

Bruxelles, le 22.11.2012
COM(2012) 689 final

2012/0324 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

**relative à la conclusion 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.**

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Contexte de la proposition

- Motivation et objectifs de la proposition

Comme le Conseil l'y avait autorisée en avril 2008, la Commission a négocié 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. Les services aériens exploités actuellement entre l'Union européenne et l'État d'Israël sont fondés sur des accords bilatéraux conclus entre différents États membres et l'État d'Israël. L'un des éléments de la politique extérieure de l'Union en matière de transport aérien consiste à négocier des accords globaux relatifs aux services aériens avec des pays voisins lorsque la valeur ajoutée et les avantages économiques de ces accords ont été démontrés. L'accord vise:

- l'ouverture progressive du marché en ce qui concerne l'accès aux routes et aux capacités sur une base de réciprocité;
- la promotion de la coopération en matière de réglementation, de l'harmonisation des réglementations et des approches fondées sur la législation de l'Union dans le domaine de l'aviation;
- la promotion de services aériens fondés sur la concurrence entre les transporteurs aériens avec une intervention et une régulation minimales de l'État;
- l'absence de discrimination et l'existence de conditions de concurrence équitables pour les opérateurs économiques.

- **Contexte général**

Les directives de négociation fixent l'objectif général de négocier un accord global relatif au transport aérien en vue d'assurer l'ouverture progressive et réciproque de l'accès au marché et de garantir la convergence des réglementations ainsi que la mise en œuvre efficace des normes de l'Union.

Conformément aux directives de négociation, un projet d'accord avec le gouvernement de l'État d'Israël a été paraphé par les deux parties le 30 juillet 2012.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

Les dispositions de l'accord prévalent sur les dispositions pertinentes des accords bilatéraux relatifs aux services aériens conclus entre les États membres et l'État d'Israël. Toutefois, les droits de trafic existants qui découlent de ces accords bilatéraux et qui n'entrent pas dans le champ du présent accord peuvent continuer à être exercés, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les États membres et leurs ressortissants.

- **Cohérence avec les autres politiques et objectifs de l'Union**

La conclusion d'un accord global relatif au transport aérien avec le gouvernement de l'État d'Israël est un élément important dans le développement de la politique extérieure

de l'Union en matière de transport aérien, et notamment d'un espace aérien commun européen élargi tel que décrit dans la communication COM(2005) 79 final de la Commission, intitulée «Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté».

2. Consultation des parties intéressées et analyse d'impact

Conformément à l'article 218, paragraphe 4, du TFUE, la Commission a mené les négociations en consultation avec un comité spécial.

Elle a également consulté les parties intéressées pendant toute la durée du processus.

- **Consultation des parties intéressées**

Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

La Commission a consulté les parties intéressées, par l'intermédiaire notamment du forum consultatif, qui réunit des représentants des transporteurs aériens, des aéroports et des organisations syndicales.

Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

Les observations des parties intéressées, formulées en grande partie oralement dans le cadre des négociations, qui ont duré plus de trois ans et demandé huit cycles de négociation, ou à l'occasion des nombreuses réunions préparatoires qui se sont tenues au niveau de l'Union, visaient surtout une ouverture aussi rapide que possible du marché du transport aérien entre l'Union et Israël (vols en provenance de l'Union à destination d'Israël et inversement) ainsi que la convergence de la réglementation. Les parties intéressées ont également émis le souhait que l'accord garantisse le respect des règles de l'Union en matière de créneaux horaires.

Toutes les observations des parties concernées ont été dûment prises en considération dans la préparation de la position de négociation de l'Union. À l'issue des négociations, les parties intéressées ont déclaré aspirer à la signature et à la mise en œuvre de l'accord.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts externes.

- **Analyse d'impact**

Selon un rapport sur l'impact économique de l'accord, élaboré en 2007 par des consultants pour le compte de la Commission, les retombées économiques d'un tel accord pourraient atteindre au total 96 millions d'euros par an sous l'angle de la rente du consommateur résultant de la baisse des tarifs. L'analyse faisait également état d'un impact positif sur la création d'emploi.

Un résumé de ce rapport figure dans une communication de la Commission publiée le 9 novembre 2007 (COM(2007)691 final).

L'accord institue un comité mixte qui aura la responsabilité d'examiner la mise en œuvre de l'accord et ses effets.

3. Éléments juridiques de la proposition

- **Résumé des mesures proposées**

L'accord se compose d'un dispositif énonçant les grands principes et de six annexes: l'annexe I relative aux services agréés et aux routes spécifiées; l'annexe II relative aux dispositions transitoires; l'annexe III comprenant une liste des États visés aux articles 3, 4 et 8 de l'accord; l'annexe IV relative aux règles de l'aviation civile; l'annexe V relative aux fréquences de base agréées sur certaines routes; l'annexe VI relative aux exigences réglementaires et aux normes.

- **Base juridique**

Article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, en liaison avec son article 218, paragraphe 6, point a) et paragraphe 8.

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne porte pas sur un domaine relevant de la compétence exclusive de l'Union.

Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres pour la ou les raisons suivantes.

Les dispositions de l'accord prévaudront sur les dispositions pertinentes des accords existants conclus par les États membres de manière isolée. L'accord crée simultanément, pour tous les transporteurs aériens de l'Union, des conditions égales et uniformes d'accès au marché et établit de nouvelles modalités de coopération et de convergence en matière de réglementation entre l'Union européenne et l'État d'Israël dans des domaines essentiels pour que l'exploitation des services aériens se fasse dans de bonnes conditions de sûreté, de sécurité et d'efficacité. Ces dispositions ne peuvent être adoptées qu'au niveau de l'Union car elles impliquent plusieurs domaines qui relèvent de la compétence exclusive de celle-ci.

L'action de l'Union permettra de mieux réaliser les objectifs de la proposition pour la ou les raisons énoncées ci-après.

L'accord prévoit l'extension simultanée de ses conditions aux 27 États membres, en appliquant les mêmes règles sans discrimination et dans l'intérêt de tous les transporteurs aériens de l'Union, indépendamment de leur nationalité. Ces transporteurs pourront exploiter leurs services librement depuis tout point de l'Union européenne vers tout point de l'État d'Israël, ce qui n'est pas le cas actuellement.

La levée progressive de toutes les restrictions à l'accès au marché entre l'Union européenne et l'État d'Israël permettra non seulement d'attirer de nouveaux opérateurs sur le marché et d'ouvrir des possibilités de desservir des aéroports sous-exploités jusqu'ici, mais aussi de favoriser la consolidation entre les transporteurs aériens de l'Union.

L'accord garantit à tous les transporteurs aériens de l'Union l'accès à des possibilités commerciales, telles que la possibilité d'établir les prix librement. Un autre objectif du mandat est de créer des conditions de concurrence équitables entre tous les transporteurs aériens de l'Union européenne et de l'État d'Israël, ce qui nécessite une coopération solide dans le domaine de la réglementation, qui ne peut être assurée qu'à l'échelon de l'Union.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité. Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne porte pas sur un domaine relevant de la compétence exclusive de l'Union.

- **Choix des instruments**

Instrument proposé: accord international.

D'autres instruments seraient inadaptés pour les raisons ci-après.

Seuls des accords internationaux peuvent avoir une incidence sur les relations extérieures dans le domaine de l'aviation.

4. Incidence budgétaire

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la conclusion 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.

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, en liaison avec l'article 218, paragraphe 6, point a) et paragraphe 8,

vu la proposition de la Commission européenne,

vu l'approbation du Parlement européen,

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission a négocié au nom de l'Union et des États membres un accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens avec le gouvernement de l'État d'Israël (ci-après l'«accord»).
- (2) Conformément à la décision 2012/xxx du [...], l'accord a été signé le [...].
- (3) Il convient d'approuver cet accord au nom de l'Union européenne.
- (4) L'accord devrait être mis en œuvre dans le respect de la position de l'Union européenne selon laquelle les territoires passés sous administration israélienne en juin 1967 n'appartiennent pas au territoire de l'État d'Israël,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Conclusion

1. 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, est conclu au nom de l'Union.

Le texte de l'accord est joint à la présente décision.

2. Le président du Conseil désigne la personne habilitée à procéder, au nom de l'Union européenne, aux notifications prévues à l'article 30 de l'accord à l'effet d'exprimer le consentement de l'Union européenne à être liée par l'accord.

Article 2

Entrée en vigueur

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption. Elle est publiée au Journal officiel de l'Union européenne.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil

Le président

[...]

ANNEXE

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

LE ROYAUME DE BELGIQUE,
LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,
LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,
LE ROYAUME DE DANEMARK,
LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,
LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,
LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,
LE ROYAUME D'ESPAGNE,
LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,
L'IRLANDE,
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 réglementation 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 au présent accord soient toutes les deux 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 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, le personnel et les populations des deux parties;

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;

Sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE 1

Définitions

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

- (1) «service agréé» et «route spécifiée»: respectivement, service aérien international en vertu de l'article 2 (Droits de trafic) du présent accord et route spécifiée à l'annexe I du présent accord;
- (2) «accord»: le présent accord et ses annexes, y compris leurs amendements éventuels;
- (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»: 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) tout amendement entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et ratifié 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 tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté(e) en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois à 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, à tout moment, directement ou grâce à une participation majoritaire, 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 à l'agence 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 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 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 couvertes par 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
DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

ARTICLE 2

Droits de trafic

1. Chaque partie accorde à l'autre partie, 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

1. Dès réception des demandes d'autorisation d'exploitation introduites par un transporteur aérien de l'une des parties, 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 en vertu 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 et effectivement contrôlé, directement ou grâce à une participation majoritaire, 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 (Sécurité aérienne) et 14 (Sûreté aérienne) 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, les autorités compétentes de l'autre partie reconnaissent toute déclaration d'aptitude et/ou de nationalité faite par les autorités compétentes de la première partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette déclaration avait été faite par elles-mêmes et ne font pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, excepté conformément aux dispositions du point a) ci-dessous.

- (a) Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien de l'autre partie, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités compétentes ont une raison spécifique, fondée sur un doute raisonnable, d'estimer que, malgré la déclaration faite par les autorités compétentes de l'autre partie, les conditions prévues à l'article 3 (Autorisation) de l'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 peut solliciter des consultations, auxquelles peuvent participer des représentants des autorités

compétentes des deux parties, et/ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation; il doit être satisfait à ces demandes dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties peut en saisir le comité mixte institué en vertu de l'article 22 (Comité mixte) de l'accord et peut, conformément aux paragraphes 7 et 9 de l'article 22 (Comité mixte), prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 24 (Mesures de sauvegarde).

(b) Ces procédures ne couvrent pas la reconnaissance de déclarations concernant:

- i) les certificats de sécurité ou autorisations afférentes 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 peuvent refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation, ou suspendre ou limiter les activités d'un transporteur aérien d'une autre partie, lorsque:

(a) dans le cas d'un transporteur aérien 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 en vertu 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 ou effectivement contrôlé, directement ou grâce à une participation majoritaire, 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 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) de l'accord;
 - (d) les dispositions des articles 13 (Sécurité aérienne) et 14 (Sûreté aérienne) ne sont pas maintenues en vigueur ou appliquées; ou
 - (e) une partie a déclaré, conformément à l'article 7 (Environnement concurrentiel), que les conditions d'un environnement concurrentiel ne sont pas remplies.
2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour prévenir tout autre manquement au paragraphe 1, points c) et d), les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec les autorités compétentes de l'autre partie.

ARTICLE 5

Investissement

1. Nonobstant les articles 3 (Autorisation) et 4 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) de l'accord, et après que le comité mixte a vérifié qu'il existe des dispositions réciproques, conformément à l'article 22 (Comité mixte), paragraphe 10, les parties 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 sont autorisés au cas par cas par décision préalable du comité mixte, conformément à l'article 22 (Comité mixte), paragraphe 2, de l'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. Les dispositions de l'article 22 (Comité mixte), paragraphe 9, de l'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, 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 à l'arrivée, au départ et durant le séjour sur ledit territoire.
2. À l'arrivée, au départ et pendant le séjour d'un aéronef sur le territoire de l'une des parties, les dispositions législatives et réglementaires régissant sur ce territoire l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (et notamment celles relatives aux formalités d'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la

quarantaine ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux) doivent être 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.

ARTICLE 7

Environnement concurrentiel

1. Les parties réaffirment l'application à l'accord des dispositions du chapitre 3 «Concurrence» du titre IV de l'accord d'association.
2. Les parties reconnaissent que la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation de services aériens constitue un objectif commun. Elles reconnaissent que des pratiques de concurrence loyale de la part des transporteurs aériens ont le plus de chances de s'instaurer si ces transporteurs aériens opèrent sur une base totalement commerciale et ne bénéficient pas de subventions, 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 constate qu'il existe, sur le territoire de l'autre partie, 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. Elle peut en outre solliciter une réunion du comité mixte comme le prévoit l'article 22 (Comité mixte) de l'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 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 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation).
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 de prendre des mesures en vertu de l'article 23 (Règlement des différends et arbitrage).
5. Les parties 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 imposés 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 peut, après en avoir averti l'autre partie, s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie, notamment à l'échelon étatique, provincial ou local, pour discuter de questions relatives au présent article.
- 7. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires des parties applicables aux obligations de service public sur le territoire des parties.

ARTICLE 8

Activités commerciales

Représentants des transporteurs aériens

- 1. Les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit d'établir sur le territoire de l'autre partie 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 sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre partie en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire 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:
 - i) d'assurer ses propres services d'assistance en escale («auto-assistance») ou, à sa convenance,
 - ii) de choisir entre les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie garantissent l'accès au marché à ces prestataires, et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.
- b) Pour les catégories d'assistance en escale suivantes: l'assistance «bagages», l'assistance «opérations en piste», l'assistance «carburant et huile», l'assistance «fret et poste» en ce qui concerne le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'aéronef, les droits établis au point a), alinéas i) et ii) sont soumis uniquement à des contraintes matérielles ou opérationnelles conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables sur le territoire de l'autre partie. Lorsque de telles contraintes entravent l'assistance en escale, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires

de services d'assistance en escale, l'ensemble de ces services doit être mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et non discriminatoires; le prix desdits services ne doit pas dépasser leur coût 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 a le droit de se livrer à la vente de transport aérien sur le territoire de l'autre partie, 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 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 sont autorisés à régler les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie (notamment pour l'achat de carburant) en monnaie locale. Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses dans une monnaie librement convertible, conformément à la réglementation nationale des changes.

Accords de coopération

7. Tout transporteur aérien d'une partie peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services aériens en vertu de l'accord, conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de code, avec:
 - (a) tout transporteur aérien des parties et
 - (b) tout transporteur aérien d'un pays tiers et
 - (c) tout transporteur 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 appropriés en matière de liaisons 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 sont autorisés, sans restriction, à utiliser dans le cadre 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 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 à de tels accords.
- b) Aucune des parties n'impose aux transporteurs aériens qui mettent en location leur équipement de détenir des droits de trafic en vertu de l'accord.
- c) L'affrètement 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 exceptionnel ou répondre à des besoins temporaires. Il est soumis i) pour approbation préalable à l'autorité ayant délivré la licence du transporteur qui met son aéronef en location et ii) pour information à l'autorité compétente de l'autre partie à destination de laquelle est prévue l'exploitation de l'aéronef affrété 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 sont autorisés à conclure des accords de franchise ou de marque avec des entreprises, y compris des transporteurs aériens, de l'une ou l'autre partie ou de pays tiers, à condition que les transporteurs aériens disposent des autorisations appropriées et respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires appliquées par les parties 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 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 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 (Comité mixte), paragraphe 4.

ARTICLE 9

Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs utilisés en service aérien international par les transporteurs aériens d'une partie, de même que leur équipement habituel, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces de rechange (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, 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 et embarquées, en quantités raisonnables, sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
 - (b) l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une partie et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie 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 pour être utilisées sur un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant une opération de transport aérien internationale, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
 - (d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie, importés ou obtenus sur le territoire d'une partie et embarqués sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire; et
 - (e) les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret.
3. Aucune des dispositions de l'accord n'interdit à une partie 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. À l'arrivée, au départ et pendant le séjour des aéronefs des transporteurs aériens d'une partie sur le territoire de l'autre partie, 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, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie qu'avec l'autorisation des autorités douanières 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 ont conclu avec un autre transporteur aérien, lequel bénéficie d'exemptions similaires octroyées par l'autre partie, des contrats concernant le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre partie des éléments visés aux paragraphes 1 et 2.
6. Aucune des dispositions de l'accord n'interdit à une partie d'appliquer des impôts, droits, taxes et redevances sur la vente d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une partie du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.
7. Les dispositions de l'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 veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en matière de redevances aux transporteurs aériens de l'autre partie 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 à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien.
2. Chaque partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens de l'autre partie pour l'utilisation d'infrastructures et services 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 matière de redevances pour la fourniture des infrastructures et services aéroportuaires et de sûreté aérienne appropriés dans l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur imposition.
3. Chaque partie 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 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 (Règlement des différends et arbitrage), aucune partie n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si a) elle n'examine pas dans un délai raisonnable une redevance d'usage ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre partie, 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 autorisent la libre fixation des tarifs par les transporteurs aériens sur la base d'une concurrence libre et loyale.
2. Les parties n'imposent pas le dépôt 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 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 coopèrent dans le cadre du comité mixte institué en vertu de l'article 22 (Comité mixte) pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de contrôler le développement des services aériens dans le cadre de l'accord.

TITRE II
COOPERATION REGLEMENTAIRE

ARTICLE 13

Sécurité aérienne

1. Sans préjudice du pouvoir discrétionnaire des législateurs des parties, 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. Le comité mixte, assisté de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, supervise ce processus de coopération.
2. Les parties veillent à ce que leur législation, leur réglementation ou leurs procédures applicables assurent, au minimum, le degré de 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 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 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 peut introduire, à tout moment, une demande de consultations concernant les normes de sécurité maintenues en vigueur par l'autre partie 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 constate que l'autre partie 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 est informée de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer aux normes de l'OACI. L'autre partie prend alors les mesures correctives qui s'imposent dans un délai établi d'un commun accord.
6. Les parties veillent à ce qu'un aéronef d'une partie 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 soit inspecté sur l'aire de trafic par les autorités compétentes de l'autre partie, 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 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 décident de prendre des mesures au titre des dispositions du paragraphe 7, elles en informent sans délai les autorités compétentes de l'autre partie, en justifiant leur décision.
9. Si des mesures urgentes s'imposent pour assurer la sécurité d'exploitation d'un transporteur aérien, chaque partie se réserve le droit de suspendre ou de modifier sans délai l'autorisation d'exploitation d'un ou plusieurs transporteurs aériens de l'autre partie.
10. Si des mesures prises en application des paragraphes 7 ou 9 ne sont pas abandonnées alors qu'elles ne sont plus justifiées, les parties ont la possibilité de saisir le comité mixte.

ARTICLE 14

Sûreté aérienne

1. Chaque partie réaffirme son obligation vis-à-vis de l'autre partie d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, et en particulier les obligations découlant des dispositions de la convention, de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la convention pour la répression de la capture illicite des aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signé à Montréal le 24 février 1988, pour autant que les parties soient toutes deux parties à ces conventions, ainsi que de tous les autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux parties adhèrent.
2. Les parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
3. Dans leurs rapports mutuels, les parties se conforment aux normes de sûreté aérienne et, dans la mesure où elles les appliquent, aux pratiques recommandées établies par l'OACI et

qui sont désignées comme annexes à la convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux parties. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment au moins à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque partie veille à ce que des mesures soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages à main, ainsi que pour effectuer des contrôles appropriés sur les équipages, le fret (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que ces mesures soient adaptées pour faire face à l'aggravation des menaces. Chaque partie convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 3 et que l'autre partie impose pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre partie. Lorsqu'une partie 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, elle en informe l'autre partie et peut arrêter des mesures de sûreté spéciales en fonction de cette menace précise, conformément au paragraphe 6.
5. Les parties 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. Une partie peut également demander la coopération de l'autre partie afin de vérifier si des mesures spécifiques prises par cette dernière en matière de sûreté répondent aux exigences de la partie requérante. Sur la base des résultats des vérifications effectuées, la partie requérante peut décider que les mesures de sûreté appliquées sur le territoire de l'autre partie 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 requérante. Cette décision est communiquée à l'autre partie.
6. Chaque partie examine d'un œil favorable toute demande que lui adressera l'autre partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière. Sauf en cas d'urgence, chaque partie informe à l'avance l'autre partie de toute mesure de sûreté spéciale qu'elle a l'intention d'introduire et qui pourrait avoir une incidence financière ou opérationnelle importante sur les services aériens prévus dans l'accord. Chaque partie peut solliciter une réunion du comité mixte comme le prévoit l'article 22 (Comité mixte) de l'accord pour discuter de ces mesures de sûreté.
7. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et en toute sécurité, à cet incident ou menace d'incident.

8. Chaque partie prend toutes les mesures qu'elle juge réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef qui a fait l'objet d'une capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite et se trouve au sol sur son territoire soit immobilisé jusqu'à ce que son départ soit rendu indispensable par l'impérieuse nécessité de protéger la vie humaine. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises à la suite de consultations mutuelles.
9. Lorsqu'une partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre partie a dérogé aux dispositions du présent article relatives à la sûreté aérienne, elle peut demander des consultations immédiates avec l'autre partie.
10. Sans préjudice des dispositions de l'article 4 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation), l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'un ou plusieurs transporteurs aériens de cette autre partie.
11. Lorsque cela est justifié par un cas d'urgence, une partie 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 affirment que, lors de l'examen de mesures envisagées en matière de sûreté, chaque partie doit en 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 en défaut avec les dispositions du présent article a été effectuée.
14. Nonobstant le présent article, les parties 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 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 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 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 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 reconnaissent qu'il est nécessaire de prendre des mesures efficaces aux échelons mondial, national, régional et/ou local pour réduire autant que possible les incidences de l'aviation civile sur l'environnement.
- 3. Les parties 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 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 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 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 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 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 appliquent leurs dispositions législatives et réglementaires, y compris leurs règles en matière de concurrence, à l'exploitation de 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 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.

ARTICLE 20

Aspects sociaux

Les parties 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 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 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 fournit à l'autre partie toutes les informations et l'assistance nécessaires, dans le respect du droit applicable de la partie concernée, pour les enquêtes concernant d'éventuelles infractions que l'autre partie mène dans le cadre des compétences prévues par l'accord.
4. Lorsque les parties agissent en vertu des pouvoirs que leur confère l'accord dans des domaines présentant de l'intérêt pour l'autre partie et qui concernent les autorités ou des entreprises de cette autre partie, les autorités compétentes de cette autre partie sont pleinement informées et ont la possibilité de formuler des observations avant qu'une décision définitive ne soit prise.

ARTICLE 22

Comité mixte

1. Il est institué un comité composé de représentants des parties (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. 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 peut demander la convocation d'une réunion.
5. Chaque partie peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application 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.

6. Aux fins de la bonne exécution de l'accord, les parties procèdent à des échanges d'informations et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du comité mixte.
7. Si l'une des parties considère qu'une décision du comité mixte n'est pas correctement appliquée par l'autre partie, elle peut demander que la question soit examinée par le comité mixte. Si le comité mixte ne parvient pas à une solution dans un délai de deux mois après la saisine, la partie requérante peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 24 (Mesures de sauvegarde).
8. Les décisions prises par le comité mixte mentionnent la date de leur mise en œuvre par les parties, 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 peuvent prendre des mesures de sauvegarde temporaires appropriées en application de l'article 24 (Mesures de sauvegarde).
10. Le comité mixte examine les questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties.
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 aéroportuaires (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; et
 - (e) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans une évolution ultérieure de l'accord, voire en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier;
 - (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 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 (Comité mixte). 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 arrêtent les mesures nécessaires à la mise en œuvre des décisions visées au paragraphe 2.
4. Si les parties ne parviennent pas à régler le différend conformément aux dispositions du paragraphe 2, le différend est soumis, sur demande de l'une des parties, à un tribunal d'arbitrage composé de trois arbitres conformément à la procédure énoncée ci-après:
 - (a) chacune des parties désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de l'avis de demande d'arbitrage par le tribunal d'arbitrage adressé par l'autre partie par la voie diplomatique; le tiers arbitre doit être désigné par les parties dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre dans le délai fixé, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, chaque partie peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner un arbitre ou des arbitres selon le cas;
 - (b) le tiers arbitre désigné en vertu du point a) doit être ressortissant d'un État tiers ayant des relations diplomatiques avec chacune des parties 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 supportent à parts égales les frais de l'arbitrage.
5. À la demande d'une partie, le tribunal d'arbitrage peut demander à l'autre partie 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 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 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 en défaut.

ARTICLE 24

Mesures de sauvegarde

1. Les parties 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 considère que l'autre partie 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 envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise l'autre partie par l'intermédiaire du comité mixte, et fournit toutes les informations utiles.
4. Les parties se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.
5. Sans préjudice de l'article 3 (Autorisation), paragraphe 1, point d), de l'article 4 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation), paragraphe 1, point d) et des articles 13 (Sécurité aérienne) et 14 (Sûreté aérienne), la partie 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 concernée notifie sans délai les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.
7. Toute action prise en vertu du présent article est suspendue dès la mise en conformité de la partie en défaut avec les dispositions de l'accord.

ARTICLE 25

Couverture géographique de l'accord

Les parties 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 (Comité mixte), 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 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;
 - (b) des transporteurs aériens de l'État d'Israël.
2. Si les parties 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 d'appliquer les éventuelles recommandations futures de l'OACI. Les parties ne peuvent opposer l'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 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 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 (Sûreté aérienne), paragraphe 14.

ARTICLE 27

Modifications

1. Si une partie 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 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 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 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 dans la mesure du nécessaire et du possible. Le comité mixte peut procéder à cette information et, à la demande d'une partie, à un échange de vues préliminaire.
5. Chaque partie informe régulièrement et dans les meilleurs délais l'autre partie de l'adoption de nouvelles lois ou des modifications apportées à sa législation actuelle relative au transport aérien figurant à l'annexe IV. Le comité mixte peut procéder à cette information. À la demande de l'une ou l'autre des parties, 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 peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin à l'accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'OACI. 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 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 tous ses amendements 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, à compter de la date de sa signature par les parties.
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 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 le jour du mois de de l'an, qui correspond au _____ jour du mois de _____ de l'an 577_ 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.

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 accorde aux transporteurs aériens de l'autre partie le droit de fournir des services aériens sur les routes spécifiées ci-dessous:
 - (a) pour les transporteurs de l'Union européenne:

points dans l'Union européenne – un ou plusieurs points intermédiaires dans des pays de la zone Euromed¹, des pays de l'EACE² 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 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, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre;
 - (d) omettre des escales en un ou plusieurs points;

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.

- (e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, en tout point;
 - (f) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des parties ou en dehors de celui-ci, sans préjudice de l'article 2 (Droits de trafic), paragraphe 2, de l'accord;
 - (g) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre partie; et
 - (h) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci.
5. Chaque partie autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité 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 n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs de l'autre partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation, d'environnement, de protection de la santé ou en application de l'article 7 (Environnement concurrentiel) de l'accord.
6. Les transporteurs aériens de chaque partie peuvent desservir, notamment dans le cadre d'accords de partage de code, tout point situé dans un pays tiers qui ne fait pas partie des routes spécifiées, à condition qu'ils n'exercent pas de droits de cinquième liberté.
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, ou transitant par un tel territoire.
-

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 en vigueur entre Israël et des États membres de l'Union européenne à la date de signature de l'accord continuent à être exercés conformément aux dispositions de l'article 3 (Autorisation) de l'accord. Pour ce qui concerne les transporteurs aériens, de tels droits 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;
 - (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) À 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.

À partir de la date de signature de l'accord, le nombre de transporteurs aériens autorisés de chacune des parties pour chaque route sera illimité.
 - (b) À 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) À 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 deux parties 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, 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 deux parties 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, 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 peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées au sens de l'article 24 (Mesures de sauvegarde) de l'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 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.

ANNEXE III

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)
-

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 1^{er} 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 1^{er}, 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 1^{er} 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 1^{er} 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 1^{er} 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

MODALITES 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]

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

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

Partie A - Fréquences de base agréées sur certaines routes, égales ou supérieures à 14

Type de service	Routes		Nombre de fréquences hebdomadaires actuel
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 (TLV)	14
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 actuelle (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

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/Lég#/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.

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
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 conformément aux normes et pratiques recommandées internationales.
4(1)	A2.1.4.1	Les parties 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 aéroports 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.
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.

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
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 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 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.

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
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 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 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.

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
11(2)	A2.1.11.2	Nonobstant les obligations de confidentialité prévues dans la législation applicable de la partie, 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, 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, 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

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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, à ses conseillers et aux représentants accrédités et leurs conseillers, les droits énumérés dans la 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

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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 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 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

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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.

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
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.
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.
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

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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.

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
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.

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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, 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 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 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 proches et permettre à la compagnie de faire face à un accident de grande ampleur. Chaque partie audite les plans d'aide des compagnies aériennes établies sur son territoire. 3. Une partie 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: a) de visiter le lieu de l'accident;

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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; c) de recevoir une copie du rapport final. 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.
23	A2.1.23.1	Les parties 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 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 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.

Numéro de l'article	Norme n° (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
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 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 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 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 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. À 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 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 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 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.
4.1	B.1.4.1	A	Les parties 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. À 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. 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 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 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, 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 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. Ces plans comportent des objectifs nationaux contraignants ainsi qu'un mécanisme incitatif approprié, adopté par la partie. 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 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 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 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 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. 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.
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 + annexe II	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 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, à d'autres prestataires de services de navigation aérienne, aux usagers de l'espace aérien et aux aéroports des parties.
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 reconnaît tout certificat délivré dans une autre partie 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 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. À cet effet, les parties désignent un prestataire de services de la circulation aérienne détenteur d'un certificat valable dans les parties.
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.
8.3	B.2.8.3	A	Les parties 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 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 bis et s'étendant sur l'espace aérien relevant de la responsabilité de plusieurs parties, les parties 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 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 bis.1	B.2.9 bis.1	B	Les parties 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 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 bis.2	B.2.9 bis.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 bis.3	B.2.9 bis.3	B	Un bloc d'espace aérien fonctionnel est créé uniquement par accord mutuel entre toutes les parties 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 concernées fournissent aux autres parties et autres parties intéressées les informations appropriées et leur donnent la possibilité de formuler des observations.
9 bis.4	B.2.9 bis.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, 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 dudit bloc, y compris le régime transitoire.

9 bis.5	B.2.9 bis.5	B	En cas de difficultés entre plusieurs parties à propos d'un bloc d'espace aérien fonctionnel transfrontalier appartenant à l'espace aérien relevant de leur responsabilité, les parties concernées peuvent solliciter conjointement l'avis du comité du ciel unique à ce sujet. L'avis est communiqué aux parties concernées. Sans préjudice de la norme B.2.9 bis.3, les parties 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.
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).
10.3	B.2.10.3	A	Dans les cas de fourniture de services de la circulation aérienne, l'approbation des parties concernées est requise. Dans les cas de fourniture de services météorologiques, l'approbation des parties 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 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 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, 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 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 assurent la prestation de services de circulation aérienne conformément au règlement (CE) n° 550/2004 relatif à la fourniture de services. Les parties 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.
3.1	B.3.3.1	B	Les parties 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 conformément à l'article 1 ^{er} , 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 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 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.
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 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, 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 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 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 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 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 I	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 II	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	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. Les systèmes, composants et procédures associées répondent aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité pendant tout leur cycle de vie.

			Les mesures d'exécution en matière d'interopérabilité doivent notamment: 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. 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. Les mesures d'exécution en matière d'interopérabilité sont établies conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement-cadre.
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	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, 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. 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. 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.
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. 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 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 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 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 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 <i>bis</i>), 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.
8 <i>ter</i> (1)	B.5.8 <i>ter</i> .1	A	La fourniture de GTA/SNA satisfait aux exigences essentielles 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>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 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 quater (4)	B.5.8 quater.4	A	Le certificat médical visé dans la norme B.5.8 quater.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 quater (5)	B.5.8 quater.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 quater (6)	B.5.8 quater.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 quater (7)	B.5.8 quater.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 quater (8)	B.5.8 quater.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 quater (9)	B.5.8 quater.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.
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 1 ^{er} , point 2 a), du règlement (CE) n° 216/2008, durant toutes les phases de vol et sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome, 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 1 ^{er} , 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.
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.

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

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

Annexe <i>V ter</i> (5)	B.5. <i>V ter</i> .5	A	Les exigences essentielles figurant au point 5 de l'annexe <i>V ter</i> du règlement (CE) n° 216/2008 tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 s'appliquent.
----------------------------	----------------------	---	--

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 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 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 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 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.

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
11	C.1.11.1	Chaque partie informe immédiatement l'autre partie 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 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 accorde une dérogation pour des raisons d'intérêt historique, elle en informe les autorités compétentes de l'autre partie. Toute partie reconnaît les dérogations accordées par une autre partie pour les avions qui sont immatriculés sur les registres de cette dernière.

Numéro de l'article	Numéro de la norme	Norme
5	C.2.5.1	Les parties 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, y compris aux vols nationaux.
5	D.1.5.1	Les parties 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 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 concernant les voyages à forfait, les vacances et circuits à forfait, vendus ou offerts à la vente sur le territoire des parties.
2	E.1.2.1	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: 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: a) transport ; b) logement ; c) autres services touristiques non accessoires au transport ou au logement représentant une part significative dans le forfait. La facturation séparée de divers éléments d'un même forfait ne soustrait pas l'organisateur ou le détaillant aux obligations de la présente annexe.
3	E.1.3.1	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

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		que les informations appropriées concernant les éléments suivants: a) la destination, les moyens, les caractéristiques et les catégories de transport utilisés; b) le mode d'hébergement, sa situation, sa catégorie ou son niveau de confort et ses principales caractéristiques, son homologation et son classement touristique; c) les repas fournis; d) l'itinéraire; e) 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; f) le montant ou le pourcentage du prix à verser à titre d'acompte et le calendrier pour le paiement du solde; g) 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. Les informations engagent ceux qui les fournissent, sauf si les conditions suivantes sont remplies: - 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	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

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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: i) 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); ii) 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. 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; iii) 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; Selon le forfait considéré, le contrat comprend au moins les clauses figurant ci-dessous pour autant qu'elles s'appliquent au forfait en question: a) la destination ou les destinations du voyage et, en cas de séjour fractionné, les différentes périodes et leurs dates;

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		b) les moyens, les caractéristiques et les catégories de transports utilisés, les dates, heures et lieux de départ et de retour; c) 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; d) 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; e) l'itinéraire; 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

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		la mauvaise exécution du contrat. 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.
4(4)	E.1.4.2	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. Au cours d'une période précise, à déterminer dans la législation applicable de la partie, 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.
4(5)	E.1.4.3	Si un élément essentiel du contrat est modifié avant le départ, le consommateur pourra: - soit résilier le contrat sans pénalité,

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		- soit accepter un avenant au contrat précisant les modifications apportées et leur incidence sur le prix.
4(6)	E.1.4.4	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. 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 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.
4(7)	E.1.4.5	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

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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.
5(1)	E.1.5.1	Les parties 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.
5(2)-5(4)	E.1.5.2	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. 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.
6	E.1.6.1	En cas de réclamation, l'organisateur et/ou le détaillant doivent faire preuve de diligence pour trouver des

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		solutions appropriées.

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, avant

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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; des rafraîchissements et des possibilités de se restaurer; la

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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.
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 rafraîchissements 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) 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.
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.
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

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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, le transporteur aérien effectif peut réduire de 50 % le montant de l'indemnisation.

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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.
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

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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.

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
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.
16	E.3.16.1	Les parties 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.

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
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.

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
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, 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 auquel le traité s'applique, y compris la vente par téléphone et par l'internet, des notifications de besoin d'assistance

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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.
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, 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.
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

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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 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.
7(5)	E.4.7.5	Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite transite par un aéroport d'une partie 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, 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

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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.
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 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

Numéro de l'article	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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 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.4.1.4.1, pour infraction présumée au règlement. Les parties 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 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, l'autre partie 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.
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

Point (de l'annexe) n°	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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.
8(1)	F.1.8.1	Le temps de travail doit être considéré sans préjudice de toute législation ultérieure des parties 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

Point (de l'annexe) n°	Numéro de la norme (Partie/Lég#/Art#/Norme#)	Norme
		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.