modalités prévues à l'annexe VI.

- b) Les parties contractantes s'efforcent d'agir conformément aux exigences réglementaires et aux normes de l'Union européenne en matière de transport aérien énoncées à l'annexe IV, partie B, section B, selon les modalités prévues à l'annexe VI.

Article 16

Environnement

1. Les parties contractantes reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale.

2. Les parties contractantes reconnaissent qu'il est nécessaire de prendre des mesures efficaces aux échelons mondial, régional, national et/ou local pour réduire autant que possible les incidences de l'aviation civile sur l'environnement.

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

4. Rien dans l'accord ne limite le pouvoir des autorités compétentes des parties contractantes 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.

5. Les parties contractantes veillent à ce que leur législation, leur réglementation ou leurs procédures applicables assurent, au minimum, la mise en œuvre des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe IV, partie C, selon les modalités prévues à l'annexe VI.

Article 17

Responsabilité des transporteurs aériens

1. Les parties contractantes réaffirment leurs obligations au titre de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999 (convention de Montréal).

2. Les parties contractantes veillent à ce que leur législation, leur réglementation ou leurs procédures applicables assurent, au minimum, la mise en œuvre des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe IV, partie D, selon les modalités prévues à l'annexe VI.

Article 18

Droits des consommateurs et protection des données à caractère personnel

Les parties contractantes veillent à ce que leur législation, leur réglementation ou leurs procédures applicables assurent, au minimum, la mise en œuvre des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe IV, partie E, selon les modalités prévues à l'annexe VI.

Article 19

Systèmes informatisés de réservation

Les parties contractantes appliquent leurs dispositions législatives et réglementaires, y compris leurs règles en matière de concurrence, à l'exploitation des systèmes informatisés de réservation sur leur territoire, sur une base équitable et non discriminatoire. Les systèmes informatisés de réservation, les transporteurs aériens et les agences de voyage de chaque partie contractante bénéficient d'un traitement équivalent à celui accordé aux systèmes informatisés de réservation, aux transporteurs aériens et aux agences de voyage exerçant leurs activités sur le territoire de l'autre partie contractante.

Article 20

Aspects sociaux

Les parties contractantes veillent à ce que leur législation, leur réglementation ou leurs procédures applicables assurent, au minimum, la mise en œuvre des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe IV, partie F, selon les modalités prévues à l'annexe VI.

TITRE III

DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES

Article 21

Interprétation et mise en œuvre

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

2. Chaque partie contractante est responsable sur son territoire de la mise en œuvre correcte de l'accord et, en particulier, des exigences réglementaires et des normes relatives au transport aérien énoncées à l'annexe IV, selon les modalités prévues à l'annexe VI.

3. Chaque partie contractante fournit à l'autre partie contractante toutes les informations et l'assistance nécessaires, dans le respect du droit applicable de la partie contractante concernée, pour les enquêtes concernant d'éventuelles infractions que l'autre partie contractante mène dans le cadre des compétences prévues par l'accord.

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

Article 22

Comité mixte

1. Il est institué un comité composé de représentants des parties contractantes (ci-après dénommé le "comité mixte"), responsable de l'administration de l'accord et de son application correcte. À cette fin, il émet des recommandations et prend des décisions dans les cas prévus par l'accord.

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

3. Le comité mixte adopte son règlement intérieur.

4. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Chaque partie contractante peut demander la convocation d'une réunion.

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

6. Aux fins de la bonne exécution de l'accord, les parties contractantes 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 contractantes considère qu'une décision du comité mixte n'est pas correctement appliquée par l'autre partie contractante, 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 contractante requérante peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 24.

8. Les décisions prises par le comité mixte mentionnent la date de leur mise en œuvre par les parties contractantes, ainsi que toute autre information susceptible d'intéresser les opérateurs économiques.

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

10. Le comité mixte examine les questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties contractantes.

11. Le comité mixte développe également la coopération :

- a) en exécutant les tâches qui lui sont spécifiquement dévolues relativement au processus de coopération réglementaire, telles qu'elles sont énoncées au titre II de l'accord ;
- b) en promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs et réglementaires, en matière notamment de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéronautiques (y compris les créneaux horaires), d'environnement concurrentiel et de protection des consommateurs ;

- c) en examinant régulièrement les conséquences sociales de l'accord tel qu'il est appliqué, notamment en matière d'emploi, et en apportant les réponses appropriées aux interrogations légitimes ;
- d) en adoptant, sur la base du consensus, des propositions, des méthodes ou des documents de nature procédurale directement liés au fonctionnement de l'accord ;
- e) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans une évolution ultérieure de l'accord, voire en recommandant d'éventuelles modifications à ce dernier ; et
- f) en gérant l'application de l'annexe IV, section A.1 (liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation).

12. Les parties partagent l'objectif consistant à maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations de part et d'autre en étendant l'accord aux pays tiers. À cette fin, le comité mixte s'emploie à élaborer une proposition concernant les conditions et les procédures requises, y compris toute modification nécessaire de l'accord, pour l'adhésion de pays tiers à l'accord.

Article 23

Règlement des différends et arbitrage

1. Chaque partie contractante peut demander par la voie diplomatique au conseil d'association institué au titre de l'accord d'association d'examiner tout différend portant sur l'application ou l'interprétation de l'accord n'ayant pas été réglé conformément à l'article 22. Aux fins du présent article, le conseil d'association institué au titre de l'accord d'association agit en tant que comité mixte.

2. Le conseil d'association peut régler le différend par voie de décision.

3. Les parties contractantes arrêtent les mesures nécessaires à la mise en œuvre des décisions visées au paragraphe 2.

4. Si les parties contractantes ne parviennent pas à régler le différend conformément aux dispositions du paragraphe 2, le différend est soumis, sur demande de l'une des parties contractantes, à un tribunal d'arbitrage composé de trois arbitres conformément à la procédure énoncée ci-après :

- a) chacune des parties contractantes désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de l'avis de demande d'arbitrage par le tribunal d'arbitrage adressé par l'autre partie contractante par la voie diplomatique ; le tiers arbitre doit être désigné par les parties contractantes dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des parties contractantes 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 contractante peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner un arbitre ou des arbitres selon le cas ;
- b) le tiers arbitre désigné en vertu du point a) doit être ressortissant d'un État tiers ayant des relations diplomatiques avec chacune des parties contractantes au moment de la désignation et agit en tant que président du tribunal d'arbitrage ;
- c) le tribunal d'arbitrage fixe son règlement intérieur ; et
- d) sous réserve de la décision définitive du tribunal d'arbitrage, les parties contractantes supportent à parts égales les frais de l'arbitrage.

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

6. Le tribunal d'arbitrage s'efforce d'adopter toute décision provisoire ou définitive par consensus. Si le consensus n'est pas possible, le tribunal d'arbitrage statue à la majorité.

7. Si l'une des parties contractantes ne se conforme pas à une décision du tribunal d'arbitrage prise en vertu du présent article dans un délai de trente (30) jours à partir de la date de notification de ladite décision, l'autre partie contractante peut, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu de l'accord à la partie contractante en défaut.

Article 24

Mesures de sauvegarde

1. Les parties contractantes prennent toute mesure générale ou particulière nécessaire à l'accomplissement de leurs obligations en vertu de l'accord. Elles veillent à ce que les objectifs fixés par l'accord soient atteints.

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

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

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

5. Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 1, point d), de l'article 4, paragraphe 1, point d) et des articles 13) et 14, la partie contractante concernée ne peut prendre aucune mesure de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un

mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 3, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 4 n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.

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

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

Article 25

Couverture géographique de l'accord

Les parties contractantes s'engagent à mener un dialogue continu tendant à assurer la cohérence de l'accord avec le processus de Barcelone et ont pour objectif ultime un espace aérien euro-méditerranéen commun. C'est pourquoi la possibilité d'agréer mutuellement des modifications pour tenir compte d'autres accords euro-méditerranéens relatifs aux services aériens est étudiée au sein du comité mixte conformément à l'article 22, paragraphe 11.

Article 26

Relations avec d'autres accords

1. Les dispositions de l'accord prévalent sur les dispositions des arrangements et accords bilatéraux existants entre Israël et les États membres. Toutefois, nonobstant toute disposition de l'accord, les droits de trafic existants, les arrangements en matière de sûreté qui découlent de ces accords bilatéraux ou autres arrangements et qui n'entrent pas dans le champ de l'accord ou qui sont plus favorables peuvent continuer à être exercés. Pour ce qui concerne les transporteurs aériens, de tels droits et arrangements peuvent continuer à être exercés par :

a) des transporteurs aériens de l'Union européenne, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre transporteurs aériens de l'Union européenne sur la base de la nationalité du fait de l'exercice de ces droits ou arrangements ;

b) des transporteurs aériens de l'État d'Israël.

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

3. L'accord ne porte pas atteinte aux décisions prises par les deux parties contractantes d'appliquer les éventuelles recommandations futures de l'OACI. Les parties contractantes ne peuvent opposer le présent accord, ni une partie de celui-ci, à l'examen au sein de l'OACI de nouvelles politiques ayant trait à des aspects couverts par l'accord.

4. Les parties contractantes conviennent qu'aucune restriction ni interdiction n'empêchera la conclusion de futurs arrangements en matière de sûreté entre le gouvernement de l'État d'Israël et chacun des gouvernements des États membres de l'Union européenne sur des points de sûreté qui ne relèvent pas de la compétence exclusive de l'UE. Les parties conviennent contractantes toutefois i) de privilégier, dans la mesure du possible et conformément à l'article 14, paragraphe 5, la conclusion d'arrangements en matière de sûreté à l'échelon de l'UE ; et ii) de communiquer au comité mixte les informations utiles concernant ces arrangements bilatéraux en matière de sûreté, sous réserve de l'article 14, paragraphe 14.

Article 27

Modifications

1. Si une partie contractante désire une révision des dispositions de l'accord, elle en informe le comité mixte. Les modifications apportées à l'accord entrent en vigueur conformément à l'article 30.

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

3. L'accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie contractante d'adopter unilatéralement de nouvelles dispositions législatives ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien figurant à l'annexe IV, dans le respect du principe de non-discrimination et conformément aux dispositions de l'accord.

4. Lorsque l'une des parties contractantes envisage d'adopter de nouvelles dispositions législatives ou de modifier sa législation en vigueur relative au transport aérien figurant à l'annexe IV, elle en informe l'autre partie contractante dans la mesure du nécessaire et du possible. Le comité mixte peut procéder à cette information et, à la demande d'une partie contractante, à un échange de vues préliminaire.

5. Chaque partie contractante informe régulièrement et dans les meilleurs délais l'autre partie contractante de l'adoption de nouvelles lois ou des modifications apportées à sa législation actuelle relative au transport aérien figurant à l'annexe IV. Le comité mixte peut procéder à cette information. À la demande de l'une ou l'autre des parties contractantes, le comité mixte procède, dans un délai de soixante jours, à un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement de l'accord.

6. Afin de sauvegarder le bon fonctionnement de l'accord, le comité mixte :

- a) adopte une décision portant révision de l'annexe IV et/ou de l'annexe VI de l'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 sont réputées conformes à l'accord ; ou
- c) arrête toute autre mesure à adopter dans un délai raisonnable quant à la nouvelle législation ou à la modification concernée.

Article 28

Dénonciation

1. L'accord est conclu pour une durée illimitée.

2. Chaque partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin à l'accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'OACI. L'accord prend fin à minuit GMT à la fin de la saison IATA en cours un an après la date de notification écrite de la dénonciation de l'accord, sauf si cette notification est retirée par accord entre les parties contractantes avant l'expiration de ce délai.

Article 29

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

L'accord et toutes ses modifications sont enregistrés auprès de l'OACI et du Secrétariat des Nations unies.

Article 30

Application et entrée en vigueur

1. L'accord s'applique à titre provisoire, conformément aux législations nationales des parties contractantes, à compter de la date de sa signature par les parties contractantes.

2. L'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 contractantes 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, Israël 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 Israël 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.

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

Fait à Luxembourg le dixième jour du mois de juin de l'an deux mille treize, qui correspond au deuxième jour du mois de Tamouz de l'an cinq mille sept cent soixante-treize dans le calendrier hébraïque, en deux exemplaires en langues allemande, anglaise, bulgare, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et hébraïque, chacun de ces textes faisant également foi.

A N N E X E I

SERVICES AGRÉÉS ET ROUTES SPÉCIFIÉES

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

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

a) pour les transporteurs de l'Union européenne :

points dans l'Union européenne – un ou plusieurs points intermédiaires dans des pays de la zone Euromed ¹, des pays de l'EACE ² ou des pays énumérés à l'annexe III – un ou plusieurs points en Israël ;

b) pour les transporteurs aériens d'Israël :

points en Israël – un ou plusieurs points intermédiaires dans des pays de la zone Euromed, des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe III – un ou plusieurs points dans l'Union européenne.

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

4. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante 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, comme spécifié au point 2 de la présente annexe, et des points situés sur le territoire des parties contractantes, 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 contractantes ou en dehors de celui-ci, sans préjudice de l'article 2, paragraphe 2, du présent accord ;
- g) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre partie contractante ; et
- h) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci.

5. Chaque partie contractante autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité du service aérien international qu'il souhaite offrir sur la base des spécificités commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties contractantes n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs de l'autre partie contractante, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation, d'environnement, de protection de la santé ou en application de l'article 7 du présent accord.

6. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante 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.

7. Nonobstant toute autre disposition de la présente annexe, l'accord n'accorde pas de droits pour l'exercice d'activités de transport aérien internationales à destination ou en provenance du territoire d'un pays tiers qui n'a pas de relations diplomatiques avec toutes les parties contractantes, ou transitant par un tel territoire.

1 Les pays de la zone "Euromed" sont les suivants : Maroc, Algérie, Tunisie, Libye, Égypte, Liban, Jordanie, Israël, territoires palestiniens, Syrie et Turquie.

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

A N N E X E I I

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

1. Nonobstant les points 2 et 3 de la présente annexe, tous les droits, y compris les droits de trafic, et les traitements plus avantageux déjà octroyés par des arrangements ou des accords bilatéraux entre Israël et des États membres de l'Union européenne existant à la date de signature de l'accord continuent à être exercés conformément aux dispositions de l'article 3 de l'accord. Pour ce qui concerne les transporteurs aériens, de tels droits et arrangements peuvent continuer à être exercés par :

- a) des transporteurs aériens de l'Union européenne, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre transporteurs aériens de l'Union européenne sur la base de la nationalité du fait de l'exercice de ces droits ou arrangements ;
- b) des transporteurs aériens de l'État d'Israël.

2. Pour les services de transport de passagers, de fret et/ou de courrier, séparément ou combinés, les transporteurs aériens d'Israël et des États membres de l'Union européenne sont admis à exercer les droits de troisième et quatrième libertés sur les routes spécifiées sous réserve des dispositions transitoires suivantes.

- a) A partir de la date de signature de l'accord, et uniquement pour les services aériens réguliers :
 - i. pour chaque route autre que les routes mentionnées à l'annexe V, les transporteurs aériens titulaires d'une autorisation sont admis à exploiter le nombre de fréquences hebdomadaires disponible au titre des arrangements ou accords bilatéraux applicables les concernant ou, si ce nombre est plus élevé, sept (7) fréquences hebdomadaires ; et
 - ii. pour les routes mentionnées à l'annexe V, les transporteurs aériens autorisés sont admis à exploiter le nombre de fréquences hebdomadaires indiqué à l'annexe V.

A partir de la date de signature de l'accord, le nombre de transporteurs aériens autorisés de chacune des parties contractantes pour chaque route sera illimité.

- b) A partir du premier jour de la première saison d'été de l'IATA suivant la date de signature de l'accord, et uniquement pour les services aériens réguliers, les transporteurs aériens autorisés sont admis à exploiter :
 - i. pour les routes mentionnées à l'annexe V, partie A, de l'accord, trois (3) fréquences hebdomadaires supplémentaires par rapport au nombre de fréquences hebdomadaires mentionné à l'annexe V, partie A ;et

- ii. pour toute autre route, y compris pour les routes mentionnées à l'annexe V, partie B, sept (7) fréquences hebdomadaires supplémentaires par rapport au nombre de fréquences hebdomadaires résultant de l'application des points a) i. et a) ii. ci-dessus.
- c) A partir du premier jour de la deuxième saison d'été de l'IATA suivant la date de signature de l'accord, et uniquement pour les services aériens réguliers, les transporteurs aériens autorisés sont admis à exploiter :
 - i. pour les routes mentionnées à l'annexe V, partie A, de l'accord, trois (3) fréquences hebdomadaires supplémentaires par rapport au nombre de fréquences hebdomadaires résultant de l'application du point b) i. ci-dessus ; et
 - ii. pour toute autre route, y compris pour les routes mentionnées à l'annexe V, partie B, sept (7) fréquences hebdomadaires supplémentaires par rapport au nombre de fréquences hebdomadaires résultant de l'application du point b) ii. ci-dessus.
- d) Sous réserve du point 4 ci-dessous, à partir du premier jour de la troisième saison d'été de l'IATA suivant la date de signature de l'accord, et uniquement pour les services aériens réguliers, les transporteurs aériens autorisés sont admis à exploiter :
 - i. pour les routes mentionnées à l'annexe V, partie A, de l'accord, quatre (4) fréquences hebdomadaires supplémentaires par rapport au nombre de fréquences hebdomadaires résultant de l'application du point c) i. ci-dessus ; et
 - ii. pour toute autre route, y compris pour les routes mentionnées à l'annexe V, partie B, sept (7) fréquences hebdomadaires supplémentaires par rapport au nombre de fréquences hebdomadaires résultant de l'application du point c) ii. ci-dessus.
- e) À partir du premier jour de la quatrième saison d'été de l'IATA suivant la date de signature de l'accord, et uniquement pour les services aériens réguliers, les transporteurs aériens autorisés sont admis à exploiter :
 - i. pour les routes mentionnées à l'annexe V, partie A, de l'accord, quatre (4) fréquences hebdomadaires supplémentaires par rapport au nombre de fréquences hebdomadaires résultant de l'application du point d) i. ci-dessus ; et
 - ii. pour toute autre route, y compris pour les routes mentionnées à l'annexe V, partie B, sept (7) fréquences hebdomadaires supplémentaires par rapport au nombre de fréquences hebdomadaires résultant de l'application du point d) ii. ci-dessus.
- f) À partir du premier jour de la cinquième saison d'été de l'IATA suivant la date de signature de l'accord, les dispositions de l'annexe I s'appliquent et les transporteurs aériens des parties contractantes sont admis à exercer librement les droits de troisième et quatrième libertés sur les routes spécifiées sans aucune limite en ce qui concerne la capacité, les fréquences hebdomadaires ou la régularité du service.

3. En ce qui concerne les services aériens non réguliers :

- a) À partir de la date de signature de l'accord, l'exploitation de services aériens non réguliers reste soumise à l'approbation des autorités compétentes des parties contractantes, qui réserveront un accueil favorable aux demandes en ce sens, et
- b) À partir de la date indiquée au point 2.f) ci-dessus, les dispositions de l'annexe I s'appliquent et les transporteurs aériens des parties contractantes sont admis à exercer librement les droits de troisième et quatrième libertés sur les routes spécifiées sans aucune limite en ce qui concerne la capacité, les fréquences hebdomadaires, le nombre de transporteurs aériens autorisés ou la régularité du service.

4. Avant la date indiquée au point 2.d) de la présente annexe, le comité mixte se réunit pour dresser un bilan de la mise en œuvre de l'accord et évaluer l'impact commercial des deux premières phases de la période transitoire décrite dans la présente annexe. En fonction de cette analyse, et sans préjudice des compétences que lui confère l'article 22 de l'accord, le comité mixte peut décider par voie de consensus :

- a) De reporter, pour une durée déterminée d'un commun accord et qui n'excède pas deux ans, la mise en œuvre des points 2.d), 2.e) et 2.f) sur certaines routes s'il ressort de l'analyse précitée que les restrictions imposées en matière de services aériens réguliers ont été contournées par l'exploitation de services aériens non réguliers ou qu'il existe un déséquilibre important dans le volume de trafic assuré par les transporteurs aériens des parties contractantes, qui serait de nature à compromettre la pérennité des services aériens ; ou
- b) D'augmenter le nombre de fréquences supplémentaires visées aux points 2.d) i. et 2.e) i.

À défaut d'accord au sein du comité mixte, l'une des parties contractantes peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées au sens de l'article 24 du présent accord.

5. La mise en œuvre et l'application par Israël des exigences réglementaires et des normes prévues par la législation de l'Union européenne relative au transport aérien mentionnée à l'annexe IV sont validées par une décision du comité mixte sur la base d'une évaluation réalisée par l'Union européenne. Cette évaluation est effectuée à la première des dates suivantes : i) la date à laquelle Israël notifie au comité mixte l'accomplissement du processus d'harmonisation fondé sur l'annexe IV de l'accord, ou ii) trois ans après l'entrée en vigueur de l'accord.

6. Nonobstant les dispositions de l'annexe I, et sans préjudice de l'article 26, paragraphe 1, de l'accord et du point 1 de la présente annexe, jusqu'à l'adoption de la décision visée au point 5 de la présente annexe, les transporteurs aériens des parties contractantes ne sont pas admis à exercer les droits de cinquième liberté, y compris entre des points situés sur le territoire de l'Union européenne, lorsqu'ils exploitent les services agréés sur les routes spécifiées.

A N N E X E I I I

LISTE DES AUTRES ÉTATS VISÉS AUX ARTICLES 3, 4 ET 8 DE L'ACCORD ET À L'ANNEXE I

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

A N N E X E I V

RÈGLES RELATIVES À L'AVIATION CIVILE

Les exigences réglementaires et les normes équivalentes de la législation de l'Union européenne visées dans l'accord sont fondées sur les actes suivants. Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont, le cas échéant, indiquées à la suite de l'acte concerné. Les exigences réglementaires et normes équivalentes s'appliquent conformément à l'annexe VI, sauf disposition contraire de la présente annexe ou de l'annexe II relative aux dispositions transitoires.

A. – SÉCURITÉ AÉRIENNE

A.1. *Liste des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation*

Israël prend, dans les meilleurs délais, des mesures correspondant à celles qui sont prises par les États membres de l'UE sur la base de la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation pour des raisons de sécurité.

Les mesures seront prises conformément aux règles applicables concernant l'établissement et la publication d'une liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation et les exigences d'information des passagers du transport aérien quant à l'identité du transporteur aérien assurant les vols qu'ils utilisent, figurant dans les dispositions législatives suivantes de l'UE :

n° 2111/2005

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

Dispositions applicables : articles 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

Dispositions applicables : articles 1^{er} 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 régulièrement modifié par des règlements de la Commission

Dispositions applicables : articles 1er, 2 et 3 et annexes A et B

Si une mesure lui pose de graves problèmes, Israël peut en suspendre l'application et porte sans délai la question devant le comité mixte conformément à l'article 22, paragraphe 11, point f), de l'accord.

A.2. *Enquêtes sur les accidents/incidents et comptes rendus d'événements*

A.2.1 : 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

Dispositions applicables : articles 1er à 5, article 8 à article 18 paragraphe 2, articles 20 à 21, article 23 et annexe

A.2.2 : n° 2003/42

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

Dispositions applicables : articles 1er à 6 et articles 8 à 9

B. – GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

RÈGLEMENTS DE BASE

Section A :

B.1 : n° 549/2004

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

Dispositions applicables : article 1er paragraphes 1 à 3, article 2, article 4 paragraphes 1 à 4, articles 9 à 10, article 11 paragraphes 1 à 2, article 11 paragraphe 3 point b), article 11 paragraphe 3 point d), article 11 paragraphes 4 à 6, article 13

B.2 : n° 550/2004

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

Dispositions applicables : article 2 paragraphes 1 à 2 et paragraphes 4 à 6, article 4, article 7 paragraphes 1 à 2 et paragraphes 4 à 5, article 7 paragraphe 7, article 8 paragraphe 1, article 8 paragraphes 3 à 4, article 9, articles 10 à 11, article 12 paragraphes 1 à 4, article 18 paragraphes 1 à 2 et annexe II

B.3 : n° 551/2004

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

Dispositions applicables : article 1^{er}, article 3 *bis*, article 4, article 6 paragraphes 1 à 5, article 6 paragraphe 7, article 7 paragraphes 1 et 3 et article 8

B.4 : n° 552/2004

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 3, article 4 paragraphe 2, articles 5 à 6 *bis*, article 7 paragraphe 1, article 8 et annexes I à V

Règlements n°s 549/2004 à 552/2004 modifiés par le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen

B.5 : 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

tel que modifié par 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 aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE

Dispositions applicables : article 3, article 8 *ter* paragraphes 1 à 3 et paragraphes 5 à 6, article 8 *quater* paragraphes 1 à 10 et annexe V *ter*

Section B :

B.2 : n° 550/2004

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

Dispositions applicables : article 2 paragraphe 3, article 7 paragraphes 6 et 8, article 8 paragraphes 2 et 5, article 9 *bis* paragraphes 1 à 5 et article 13

B.3 : n° 551/2004

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

Dispositions applicables : article 3 et article 6 paragraphe 6

Règlements n°s 549/2004 à 552/2004 modifiés par le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen

B.5 : 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

tel que modifié par 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 aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE

Dispositions applicables : article 8 *ter* paragraphe 4, article 8 *quater* paragraphe 10 et annexe V *ter* point 4

MODALITÉS D'APPLICATION

Les actes suivants seront applicables sauf disposition contraire de l'annexe VI concernant les exigences réglementaires et les normes équivalentes relatives aux "règlements de base" :

Cadre [règlement (CE) n° 549/2004]

- 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

Fourniture de services [règlement (CE) n° 550/2004]

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

Espace aérien [règlement (CE) n° 551/2004]

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

Interopérabilité [règlement (CE) n° 552/2004]

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

Exigences en matière de GTA/SNA découlant du règlement 216/2008 tel que modifié par le règlement 1108/2009

- Règlement (CE) n° 805/2011 de la Commission du 10 août 2011 établissant les modalités relatives aux licences et à certains certificats de contrôleur de la circulation aérienne en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil
- Règlement d'exécution (UE) n° 1034/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 sur la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010
- Règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 établissant des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 482/2008 et (UE) n° 691/2010

C. – ENVIRONNEMENT

C.1 : n° 2002/30

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

Dispositions applicables : articles 3 à 5, article 7, articles 9 à 10, article 11 paragraphe 2, article 12 et annexe II points 1 à 3

C.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)

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 3 et article 5

D. – RESPONSABILITÉ DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

D.1 : n° 2027/97

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

modifié par :

– 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

Dispositions applicables : article 2 paragraphe 1 point a) et points c) à g) et articles 3 à 6

E. – DROITS DES CONSOMMATEURS ET PROTECTION DES DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL

E.1 : n° 90/314

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

Dispositions applicables : article 1^{er} à article 4 paragraphe 2, article 4 paragraphes 4 à 7 et articles 5 à 6

E.2 : n° 95/46

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

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 34

E.3 : n° 261/2004

Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 16

E.4 : n° 1107/2006

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

Dispositions applicables : article 1^{er} paragraphe 1, articles 2 à 16 et annexes I à II

F. – ASPECTS SOCIAUX

F.1 : n° 2000/79

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

Dispositions applicables : clause 1 point 1 et clauses 2 à 9 de l'annexe

A N N E X E V

PARTIE A. - FRÉQUENCES DE BASE AGRÉÉES SUR CERTAINES ROUTES, ÉGALES OU SUPÉRIEURES À 14

TYPE DE SERVICE	ROUTES		CAPACITÉ DE BASE (Fréquences hebdomadaires)
Passagers	Vienne	Tel-Aviv (TLV)	Pour le premier transporteur : 14 Pour le deuxième transporteur et suivants : 3
Passagers	Paris (CDG - ORY - BVA)	Tel-Aviv (TLV)	Pour le premier transporteur : illimité Pour le deuxième transporteur et suivants : 7
Passagers	Francfort	Tel-Aviv (TLV)	14
Passagers	Athènes	Tel-Aviv	14

TYPE DE SERVICE	ROUTES		CAPACITÉ DE BASE (Fréquences hebdomadaires)
		(TLV)	
Passagers	Rome	Tel-Aviv (TLV)	25
Passagers	Madrid	Tel-Aviv (TLV)	21
Passagers/Tout cargo	Londres (LHR)	Tel-Aviv (TLV)	Pour les deux premiers transporteurs : illimité

**PARTIE B. - FRÉQUENCES DE BASE AGRÉÉES SUR CERTAINES ROUTES,
SUPÉRIEURES À 7 MAIS INFÉRIEURES À 14**

TYPE DE SERVICE	ROUTES		CAPACITÉ DE BASE (Fréquences hebdomadaires)
Passagers	Milan	Tel-Aviv (TLV)	13
Passagers	Berlin	Tel-Aviv (TLV)	11
Passagers	Barcelone	Tel-Aviv (TLV)	10
Passagers	Munich	Tel-Aviv (TLV)	10

A N N E X E V I

EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES ET NORMES À RESPECTER POUR L'APPLICATION DE LA LÉGISLATION DE L'UE FIGURANT À L'ANNEXE IV DE L'ACCORD EURO-MÉDITERRANÉEN UE-ISRAËL RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Clause de non-responsabilité : aucune disposition de la présente annexe ne fait obstacle à l'application du droit de l'UE au sein de l'UE

PARTIE A.2.– ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS/INCIDENTS ET COMPTES RENDUS D'ÉVÉNEMENTS

A.2.1 : 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

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/lé-g#/art#/ norme#)	NORME
1	A2.1.1.1	Le règlement n° 996/2010 a pour but d'améliorer la sécurité aérienne en garantissant un niveau élevé d'efficacité, de diligence et de qualité des enquêtes de sécurité menées dans l'aviation civile, dont l'unique objectif est la prévention des accidents et incidents sans détermination des fautes ou des responsabilités. Il prévoit également des règles concernant la disponibilité en temps utile des informations relatives à toutes les personnes ainsi qu'aux marchandises dangereuses présentes à bord d'un aéronef impliqué dans un accident. Il vise aussi à améliorer l'aide aux victimes d'accidents aériens et à leurs proches.
2	A2.1.2.1	Les définitions figurant à l'article 2 du règlement n° 996/2010 s'appliquent aux normes et exigences concernant les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile spécifiées dans la présente annexe, selon le cas et s'il y a lieu.
3	A2.1.3.1	Les normes et exigences réglementaires énoncées dans la présente annexe s'appliquent aux enquêtes de sécurité portant sur les accidents et les incidents graves menées par les parties contractantes conformément aux normes et pratiques recommandées internationales.
4(1)	A2.1.4.1	Les parties contractantes veillent à ce que les enquêtes de sécurité soient conduites ou supervisées, sans intervention extérieure, par une autorité nationale permanente responsable des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ci-après dénommée "autorité responsable des enquêtes de sécurité") qui est en mesure de conduire l'intégralité d'une enquête de sécurité en toute indépendance, soit de manière autonome, soit par le biais d'accords avec d'autres autorités responsables des enquêtes de sécurité.
4(2)	A2.1.4.2	L'autorité responsable des enquêtes de sécurité est fonctionnellement indépendante, notamment des autorités aéronautiques responsables de la navigabilité, de la certification, des opérations aériennes, de l'entretien, de la délivrance des licences, du contrôle de la navigation aérienne ou de l'exploitation des aérodromes et, en général, de toute autre partie ou entité dont les intérêts ou missions pourraient entrer en conflit avec la mission confiée à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité ou influencer son objectivité.
4(3)	A2.1.4.3	Lorsqu'elle réalise l'enquête de sécurité, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité ne sollicite ni n'accepte d'instructions de quiconque et elle exerce un contrôle sans restriction sur la conduite des enquêtes de sécurité.

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/lé-g#/art#/ norme#)	NORME
4(4)	A2.1.4.4	Les activités confiées à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité peuvent être étendues à la collecte et à l'analyse des informations relatives à la sécurité aérienne, notamment à des fins de prévention d'accidents, pour autant que ces activités ne compromettent pas son indépendance ni n'engagent sa responsabilité sur des questions réglementaires, administratives ou de normalisation.
4(5)	A2.1.4.5	Afin d'informer le public du niveau général de sécurité aérienne, un rapport sur la sécurité est publié chaque année au niveau national. Cette analyse ne divulgue pas les sources d'informations confidentielles.
4(6)	A2.1.4.6	L'autorité responsable des enquêtes de sécurité est dotée par la partie contractante concernée des moyens nécessaires pour exercer ses responsabilités en toute indépendance et peut obtenir des ressources suffisantes à cet effet.
5(1)-(3)	A2.1.5.1	La partie contractante est tenue de mener une enquête sur tout accident et incident grave dont l'annexe 13 de la convention prévoit qu'il doit faire l'objet d'une enquête.
5(4)	A2.1.5.4	Les autorités responsables des enquêtes de sécurité peuvent décider d'enquêter sur des incidents autres que ceux visés à l'annexe 13 de la convention lorsqu'elles entendent tirer de ces enquêtes des enseignements en matière de sécurité.
5(5)	A2.1.5.5	Les enquêtes de sécurité ne peuvent en aucun cas viser à la détermination de la faute ou de la responsabilité. Elles sont indépendantes, distinctes et sans préjudice de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer des fautes ou des responsabilités.
8	A2.1.8.1	L'autorité responsable des enquêtes de sécurité peut, sous réserve de l'absence de tout conflit d'intérêts, inviter l'autorité nationale de l'aviation civile, dans les limites de ses compétences, à désigner un représentant pour participer, en qualité de conseiller de l'enquêteur désigné, à toute enquête de sécurité dont l'autorité responsable des enquêtes de sécurité a la charge, sous le contrôle et à la discrétion de l'enquêteur désigné. Les autorités nationales de l'aviation civile fournissent à l'appui de l'enquête à laquelle elles participent les renseignements requis. Le cas échéant, elles fournissent également à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité chargée de l'enquête les conseillers requis et leur matériel.
9(1)	A2.1.9.1	Toute personne impliquée qui est informée qu'un accident ou un incident grave s'est produit le notifie sans délai à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit.
9(2)	A2.1.9.2	L'autorité responsable des enquêtes de sécurité informe sans délai l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et les pays tiers concernés, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales, de tout accident ou incident grave dont elle a reçu notification. Elle en informe également la Commission européenne et l'AESA si l'accident ou l'incident grave implique un aéronef immatriculé, exploité, construit ou certifié dans l'UE.
10(1)	A2.1.10.1	Lorsqu'un pays tiers leur notifie qu'un accident ou un incident grave s'est produit, la partie contractante qui est l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction informe, dès que possible, le pays tiers sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit si elle compte désigner un représentant accrédité conformément aux normes et pratiques recommandées internationales. Si un représentant accrédité est désigné, son nom et ses coordonnées sont également indiqués, ainsi que la date d'arrivée prévue si le représentant accrédité envisage de se rendre dans le pays qui a envoyé la notification.
10(2)	A2.1.10.2	Les représentants accrédités de l'État de conception sont désignés par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de la partie contractante sur le territoire de laquelle est situé l'établissement principal du titulaire du certificat de type de l'aéronef ou du groupe motopropulseur.
11(1)	A2.1.11.1	Après avoir été désigné par une autorité responsable des enquêtes de sécurité, et nonobstant toute enquête judiciaire, l'enquêteur désigné peut prendre les mesures nécessaires pour satisfaire aux exigences de l'enquête de sécurité.
11(2)	A2.1.11.2	Nonobstant les obligations de confidentialité prévues dans la législation applicable de la partie contractante, l'enquêteur désigné est autorisé notamment : a) à accéder immédiatement, librement et sans entrave au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'aéronef, à son contenu ou à son épave ; b) à assurer un relevé immédiat des indices et un prélèvement contrôlé de débris ou de composants aux fins d'examen ou d'analyse ; c) à avoir un accès immédiat aux enregistreurs de bord, à leur contenu et à tout autre enregistrement pertinent, et à en avoir le contrôle ; d) à demander, conformément à la législation applicable de la partie contractante, une autopsie complète du corps des personnes mortellement blessées et à y contribuer, ainsi qu'à accéder immédiatement aux résultats de ces autopsies ou de l'analyse des prélèvements effectués ; e) à demander, conformément à la législation applicable de la partie contractante, que des examens médicaux soient effectués sur les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef ou que des prélèvements effectués sur ces personnes fassent l'objet d'analyses, et à accéder immédiatement aux résultats de ces examens et analyses ; f) à convoquer des témoins, à procéder à leur audition et à exiger d'eux qu'ils fournissent ou produisent des informations ou des éléments de preuve utiles au déroulement de l'enquête de sécurité ; g) à accéder librement aux informations pertinentes ou aux enregistrements détenus par le propriétaire, le titulaire du certificat de type de l'aéronef, l'organisme responsable de la maintenance, l'organisme chargé de la formation, l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef, les autorités responsables de l'aviation civile et les prestataires de services de navigation aérienne ou les exploitants de l'aérodrome.
11(3)	A2.1.11.3	L'enquêteur désigné étend à ses enquêteurs ainsi que, sans préjudice de la législation applicable de la partie contractante, à ses conseillers et aux représentants accrédités et leurs conseillers, les droits énumérés dans la

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/lé-g#/art#/ norme#)	NORME
		norme A2.1.11.2, dans la mesure nécessaire pour leur permettre de participer effectivement à l'enquête de sécurité. Cette mesure est sans préjudice des droits des enquêteurs et experts désignés par l'autorité responsable de l'enquête judiciaire.
11(4)	A2.1.11.4	Toute personne participant à des enquêtes de sécurité remplit ses fonctions de manière indépendante et ne sollicite ni n'accepte d'instructions de quiconque en dehors de l'enquêteur désigné.
12(1)-(2)	A2.1.12.1	Lorsqu'une enquête judiciaire est également ouverte, l'enquêteur désigné devrait en être informé. Dans ce cas, l'enquêteur désigné devrait assurer la traçabilité et la conservation des enregistreurs de bord et de toute preuve matérielle. L'autorité judiciaire peut désigner en son sein un responsable pour accompagner les enregistreurs de bord ou ces preuves matérielles jusqu'au lieu de leur dépouillement ou de leur analyse. Si l'examen ou l'analyse de ces éléments risque de les modifier, de les altérer ou de les détruire, il est demandé l'accord préalable des autorités judiciaires sans préjudice du droit national. Si cet accord n'est pas obtenu dans un délai raisonnable, cela ne devrait pas empêcher l'enquêteur désigné de procéder à l'examen ou à l'analyse. Lorsque l'autorité judiciaire est habilitée à saisir des éléments de preuve, l'enquêteur désigné devrait pouvoir accéder immédiatement et sans restriction à ces éléments de preuve et les utiliser. Si, au cours de l'enquête de sécurité, il apparaît ou l'on soupçonne qu'un acte d'intervention illicite tel qu'il est défini dans la législation nationale, notamment la législation relative aux enquêtes sur les accidents, a joué un rôle dans l'accident ou l'incident grave, l'enquêteur désigné en informe immédiatement les autorités compétentes. Sous réserve de la norme A2.1.14.1, les renseignements pertinents recueillis au cours de l'enquête de sécurité sont immédiatement communiqués à ces autorités et tout matériel pertinent peut également leur être transmis à leur demande. La communication de ces renseignements et de ce matériel est sans préjudice du droit de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de poursuivre l'enquête de sécurité en coordination avec les autorités auxquelles la direction du site a pu être transférée.
12(3)	A2.1.12.2	Les parties contractantes veillent à ce que les autorités responsables des enquêtes de sécurité, d'une part, et les autres autorités susceptibles de participer aux activités liées à l'enquête de sécurité, telles que les autorités judiciaires, de l'aviation civile, de recherche et de sauvetage, d'autre part, coopèrent entre elles sur la base d'accords préétablis. Ces accords respectent l'indépendance de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité et permettent que l'enquête technique se déroule avec diligence et efficacité. Ils devraient couvrir, entre autres, les points suivants : l'accès au site de l'accident ; la conservation des preuves et l'accès à celles-ci ; les rapports initiaux et réguliers sur l'état d'avancement de chaque opération ; l'échange d'informations ; l'utilisation appropriée des informations en matière de sécurité ; la résolution des conflits.
13(1)	A2.1.13.1	La partie contractante sur le territoire de laquelle l'accident ou l'incident grave s'est produit est tenue de garantir le traitement sûr de tous les éléments de preuve et de prendre toutes les mesures raisonnables pour protéger ces éléments de preuve et conserver en lieu sûr l'aéronef, son contenu et son épave pendant la période nécessaire aux fins de l'enquête de sécurité. La protection des preuves inclut la conservation, par des moyens photographiques ou autres, de tous les éléments de preuve qui pourraient être retirés, effacés, perdus ou détruits. La conservation en lieu sûr inclut la protection contre le dommage, l'accès par des personnes non autorisées, le vol et la détérioration.
13(2)	A2.1.13.2	Dans l'attente de l'arrivée des enquêteurs de sécurité, nul n'est autorisé à modifier l'état du site de l'accident, à y effectuer des prélèvements, à déplacer l'aéronef, son contenu ou son épave, à effectuer des prélèvements sur ceux-ci ou à les retirer, à moins que cela soit nécessaire pour des raisons de sécurité ou pour porter secours à des blessés ou que cela se fasse avec l'autorisation expresse des autorités responsables de la direction du site et, lorsque cela est possible, en concertation avec l'autorité responsable des enquêtes de sécurité.
13(3)	A2.1.13.3	Les personnes concernées prennent toutes les mesures nécessaires pour conserver les documents, éléments et enregistrements relatifs à l'événement, notamment pour éviter l'effacement des enregistrements de conversations et de messages d'alerte après le vol.
14	A2.1.14.1	Les informations sensibles en matière de sécurité ne doivent pas être mises à disposition ou utilisées à d'autres fins que l'enquête de sécurité. L'administration de la justice ou l'autorité compétente pour se prononcer sur la divulgation des enregistrements conformément au droit national peut décider que la divulgation des informations sensibles en matière de sécurité à toutes autres fins autorisées par la loi importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, à l'échelle nationale et internationale, sur cette enquête, ou sur toute enquête de sécurité ultérieure.
15(1)	A2.1.15.1	Le personnel de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête, ou toute personne invitée à participer ou à contribuer à l'enquête de sécurité, est tenu au secret professionnel en vertu de la législation applicable en la matière, y compris pour ce qui est du respect de l'anonymat des personnes impliquées dans un accident ou un incident.
15(2)	A2.1.15.2	L'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête communique les renseignements qu'elle juge pertinents pour la prévention d'un accident ou d'un incident grave aux personnes responsables de la construction ou de l'entretien de l'aéronef ou de ses équipements, et aux personnes physiques ou morales responsables de l'exploitation de l'aéronef ou de la formation du personnel.
15(3)	A2.1.15.3	L'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête communique à l'autorité nationale de l'aviation civile les informations factuelles pertinentes obtenues au cours de l'enquête de sécurité, à l'exception des informations sensibles en matière de sécurité ou de celles causant un conflit d'intérêts. Les informations reçues par les autorités nationales de l'aviation civile sont protégées en vertu de la législation applicable de la partie contractante.
15(4)	A2.1.15.4	L'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête est autorisée à informer les victimes et leurs proches ou leurs associations ou à rendre publics toute information sur les observations factuelles, la procédure de l'enquête de sécurité, les éventuels rapports ou conclusions et/ou recommandations de sécurité préliminaires, pour autant que cela ne porte pas atteinte aux objectifs de l'enquête de sécurité et que la législation applicable relative à la protection des données à caractère personnel soit dûment respectée.

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/lé-g#/art#/ norme#)	NORME
15(5)	A2.1.15.5	Avant de rendre publiques les informations visées dans la norme A2.1.15.4, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête les transmet aux victimes et à leurs proches ou à leurs associations, en veillant à ne pas porter atteinte aux objectifs de l'enquête de sécurité.
16(1)	A2.1.16.1	Chaque enquête de sécurité se conclut par un rapport sous une forme adaptée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident grave. Ce rapport indique que l'unique objectif de l'enquête de sécurité est la prévention des accidents et incidents, sans détermination des fautes ou des responsabilités. Le cas échéant, il contient des recommandations de sécurité.
16(2)	A2.1.16.2	Le rapport protège l'anonymat de tout individu impliqué dans l'accident ou l'incident grave.
16(3)	A2.1.16.3	Lorsque les enquêtes de sécurité donnent lieu à des rapports avant la fin de l'enquête, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité peut, avant leur publication, demander aux autorités concernées, ainsi qu'au titulaire du certificat de type, au constructeur et à l'exploitant concernés, de formuler des commentaires. Les intéressés sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne le contenu de cette consultation.
16(4)	A2.1.16.4	Avant la publication du rapport final, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité peut demander aux autorités concernées, ainsi qu'au titulaire du certificat de type, au constructeur et à l'exploitant concernés, de formuler des commentaires, tous les intéressés étant tenus au secret professionnel en ce qui concerne le contenu de cette consultation. En demandant ces commentaires, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité respecte les normes et pratiques recommandées internationales.
16(5)	A2.1.16.5	Les informations sensibles en matière de sécurité ne sont consignées dans un rapport que si elles sont utiles à l'analyse de l'accident ou de l'incident grave. Les informations ou les éléments d'informations qui ne présentent aucun intérêt pour l'analyse ne sont pas divulgués.
16(6)	A2.1.16.6	L'autorité responsable des enquêtes de sécurité rend public le rapport final dans les délais les plus brefs et, si possible, dans les douze mois qui suivent la date de l'accident ou de l'incident grave.
16(7)	A2.1.16.7	Si le rapport final ne peut pas être publié dans les douze mois, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité fait une déclaration intermédiaire au moins à chaque date anniversaire de l'accident ou de l'incident grave, détaillant les progrès de l'enquête et toutes les questions de sécurité qui auront été soulevées.
16(8)	A2.1.16.7	L'autorité responsable des enquêtes de sécurité transmet aussitôt que possible une copie du rapport final et des recommandations de sécurité : a) aux autorités responsables des enquêtes de sécurité et aux autorités chargées de l'aviation civile des États concernés, et à l'OACI, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales ; b) aux destinataires des recommandations de sécurité figurant dans le rapport.
17(1)	A2.1.17.1	À tout moment de l'enquête de sécurité et après consultation appropriée des parties pertinentes, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité recommande, par lettre datée aux autorités concernées, y compris celles situées dans des pays tiers, toute mesure préventive qu'elle juge nécessaire de prendre rapidement en vue de renforcer la sécurité aérienne.
17(2)	A2.1.17.2	Une autorité responsable des enquêtes de sécurité peut également formuler des recommandations de sécurité sur la base d'études ou d'analyses d'une série d'enquêtes ou de toute autre activité menée.
17(3)	A2.1.17.3	Une recommandation de sécurité ne constitue en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident, un incident grave ou un incident.
18(1)	A2.1.18.1	Dans les 90 jours qui suivent la réception de la lettre de transmission d'une recommandation de sécurité, le destinataire en accuse réception et informe l'autorité responsable des enquêtes de sécurité qui a émis la recommandation des mesures prises ou à l'étude, le cas échéant, du délai nécessaire pour les mettre en œuvre et, si aucune mesure n'est prise, des motifs de cette absence de mesure.
18(2)	A2.1.18.2	Dans les 60 jours qui suivent la date de la réception de la réponse, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité fait savoir au destinataire si elle considère que sa réponse est adéquate et, si elle conteste la décision de ne prendre aucune mesure, elle lui en communique les raisons.
20	A2.1.20.1	1. Les compagnies aériennes de l'Union et d'Israël mettent en œuvre des procédures permettant de produire : a) le plus rapidement possible une liste validée, basée sur les meilleures informations disponibles, de toutes les personnes à bord ; et b) immédiatement après l'annonce d'un accident d'aéronef, la liste des marchandises dangereuses à bord. 2. Afin de permettre une information rapide des proches des passagers sur la présence de leurs proches à bord de l'aéronef accidenté, les compagnies aériennes proposent aux voyageurs d'indiquer le nom et les coordonnées d'une personne à contacter en cas d'accident. Ces informations ne peuvent être utilisées par les compagnies aériennes que dans le cas d'un accident ; elles ne sont pas communiquées à des tiers ou utilisées à des fins commerciales. 3. Le nom d'une personne à bord n'est pas rendu public avant que les proches de cette personne aient été informés par les autorités compétentes. La liste visée au paragraphe 1, point a), reste confidentielle, conformément à la législation applicable de la partie contractante, et, sous réserve de ces dispositions, les noms des personnes figurant sur cette liste ne sont rendus publics qu'à la condition que les proches des personnes à bord ne s'y opposent pas.
21	A2.1.21.1	1. Afin de veiller à réagir de façon plus complète et plus harmonisée aux accidents, chaque partie contractante met en place à l'échelon national un plan d'urgence en cas d'accident de l'aviation civile. Ce plan d'urgence couvre également l'assistance aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches. 2. Chaque partie contractante veille à ce que toutes les compagnies aériennes établies sur son territoire disposent d'un plan d'aide aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches. Ces plans devraient prendre particulièrement en compte le soutien psychologique aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/lég#/#art#/# norme#)	NORME
		<p>proches et permettre à la compagnie de faire face à un accident de grande ampleur. Chaque partie contractante audite les plans d'aide des compagnies aériennes établies sur son territoire.</p> <p>3. Une partie contractante qui, du fait qu'elle compte des ressortissants parmi les morts ou les blessés graves, s'intéresse particulièrement à un accident qui s'est produit sur son territoire peut désigner un expert qui a le droit :</p> <p>a) de visiter le lieu de l'accident ;</p> <p>b) d'accéder aux informations factuelles pertinentes dont la publication a été approuvée par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge et aux renseignements sur l'évolution de l'enquête ;</p> <p>c) de recevoir une copie du rapport final.</p> <p>4. Sous réserve des dispositions légales en vigueur, un expert désigné conformément au paragraphe 3 peut aider à l'identification des victimes et assister aux entretiens avec les survivants qui sont ressortissants de son État.</p>
23	A2.1.23.1	Les parties contractantes fixent les règles relatives aux sanctions applicables en cas de violation des normes et exigences concernant les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile énoncées dans la présente annexe. Les sanctions prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives.

A.2.2 : directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

NUMÉRO de l'article	NORME n° (partie/lég#/#art#/# norme#)	NORME
1	A2.2.1.1	Cette directive a pour objectif l'amélioration de la sécurité aérienne en garantissant que les informations pertinentes en matière de sécurité sont communiquées, collectées, stockées, protégées et diffusées. L'objectif exclusif des comptes rendus d'événements est la prévention des accidents et incidents et non la détermination de fautes ou de responsabilités.
2	A2.2.2.1	Les définitions figurant à l'article 2 de la directive 2003/42/CE s'appliquent aux normes et exigences concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile spécifiées dans la présente annexe, selon le cas et s'il y a lieu.
3	A2.2.3.1	Les normes et exigences concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile spécifiées dans la présente annexe s'appliquent aux événements qui mettent en danger ou qui, s'ils ne sont pas corrigés, mettraient en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
4(1)	A2.2.4.1	Les parties contractantes exigent que les événements soient communiqués aux autorités compétentes par toute personne concernée par l'événement ou par toute personne titulaire d'une licence conformément à la législation sur la navigation aérienne et membre d'équipage, même si elle n'est pas concernée par l'événement.
5(1)	A2.2.5.1	Les parties contractantes désignent une ou plusieurs autorités compétentes pour mettre en place un mécanisme permettant de collecter, d'évaluer, de traiter et de stocker les événements signalés.
5(2)-(3)	A2.2.5.2	Les autorités compétentes stockent les comptes rendus collectés dans leurs bases de données respectives. Les accidents et les incidents graves sont également enregistrés dans ces bases de données.
6	A2.2.6.1	Israël et les États membres participent à un échange mutuel d'informations relatives à la sécurité, le cas échéant. La base de données utilisée par Israël devrait être compatible avec le logiciel ECCAIRS.
8(1)	A2.2.8.1	Les parties contractantes prennent, conformément à leur législation nationale, les mesures nécessaires pour garantir une confidentialité adéquate aux informations qu'elles reçoivent conformément à la directive 2003/42/CE. Elles n'utilisent ces informations qu'aux seules fins de la directive 2003/42/CE.
8(2)	A2.2.8.2	Indépendamment du type ou de la classification de l'événement, de l'accident ou de l'incident grave, les noms ou les adresses des différentes personnes ne sont jamais enregistrés dans la base de données mentionnée dans la norme A2.2.5.2.
8(3)	A2.2.8.3	Sans préjudice des règles du droit pénal applicables, les parties contractantes s'abstiennent d'intenter une action en ce qui concerne les infractions à la loi non préméditées ou réalisées par inadvertance, qu'elles viendraient à connaître seulement parce qu'elles ont été signalées dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'événements, sauf dans les cas de négligence grave.
9	A2.2.9.1	Chaque partie contractante met en place un système de comptes rendus volontaires des incidents pour faciliter la collecte de renseignements sur les insuffisances réelles ou éventuelles en matière de sécurité qui peuvent ne pas être indiqués dans le système de comptes rendus obligatoires des incidents.

PARTIE B - GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

B.1 : 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

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	CATÉGORIE (soit section a, soit section b de l'annexe iv, partie b)	NORME
1.1 – 1.3	B.1.1.1	A	L'initiative "Ciel unique européen" a pour objectif de renforcer les normes de sécurité actuelles de la circulation aérienne, de contribuer au développement durable du système de transport aérien et d'améliorer les performances globales du système de gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale dans l'espace aérien des parties contractantes afin de répondre aux besoins de tous les usagers de l'espace aérien. Le Ciel unique européen comporte un réseau paneuropéen cohérent de routes ainsi que des systèmes de gestion du réseau et du trafic aérien, fondés uniquement sur des critères de sécurité, d'efficacité et techniques, au profit de tous les usagers de l'espace aérien. A cet effet, le règlement n° 549/2004 établit un cadre réglementaire harmonisé pour la création du Ciel unique européen.
			L'application du règlement n° 549/2004 et des mesures visées dans la réglementation de base sur le Ciel unique européen ne porte pas atteinte à la souveraineté des parties contractantes sur leur espace aérien ni à leurs besoins en ce qui concerne les questions d'ordre public, de sécurité publique et de défense visées à l'article 13. Le règlement n° 549/2004 et les mesures visées dans la réglementation de base sur le Ciel unique européen ne s'appliquent pas aux opérations et à l'entraînement militaires. L'application du règlement n° 549/2004 et des mesures visées dans la réglementation de base sur le Ciel unique européen ne porte pas atteinte aux droits et aux devoirs des parties contractantes découlant de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale (ci-après la "convention de Chicago"). Dans ce contexte, le règlement vise également à aider les parties contractantes à remplir leurs obligations au titre de la convention de Chicago, en jetant les bases d'une interprétation commune et d'une mise en œuvre uniforme des dispositions de cette dernière, et en garantissant que celles-ci sont dûment prises en compte dans le cadre du règlement n° 549/2004 et des règles arrêtées pour son exécution.
2	B.1.2.1	A	Les définitions figurant à l'article 2 du règlement n° 549/2004 s'appliquent aux normes et exigences relatives à la gestion du trafic aérien spécifiées dans la présente annexe. Toutes les références faites aux États membres s'entendent comme des références faites aux parties contractantes.
4.1	B.1.4.1	A	Les parties contractantes désignent ou instituent, conjointement ou individuellement, un ou plusieurs organismes faisant fonction d'autorité nationale de surveillance chargée d'assumer les tâches qui lui sont assignées au titre du règlement n° 549/2004 et des mesures visées à l'article 3 du règlement n° 549/2004 .
4.2	B.1.4.2	A	Les autorités nationales de surveillance sont indépendantes des prestataires de services de navigation aérienne. Cette indépendance est réalisée par une séparation adéquate entre les autorités nationales de surveillance et ces prestataires, au moins au niveau fonctionnel.
4.3	B.1.4.3	A	Les autorités nationales de surveillance exercent leurs compétences de manière impartiale, indépendante et transparente. A cette fin, il est mis en place des systèmes de gestion et de contrôle appropriés, y compris au sein de l'administration d'une partie contractante. Néanmoins, cela n'empêche pas les autorités nationales de surveillance d'exercer leurs tâches conformément aux règles d'organisation des autorités nationales de l'aviation civile ou de tout autre organisme public.
4.4	B.1.4.4	A	Les parties contractantes veillent à ce que les autorités nationales de surveillance disposent des ressources et des capacités nécessaires pour effectuer les tâches qui leur sont assignées au titre du règlement n° 549/2004 de manière efficace et dans les délais prévus.
9	B.1.9.1	A	Les sanctions mises en place par les parties contractantes pour les infractions au règlement n° 549/2004 et aux mesures visées dans la réglementation de base sur le Ciel unique européen commises en particulier par les usagers de l'espace aérien et les fournisseurs de services sont efficaces, proportionnées et dissuasives.
10	B.1.10.1	A	Les parties contractantes, agissant conformément à leur législation nationale, instaurent des mécanismes de consultation en vue d'une participation appropriée des parties intéressées, y compris les organisations professionnelles représentant les personnels, à la mise en œuvre du Ciel unique européen.
11.1	B.1.11.1	A	Pour accroître les performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau, un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau est instauré. Il comprend : a) des plans nationaux, comprenant des objectifs de performance dans les domaines essentiels de performance que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique, compatibles avec l'initiative "Ciel unique européen" ; et

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	CATÉGORIE (soit section a, soit section b de l'annexe iv, partie b)	NORME
			b) l'examen périodique, le contrôle et l'analyse comparative des performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau.
11.2	B.1.11.2	A	Conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 549/2004, la Commission peut désigner Eurocontrol ou un autre organisme impartial et compétent comme "organe d'évaluation des performances". L'organe d'évaluation des performances a pour rôle d'assister les autorités nationales de surveillance, à leur demande, dans la mise en œuvre du système de performance. La Commission veille à ce que l'organe d'évaluation des performances agisse en toute indépendance lorsqu'il s'acquitte des tâches que la Commission lui a confiées.
11.3 (b)	B.1.11.3	A	Les plans nationaux visés dans la norme B.1.11.1 sont élaborés par les autorités nationales de surveillance et adoptés par la partie contractante. Ces plans comportent des objectifs nationaux contraignants ainsi qu'un mécanisme incitatif approprié, adopté par la partie contractante. Les prestataires de services de navigation aérienne, les représentants des usagers de l'espace aérien et, le cas échéant, les exploitants d'aéroports et les coordonnateurs d'aéroports sont consultés pour l'élaboration de ces plans.
11.3(d)	B.1.11.4	A	La période de référence pour le système de performance est de trois ans au moins et de cinq ans au plus. Au cours de cette période, si les objectifs nationaux ne sont pas atteints, les parties contractantes et/ou les autorités nationales de surveillance appliquent les mesures appropriées qu'elles ont définies.
11.4	B.1.11.5	A	Les procédures suivantes s'appliquent au système de performance : a) la collecte, la validation, l'examen, l'évaluation et la diffusion des données pertinentes relatives aux performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau fournies par toutes les parties intéressées, parmi lesquelles les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroports, les autorités nationales de surveillance, les parties contractantes et Eurocontrol ; b) la sélection de domaines clés de performance appropriés, sur la base du document n° 9854 de l'OACI "Concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondial", et compatibles avec ceux identifiés dans le cadre de performance du plan directeur GTA, notamment la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique, adaptés, le cas échéant, pour tenir compte des exigences spécifiques du Ciel unique européen ; la fixation d'objectifs correspondant à ces domaines et la définition d'une série limitée d'indicateurs clés pour mesurer les performances ; c) l'évaluation des objectifs de performance nationaux sur la base du plan établi au niveau national ; et d) le suivi des plans de performance établis au niveau national, y compris des mécanismes d'alerte appropriés.
11.5	B.1.11.6	A	Lors de l'élaboration du système de performance, il est tenu compte du fait que les services de route, les services terminaux et les fonctions de réseau sont différents et doivent être traités en conséquence, et ce également, si nécessaire, à des fins d'évaluation des performances.
11.6	B.1.11.7	A	Les mesures d'exécution relatives au système d'amélioration des performances énumérées à l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen UE-Israël relatif aux services aériens s'appliquent.
13	B.1.13.1	A	La réglementation de base sur le Ciel unique européen ne fait pas obstacle à ce qu'une partie contractante applique des mesures, pour autant qu'elles soient justifiées par la sauvegarde d'intérêts essentiels relevant de la politique de sécurité ou de défense. Ces mesures sont, en particulier, celles qui sont impératives : – pour la surveillance de l'espace aérien qui est sous sa responsabilité, conformément aux accords régionaux de navigation aérienne de l'OACI, ce qui inclut la capacité de détecter, d'identifier et d'évaluer tous les aéronefs empruntant cet espace aérien, en vue de veiller à sauvegarder la sécurité des vols et à prendre des mesures pour satisfaire aux impératifs de la sécurité et de la défense ; – en cas de troubles intérieurs graves affectant l'ordre public ; – en cas de guerre ou de tension internationale grave constituant une menace de guerre ; – afin de remplir les obligations internationales que cette partie contractante a contractées en vue du maintien de la paix et de la sécurité internationale ; – afin d'effectuer les opérations et l'entraînement militaires, y compris les moyens nécessaires à des exercices.

B.2 : 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

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	CATÉGORIE (soit section a, soit section B de l'annexe IV, partie B)	NORME
2.1-2	B.2.2.1	A	L'autorité de surveillance nationale mène des inspections et des enquêtes pour assurer le contrôle de l'application du règlement (CE) n° 550/2004, notamment en ce qui concerne l'exploitation sûre et efficace de la part des prestataires de services de navigation aérienne qui fournissent des services dans l'espace aérien relevant de la responsabilité de la partie contractante. Le prestataire de services de navigation aérienne concerné facilite ce travail.
2.3	B.2.2.2	B	Les pays qui participent à un bloc d'espace aérien fonctionnel concluent des accords en matière de surveillance garantissant que les prestataires de services de navigation aérienne fournissant des services concernant ce bloc font l'objet d'inspections et d'enquêtes.
2.4-6	B.2.2.3	A	Dans le cas de prestataires de services de navigation aérienne de pays fournissant des services dans l'espace aérien d'un autre pays, ces pays concluent des arrangements en matière de surveillance garantissant que lesdits prestataires font l'objet d'inspections et d'enquêtes. Ces arrangements comprennent des arrangements en vue du traitement des cas de non-respect des exigences applicables.
4		A	Les mesures d'exécution relatives aux exigences de sécurité énumérées à l'annexe IV de l'accord euro- méditerranéen UE-Israël relatif aux services aériens s'appliquent.
7.1	B.2.7.1	A	Les prestataires de services de navigation aérienne sont soumis à une certification par les parties contractantes.
7.3	B.2.7.2	A	Les autorités de surveillance nationales délivrent des certificats aux prestataires de services de navigation aérienne qui respectent les exigences du règlement (UE) n° 1035/2011 et le droit national applicable.
7.3	B.2.7.3	A	Un certificat peut être délivré pour chacun des services définis à l'article 2 du règlement (CE) n° 549/2004 ou pour un ensemble de ces services.
7.3	B.2.7.4	A	Le certificat est régulièrement contrôlé.
7.4 +	B.2.7.5	A	Les certificats précisent les droits et obligations des prestataires de services de navigation aérienne, notamment l'accès des usagers de l'espace aérien aux services sur une base non discriminatoire, notamment en ce qui concerne la sécurité. La certification ne peut être subordonnée qu'aux conditions définies à l'annexe II du règlement (CE) n° 550/2004. Ces conditions doivent être objectivement justifiées, non discriminatoires, proportionnées et transparentes.
7.5	B.2.7.6	A	Les parties contractantes peuvent autoriser la fourniture de services de navigation aérienne sans certification, lorsque de tels services sont fournis principalement pour des mouvements d'aéronefs autres que la circulation aérienne générale.
7.6	B.2.7.7	B	La délivrance de certificats confère aux prestataires de services de navigation aérienne le droit d'offrir leurs services à d'autres parties contractantes, à d'autres prestataires de services de navigation aérienne, aux usagers de l'espace aérien et aux aéroports des parties contractantes.
7.7	B.2.7.8	A	Les autorités de surveillance nationales contrôlent le respect du certificat.
7.7	B.2.7.9	A	Si une autorité de surveillance nationale découvre que le détenteur d'un certificat ne satisfait plus à ces exigences ou conditions, elle prend des mesures appropriées tout en assurant la continuité des services. Ces mesures peuvent comprendre le retrait du certificat.
7.8	B.2.7.10	B	Une partie contractante reconnaît tout certificat délivré dans une autre partie contractante conformément aux normes et exigences réglementaires relatives à la gestion du trafic aérien spécifiées dans la présente annexe.
8.1	B.2.8.1	A	Les parties contractantes garantissent la fourniture des services de la circulation aérienne en exclusivité dans des blocs d'espace aérien spécifiques relevant de l'espace aérien sous leur responsabilité. A cet effet, les parties contractantes désignent un prestataire de services de la circulation aérienne détenteur d'un certificat valable dans les parties contractantes.
8.2	B.2.8.2	B	Les systèmes juridiques n'entravent pas les services transfrontaliers en exigeant que les prestataires de services de navigation aérienne a) soient détenus, directement ou par participation majoritaire, par un État donné ou ses ressortissants ; b) aient leur lieu d'exploitation principal ou leur siège social sur le territoire de cet État ; c) utilisent uniquement des installations dans cet État.

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	CATÉGORIE (soit section a, soit section B de l'annexe IV, partie B)	NORME
8.3	B.2.8.3	A	Les parties contractantes définissent les droits et obligations des prestataires de services désignés. Les obligations peuvent inclure des conditions relatives à la fourniture en temps voulu d'informations pertinentes permettant d'identifier tous les mouvements d'aéronefs dans l'espace aérien relevant de leur responsabilité.
8.4	B.2.8.4	A	Les parties contractantes ont un pouvoir discrétionnaire en ce qui concerne le choix d'un prestataire de services, à condition que ce dernier satisfasse aux exigences et aux conditions prévues dans les normes et exigences réglementaires relatives à la gestion du trafic aérien spécifiées dans la présente annexe.
8.5	B.2.8.4	B	En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels définis conformément à l'article 9 <i>bis</i> et s'étendant sur l'espace aérien relevant de la responsabilité de plusieurs parties contractantes, les parties contractantes concernées désignent conjointement, conformément à l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 550/2004, un ou plusieurs prestataires de services de la circulation aérienne, un mois au moins avant la mise en œuvre du bloc d'espace aérien.
9	B.2.9.1	A	Les parties contractantes peuvent désigner un prestataire de services météorologiques pour fournir, sur une base exclusive, tout ou partie des données météorologiques pour la totalité ou une partie de l'espace aérien relevant de leur responsabilité, compte tenu de considérations de sécurité.
9 <i>bis</i> .1	B.2.9 <i>bis</i> .1	B	Les parties contractantes prennent toutes les mesures nécessaires à la mise en œuvre de blocs d'espace aérien fonctionnels afin d'atteindre la capacité et l'efficacité nécessaires du réseau de gestion du trafic aérien dans le Ciel unique européen, de maintenir un niveau élevé de sécurité et de contribuer aux performances globales du système de transport aérien et à la réduction de l'impact sur l'environnement. Les parties contractantes coopèrent entre elles dans toute la mesure du possible, en particulier lorsqu'elles créent des blocs d'espace aérien fonctionnels voisins, afin de se conformer à cette disposition.
9 <i>bis</i> .2	B.2.9 <i>bis</i> .2	B	En particulier, les blocs d'espace aérien fonctionnels : a) sont étayés par un dossier de sécurité ; b) permettent une utilisation optimale de l'espace aérien compte tenu des courants de trafic aérien ; c) assurent la cohérence avec le réseau européen de routes mis en place conformément à l'article 6 du règlement sur l'espace aérien ; d) se justifient par la valeur ajoutée globale qu'ils procurent, y compris l'utilisation optimale des ressources techniques et humaines, sur la base d'analyses coûts/bénéfices ; e) assurent un transfert fluide et souple de la responsabilité du contrôle de la circulation aérienne entre les unités des services de la circulation aérienne ; f) garantissent la compatibilité des différentes configurations d'espace aérien, en optimisant entre autres les régions actuelles d'information de vol ; g) respectent les conditions découlant des accords régionaux conclus au sein de l'OACI ; h) respectent les accords régionaux qui existaient à la date d'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 550/2004 ; et i) facilitent la cohérence avec les objectifs de performance.
9 <i>bis</i> .3	B.2.9 <i>bis</i> .3	B	Un bloc d'espace aérien fonctionnel est créé uniquement par accord mutuel entre toutes les parties contractantes et, le cas échéant, les pays tiers responsables d'une partie quelconque de l'espace aérien compris dans le bloc d'espace aérien fonctionnel. Avant la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel, les parties contractantes concernées fournissent aux autres parties contractantes et autres parties intéressées les informations appropriées et leur donnent la possibilité de formuler des observations.
9 <i>bis</i> .4	B.2.9 <i>bis</i> .4	B	Lorsqu'un bloc d'espace aérien fonctionnel appartient à un espace aérien relevant en tout ou partie de la responsabilité de plusieurs parties contractantes, l'accord créant le bloc d'espace aérien fonctionnel contient les dispositions nécessaires concernant les modalités de modification du bloc et de retrait d'une partie contractante dudit bloc, y compris le régime transitoire.
9 <i>bis</i> .5	B.2.9 <i>bis</i> .5	B	En cas de difficultés entre plusieurs parties contractantes à propos d'un bloc d'espace aérien fonctionnel transfrontalier appartenant à l'espace aérien relevant de leur responsabilité, les parties contractantes concernées peuvent solliciter conjointement l'avis du comité du Ciel unique européen à ce sujet. L'avis est communiqué aux parties contractantes concernées. Sans préjudice de la norme B.2.9 <i>bis</i> .3, les parties contractantes prennent cet avis en compte afin de trouver une solution.
10.1	B.2.10.1	A	Les prestataires de services de navigation aérienne peuvent recourir aux services d'autres prestataires de services qui ont été certifiés dans les parties contractantes.
10.2	B.2.10.2	A	Les prestataires de services de navigation aérienne formalisent leur partenariat par des accords écrits, ou par des arrangements juridiques équivalents, qui précisent les obligations et fonctions spécifiques de chaque prestataire et permettent l'échange de données opérationnelles entre tous les prestataires de services pour ce qui concerne la circulation aérienne générale. Ces accords sont notifiés à l'autorité ou aux autorités de surveillance nationale(s) concernée(s).

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	CATÉGORIE (soit section a, soit section B de l'annexe IV, partie B)	NORME
10.3	B.2.10.3	A	Dans les cas de fourniture de services de la circulation aérienne, l'approbation des parties contractantes concernées est requise. Dans les cas de fourniture de services météorologiques, l'approbation des parties contractantes concernées est requise, si elles ont désigné un prestataire sur une base exclusive conformément à la norme B.2.9.1.
11	B.2.10.4	A	Dans le cadre de la politique commune des transports, les parties contractantes prennent les mesures nécessaires afin que des accords écrits entre les autorités civiles et militaires compétentes, ou des dispositifs juridiques équivalents, soient conclus ou prorogés concernant la gestion de blocs d'espace aérien spécifiques.
12(1)	B.2.12.1	A	Les prestataires de services de navigation aérienne, quel que soit leur régime de propriété ou leur forme juridique, établissent, soumettent à un audit et publient leurs comptes financiers.
12(2)	B.2.12.2	A	En tout état de cause, les prestataires de services de navigation aérienne publient un rapport annuel et sont régulièrement soumis à un audit indépendant.
12(3)	B.2.12.3	A	Lorsqu'ils offrent un ensemble de services, les prestataires de services de navigation aérienne déterminent et font apparaître les coûts et revenus provenant des services de navigation aérienne, ventilés conformément au système de tarification applicable et, le cas échéant, tiennent des comptes consolidés pour les autres services qui ne se rapportent pas à la navigation aérienne comme ils seraient tenus de le faire si les services en question étaient fournis par des entreprises distinctes.
12(4)	B.2.12.4	A	Les parties contractantes désignent les autorités compétentes qui ont le droit de consulter les comptes des prestataires de services fournissant des services dans l'espace aérien relevant de leur responsabilité.
13.1	B.2.13.1	B	Pour ce qui concerne la circulation aérienne générale, les données opérationnelles pertinentes sont échangées en temps réel entre tous les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien et les aéroports, pour répondre à leurs besoins d'exploitation. Ces données sont utilisées uniquement à des fins opérationnelles.
13.2	B.2.13.2	B	L'accès aux données opérationnelles pertinentes est accordé aux autorités concernées, aux prestataires de services de navigation aérienne détenteurs d'une certification, aux usagers de l'espace aérien et aux aéroports sur une base non discriminatoire.
13.3	B.2.13.3	B	Les prestataires de services détenteurs d'une certification, les usagers de l'espace aérien et les aéroports établissent des conditions uniformes d'accès à leurs données opérationnelles autres que celles visées au paragraphe 1. Les autorités de surveillance nationales approuvent ces conditions uniformes. Des règles détaillées concernant ces conditions sont définies, le cas échéant, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre.
18.1-18.2	B.2.18.1	A	Ni les autorités nationales de surveillance des parties contractantes, agissant conformément à leur législation nationale, ni la Commission ne divulguent d'informations de nature confidentielle, en particulier au sujet des prestataires de services de navigation aérienne, de leurs relations d'affaires ou de la composition de leurs coûts. Cette disposition ne porte pas atteinte au droit des autorités nationales de surveillance des parties contractantes ou de la Commission de divulguer des informations lorsque celles-ci sont indispensables à l'exercice de leurs fonctions, auquel cas la divulgation est proportionnée et tient compte des intérêts légitimes des prestataires de services de navigation aérienne, des usagers de l'espace aérien, des aéroports ou d'autres parties intéressées en ce qui concerne la protection de leurs secrets commerciaux.

B.3 : 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

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/-lég#/ art#/norme#)	CATÉGORIE (soit section A, soit section B de l'annexe IV, partie B)	NORME
1	B.3.1.1	A	Un objectif est d'appuyer le concept d'un espace aérien opérationnel progressivement plus intégré dans le cadre de la politique commune des transports et d'établir des procédures de conception, de planification et de gestion communes garantissant un fonctionnement efficace et sûr de la gestion du trafic aérien. L'utilisation de l'espace aérien est propre à permettre aux services de navigation aérienne de fonctionner comme un tout cohérent et logique, conformément au règlement (CE) n° 550/2004. Cela s'applique à l'espace aérien situé à l'intérieur des régions EUR et AFI de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour lequel les parties contractantes assurent la prestation de services de circulation aérienne conformément au règlement (CE) n° 550/2004 relatif à la fourniture de services. Les parties contractantes peuvent aussi appliquer le règlement (CE) n° 551/2004 à l'espace aérien situé à l'intérieur d'autres régions de l'OACI et placé sous leur responsabilité, à condition qu'elles en informent les autres parties contractantes.
3.1	B.3.3.1	B	Les parties contractantes visent à la création et à la reconnaissance par l'OACI d'une RESIV unique.
3.2	B.3.3.2	B	La RESIV est conçue de manière à englober l'espace aérien relevant de la responsabilité des parties contractantes conformément à l'article 1er, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 551/2004 et peut également comprendre l'espace aérien de pays tiers européens.
3.3	B.3.3.3	B	La création de la RESIV est sans préjudice de la responsabilité des parties contractantes en matière de désignation des prestataires de services de circulation aérienne pour l'espace aérien placé sous leur responsabilité conformément à la norme B.2.8.1.
3.4	B.3.3.4	B	Les parties contractantes conservent leurs responsabilités envers l'OACI dans les limites géographiques des régions supérieures d'information de vol et des régions d'information de vol que l'OACI leur a confiées.
3 bis	B.3.3 bis.1	A	Les mesures d'exécution relatives à l'information aéronautique électronique énumérées à l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen UE-Israël relatif aux services aériens s'appliquent.
4	B.3.4.1	A	Les mesures d'exécution relatives aux règles de l'air et à la classification de l'espace aérien énumérées à l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen UE-Israël relatif aux services aériens s'appliquent.
6.1	B.3.6.1	A	Les fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien permettent une utilisation optimale de l'espace aérien et donnent aux usagers de l'espace aérien la possibilité d'emprunter le trajet qu'ils préfèrent, tout en donnant un accès maximal à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne. Ces fonctions de réseau visent à appuyer les initiatives prises au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et elles sont exercées dans le respect du principe de séparation entre les tâches de réglementation et les tâches opérationnelles.

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	CATÉGORIE (soit section A, soit section B de l'annexe IV, partie B)	NORME
6.2	B.3.6.2	A	Fonctions exercées par le gestionnaire de réseau dans la conception des routes et la gestion des ressources limitées, et possibilité de désigner, par exemple, Eurocontrol comme gestionnaire de réseau.
6.3	B.3.6.3	A	La Commission peut faire des ajouts à la liste de fonctions figurant dans la norme B.3.6.2 après avoir dûment consulté les acteurs du secteur concernés. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du règlement (CE) n° 551/2004 en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 4, du règlement-cadre.
6.4	B.3.6.4	A	Les modalités d'exécution des mesures visées à l'article 6 du règlement sur l'espace aérien (551/2004), à l'exception de celles visées à l'article 6, paragraphes 6 à 9, dudit règlement, énumérées à l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen UE-Israël relatif aux services aériens s'appliquent. Ces mesures d'exécution concernent notamment : a) la coordination et l'harmonisation des processus et des procédures pour accroître l'efficacité de la gestion des fréquences aéronautiques, y compris l'élaboration de principes et de critères ; b) la coordination centrale en matière d'identification précoce des besoins de fréquences et de recherche de solutions pour les bandes de fréquences attribuées à la circulation aérienne générale européenne, afin d'appuyer la conception et l'exploitation du réseau aérien européen ; c) les autres fonctions de réseau telles que définies dans le plan directeur GTA ; d) les modalités d'un processus décisionnel coopératif entre les parties contractantes, les prestataires de services de navigation aérienne et la fonction de gestion du réseau ; e) les mécanismes de consultation des parties intéressées dans le cadre du processus décisionnel aux niveaux tant national qu'europpéen ; et f) à l'intérieur du spectre radio attribué à la circulation aérienne générale par l'Union internationale des télécommunications, la répartition des tâches et responsabilités entre la fonction de gestion du réseau et les gestionnaires de fréquences nationaux, en veillant à ce que les fonctions nationales de gestion des fréquences continuent à réaliser les assignations de fréquence qui n'ont pas d'incidence sur le réseau. Dans les cas où il y a une incidence sur le réseau, les gestionnaires de fréquence nationaux coopèrent avec les responsables des fonctions de gestion du réseau afin d'optimiser l'utilisation des fréquences.
6.5	B.3.6.5	A	Les aspects de la conception de l'espace aérien autres que ceux visés à l'article 6, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 551/2004 sont traités au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. Ce processus de conception tient compte des exigences et de la complexité du trafic et des plans de performances des blocs d'espace aérien nationaux ou fonctionnels et il comprend une consultation approfondie des usagers de l'espace aérien intéressés ou des groupes représentant les usagers de l'espace aérien intéressés et des autorités militaires, en tant que de besoin.
6.6	B.3.6.6	B	Les parties contractantes confient à Eurocontrol ou à un autre organisme impartial et compétent la gestion des courants de trafic aérien, sous réserve de la mise en place de mécanismes de contrôle appropriés.
6.7	B.3.6.7	A	Les mesures d'exécution relatives à la gestion des courants de trafic aérien énumérées à l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen UE-Israël relatif aux services aériens s'appliquent.
7.1	B.3.7.1	A	Les parties contractantes assurent, en tenant compte de l'organisation des aspects militaires relevant de leur compétence, l'application uniforme dans le Ciel unique européen du concept de gestion souple de l'espace aérien tel qu'il a été défini par l'OACI et développé par Eurocontrol, afin de faciliter la gestion de l'espace et du trafic aériens dans le cadre de la politique commune des transports.
7.3	B.3.7.2	A	Les mesures d'exécution relatives à la gestion souple de l'espace aérien énumérées à l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen UE-Israël relatif aux services aériens s'appliquent.
8.1	B.3.8.1	A	Lorsque l'application de l'article 7 du règlement (CE) n° 551/2004 donne lieu à des difficultés opérationnelles importantes, les parties contractantes peuvent suspendre temporairement cette application pour autant qu'elles en informent immédiatement le comité mixte.
8.2	B.3.8.2	A	À la suite de l'introduction d'une suspension temporaire, des adaptations aux règles adoptées en application de l'article 7, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 551/2004 peuvent être élaborées pour l'espace aérien relevant de la responsabilité de la partie ou des parties contractantes concernées.

B.4 : 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

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	CATÉGORIE (soit section A, soit section B de l'annexe IV, partie B)	NORME
1 + annexe 1	B.4.1.1	A	Dans le cadre du champ d'application du règlement-cadre, le règlement n° 552/2004 concerne l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien. Il s'applique aux systèmes, à leurs composants et aux procédures associées spécifiés à l'annexe I du règlement (CE) n° 552/2004. L'objectif est de réaliser l'interopérabilité entre les différents systèmes, composants et procédures associées du réseau européen de gestion du trafic aérien, en tenant dûment compte des règles internationales pertinentes, en visant également à assurer l'introduction coordonnée et rapide de nouveaux concepts d'exploitation agréés et validés ou de nouvelles technologies dans le domaine de la gestion du trafic aérien.
2 + annexe 2	B.4.2.1	A	Le réseau européen de gestion du trafic aérien, ses systèmes, leurs composants et les procédures associées satisfont aux exigences essentielles. Les exigences essentielles sont énoncées à l'annexe II du règlement (CE) n° 552/2004.
3	B.4.3.1	A	<p>Les mesures d'exécution relatives à l'interopérabilité énumérées à l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen UE-Israël relatif aux services aériens s'appliquent.</p> <p>Les systèmes, composants et procédures associées répondent aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité pendant tout leur cycle de vie.</p> <p>Les mesures d'exécution en matière d'interopérabilité doivent notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) déterminer toutes les exigences spécifiques qui complètent ou affinent les exigences essentielles, notamment en termes de sécurité, d'exploitation sans solution de continuité et de performance ; et/ou b) décrire, si nécessaire, toutes les exigences spécifiques qui complètent ou affinent les exigences essentielles, notamment en ce qui concerne l'introduction coordonnée de nouveaux concepts d'exploitation ou technologies agréés et validés ; et/ou c) déterminer les composants en rapport avec les systèmes ; et/ou d) décrire les procédures spécifiques d'évaluation de la conformité faisant intervenir, le cas échéant, les organismes notifiés visés à l'article 8 du règlement (CE) n° 552/2004, sur la base des modules définis dans la décision 93/465/CEE et qui doivent être utilisés pour évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi de composants, ainsi que pour la vérification des systèmes ; et/ou e) spécifier les conditions de mise en œuvre y compris, le cas échéant, la date à laquelle toutes les parties concernées doivent s'y conformer. <p>Lors de l'élaboration, de l'adoption et de la révision des mesures d'exécution en matière d'interopérabilité, il est tenu compte des coûts et des avantages estimés des solutions techniques permettant de s'y conformer, afin de déterminer la solution la plus viable, compte tenu de la nécessité de maintenir un niveau élevé de sécurité approuvé. Une évaluation des coûts et des avantages de ces solutions pour toutes les parties concernées est jointe à chaque projet de mesure d'exécution en matière d'interopérabilité.</p> <p>Les mesures d'exécution en matière d'interopérabilité sont établies conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement-cadre.</p>
4 (2)		A	Sont réputés conformes aux exigences essentielles et/ou aux mesures d'exécution en matière d'interopérabilité les systèmes et les procédures associées, ou les composants qui sont conformes aux spécifications communautaires pertinentes dont les numéros de référence ont été publiés au <i>Journal officiel de l'Union européenne</i> .
5 + annexe III	B.4.5.1	A	<p>Les composants sont accompagnés d'une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi. Les éléments de cette déclaration sont énoncés à l'annexe III du règlement (CE) n° 552/2004. Le fabricant, ou son mandataire établi dans les parties contractantes, garantit et déclare, au moyen d'une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, qu'il a appliqué les dispositions contenues dans les exigences essentielles et dans les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.</p> <p>Sont réputés conformes aux exigences essentielles et aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité les composants qui sont accompagnés par une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi.</p> <p>Les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité identifient, le cas échéant, les tâches se rapportant à l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des composants qui doivent être accomplies par les organismes notifiés visés à l'article 8 du règlement (CE) n° 552/2004.</p>
6 + annexe IV	B.4.6.1	A	Les systèmes font l'objet d'une vérification CE par le prestataire de services de navigation aérienne, conformément aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité, en vue de s'assurer qu'ils répondent aux exigences essentielles du règlement (CE) n° 552/2004 et aux mesures d'exécution en matière d'interopérabilité, lorsqu'ils sont intégrés dans le réseau européen de gestion du trafic aérien. Avant la mise en service d'un système, le prestataire de services de navigation aérienne concerné établit une déclaration CE de vérification confirmant la conformité et la soumet à l'autorité de surveillance nationale, accompagnée d'un dossier technique. Les éléments de cette déclaration et du dossier technique sont énoncés à l'annexe IV du règlement (CE) n° 552/2004. L'autorité de surveillance nationale peut exiger tout complément d'information nécessaire pour contrôler cette conformité.

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	CATÉGORIE (soit section A, soit section B de l'annexe IV, partie B)	NORME
			Les mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité précisent, le cas échéant, les tâches se rapportant à la vérification des systèmes que doivent accomplir les organismes notifiés visés à l'article 8 du règlement (CE) n° 552/2004. La déclaration CE de vérification est sans préjudice des évaluations que l'autorité de surveillance nationale peut être appelée à réaliser pour des motifs autres que l'interopérabilité.
6 bis	B.4.6 bis.1	A	Aux fins des articles 5 et 6 du règlement (CE) n° 552/2004, tout certificat délivré 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, lorsqu'il s'applique à des constituants ou systèmes, est considéré comme une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, ou comme une déclaration CE de vérification, s'il établit la conformité aux exigences essentielles du règlement (CE) n° 552/2004 et aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.
7.1	B.4.7.1	A	Lorsque l'autorité de surveillance nationale constate : a) qu'un composant accompagné d'une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, ou b) qu'un système accompagné d'une déclaration CE de vérification n'est pas conforme aux exigences essentielles et/ou aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité, elle prend toutes les mesures nécessaires, en tenant dûment compte de la nécessité d'assurer la sécurité et la continuité des opérations, pour limiter le domaine d'application du composant ou du système concerné ou pour en interdire l'utilisation par les entités placées sous sa responsabilité.
8.1	B.4.8.1	A	Les parties contractantes notifient au comité mixte les organismes qu'elles ont désignés pour accomplir les tâches se rapportant à l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visées à l'article 5 du règlement (CE) n° 552/2004, et/ou à la vérification visée à l'article 6 du règlement (CE) n° 552/2004, en indiquant le domaine de compétence de chaque organisme et son numéro d'identification obtenu de la Commission.
8.2	B.4.8.2	A	Les parties contractantes appliquent les critères visés à l'annexe V du règlement (CE) n° 552/2004 pour l'évaluation des organismes à notifier. Les organismes qui satisfont aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes applicables sont réputés répondre auxdits critères.
8.3 + annexe V	B.4.8.3	A	Toute partie contractante annule la notification d'un organisme notifié si celui-ci ne remplit plus les critères figurant à l'annexe V du règlement (CE) n° 552/2004. Elle en informe immédiatement le comité mixte.
8.4	B.4.8.4	A	Sans préjudice des exigences visées à l'article 8, paragraphes 1, 2 et 3, du règlement (CE) n° 552/2004, les parties contractantes peuvent décider de désigner en tant qu'organismes notifiés les organismes agréés conformément à l'article 3 du règlement sur la fourniture de services.

B.5 : 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° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	CATÉGORIE (soit section A, soit section B de l'annexe IV, partie B)	NORME
3	B.5.3.1	A	Les définitions de l'article 3, points (d bis), e), f), g), q), r) et s), du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 s'appliquent aux normes et exigences relatives à la gestion du trafic aérien spécifiées dans la présente annexe. Toutes les références faites aux États membres s'entendent comme des références faites aux parties contractantes.
8 ter (1)	B.5.8 ter.1	A	La fourniture de GTA/SNA satisfait aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V ter du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009.

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	CATÉGORIE (soit section A, soit section B de l'annexe IV, partie B)	NORME
8 <i>ter</i> (2)	B.5.8 <i>ter</i> .2	A	Les prestataires de GTA/SNA sont tenus d'être titulaires d'un certificat conformément au règlement (UE) n° 1035/2011 et au droit national applicable. Le certificat est délivré lorsque le prestataire a démontré avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux privilèges du prestataire. Le certificat précise les privilèges accordés et le champ des services fournis.
8 <i>ter</i> (3)	B.5.8 <i>ter</i> .3	A	Par dérogation à la norme B.5.8 <i>ter</i> .2, les parties contractantes peuvent décider que les prestataires de services d'information de vol sont autorisés à déclarer qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux services fournis.
8 <i>ter</i> (4)	B.5.8 <i>ter</i> .4	B	Les mesures visées dans la norme B.5.8 <i>ter</i> .6 peuvent définir une exigence de certification concernant les organismes chargés de la conception, la fabrication et l'entretien des systèmes et composants de GTA/SNA critiques pour la sécurité. Le certificat de ces organismes est délivré lorsqu'ils ont démontré avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges. Le certificat précise les privilèges accordés.
8 <i>ter</i> (5)	B.5.8 <i>ter</i> .5	A	Les mesures visées dans la norme B.5.8 <i>ter</i> .6 peuvent définir une exigence de certification, ou bien de validation de la part du prestataire de GTA/SNA, concernant les systèmes et composants de GTA/SNA critiques pour la sécurité. Le certificat de ces systèmes et composants est délivré, ou la validation est accordée, lorsque le demandeur a démontré que les systèmes et composants sont conformes aux spécifications détaillées définies pour garantir la conformité aux exigences essentielles visées dans la norme B.5.8 <i>ter</i> .1.
8 <i>ter</i> (6)	B.5.8 <i>ter</i> .6	A	Les mesures d'exécution en matière de GTA/SNA visées à l'article 8 <i>ter</i> , paragraphe 6, du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 et énumérées à l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen UE-Israël relatif aux services aériens s'appliquent.
8 <i>quater</i> (1)	B.5.8 <i>quater</i> .1	A	Les contrôleurs aériens ainsi que les personnes et organismes intervenant dans la formation et dans les examens, les contrôles et la surveillance médicale des contrôleurs aériens satisfont aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe V <i>ter</i> du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009.
8 <i>quater</i> (2)	B.5.8 <i>quater</i> .2	A	Les contrôleurs aériens sont tenus d'être titulaires d'une licence et d'un certificat médical correspondant au service fourni.
8 <i>quater</i> (3)	B.5.8 <i>quater</i> .3	A	La licence visée dans la norme B.5.8 <i>quater</i> .2 n'est délivrée que lorsque le demandeur de la licence démontre qu'il satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles relatives aux connaissances théoriques, aux compétences pratiques et linguistiques et à l'expérience exposées à l'annexe V <i>ter</i> du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009.
8 <i>quater</i> (4)	B.5.8 <i>quater</i> .4	A	Le certificat médical visé dans la norme B.5.8 <i>quater</i> .2 n'est délivré que lorsque le contrôleur aérien satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale exposées à l'annexe V <i>ter</i> du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009. Le certificat médical peut être délivré par un examinateur aéromédical ou par un centre aéromédical.
8 <i>quater</i> (5)	B.5.8 <i>quater</i> .5	A	La licence et le certificat médical précisent les privilèges accordés au contrôleur aérien et la portée de ladite licence et dudit certificat.
8 <i>quater</i> (6)	B.5.8 <i>quater</i> .6	A	La capacité des organismes de formation des contrôleurs aériens, des examinateurs aéromédicaux ou des centres aéromédicaux à assumer les responsabilités liées à leurs privilèges en matière de délivrance de licences et de certificats médicaux est reconnue par un certificat.
8 <i>quater</i> (7)	B.5.8 <i>quater</i> .7	A	Un certificat est accordé aux organismes de formation, aux examinateurs aéromédicaux et aux centres aéromédicaux des contrôleurs aériens qui ont démontré satisfaire aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe V <i>ter</i> du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009. Le certificat précise les privilèges qu'il confère.
8 <i>quater</i> (8)	B.5.8 <i>quater</i> .8	A	Les personnes chargées de dispenser une formation pratique ou d'évaluer les compétences des contrôleurs aériens sont titulaires d'un certificat. Le certificat est délivré lorsque la personne concernée a démontré qu'elle satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe V <i>ter</i> du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009. Le certificat précise les privilèges qu'il confère.
8 <i>quater</i> (9)	B.5.8 <i>quater</i> .9	A	Les simulateurs d'entraînement satisfont aux exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe V <i>ter</i> du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009.

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	CATÉGORIE (soit section A, soit section B de l'annexe IV, partie B)	NORME
8 <i>quater</i> (10)	B.5.8 <i>quater</i> .10	A/B(3)	Les mesures d'exécution visées à l'article 10, du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 et énumérées à l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen UE-Israël relatif aux services aériens s'appliquent.
annexe V <i>ter</i> (1)	B.5.V <i>ter</i> .1	A	a) Tous les aéronefs, à l'exception de ceux engagés dans les activités énoncées à l'article 1er, point 2 a), du règlement (CE) n° 216/2008, durant toutes les phases de vol et sur l'aire de manœuvre d'un aéroport, sont exploités conformément aux règles d'exploitation générales et à toute procédure applicable prévue pour l'utilisation de l'espace aérien en question. b) Tous les aéronefs, à l'exception de ceux engagés dans les activités énoncées à l'article 1er, point 2 a), du règlement (CE) n° 216/2008, sont équipés des composants nécessaires et exploités en conséquence. Les composants utilisés dans le système de GTA/SNA sont également conformes aux exigences du point 3 de l'annexe V <i>ter</i> du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement n° 1108/2009.

(3) Les dispositions découlant des SARP de l'OACI relèvent de la catégorie A. Toutes les autres dispositions relèvent de la catégorie B.

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	CATÉGORIE (soit section A, soit section B de l'annexe IV, partie B)	NORME
annexe V <i>ter</i> (2)	B.5.V <i>ter</i> .2	A	Les exigences essentielles figurant au point 2 de l'annexe V <i>ter</i> du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 s'appliquent.
annexe V <i>ter</i> (3)	B.5.V <i>ter</i> .3	A	Les exigences essentielles figurant au point 3 de l'annexe V <i>ter</i> du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 s'appliquent.
annexe V <i>ter</i> (4)	B.5. V <i>ter</i> .4	A/B(4)	Les exigences essentielles figurant au point 4 de l'annexe V <i>ter</i> du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 s'appliquent.
annexe V <i>ter</i> (5)	B.5.V <i>ter</i> .5	A	Les exigences essentielles figurant au point 5 de l'annexe V <i>ter</i> du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 s'appliquent.

(4) Les dispositions découlant des SARP de l'OACI relèvent de la catégorie A. Toutes les autres dispositions relèvent de la catégorie B.

PARTIE C – ENVIRONNEMENT

C.1 : directive 2002/30/CE relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la communauté

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	NORME
3	C.1.3.1	Les parties contractantes veillent à ce qu'il y ait des autorités compétentes pour les questions relatives à l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports.
4	C.1.4.1	Les parties contractantes adoptent une approche équilibrée lorsqu'elles traitent des problèmes liés au bruit dans les aéroports situés sur leur territoire. Elles peuvent également envisager des incitations économiques comme mesure de gestion du bruit.
	C.1.4.2	Lorsqu'elles envisagent d'introduire des restrictions d'exploitation, les autorités compétentes prennent en considération les coûts et avantages que sont susceptibles d'engendrer les différentes mesures applicables, ainsi que les caractéristiques propres à chaque aéroport.
	C.1.4.3	Les mesures ou combinaisons de mesures prises ne sont pas plus restrictives que ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif environnemental défini pour un aéroport donné. Elles n'introduisent aucune discrimination en fonction de la nationalité ou de l'identité du transporteur aérien ou du constructeur d'aéronefs.
	C.1.4.4	Les restrictions d'exploitation basées sur les performances se fondent sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, de la convention relative à l'aviation civile internationale.

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/lég#/art#/norme#)	NORME
5 + annexe II (1-3)	C.1.5.1	Lorsqu'une décision relative aux restrictions d'exploitation est envisagée, il est tenu compte des informations visées à l'annexe II, points 1 à 3, de la directive 2002/30/CE dans la mesure où cela est approprié et possible, pour ce qui est des restrictions d'exploitation concernées et des caractéristiques de l'aéroport.
7	C.1.7.1	Les règles relatives à l'évaluation des restrictions d'exploitation ne s'appliquent pas : a) aux restrictions d'exploitation qui sont déjà décidées à la date de mise en œuvre de la présente norme validée par une décision du comité mixte comme prévu dans l'annexe II, point 5, de l'accord euro-méditerranéen UE-Israël relatif aux services aériens ; b) aux modifications mineures d'ordre technique apportées aux restrictions d'exploitation partielles qui n'ont aucune incidence significative en termes de coûts pour les exploitants de compagnies aériennes d'un aéroport donné et qui ont été introduites après la mise en œuvre de la présente norme comme prévu ci-dessus.
9	C.1.9.1	Dans certains cas, les parties contractantes peuvent autoriser, sur des aéroports situés sur leur territoire, l'exploitation particulière d'aéronefs qui ne pourrait avoir lieu sur la base des autres dispositions de la directive 2002/30/CE, dans les cas suivants : a) aéronefs dont l'exploitation revêt un caractère si exceptionnel qu'il serait déraisonnable de ne pas accorder de dérogation temporaire ; b) aéronefs effectuant des vols non commerciaux à des fins de modifications, de réparations ou d'entretien.
10	C.1.10.1	Les parties contractantes veillent à ce que les procédures de consultation des parties intéressées pour l'application des restrictions d'exploitation soient établies conformément au droit national applicable.
11	C.1.11.1	Chaque partie contractante informe immédiatement l'autre partie contractante de toute nouvelle mesure de restriction d'exploitation qu'elle a décidé d'appliquer dans un aéroport situé sur son territoire.
12	C.1.12.1	Les parties contractantes veillent à ce qu'il existe un droit de recours contre les décisions prises en matière de restrictions d'exploitation, devant une instance d'appel autre que l'autorité qui a adopté la décision contestée, conformément à la législation et aux procédures nationales.
annexe II (1-3)		Informations visées dans la norme C.1.5.1.

C.2 : directive 2006/93/CE 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)

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme	NORME
1	C.2.1.1	Applicabilité : a. avions dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kilogrammes ; ou b. avions dont l'aménagement intérieur certifié comporte plus de 19 sièges passagers.
2	C.2.2.2	Tous les avions à réaction subsoniques civils doivent être conformes aux normes énoncées au chapitre 3, de la deuxième partie, du volume 1, de l'annexe 16 de la convention.
3	C.2.3.1	Des dérogations peuvent être accordées à l'obligation d'exploiter les avions à réaction subsoniques civils selon les normes énoncées au chapitre 3, de la deuxième partie, du volume 1 de l'annexe 16 de la convention dans les cas suivants : a) avions présentant un intérêt historique ; b) utilisation temporaire d'avions dont l'utilisation présente un caractère exceptionnel tel qu'il serait déraisonnable de refuser une dérogation temporaire ; et c) utilisation temporaire d'avions effectuant des vols non commerciaux à des fins de modifications, de réparations ou d'entretien.
3	C.2.3.2	Lorsqu'une partie contractante accorde une dérogation pour des raisons d'intérêt historique, elle en informe les autorités compétentes de l'autre partie contractante. Toute partie contractante reconnaît les dérogations accordées par une autre partie contractante pour les avions qui sont immatriculés sur les registres de cette dernière.
5	C.2.5.1	Les parties contractantes arrêtent les mesures coercitives applicables aux violations des dispositions nationales prises en application de la directive 2006/93/CE et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de ces mesures. Les mesures prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

PARTIE D - RESPONSABILITÉ DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

D.1 : règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident modifié par le règlement (CE) n° 889/2002

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme	NORME
2(1)(a), 2(1)(c)-(g)	D.1.2.1	Les définitions de l'article 2 s'appliquent aux exigences réglementaires et aux normes relatives à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident spécifiées dans la présente annexe.
3	D.1.3.1	Application de la convention de Montréal de 1999 par les parties contractantes, y compris aux vols nationaux.

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme	NORME
5	D.1.5.1	Les parties contractantes veillent à ce que les transporteurs aériens versent aux personnes physiques ayant droit à indemnisation une avance leur permettant de faire face à leurs besoins immédiats, en proportion du préjudice matériel subi.
6	D.1.6.1	Les parties contractantes veillent à ce que tous les transporteurs aériens mettent à la disposition des passagers à tous les points de vente un résumé des principales dispositions régissant la responsabilité à l'égard des passagers et de leurs bagages.

PARTIE E – DROITS DES CONSOMMATEURS

E.1 : directive 90/314/CEE concernant les voyages, vacances et circuits à forfait

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/ norme#)	NORME
1	E.1.1.1	Rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des parties contractantes concernant les voyages à forfait, les vacances et circuits à forfait, vendus ou offerts à la vente sur le territoire des parties contractantes.
2	E.1.2.1	<p>Les définitions de l'article 2 de la directive 90/314/CEE s'appliquent aux normes et exigences relatives aux voyages à forfait, vacances et circuits à forfait spécifiées dans la présente annexe, selon le cas et s'il y a lieu. Aux fins de la présente annexe, la définition du terme "forfait" s'énonce comme suit :</p> <p>forfait : la combinaison préalable d'au moins deux des éléments suivants, lorsqu'elle est vendue ou offerte à la vente à un prix tout compris :</p> <ol style="list-style-type: none"> transport ; logement ; autres services touristiques non accessoires au transport ou au logement représentant une part significative dans le forfait. <p>La facturation séparée de divers éléments d'un même forfait ne soustrait pas l'organisateur ou le détaillant aux obligations de la présente annexe.</p>
3	E.1.3.1	<p>L'organisateur et le détaillant doivent fournir des informations complètes et précises. Si une brochure est mise à la disposition du consommateur, elle doit indiquer de manière lisible, claire et précise le prix ainsi que les informations appropriées concernant les éléments suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> la destination, les moyens, les caractéristiques et les catégories de transport utilisés ; le mode d'hébergement, sa situation, sa catégorie ou son niveau de confort et ses principales caractéristiques, son homologation et son classement touristique ; les repas fournis ; l'itinéraire ; les informations d'ordre général concernant les conditions applicables en matière de passeports et de visas, ainsi que les formalités sanitaires nécessaires pour le voyage et le séjour ; le montant ou le pourcentage du prix à verser à titre d'acompte et le calendrier pour le paiement du solde ; si le forfait exige pour sa réalisation un nombre minimal de personnes et, dans ce cas, la date limite d'information du consommateur en cas d'annulation. <p>Les informations engagent ceux qui les fournissent, sauf si les conditions suivantes sont remplies :</p> <ul style="list-style-type: none"> des changements dans ces informations ont été clairement communiqués au consommateur avant la conclusion du contrat ; auquel cas la brochure doit en faire état expressément ; des modifications interviennent ultérieurement à la suite d'un accord entre les parties au contrat.
4(1), 4(2)	E.1.4.1	<p>L'organisateur et/ou le détaillant fournissent au consommateur, par écrit ou sous toute autre forme appropriée, avant la conclusion du contrat, les informations d'ordre général concernant les conditions applicables en matière de passeports et de visas, et notamment quant aux délais pour leur obtention, ainsi que les informations relatives aux formalités sanitaires nécessaires pour le voyage et le séjour. L'organisateur et/ou le détaillant doivent fournir au consommateur, par écrit ou sous toute autre forme appropriée, en temps voulu avant le début du voyage, les informations suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> les horaires et les lieux des escales et correspondances, ainsi que l'indication de la place à occuper par le voyageur (par exemple la cabine ou la couchette s'il s'agit d'un bateau, ou le compartiment couchettes ou le wagon-lit s'il s'agit d'un train) ; le nom, l'adresse et le numéro de téléphone de la représentation locale de l'organisateur et/ou du détaillant ou, à défaut, les nom, adresse et numéro de téléphone des organismes locaux susceptibles d'aider le consommateur en cas de difficultés. <p>Lorsque ces représentations et ces organismes n'existent pas, le consommateur doit disposer en tout état de cause d'un numéro d'appel d'urgence ou de toute autre information lui permettant d'établir le contact avec l'organisateur et/ou le détaillant ;</p> <ol style="list-style-type: none"> pour les voyages et séjours de mineurs d'âge à l'étranger, les informations permettant d'établir un contact direct avec l'enfant ou le responsable sur place de son séjour ; <p>Selon le forfait considéré, le contrat comprend au moins les clauses figurant ci-dessous pour autant qu'elles s'appliquent au forfait en question :</p> <ol style="list-style-type: none"> la destination ou les destinations du voyage et, en cas de séjour fractionné, les différentes périodes et leurs dates ; les moyens, les caractéristiques et les catégories de transports utilisés, les dates, heures et lieux de départ et de retour ; lorsque le forfait comprend un hébergement, sa situation, sa catégorie touristique ou son niveau de confort, et ses principales caractéristiques, sa conformité au regard de la réglementation de l'État d'accueil concerné, le nombre de repas fournis ; si le forfait exige pour sa réalisation un nombre minimum de personnes et, dans ce cas, la date limite d'information du consommateur en cas d'annulation ; l'itinéraire ;

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	NORME
		<p>f) les visites, les excursions ou autres services inclus dans le prix total convenu du forfait ; g) le nom et l'adresse de l'organisateur, du détaillant et, s'il y a lieu, de l'assureur ; h) le prix du forfait ainsi qu'une indication de toute révision éventuelle du prix au sens de la norme E.1.4.2 et l'indication des éventuelles redevances et taxes afférentes à certains services (taxes d'atterrissage, de débarquement ou d'embarquement dans les ports et les aéroports, taxes de séjour) lorsqu'elles ne sont pas incluses dans le prix du forfait ; i) le calendrier et les modalités de paiement du prix ; j) les desiderata particuliers que le consommateur a fait connaître à l'organisateur ou au détaillant au moment de la réservation et que l'un et l'autre ont acceptés ; k) les délais dans lesquels le consommateur doit formuler une éventuelle réclamation pour l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat.</p> <p>Toutes les clauses du contrat doivent être consignées par écrit ou sous toute autre forme compréhensible et accessible au consommateur et doivent lui être communiquées préalablement à la conclusion du contrat ; le consommateur doit également en recevoir une copie.</p>
4(4)	E.1.4.2	<p>Interdiction de modifier le prix, sauf si le contrat prévoit expressément la possibilité d'une révision tant à la hausse qu'à la baisse, et en détermine les modalités précises de calcul, uniquement pour tenir compte des variations : - du coût des transports, y compris le coût du carburant ; - des redevances et taxes afférentes à certains services, telles que les taxes d'atterrissage, de débarquement ou d'embarquement dans les ports et les aéroports ; - des taux de change appliqués au forfait considéré ; - des frais d'hôtel.</p> <p>Au cours d'une période précise, à déterminer dans la législation applicable de la partie contractante, qui précède la date de départ prévue, le prix fixé au contrat ne sera pas majoré, à condition que le consommateur ait payé l'intégralité du forfait.</p>
4(5)	E.1.4.3	<p>Si un élément essentiel du contrat est modifié avant le départ, le consommateur pourra : - soit résilier le contrat sans pénalité ; - soit accepter un avenant au contrat précisant les modifications apportées et leur incidence sur le prix.</p>
4(6)	E.1.4.4	<p>En cas d'annulation du forfait avant la date de départ convenue pour des raisons autres qu'une faute du consommateur, ce dernier a droit : a) soit à un autre forfait de qualité équivalente ou supérieure au cas où l'organisateur et/ou le détaillant peuvent le lui proposer. Si le forfait offert en substitution est de qualité inférieure, l'organisateur doit rembourser au consommateur la différence de prix ; b) soit au remboursement dans les meilleurs délais de toutes les sommes versées par lui en vertu du contrat.</p> <p>Dans ce cas, il a droit, si cela est approprié, à un dédommagement pour inexécution du contrat, qui lui est versé soit par l'organisateur, soit par le détaillant, selon ce que prescrit la législation de la partie contractante concernée, sauf lorsque : i) l'annulation résulte du fait que le nombre de personnes inscrites pour le forfait est inférieur au nombre minimum exigé et que le consommateur est informé de l'annulation, par écrit, dans les délais indiqués dans la description du forfait ; ou ii) l'annulation, à l'exclusion d'une surréservation, est imputable à un cas de force majeure, à savoir à des circonstances étrangères à celui qui l'invoque, anormales et imprévisibles, dont les conséquences n'auraient pu être évitées malgré toutes les diligences déployées.</p>
4(7)	E.1.4.5	<p>Lorsque, après le départ du consommateur, une part importante des services prévus par le contrat n'est pas fournie ou que l'organisateur constate qu'il ne pourra assurer une part importante des services prévus, le consommateur a droit sans supplément de prix pour lui, à d'autres arrangements appropriés pour la continuation du forfait et, le cas échéant, à un dédommagement à concurrence de la différence entre les prestations prévues et fournies. Lorsque de tels arrangements sont impossibles ou ne sont pas acceptés par le consommateur pour des raisons valables, il fournit, le cas échéant, au consommateur, sans supplément de prix, un moyen de transport équivalent qui le ramène au lieu de départ ou à un autre lieu de retour convenu avec lui et, le cas échéant, dédommage le consommateur.</p>
5(1)	E.1.5.1	<p>Les parties contractantes prennent les mesures nécessaires pour que l'organisateur et/ou le détaillant partie au contrat soient responsables à l'égard du consommateur de la bonne exécution des obligations résultant de ce contrat, que ces obligations soient à exécuter par eux-mêmes ou par d'autres prestataires de services et ceci sans préjudice du droit de l'organisateur et/ou du détaillant d'agir contre ces autres prestataires de services.</p>
5(2)-5(4)	E.1.5.2	<p>Le consommateur a droit à un dédommagement en cas d'inexécution ou de mauvaise exécution du contrat, sauf si certaines conditions indiquées dans la directive 90/314/CEE sont remplies.</p> <p>L'organisateur et/ou le détaillant partie au contrat sont tenus de faire diligence pour venir en aide au consommateur en difficulté, même si l'organisateur ou le détaillant n'est pas responsable des dommages, du fait que les manquements sont imputables à un tiers étranger à la fourniture des prestations prévues au contrat, revêtant un caractère imprévisible ou insurmontable, ou qu'ils sont dus à un cas de force majeure, telle que définie dans la norme E.1.4.4, ou à un événement que l'organisateur et/ou le détaillant ou le prestataire, avec toute la diligence nécessaire, ne pouvaient pas prévoir ou surmonter.</p>
6	E.1.6.1	<p>En cas de réclamation, l'organisateur et/ou le détaillant doivent faire preuve de diligence pour trouver des solutions appropriées.</p>

E.3 : règlement (CE) n° 261/2004 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

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	NORME
1	E.3.1.1	Reconnaissance de droits minimum aux passagers dans les situations suivantes : a) en cas de refus d'embarquement contre leur volonté ; b) en cas d'annulation de leur vol ; c) en cas de vol retardé.
2	E.3.2.1	Les définitions de l'article 2 du règlement (CE) n° 261/2004 s'appliquent aux normes et exigences relatives à l'établissement de 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 spécifiées dans la présente annexe, selon le cas et s'il y a lieu.
3(2)-(3)	E.3.3.1	Les exigences réglementaires et les normes s'appliquent à condition que les passagers : a) disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et, sauf en cas d'annulation visée à l'article 5 du règlement (CE) n° 261/2004, se présentent à l'enregistrement : - comme spécifié et à l'heure indiquée à l'avance par le transporteur aérien, l'organisateur de voyages ou un agent de voyages autorisé et s'il est prouvé que le passager a reçu une notification, ou, en l'absence d'indication d'heure, - au plus tard au cours d'une période précise, à déterminer dans la législation applicable de la partie contractante, avant l'heure de départ publiée ; ou b) aient été transférés, par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages, du vol pour lequel ils possédaient une réservation vers un autre vol, quelle qu'en soit la raison. Les exigences réglementaires et les normes ne s'appliquent pas aux passagers qui voyagent gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public. Toutefois, elles s'appliquent aux passagers en possession d'un billet émis par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages dans le cadre d'un programme de fidélisation ou d'autres programmes commerciaux.
4(1)	E.3.4.1	Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement de refuser l'embarquement sur un vol, il fait d'abord appel aux volontaires acceptant de renoncer à leur réservation en échange de certaines prestations, suivant des modalités à convenir entre les passagers concernés et le transporteur aérien effectif. Les volontaires bénéficient, en plus des prestations mentionnées dans la présente norme, d'une assistance conformément à l'article 8 du règlement (CE) n° 261/2004.
4(2)	E.3.4.2	Lorsque le nombre de volontaires n'est pas suffisant pour permettre l'embarquement des autres passagers disposant d'une réservation, le transporteur aérien effectif peut refuser l'embarquement de passagers contre leur volonté.
4(3)	E.3.4.3	S'il refuse des passagers à l'embarquement contre leur volonté, le transporteur aérien effectif indemnise ces derniers et leur offre une assistance (les passagers se voient offrir le choix entre le remboursement du prix de leur billet ainsi qu'un vol retour, le cas échéant, ou un réacheminement vers leur destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais, ou un réacheminement vers leur destination finale dans des conditions de transport comparables à une date ultérieure, à leur convenance, sous réserve de la disponibilité de sièges ; et ii) en cas de réacheminement, des rafraichissements et des possibilités de se restaurer, la possibilité d'effectuer deux appels téléphoniques ou d'envoyer deux télécopies ou deux messages électroniques ; un hébergement à l'hôtel, s'il y a lieu, et le transport entre l'aéroport et le lieu d'hébergement) conformément à la législation applicable de la partie contractante.
5(1)	E.3.5.1	En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés : a) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance [i] choix entre le remboursement du prix de leur billet ainsi qu'un vol retour, le cas échéant, ou un réacheminement vers leur destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais, ou un réacheminement vers leur destination finale dans des conditions de transport comparables à une date ultérieure, à leur convenance, sous réserve de la disponibilité de sièges ; et ii) en cas de réacheminement, des rafraichissements et des possibilités de se restaurer, la possibilité d'effectuer deux appels téléphoniques ou d'envoyer deux télécopies ou deux messages électroniques, ainsi qu'un hébergement à l'hôtel, s'il y a lieu, et le transport entre l'aéroport et le lieu d'hébergement] et b) ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif, à moins qu'ils soient informés de l'annulation du vol bien avant l'heure de départ prévue (délai précis à déterminer dans la législation applicable de la partie contractante) ou qu'ils soient informés ultérieurement et si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir et d'atteindre leur destination finale dans des délais précis (proches de l'heure de départ et de l'heure d'arrivée prévues) à déterminer dans la législation applicable de la partie contractante.
5(2)	E.3.5.2	Lorsque les passagers sont informés de l'annulation d'un vol, des renseignements leur sont fournis concernant d'autres transports possibles.
5(3)	E.3.5.3	Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser d'indemnisation s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	NORME
5(4)	E.3.5.4	Il incombe au transporteur aérien effectif de prouver qu'il a informé les passagers de l'annulation d'un vol ainsi que le délai dans lequel il l'a fait.
6	E.3.6.1	Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement qu'un vol sera retardé de deux heures ou plus par rapport à l'heure de départ prévue, les passagers se voient proposer une assistance par le transporteur aérien effectif (des rafraîchissements et des possibilités de se restaurer, et la possibilité d'effectuer deux appels téléphoniques ou d'envoyer deux télécopies ou deux messages électroniques) ; lorsque le retard est d'au moins cinq heures, le passager peut soit attendre le vol initialement prévu, soit obtenir le remboursement du prix du billet ainsi qu'un vol retour, le cas échéant, avec une assistance supplémentaire sous la forme d'un hébergement à l'hôtel si le retard est tel qu'il nécessite de passer une ou plusieurs nuits sur place, ainsi que le transport entre l'aéroport et le lieu d'hébergement.
7	E.3.7.1	Lorsqu'une indemnisation doit être effectuée, son montant est fixé à : a) 1 250 NIS ou 250 EUR pour tous les vols de 2 000 kilomètres ou moins ; b) 2 000 NIS ou 400 EUR pour les vols de 2 000 à 4 500 kilomètres ; c) 3 000 NIS ou 600 EUR pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b). Pour déterminer la distance à prendre en considération, il est tenu compte de la dernière destination où le passager arrivera après l'heure prévue du fait du refus d'embarquement ou de l'annulation. Lorsqu'un passager se voit proposer un réacheminement vers sa destination finale sur un autre vol dont l'heure d'arrivée ne dépasse pas l'heure d'arrivée prévue du vol initialement réservé d'un laps de temps court et précis, à déterminer dans la législation applicable de la partie contractante, le transporteur aérien effectif peut réduire de 50 % le montant de l'indemnisation. L'indemnisation est payée en espèces, par virement bancaire électronique ou par chèque, ou, avec l'accord signé du passager, sous forme de bons de voyage et/ou d'autres services.
8(3)	E.3.8.1	Dans le cas d'une ville, d'une agglomération ou d'une région desservie par plusieurs aéroports, si le transporteur aérien effectif propose au passager un vol à destination d'un aéroport autre que celui qui était initialement prévu, le transporteur aérien effectif prend à sa charge les frais de transfert des passagers entre l'aéroport d'arrivée et l'aéroport initialement prévu ou une autre destination proche convenue avec le passager.
10(1)	E.3.10.1	Si un transporteur aérien effectif place un passager dans une classe supérieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il ne peut réclamer aucun supplément.
10(2)	E.3.10.2	Si un transporteur aérien effectif place un passager dans une classe inférieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il procède à un remboursement conformément à la législation applicable de la partie contractante.
11(1)	E.3.11.1	Les transporteurs aériens effectifs donnent la priorité aux personnes à mobilité réduite et aux personnes ou aux chiens guides certifiés qui les accompagnent ainsi qu'aux enfants non accompagnés.
11(2), 9(3)	E.3.11.2	En cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard, les personnes à mobilité réduite et les personnes qui les accompagnent, ainsi que les enfants non accompagnés, ont droit à une prise en charge qui leur est fournie dès que possible. En assurant cette prise en charge, le transporteur aérien effectif veille tout particulièrement aux besoins des personnes à mobilité réduite et des personnes qui les accompagnent, ainsi qu'aux besoins des enfants non accompagnés.
12	E.3.12.1	Les normes prévues par le règlement (CE) n° 261/2004 s'appliquent sans préjudice du droit des passagers à une indemnisation complémentaire. L'indemnisation accordée en vertu du règlement (CE) n° 261/2004 peut être déduite d'une telle indemnisation. Sans préjudice des principes et règles pertinents du droit national, les dispositions qui précèdent ne s'appliquent pas aux passagers qui ont volontairement renoncé à leur réservation conformément à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 261/2004.
13	E.3.13.1	Lorsqu'un transporteur aérien effectif verse une indemnité ou s'acquitte d'autres obligations lui incombant en vertu du règlement (CE) n° 261/2004, aucune disposition de ce dernier ne peut être interprétée comme limitant son droit à demander réparation à toute personne, y compris des tiers, conformément au droit national applicable. En particulier, le règlement (CE) n° 261/2004 ne limite aucunement le droit du transporteur aérien effectif de demander réparation à un organisateur de voyages ou à une autre personne avec laquelle le transporteur aérien effectif a conclu un contrat. De même, aucune disposition du règlement ne peut être interprétée comme limitant le droit d'un organisateur de voyages ou d'un tiers, autre que le passager avec lequel un transporteur aérien effectif a conclu un contrat, de demander réparation au transporteur aérien effectif conformément aux lois pertinentes applicables.
14(1)	E.3.14.1	Le transporteur aérien effectif veille à ce qu'un avis reprenant le texte suivant (ou un contenu similaire), imprimé en caractères bien lisibles, soit affiché bien en vue dans la zone d'enregistrement : "Si vous êtes refusé à l'embarquement ou si votre vol est annulé ou retardé, demandez au comptoir d'enregistrement ou à la porte d'embarquement le texte énonçant vos droits, notamment en matière d'indemnisation et d'assistance."
14(2)	E.3.14.2	Le transporteur aérien effectif qui refuse l'embarquement ou qui annule un vol présente à chaque passager concerné une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 261/2004. Il présente également cette notice à tout passager subissant un retard important.
15	E.3.15.1	Les obligations envers les passagers qui sont énoncées par le présent règlement ne peuvent être limitées ou levées, notamment par une dérogation ou une clause restrictive figurant dans le contrat de transport. Si toutefois une telle dérogation ou une telle clause restrictive est appliquée à l'égard d'un passager, ou si un passager n'est pas dûment informé de ses droits et accepte, par conséquent, une indemnisation inférieure à celle prévue par le règlement (CE) n° 261/2004, ce passager a le droit d'entreprendre les démarches nécessaires auprès des tribunaux compétents en vue d'obtenir une indemnisation complémentaire.

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	NORME
16	E.3.16.1	Les parties contractantes veillent au respect des présentes exigences réglementaires et normes découlant du règlement (CE) n° 261/2004. Les mesures coercitives, pouvant se fonder notamment sur des jugements de droit civil, doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.

E.4 : 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

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	NORME
1(1)	E.4.1.1	Établissement de règles relatives à la protection et à l'assistance en faveur des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite qui font des voyages aériens, afin de les protéger contre la discrimination et de garantir qu'elles reçoivent une assistance.
2	E.4.2.1	Les définitions de l'article 2 du règlement (CE) n° 1107/2006 s'appliquent aux normes et exigences relatives aux droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ; spécifiées dans la présente annexe, selon le cas et s'il y a lieu.
3	E.4.3.1	Un transporteur aérien ou son agent ou un organisateur de voyages ne peut refuser, pour cause de handicap ou de mobilité réduite, d'accepter une réservation pour un vol ou d'embarquer une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite, si cette personne dispose d'un billet et d'une réservation valables.
4(1)	E.4.4.1	Un transporteur aérien, son agent ou un organisateur de voyages peut, pour cause de handicap, refuser d'accepter une réservation pour une personne handicapée ou pour une personne à mobilité réduite ou refuser d'embarquer cette personne : a) afin de respecter les exigences de sécurité applicables, qu'elles soient prévues par le droit international ou national ou établies par l'autorité qui a délivré son certificat de transporteur aérien au transporteur aérien concerné ; b) si la taille de l'aéronef ou de ses portes rend physiquement impossible l'embarquement ou le transport de cette personne handicapée ou à mobilité réduite. En cas de refus d'accepter une réservation pour les motifs mentionnés aux points a) ou b), le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages s'efforce, dans les limites du raisonnable, de proposer une autre solution acceptable à la personne concernée. Une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite à laquelle l'embarquement est refusé sur la base de son handicap ou de sa mobilité réduite et toute personne qui l'accompagne bénéficient du droit au remboursement ou au réacheminement prévu à l'article 8 du règlement (CE) n° 261/2004. Le droit à un vol retour ou à un réacheminement est subordonné à la réunion de toutes les conditions de sécurité.
4(2)	E.4.4.2	Afin de respecter les exigences de sécurité applicables, qu'elles soient prévues par le droit international ou national ou établies par l'autorité qui a délivré son certificat de transporteur aérien au transporteur aérien concerné, un transporteur aérien ou son agent ou un organisateur de voyages peut exiger qu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite se fasse accompagner par une autre personne capable de lui fournir l'assistance qu'elle requiert.
4(3)	E.4.4.3	Obligation, pour les transporteurs ou leurs agents, de mettre à la disposition des passagers handicapés les informations relatives aux règles de sécurité qu'ils appliquent au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, ainsi que les éventuelles restrictions à leur transport ou à celui de leurs équipements de mobilité en raison de la taille de l'aéronef. Un organisateur de voyages met à disposition ces règles de sécurité et restrictions concernant les vols inclus dans les voyages, vacances et circuits à forfait qu'il organise, vend ou offre à la vente.
4(4)	E.4.4.4	Lorsqu'un transporteur aérien ou son agent ou un organisateur de voyages fait usage d'une dérogation prévue par les normes E.4.4.1 ou E.4.4.2, il informe immédiatement la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite de ses motifs. Sur demande, le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages communique ces motifs par écrit à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite dans un délai précis et le plus court possible après la demande, à déterminer dans la législation applicable de la partie contractante, compte tenu des intérêts des personnes à mobilité réduite.
5(1)-5(2)	E.4.5.1	L'entité gestionnaire de l'aéroport désigne, en tenant compte des spécificités locales, les points d'arrivée et de départ, situés dans le périmètre de l'aéroport ou à un point qu'elle contrôle directement, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des bâtiments du terminal, où les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite peuvent aisément annoncer leur arrivée à l'aéroport et demander de l'assistance. Les points d'arrivée et de départ sont signalés clairement et donnent, sous des formes accessibles, les informations de base concernant l'aéroport.
6(1)	E.4.6.1	Les transporteurs aériens, leurs agents et les organisateurs de voyages prennent toutes les mesures nécessaires pour la réception, à tous leurs points de vente sur le territoire des parties contractantes auquel le traité s'applique, y compris la vente par téléphone et par l'internet, des notifications de besoin d'assistance émanant des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite.
6(2)-6(3)	E.4.6.2	Lorsqu'un transporteur aérien, son agent ou un organisateur de voyages reçoit une notification préalable de besoin d'assistance, il communique les informations en question avant l'heure de départ publiée du vol : a) aux entités gestionnaires des aéroports de départ, d'arrivée et de transit, et b) au transporteur aérien effectif, s'il n'y a pas eu de réservation effectuée auprès de ce transporteur, à moins que l'identité du transporteur aérien effectif ne soit pas connue au moment de la notification, auquel cas les informations sont communiquées dès que cela est faisable. La définition exacte et les modalités de la "notification préalable" sont déterminées dans les règles et procédures applicables des parties contractantes.

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	NORME
6(4) + annexe I		Dès que possible après le départ du vol, le transporteur aérien effectif informe l'entité gestionnaire de l'aéroport de destination, s'il est situé sur le territoire d'une partie contractante, du nombre de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite sur ce vol qui ont besoin de l'assistance spécifiée à l'annexe I du règlement (CE) n° 1107/2006 ainsi que de la nature de cette assistance.
7(1)	E.4.7.1	Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite arrive dans un aéroport pour un voyage aérien, il incombe à l'entité gestionnaire de l'aéroport de s'assurer que l'assistance spécifiée à l'annexe I du règlement (CE) n° 1107/2006 est fournie, de telle manière que la personne soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation, à condition que ses besoins particuliers en vue de cette assistance aient été notifiés au préalable au transporteur aérien ou à son agent ou à l'organisateur de voyages concerné. Cette notification couvre aussi un vol de retour, si le vol aller et le vol de retour ont été réservés auprès du même transporteur aérien. La définition exacte et les modalités de la "notification préalable" sont déterminées dans les règles et procédures applicables des parties contractantes.
7(2)	E.4.7.2	Lorsque l'utilisation d'un chien d'assistance reconnu est requise, il est accédé à cette exigence à condition que notification en ait été faite au transporteur aérien ou à son agent ou à l'organisateur de voyages conformément aux règles nationales applicables au transport de chiens d'assistance à bord des aéronefs, lorsque de telles règles existent.
7(3)	E.4.7.3	Si aucune notification n'a été effectuée conformément aux règles nationales applicables, l'entité gestionnaire fait tous les efforts possibles, dans les limites du raisonnable, pour fournir une assistance de telle sorte que la personne concernée soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation.
7(4)	E.4.7.4	Les dispositions de la norme E.4.7.1 s'appliquent, à condition que : a) la personne se présente à temps à l'enregistrement ; b) la personne arrive à temps à un point situé à l'intérieur du périmètre de l'aéroport et désigné conformément à la norme E.4.5.1. La définition exacte et les modalités du terme "à temps" sont déterminées dans les règles et procédures applicables des parties contractantes.
7(5)	E.4.7.5	Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite transite par un aéroport d'une partie contractante ou est transférée par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages du vol pour lequel elle possède une réservation vers un autre vol, il incombe à l'entité gestionnaire de s'assurer que l'assistance spécifiée à l'annexe I du règlement (CE) n° 1107/2006 est fournie, de telle manière que la personne soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation.
7(6)-7(7)	E.4.7.6	Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite arrive par voie aérienne dans un aéroport d'une partie contractante, il incombe à l'entité gestionnaire de l'aéroport de s'assurer que l'assistance spécifiée à l'annexe I du règlement (CE) n° 1107/2006 est fournie, de telle manière que cette personne soit en mesure d'atteindre le point de départ de l'aéroport, au sens de la norme E.4.5.1. L'assistance fournie est, dans la mesure du possible, conforme aux besoins particuliers du passager concerné.
8	E.4.8.1	Il incombe à l'entité gestionnaire d'un aéroport de s'assurer que l'assistance spécifiée à l'annexe I du règlement (CE) n° 1107/2006 est fournie sans majoration de prix aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite. L'entité gestionnaire peut fournir cette assistance elle-même. Tout en conservant sa responsabilité, et à condition de satisfaire en permanence aux normes de qualité visées dans la norme E.4.9.1, elle peut aussi conclure un contrat avec un ou plusieurs tiers pour fournir l'assistance. En coopération avec les usagers de l'aéroport, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport lorsqu'il en existe un, l'entité gestionnaire peut conclure un ou plusieurs contrats de ce type de sa propre initiative ou sur demande, notamment sur demande d'un transporteur aérien, et en tenant compte des services existant dans l'aéroport concerné. Au cas où elle rejette une telle demande, l'entité gestionnaire fournit une justification écrite.
9	E.4.9.1	À l'exception des aéroports dont le trafic annuel est inférieur à 150 000 mouvements de passagers commerciaux, l'entité gestionnaire fixe des normes de qualité pour l'assistance spécifiée à l'annexe I du règlement (CE) n° 1107/2006 et détermine les besoins en ressources pour les atteindre, en coopération avec les usagers de l'aéroport, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport lorsqu'il en existe un, et les organisations représentant les passagers handicapés et les passagers à mobilité réduite. Lors de l'établissement de ces normes, il est pleinement tenu compte des politiques et codes de conduite internationalement reconnus en ce qui concerne la facilitation du transport de personnes handicapées ou de personnes à mobilité réduite, notamment du code de bonne conduite de la CEAC sur les services d'assistance en escale pour les personnes à mobilité réduite. L'entité gestionnaire d'un aéroport publie ses normes de qualité. Un transporteur aérien et l'entité gestionnaire d'un aéroport peuvent convenir que, pour les passagers que le transporteur aérien transporte à destination et au départ de cet aéroport, l'entité gestionnaire fournira une assistance d'un niveau plus élevé que celui prévu dans les normes mentionnées plus haut, ou fournira des services supplémentaires par rapport à ceux spécifiés à l'annexe I du règlement (CE) n° 1107/2006.
10 + annexe II	E.4.10.1	Un transporteur aérien fournit l'assistance spécifiée à l'annexe II du règlement (CE) n° 1107/2006 sans majoration de prix à une personne handicapée ou à une personne à mobilité réduite qui part d'un aéroport auquel le règlement (CE) n° 1107/2006 s'applique, qui arrive à un tel aéroport ou qui transite par un tel aéroport, à condition que cette personne remplisse les conditions définies dans les normes E.4.7.1, E.4.7.2 et E.4.7.4.
11	E.4.11.1	Les transporteurs aériens et les entités gestionnaires d'aéroport : a) s'assurent que l'ensemble de leur personnel, y compris le personnel de tout sous-traitant, qui fournit une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, sait comment répondre aux besoins de ces personnes en fonction de leur handicap ou de leur réduction de mobilité ; b) fournissent à l'ensemble de leur personnel travaillant à l'aéroport en contact direct avec les voyageurs une formation de sensibilisation au handicap et sur l'égalité de traitement des personnes handicapées ; c) s'assurent que, à l'embauche, tous les nouveaux salariés assistent à une formation relative au handicap et que, en temps opportun, le personnel suit des sessions de rappel.

NUMÉRO de l'article	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	NORME
12	E.4.12.1	Lorsque des fauteuils roulants ou d'autres équipements de mobilité ou d'assistance sont perdus ou endommagés durant leur manipulation à l'aéroport ou leur transport à bord d'un aéronef, le passager auquel l'équipement appartient est indemnisé conformément aux règles du droit international et national.
13	E.4.13.1	Les obligations envers les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite qui sont énoncées par le règlement (CE) n° 1107/2006 ne peuvent être limitées ou levées.
14	E.4.14.1	Chaque partie contractante désigne un organisme ou des organismes chargés de l'application du règlement (CE) n° 1107/2006 en ce qui concerne les vols au départ d'aéroports situés sur son territoire ainsi que les vols à destination de ces mêmes aéroports. Le cas échéant, cet organisme ou ces organismes prennent les mesures nécessaires au respect des droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, y compris en ce qui concerne le respect des normes de qualité visées dans la norme E 4.9.1. Les parties contractantes s'informent mutuellement de l'organisme ou des organismes qui ont été désignés.
15	E.4.15.1	Une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite qui estime que le règlement (CE) n° 1107/2006 a été enfreint peut porter la question à l'attention de l'entité gestionnaire de l'aéroport ou à celle du transporteur aérien concerné, selon le cas. Si la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite n'obtient pas satisfaction de cette manière, les plaintes peuvent être déposées auprès de l'organisme ou des organismes désignés en vertu de la norme E.4.14.1, pour infraction présumée au règlement. Les parties contractantes prennent des mesures pour informer les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite de leurs droits en vertu du règlement (CE) n° 1107/2006 et de la possibilité de déposer plainte auprès de cet organisme ou de ces organismes désignés.
16	E.4.16.1	Les parties contractantes déterminent le régime des sanctions applicables aux violations du règlement (CE) n° 1107/2006 et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de ce régime. Les sanctions ainsi prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives. À la demande d'une partie contractante, l'autre partie contractante lui notifie les dispositions relatives aux sanctions.

PARTIE F

F.1 : 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)

POINT (de l'annexe) n°	NUMÉRO de la norme (partie/- lég#/ art#/norme#)	NORME
1	F.1.1.1	Les normes et exigences spécifiées dans la présente annexe s'appliquent au temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile.
2	F.1.2.1	Les définitions figurant dans la clause 2 de la directive 2000/79/CE du Conseil s'appliquent aux normes et exigences concernant le temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile spécifiées dans la présente annexe, selon le cas et s'il y a lieu.
3(1)	F.1.3.1	Les membres de l'équipage de conduite dans l'aviation civile bénéficient d'un congé annuel payé d'au moins quatre semaines, conformément aux conditions d'obtention et d'octroi prévues par les législations et/ou pratiques nationales. Les membres du personnel de cabine dans l'aviation civile bénéficient d'un congé annuel payé conformément à la législation applicable de la partie contractante.
4(1) point a)	F.1.4.1	Le personnel mobile dans l'aviation civile bénéficie d'un examen de santé gratuit préalablement à son embauche et à intervalles réguliers par la suite.
4(1) point b)	F.1.4.2	Le personnel mobile dans l'aviation civile souffrant de problèmes de santé reconnus comme étant liés au fait qu'il travaille également de nuit est transféré, chaque fois que cela est possible, à un travail de jour mobile ou non mobile pour lequel il est apte.
4(2)	F.1.4.3	L'examen de santé gratuit est soumis à l'obligation de secret médical.
4(3)	F.1.4.4	L'examen de santé gratuit peut être réalisé dans le cadre du système national de santé.
5(1)	F.1.5.1	Le personnel navigant dans l'aviation civile bénéficie d'une protection en matière de sécurité et de santé adaptée à la nature de son travail.
5(2)	F.1.5.2	Les services et moyens appropriés de protection et de prévention en matière de sécurité et de santé du personnel mobile dans l'aviation civile sont disponibles à tout moment.
6	F.1.6.1	Les mesures nécessaires doivent être prises pour que l'employeur qui envisage d'organiser le travail selon un certain rythme tienne compte du principe général de l'adaptation du travail au travailleur.
7	F.1.7.1	Les informations relatives aux rythmes de travail spécifiques du personnel mobile dans l'aviation civile doivent être communiquées aux autorités compétentes à leur demande.

POINT (de l'annexe) n°	NUMÉRO de la norme (partie/ lég#/ art#/norme#)	NORME
8(1)	F.1.8.1	Le temps de travail doit être considéré sans préjudice de toute législation ultérieure des parties contractantes relative aux limitations de temps de vol et de temps de service et aux exigences en matière de repos, et conjointement avec la législation nationale dans ce domaine qui doit être prise en compte en toutes affaires s'y rapportant.
8(2)	F.1.8.2	Le temps de vol total est plafonné à 900 heures. À cette fin, on entend par "temps de vol total" le temps pendant lequel un membre du personnel mobile se trouve en poste dans le cockpit (pour le personnel de conduite) ou dans la cabine (pour le personnel de cabine), depuis l'heure à laquelle l'aéronef quitte son emplacement de stationnement en vue de décoller jusqu'à l'heure à laquelle il s'arrête à l'emplacement de stationnement désigné, une fois que tous les moteurs sont éteints. Un écart de 15 % pour le personnel de conduite et de 20 % pour le personnel de cabine dans les valeurs mentionnées dans la présente norme est considéré comme une norme équivalente.
8(3)	F.1.8.3	Le temps de travail annuel maximal doit être réparti aussi uniformément que possible sur l'année.
9	F.1.9.1	Le personnel mobile dans l'aviation civile bénéficie de jours libres de tout service ou de réserve, notifiés à l'avance comme suit : a) au moins 7 jours par mois civil, comprenant éventuellement toute période de repos exigée par la loi et b) au moins 96 jours par année civile, comprenant éventuellement toute période de repos exigée par la loi. Un écart de 20 % par rapport aux valeurs mentionnées dans la présente norme est considéré comme une norme équivalente.