

Bruxelles, le **XXX**
[...](2020) **XXX** draft

SENSITIVE*

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**relatif à des règles communes garantissant une connectivité de base du transport aérien
après la fin de la période de transition mentionnée dans l'accord sur le retrait du
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la
Communauté européenne de l'énergie atomique**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Depuis le 1^{er} février 2020, le Royaume-Uni s'est retiré de l'Union, conformément à l'article 50 du traité sur l'Union européenne. L'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique¹ (ci-après dénommé «l'accord de retrait») a été conclu par l'Union par la décision (UE) 2020/135 du Conseil² et est entré en vigueur le 1^{er} février 2020. La période de transition visée à l'article 126 de l'accord de retrait, durant laquelle le droit de l'Union continue d'être applicable au Royaume-Uni et sur son territoire conformément à l'article 127 dudit accord, se termine le 31 décembre 2020.

Le 25 février 2020, le Conseil a adopté la décision (UE, Euratom) 2020/266 autorisant l'ouverture de négociations avec le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord en vue d'un nouvel accord de partenariat³. Ainsi qu'il ressort des directives de négociation, l'autorisation concerne notamment les éléments requis pour aborder de manière exhaustive les relations en matière d'aviation avec le Royaume-Uni après la fin de la période de transition.

Nul ne sait toutefois si un accord entre l'Union et le Royaume-Uni régissant leurs relations futures dans ce domaine sera entré en vigueur d'ici la fin de cette période.

Le transport aérien international ne peut avoir lieu sans le consentement explicite des États concernés; c'est une conséquence de leur souveraineté entière et exclusive sur l'espace aérien situé au-dessus de leur territoire. Il est d'usage que les États organisent le transport aérien entre eux en recourant à des accords bilatéraux relatifs à des services aériens (ASA), qui établissent les droits spécifiques réciproques et les conditions de leur exercice. Les droits de trafic et les services directement liés à leur exercice sont expressément exclus du champ d'application de l'accord général sur le commerce des services⁴.

Au sein de l'Union, la liberté des transporteurs aériens des États membres (ci-après les «transporteurs aériens de l'Union») de fournir des services aériens intra-UE découle exclusivement du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, lequel énonce également les règles d'octroi de licence auxdits transporteurs.

À la fin de la période de transition, les services aériens entre le Royaume-Uni et les États membres cesseront d'être régis par ledit règlement.

Il s'ensuit qu'en l'absence d'accord entre l'Union et le Royaume-Uni régissant ce domaine, il n'existerait plus de base juridique pour la fourniture de services aériens entre le Royaume-Uni

¹ JO L 29 du 31.1.2020, p. 7.

² Décision (UE) 2020/135 du Conseil du 30 janvier 2020 relative à la conclusion de l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 29 du 31.1.2020, p. 1).

³ JO L 58 du 27.2.2020, p. 53.

⁴ Annexe 1B de l'accord de Marrakech instituant l'Organisation mondiale du commerce, fait à Marrakech le 15 avril 1994.

et les États membres par leurs transporteurs respectifs après la fin de la période de transition, en vertu de l'accord de retrait.

Les services de transport aérien directs entre le Royaume-Uni et les États membres sont presque exclusivement assurés par des transporteurs aériens du Royaume-Uni et de l'Union. Pour ces transporteurs aériens, la perte du droit de fournir des services aériens entre le Royaume-Uni et les États membres entraînerait donc de graves perturbations. La plupart des liaisons aériennes, sinon toutes, entre l'Union et le Royaume-Uni cesseraient d'être desservies. En revanche, les liaisons intra-UE qui ne seraient plus desservies par des transporteurs du Royaume-Uni après la fin de la période de transition resteraient pleinement accessibles aux transporteurs de l'Union.

Dans l'hypothèse d'une absence d'accord, l'on s'attend à ce que les conséquences pour les économies respectives des parties soient graves, à savoir: la durée et les coûts des trajets aériens augmenteraient de façon significative du fait de la recherche de liaisons alternatives, tout comme la pression exercée sur l'infrastructure de transport aérien sur ces liaisons alternatives, tandis que la demande de transport aérien chuterait. En conséquence, non seulement le secteur du transport aérien, mais aussi d'autres secteurs de l'économie qui en dépendent dans une large mesure seraient touchés. Les barrières commerciales qui en résulteraient entraveraient les échanges sur des marchés éloignés ainsi que la (re)localisation des entreprises. La perturbation de la connectivité du transport aérien représenterait la perte d'un atout stratégique pour l'Union et ses États membres.

La présente proposition a donc pour objet d'établir des mesures provisoires visant à régir le transport aérien entre l'Union et le Royaume-Uni après la fin de la période de transition si aucun accord régissant ce domaine ne peut être trouvé.

Le présent acte fait partie d'un train de mesures en cours d'adoption par la Commission.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La présente proposition de règlement a vocation à être une *lex specialis* permettant de faire face à certaines des conséquences découlant du fait que le règlement (CE) n° 1008/2008 cessera de s'appliquer au transport aérien entre le Royaume-Uni et les États membres à compter de la fin de la période de transition et en l'absence d'accord régissant les relations futures entre l'Union et le Royaume-Uni. Les conditions proposées sont limitées à ce qui est nécessaire à cet effet afin d'éviter toute perturbation disproportionnée. La présente proposition est donc parfaitement conforme à la législation existante et, notamment, au règlement (CE) n° 1008/2008.

À cet égard, la proposition de règlement est considérée comme une mesure temporaire destinée à maintenir la connectivité et à préserver les intérêts de l'Union pendant une période de temps limitée, jusqu'à ce qu'un accord entre l'Union et le Royaume-Uni régissant ce domaine puisse être conclu et entrer en vigueur.

Cette proposition de règlement ne devrait pas porter atteinte à la conception d'un futur accord avec le Royaume-Uni en matière d'aviation.

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

La présente proposition complète le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil. Bien que l'approche suivie dans les accords de l'Union relatifs au transport aérien conclus avec des pays tiers ait été respectée dans certains domaines (par exemple les

autorisations d'exploitation), l'objet et le contexte particuliers du présent règlement ainsi que son caractère unilatéral requièrent nécessairement une approche plus restrictive en matière d'octroi de droits et des dispositions spécifiques visant à préserver l'égalité des droits et des conditions de concurrence égales.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La proposition se fonde sur l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

L'acte proposé compléterait le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil de telle sorte qu'une connectivité de base soit assurée, en dépit du fait que ledit règlement aura cessé de s'appliquer aux opérations de transport en question. Cette connectivité serait assurée de façon égale pour le trafic à destination et en provenance de tout point situé dans l'Union pour éviter toute perturbation au sein du marché intérieur. Une action est donc indispensable au niveau de l'Union et le résultat ne pourrait être atteint par une action au niveau des États membres.

• Proportionnalité

La présente proposition de règlement est jugée proportionnée dans la mesure où elle est de nature à éviter des perturbations disproportionnées d'une façon qui assure aussi des conditions de concurrence égales pour les transporteurs de l'Union. Elle n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif. Tel est, en particulier, le cas des conditions dans lesquelles les droits pertinents sont accordés, qui découlent notamment de la nécessité que des droits équivalents soient accordés par le Royaume-Uni et d'une concurrence loyale, ainsi que de la limitation du régime dans le temps, jusqu'à l'entrée en vigueur d'un accord de l'UE avec le Royaume-Uni en matière d'aviation.

• Choix de l'instrument

Dès lors que cet acte régit des questions étroitement liées au règlement (CE) n° 1008/2008 et est destiné, comme le présent règlement, à assurer des conditions de concurrence totalement harmonisées, il devrait prendre la forme d'un règlement. Cette forme répond également le mieux à l'urgence de la situation/du contexte, le délai restant avant la fin de la période de transition (en l'absence de conclusion d'un accord régissant les relations futures entre l'Union et le Royaume-Uni) étant trop court pour permettre la transposition de dispositions contenues dans une directive.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

• Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante

Cet élément est sans objet compte tenu du caractère exceptionnel, temporaire et ponctuel de l'événement nécessitant la présente proposition qui est sans lien avec les objectifs de la législation existante.

- **Consultation des parties intéressées**

Les défis découlant des négociations d'un accord entre l'Union et le Royaume-Uni et les solutions possibles ont été évoqués par diverses parties intéressées du secteur aérien et par les représentants des États membres avant et après la conclusion de l'accord de retrait.

Le fait que la période de transition définie dans l'accord de retrait se termine au 31 décembre 2020, la nécessité de se préparer à des changements inévitables au 1^{er} janvier 2021 et les éventuelles mesures supplémentaires à envisager en cas d'absence d'accord ont été examinés avec les représentants des États membres et diverses parties intéressées du secteur aérien dans le cadre de réunions transversales et spécifiques qui se sont tenues à Bruxelles et dans les États membres.

Un thème commun aux points de vue avancés était la nécessité d'une intervention réglementaire pour maintenir un certain degré de connectivité aérienne à partir du moment où le droit de l'Union aura cessé de s'appliquer au Royaume-Uni. En ce qui concerne les droits de trafic, les parties intéressées ne sont pas en mesure de prendre leurs propres mesures d'urgence afin d'atténuer les effets négatifs de l'absence possible d'un accord régissant ce domaine. Au moins six représentants de transporteurs aériens et de groupements de transporteurs aériens et d'aéroports étaient d'avis qu'un niveau élevé de connectivité aérienne devrait être maintenu avec les transporteurs aériens du Royaume-Uni, en conservant un niveau élevé d'accès au marché. D'autres parties intéressées (essentiellement les représentants des transporteurs aériens de l'UE) ont, au contraire, souligné que le statu quo ne devrait pas être maintenu en l'absence d'un alignement réglementaire complet afin de garantir des conditions de concurrence égales sur le marché. La plupart des observations reçues avant le retrait, y compris par des États membres dans le cadre d'ateliers organisés par la Commission en 2018, ont depuis été confirmées et enrichies, notamment dans la perspective de relations futures.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Plusieurs formulaires d'évaluation des conséquences du retrait du Royaume-Uni sur le secteur du transport aérien ont été transmis à la Commission par des parties intéressées. Ces évaluations concluent qu'une absence de trafic aérien entre l'UE et le Royaume-Uni entraînerait des perturbations considérables dans l'UE. La connectivité aérienne joue un rôle capital dans l'économie au sens large. Au-delà de faciliter la mobilité, l'aviation est un moteur puissant pour les échanges, la croissance et l'emploi. La contribution directe de l'aviation au PIB de l'UE s'élève à 168 milliards d'euros, tandis que l'impact global, tourisme inclus, atteint 672 milliards d'euros en raison de l'effet multiplicateur⁵. Au total, les passagers voyageant entre l'UE et le Royaume-Uni ont représenté 24 % de l'ensemble du trafic intra-UE en 2019, bien que ce chiffre ait varié considérablement selon les États membres de l'UE. Par ailleurs, en 2019, 19,5 % des sièges disponibles sur des lignes régulières intra-UE ont été proposés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence britannique, tandis que 50,4 % de l'offre aérienne entre l'UE et le Royaume-Uni était proposée par des transporteurs aériens titulaires d'une licence de l'UE. D'autres solutions de transport sont disponibles, notamment les liaisons ferroviaires et maritimes, mais uniquement pour une petite poignée de pays comme la Belgique, la France et l'Irlande. Pour d'autres pays situés plus à l'est et au sud de l'Union, les temps de déplacement par route et par rail ne rendent pas ces modes de transport

⁵ Groupe d'action du transport aérien (ATAG), rapport 2020 intitulé «Aviation: Benefits Beyond Borders» (Aviation: des avantages au-delà des frontières).

substituables au transport aérien. Dès lors, les effets négatifs significatifs de la perte totale de la connectivité aérienne sur l'économie de l'UE et ses citoyens doivent être atténués.

Il va de soi que l'incidence négative découlant de graves perturbations de la connectivité aérienne entre le Royaume-Uni et l'Union ne pourrait qu'être amplifiée durant et après la pandémie en cours, dont les ravages sur l'industrie aéronautique de l'Union et son économie en général sont sans précédents.

- **Analyse d'impact**

Une analyse d'impact n'est pas nécessaire, compte tenu du caractère exceptionnel de la situation et des besoins limités durant la période au cours de laquelle le changement de statut du Royaume-Uni sera mis en œuvre. Aucune autre option, matériellement et juridiquement différente de celle proposée, n'est disponible.

- **Droits fondamentaux**

La présente proposition est sans incidence sur la protection des droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Sans objet.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Sans objet.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Sans objet.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

Comme indiqué ci-dessus, la présente proposition a pour objet d'établir des mesures provisoires visant à régir le transport aérien entre l'Union et le Royaume-Uni après la fin de la période de transition si aucun accord régissant ce domaine ne peut être trouvé (article premier). Ces mesures sont destinées à maintenir une connectivité de base pendant la période de transition précédant la conclusion d'un tel accord (article 14).

Pour commencer (article 3), la présente proposition de règlement prévoit l'octroi unilatéral des droits de trafic de première, deuxième, troisième et quatrième libertés aux transporteurs aériens du Royaume-Uni de sorte qu'ils puissent continuer de survoler le territoire de l'Union et d'y effectuer des escales techniques, ainsi que de desservir des liaisons directes entre les territoires respectifs. Il n'est fait aucune distinction entre le transport de marchandises et de passagers ni entre les services réguliers et non réguliers. Les transporteurs du Royaume-Uni auront aussi la possibilité (article 4) de fournir ces services au moyen d'accords de partage de codes ou de réservation de capacité, et de souscrire à des accords de location dans des conditions strictes (article 5), mais aucun des autres dispositifs habituels de flexibilité opérationnelle (tels que la rupture de charge ou la coterminalisation) n'a été prévu.

Les droits accordés aux transporteurs du Royaume-Uni étant soumis à un principe de «réciprocité», la proposition de règlement (article 6) instaure un mécanisme visant à assurer que les droits dont jouissent les transporteurs de l'Union au Royaume-Uni restent équivalents

à ceux accordés aux transporteurs du Royaume-Uni dans le cadre de la présente proposition de règlement. Dans le cas contraire, la Commission est habilitée à arrêter les mesures nécessaires pour corriger la situation au moyen d'actes d'exécution, notamment la limitation ou le retrait des autorisations d'exploitation accordées aux transporteurs aériens du Royaume-Uni. L'évaluation du niveau d'équivalence et l'adoption de mesures correctrices par la Commission ne sont pas uniquement liées à une correspondance formelle stricte entre les deux ordres juridiques; cela s'explique par les différences considérables entre les marchés respectifs et par la volonté d'éviter une approche de mise en correspondance purement symétrique, qui pourrait, en fin de compte, se révéler contraire aux intérêts de l'Union.

Tout comme l'Union s'efforce de le faire dans tous ses accords relatifs aux services aériens, la présente proposition de règlement, bien qu'elle vise à assurer temporairement une connectivité de base, établit un mécanisme flexible afin d'assurer que les transporteurs aériens de l'Union jouissent de conditions de concurrence loyales et équitables par rapport aux transporteurs du Royaume-Uni dès lors que le Royaume-Uni ne sera plus lié par le droit de l'Union. Des conditions de concurrence égales imposent que, même après la fin de la période de transition, le Royaume-Uni continue d'appliquer des normes suffisamment élevées dans le domaine du transport aérien en ce qui concerne: la concurrence loyale, y compris la réglementation des ententes, l'abus de position dominante et les concentrations; l'interdiction de subventions publiques injustifiées; la protection des travailleurs; la protection de l'environnement; la sécurité et la sûreté. En outre, il convient de veiller à ce que les transporteurs de l'Union ne soient pas victimes, de jure ou de facto, de discrimination au Royaume-Uni. La présente proposition de règlement confie donc à la Commission (article 7) le soin de contrôler les conditions de concurrence entre les transporteurs aériens de l'Union et du Royaume-Uni et l'habilite à arrêter les mesures nécessaires, par voie d'actes d'exécution, pour s'assurer que ces conditions sont remplies à tout moment.

Les procédures nécessaires sont mises en place de manière à permettre aux États membres de vérifier que les transporteurs aériens, les aéronefs et les équipages entrant sur leur territoire au titre du présent règlement sont titulaires d'une licence ou d'une certification délivrée par le Royaume-Uni conformément aux normes de sécurité internationalement reconnues, que toute la législation nationale et de l'Union pertinente est respectée et que les droits accordés ne sont pas outrepassés (articles 8 à 11).

Une disposition explicite est introduite pour rappeler que les États membres ne doivent ni négocier ni conclure d'accords bilatéraux relatifs à des services aériens avec le Royaume-Uni sur les questions relevant du champ d'application du présent règlement et que, par ailleurs, ils ne doivent pas accorder aux transporteurs du Royaume-Uni d'autres droits en matière de transport aérien que ceux prévus par le présent règlement (article 3). Néanmoins, les autorités compétentes respectives pourront évidemment coopérer dans la mesure nécessaire au bon fonctionnement du règlement (article 12), de telle sorte que la gestion des services aériens qui continueront d'être fournis dans le cadre du règlement soit aussi peu perturbée que possible après la fin de la période de transition.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à des règles communes garantissant une connectivité de base du transport aérien après la fin de la période de transition mentionnée dans l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen¹,
vu l'avis du Comité des régions²,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire³,
considérant ce qui suit:

- (1) L'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique⁴ (ci-après dénommé «l'accord de retrait») a été conclu par l'Union par la décision (UE) 2020/135 du Conseil⁵ et est entré en vigueur le 1^{er} février 2020. La période de transition visée à l'article 126 de l'accord de retrait, durant laquelle le droit de l'Union continue d'être applicable au Royaume-Uni et sur son territoire conformément à l'article 127 dudit accord, se termine le 31 décembre 2020. Le 25 février 2020, le Conseil a adopté la décision (UE, Euratom) 2020/266 autorisant l'ouverture de négociations avec le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord en vue d'un nouvel accord de partenariat⁶. Ainsi qu'il ressort des directives de négociation, l'autorisation concerne notamment les éléments requis pour aborder de manière exhaustive les relations en matière d'aviation avec le Royaume-Uni après la fin de la

¹ Avis du

² Avis du

³ Position du Parlement européen du...

⁴ JO L 29 du 31.1.2020, p. 7.

⁵ Décision (UE) 2020/135 du Conseil du 30 janvier 2020 relative à la conclusion de l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 29 du 31.1.2020, p. 1).

⁶ JO L 58 du 27.2.2020, p. 53.

période de transition. Nul ne sait toutefois si un accord entre l'Union et le Royaume-Uni régissant leurs relations futures dans ce domaine sera entré en vigueur d'ici la fin de cette période.

- (2) Le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil⁷ établit les conditions d'octroi de la licence d'exploitation de l'Union aux transporteurs aériens et consacre la liberté de fournir des services aériens intra-UE.
- (3) À la fin de la période de transition et en l'absence de dispositions particulières, l'ensemble des droits et obligations découlant du droit de l'Union en matière d'accès au marché tels qu'établis par le règlement (CE) n° 1008/2008 prendraient fin, en ce qui concerne les relations entre le Royaume-Uni et les États membres.
- (4) Il y a donc lieu d'instaurer un ensemble de mesures temporaires pour permettre aux transporteurs titulaires d'une licence du Royaume-Uni de fournir des services de transport aérien entre le territoire de ce dernier et les États membres. Afin de garantir un équilibre adéquat entre le Royaume-Uni et les États membres, les droits ainsi accordés devraient être subordonnés à l'octroi par le Royaume-Uni de droits équivalents aux transporteurs aériens titulaires d'une licence de l'Union et être soumis à certaines conditions garantissant une concurrence loyale.
- (5) Afin de refléter son caractère temporaire, l'application du présent règlement devrait être limitée à la période courant jusqu'au 30 juin 2021 ou jusqu'à l'entrée en vigueur ou, si cela est prévu, l'application provisoire d'un futur accord couvrant la fourniture de services aériens avec le Royaume-Uni, auquel l'Union serait partie, négocié par la Commission conformément à l'article 218 du TFUE, la première des deux dates étant retenue.
- (6) Afin de maintenir des niveaux de connectivité mutuellement bénéfiques, certains accords de coopération commerciale devraient être prévus, tant pour les transporteurs aériens du Royaume-Uni que pour les transporteurs aériens de l'Union, conformément au principe de la réciprocité.
- (7) Le présent règlement ne devrait pas empêcher les États membres de délivrer des autorisations d'exploitation pour les services aériens réguliers de transporteurs aériens de l'Union dans l'exercice des droits qui leur sont conférés par le Royaume-Uni, à l'image des situations survenant dans le cadre d'accords internationaux. En ce qui concerne lesdites autorisations, les États membres ne devraient pas introduire de discrimination entre les transporteurs aériens de l'Union.
- (8) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne l'adoption de mesures visant à garantir un degré équitable de réciprocité entre les droits unilatéralement accordés par l'Union aux transporteurs aériens du Royaume-Uni et par le Royaume-Uni aux transporteurs aériens de l'Union, et à assurer que la concurrence entre les transporteurs aériens de l'Union et ceux du Royaume-Uni pour la fourniture de services aériens se déroule dans des conditions équitables. Ces compétences doivent être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du

⁷ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

Parlement européen et du Conseil⁸. Au vu de leurs conséquences potentielles pour la connectivité aérienne des États membres, la procédure d'examen devrait être utilisée pour l'adoption de ces mesures. La Commission devrait adopter des actes d'exécution immédiatement applicables lorsque, dans des cas dûment justifiés, des raisons d'urgence impérieuses le requièrent. De tels cas dûment justifiés pourraient se présenter dans des situations où le Royaume-Uni n'octroie pas de droits équivalents à des transporteurs aériens de l'Union et cause ainsi un déséquilibre manifeste, ou lorsque des conditions de concurrence moins favorables que celles dont bénéficient les transporteurs aériens du Royaume-Uni pour la fourniture de services de transports aériens au titre du présent règlement mettent en péril la viabilité économique de transporteurs aériens de l'Union.

- (9) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir établir des mesures provisoires régissant le transport aérien entre l'Union et le Royaume-Uni en cas d'absence d'un accord régissant leurs relations futures dans le domaine de l'aviation à la fin de la période de transition, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de ses dimensions et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (10) Compte tenu de l'urgence résultant de la fin de la période de transition visée ci-dessus, il convient de prévoir une exception au délai de huit semaines visé à l'article 4 du protocole n° 1 sur le rôle des parlements nationaux dans l'Union européenne, annexé au traité sur l'Union européenne, au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique.
- (11) Gibraltar n'est pas inclus dans le champ d'application territorial du présent règlement ni dans les références faites au Royaume-Uni dans ce texte.
- (12) Le présent règlement est sans préjudice de la position juridique du Royaume d'Espagne concernant la souveraineté sur le territoire sur lequel est situé l'aéroport de Gibraltar.
- (13) Les dispositions du présent règlement devraient entrer en vigueur de toute urgence et s'appliquer, en principe, à compter du jour suivant la fin de la période de transition visée à l'accord de retrait, à moins qu'un accord régissant les relations futures entre l'Union et le Royaume-Uni dans le domaine de l'aviation ne soit entré en vigueur à cette date. Toutefois, afin que les procédures administratives nécessaires puissent se dérouler dans les meilleurs délais, il importe que certaines dispositions soient applicables dès l'entrée en vigueur du présent règlement,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

⁸ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

Article premier
Champ d'application

Le présent règlement établit un ensemble de mesures temporaires visant à régir le transport aérien entre l'Union et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après le «Royaume-Uni») après l'expiration de la période de transition visée à l'article 126 de l'accord de retrait.

Article 2
Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «transport aérien»: le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, comprenant les services aériens réguliers et non réguliers;
- 2) «transport aérien international»: une opération de transport aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États;
- 3) «transporteur aérien de l'Union»: un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par une autorité compétente pour l'octroi des licences en vertu du chapitre II du règlement (CE) n° 1008/2008;
- 4) «transporteur aérien du Royaume-Uni»: un transporteur aérien qui:
 - a) a son établissement principal au Royaume-Uni; et
 - b) remplit l'une des deux conditions suivantes:
 - i) le Royaume-Uni et/ou des ressortissants du Royaume-Uni détiennent plus de 50 % de l'entreprise et la contrôlent effectivement, directement ou indirectement par l'entremise d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires; ou
 - ii) des États membres de l'Union et/ou des ressortissants d'États membres de l'Union et/ou d'autres États membres de l'Espace économique européen et/ou des ressortissants de ces États, quelle que soit la combinaison, séparément ou conjointement avec le Royaume-Uni et/ou des ressortissants du Royaume-Uni détiennent plus de 50 % de l'entreprise et la contrôlent effectivement, directement ou indirectement par l'entremise d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires;
 - c) dans le cas visé au point b) ii), était titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 le jour précédant le premier jour d'application du présent règlement figurant à l'article 14, paragraphe 2, premier alinéa;
- 5) «contrôle effectif»: une relation constituée par des droits, des contrats ou tout autre moyen qui, soit séparément, soit conjointement et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise, grâce notamment:
 - a) à un droit de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise;
 - b) à des droits ou à des contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise ou conférant par ailleurs une influence déterminante sur la conduite des affaires de l'entreprise;
- 6) «droit de la concurrence»: droit qui couvre le comportement suivant, lorsqu'il est susceptible d'affecter les services de transport aérien:

- a) un comportement consistant en:
- i) des accords conclus entre transporteurs aériens, des décisions prises par des associations de transporteurs aériens et des pratiques concertées ayant pour objet ou effet de prévenir, de restreindre ou de fausser la concurrence;
 - ii) des abus de position dominante commis par un ou plusieurs transporteurs aériens;
 - iii) des mesures adoptées ou maintenues en vigueur par le Royaume-Uni concernant des entreprises publiques et des entreprises auxquelles le Royaume-Uni accorde des droits spéciaux ou exclusifs et qui sont contraires au point i) ou ii);
- b) des concentrations entre transporteurs aériens qui entravent de manière significative la concurrence effective, notamment en créant ou en renforçant une position dominante;
- 7) «subvention»: toute contribution financière accordée à un transporteur aérien ou à un aéroport par les pouvoirs publics ou tout autre organisme public à quelque niveau que ce soit, conférant un avantage, et notamment:
- a) le 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, 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) ce qui précède ou le non-recouvrement des recettes normalement exigibles;
 - c) la fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale ou l'achat de biens ou de services;
 - d) des versements à un mécanisme de financement ou le fait de demander ou d'ordonner à un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions visées aux points a), b) et c), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics ou d'un autre organisme public, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics.
- Aucun avantage n'est réputé conféré par une contribution financière versée par les pouvoirs publics ou un autre organisme public lorsqu'un opérateur privé uniquement mû par des perspectives de rentabilité, se trouvant dans la même situation que l'organisme public en cause, verse la même contribution financière.
- 8) «autorité indépendante de la concurrence»: une autorité qui est chargée de l'application et de l'exécution du droit de la concurrence ainsi que du contrôle des subventions et qui remplit toutes les conditions suivantes:
- a) l'autorité est indépendante sur le plan opérationnel et est dotée des ressources adéquates nécessaires à l'accomplissement de ses tâches;
 - b) dans l'exercice de ses fonctions et de ses compétences, l'autorité dispose des garanties nécessaires d'indépendance à l'égard de toute influence politique ou d'autres influences externes et agit avec impartialité; et
 - c) les décisions de l'autorité sont soumises au contrôle juridictionnel;
- 9) «discrimination»: tout type de différenciation, sans justification objective, en ce qui concerne les livraisons de biens et les prestations de services, y compris les services publics, employés pour l'exploitation de services de transport aérien, ou en ce qui concerne leur traitement par les autorités publiques compétentes pour de tels services;
- 10) «service de transport aérien régulier»: une série de vols qui présente les caractéristiques suivantes:

- a) sur chaque vol, des sièges et/ou des capacités de transport de fret et/ou de courrier, vendus individuellement, sont mis à disposition du public (soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés);
- b) il est exploité de façon à assurer la liaison entre les mêmes aéroports — deux ou plus:
 - i) soit selon un horaire publié;
 - ii) soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente;
- 11) «service de transport aérien non régulier»: un service de transport aérien commercial effectué autrement qu'un service aérien régulier;
- 12) «territoire de l'Union»: le territoire terrestre, les eaux intérieures et la mer territoriale des États membres auxquels le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'appliquent, dans les conditions qui y sont fixées, et l'espace aérien au-dessus de ceux-ci;
- 13) «territoire du Royaume-Uni»: le territoire terrestre, les eaux intérieures et la mer territoriale du Royaume-Uni et l'espace aérien au-dessus de ceux-ci;
- 14) «convention de Chicago»: la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 3 *Droits de trafic*

1. Les transporteurs aériens du Royaume-Uni peuvent, dans les conditions fixées dans le présent règlement:
 - a) survoler le territoire de l'Union sans y atterrir;
 - b) effectuer des escales sur le territoire de l'Union à des fins non commerciales, au sens de la convention de Chicago;
 - c) exploiter des services de transport aérien internationaux réguliers et non réguliers de passagers, des services combinés de passagers et de fret et des services de fret uniquement, entre deux points dont l'un est situé sur le territoire du Royaume-Uni et l'autre sur le territoire de l'Union.
3. Les États membres ne négocient ni ne concluent d'accords ou d'arrangements bilatéraux avec le Royaume-Uni sur des questions relevant du champ d'application du présent règlement pour la période au cours de laquelle le présent règlement est applicable. Pour cette période, ils n'accordent pas non plus aux transporteurs aériens du Royaume-Uni d'autres droits, en matière de transport aérien, que ceux octroyés par le présent règlement.
4. Nonobstant le paragraphe 3, les États membres peuvent autoriser, conformément au droit national, la prestation de services d'ambulance aérienne sur leur territoire par un aéronef immatriculé au Royaume-Uni.

Article 4 *Accords de coopération commerciale*

1. Des services de transport aérien visés à l'article 3 peuvent être fournis au moyen d'accords de réservation de capacité ou de partage de codes, dans les conditions ci-après:

a) le transporteur aérien du Royaume-Uni peut agir en tant que transporteur contractuel avec tout transporteur effectif qui est un transporteur aérien de l'Union ou un transporteur aérien du Royaume-Uni, ou avec tout transporteur effectif d'un pays tiers qui, en vertu du droit de l'Union ou, selon le cas, en vertu du droit du ou des États membres concernés, est titulaire des droits de trafic nécessaires ainsi que du droit pour ses transporteurs d'exercer lesdits droits de trafic au titre de l'accord en question;

b) le transporteur aérien du Royaume-Uni peut agir en tant que transporteur effectif avec tout transporteur contractuel qui est un transporteur aérien de l'Union ou un transporteur aérien du Royaume-Uni, ou avec tout transporteur contractuel d'un pays tiers qui, en vertu du droit de l'Union ou, selon le cas, en vertu du droit du ou des États membres concernés, est titulaire des droits de route nécessaires ainsi que du droit pour ses transporteurs d'exercer lesdits droits de route au titre de l'accord en question.

2. Les droits octroyés aux transporteurs aériens du Royaume-Uni au titre du paragraphe 1 ne s'entendent en aucun cas comme conférant à des transporteurs aériens d'un pays tiers de quelconques droits autres que ceux dont ils jouissent au titre du droit de l'Union ou du droit du ou des États membres concernés.

3. Le recours à des accords de réservation de capacité ou de partage de codes, que ce soit en qualité de transporteur effectif ou de transporteur contractuel, ne doit en aucun cas permettre à un transporteur aérien du Royaume-Uni d'exercer des droits autres que ceux prévus à l'article 3, paragraphe 1.

Cela n'empêchera nullement les transporteurs aériens du Royaume-Uni de fournir des services de transports aériens entre deux points dont l'un est situé sur le territoire de l'Union et l'autre sur le territoire d'un pays tiers, sous réserve que les conditions suivantes soient remplies:

a) Le transporteur du Royaume-Uni agit en tant que transporteur contractuel au titre d'un accord de réservation de capacité ou de partage de codes avec un transporteur effectif qui, en vertu du droit de l'Union ou du droit du ou des États membres concernés, bénéficie des droits de trafic nécessaires ainsi que du droit d'exercer lesdits droits de trafic au titre de l'accord en question;

b) le service de transport en question fait partie d'un transport effectué par ce transporteur du Royaume-Uni entre un point situé sur le territoire du Royaume-Uni et le point correspondant situé dans le pays tiers concerné.

4. Les États membres concernés exigent que les accords visés au présent article soient approuvés par leurs autorités compétentes aux fins de la vérification du respect des conditions fixées au présent article ainsi que des exigences applicables en vertu du droit de l'Union et du droit national, notamment en matière de sûreté et de sécurité.

Article 5 *Location d'aéronef*

1. Dans l'exercice des droits visés à l'article 3, paragraphe 1, un transporteur aérien du Royaume-Uni peut fournir des services de transport aérien en utilisant ses propres aéronefs et dans tous les cas suivants:

a) en utilisant un aéronef loué sans équipage auprès d'un quelconque loueur;

b) en utilisant un aéronef loué avec un équipage auprès d'un autre transporteur aérien du Royaume-Uni;

c) en utilisant un aéronef loué avec un équipage auprès d'un transporteur aérien d'un pays autre que le Royaume-Uni, à condition que la location soit justifiée par des besoins exceptionnels, des besoins de capacité saisonniers ou des difficultés opérationnelles du preneur et que la durée de location ne dépasse pas ce qui est strictement nécessaire pour satisfaire ces besoins ou surmonter ces difficultés.

2. Les États membres concernés exigent que les accords visés au paragraphe 1 soient approuvés par leurs autorités compétentes aux fins de la vérification du respect des conditions qui y sont établies ainsi que des exigences applicables en vertu du droit de l'Union et du droit national, notamment en matière de sûreté et de sécurité.

Article 6 *Équivalence des droits*

1. La Commission contrôle les droits accordés par le Royaume-Uni aux transporteurs aériens de l'Union et les conditions de leur exercice.

2. Si la Commission considère que les droits accordés par le Royaume-Uni aux transporteurs aériens de l'Union ne sont pas, de jure ou de facto, équivalents à ceux accordés aux transporteurs aériens du Royaume-Uni au titre du présent règlement, ou que ces droits ne sont pas également accessibles à tous les transporteurs de l'Union, elle adopte sans tarder, afin de rétablir l'équivalence, des actes d'exécution pour:

a) fixer des limites à la capacité autorisée de services de transport aérien réguliers mise à la disposition des transporteurs aériens du Royaume-Uni et imposer aux États membres d'adapter les autorisations d'exploitation des transporteurs aériens du Royaume-Uni, existantes et nouvellement accordées, en conséquence;

b) imposer aux États membres de refuser, de suspendre ou de retirer lesdites autorisations d'exploitation; ou

c) imposer des obligations financières ou des restrictions d'exploitation.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2. Ils sont adoptés en conformité avec la procédure d'urgence visée à l'article 13, paragraphe 3, lorsque, dans des cas dûment justifiés de défaut grave d'équivalence aux fins du paragraphe 2, des raisons d'urgence impérieuse le requièrent.

Article 7 *Concurrence loyale*

1. La Commission contrôle les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de l'Union et les aéroports de l'Union entrent en concurrence avec les transporteurs aériens du Royaume-Uni et les aéroports du Royaume-Uni pour la fourniture des services de transport aérien couverts par le présent règlement.

2. Lorsqu'elle considère que, du fait de l'une des situations visées au paragraphe 3, ces conditions sont sensiblement moins favorables que celles dont bénéficient les transporteurs aériens du Royaume-Uni, la Commission adopte sans tarder, afin de remédier à cette situation, des actes d'exécution pour:

a) fixer des limites à la capacité autorisée de services de transport aérien réguliers mise à la disposition des transporteurs aériens du Royaume-Uni et imposer aux États membres d'adapter les autorisations d'exploitation des transporteurs aériens du Royaume-Uni, existantes et nouvellement accordées, en conséquence;

- b) imposer aux États membres de refuser, de suspendre ou de retirer lesdites autorisations d'exploitation de certains ou de l'ensemble des transporteurs aériens du Royaume-Uni; ou
- c) imposer des obligations financières ou des restrictions d'exploitation.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2. Ils sont adoptés en conformité avec la procédure d'urgence visée à l'article 13, paragraphe 3, lorsque, dans des cas dûment justifiés de menace pesant sur la viabilité économique d'une ou plusieurs activités de transporteurs aériens de l'Union, des raisons d'urgence impérieuse le requièrent.

3. Les actes d'exécution visés au paragraphe 2 sont adoptés, sous réserve des conditions visées audit paragraphe, pour remédier aux situations suivantes:

- a) l'octroi de subventions par le Royaume-Uni;
- b) l'absence de mise en place ou d'application effective d'une législation en matière de concurrence par le Royaume-Uni;
- c) l'absence de mise en place ou de maintien d'une autorité indépendante de la concurrence par le Royaume-Uni;
- d) l'application par le Royaume-Uni de normes de protection des travailleurs, de sûreté, de sécurité ou de protection de l'environnement ou des droits des passagers moins strictes que celles prévues par le droit de l'Union ou, en l'absence de dispositions pertinentes dans le droit de l'Union, moins strictes que celles appliquées par tous les États membres ou, en tout état de cause, moins strictes que les normes internationales pertinentes;
- e) toute forme de discrimination à l'égard des transporteurs aériens de l'Union.

4. Aux fins du paragraphe 1, la Commission peut demander des informations aux autorités compétentes du Royaume-Uni, aux transporteurs aériens du Royaume-Uni ou aux aéroports du Royaume-Uni. Si les autorités compétentes du Royaume-Uni, le transporteur aérien du Royaume-Uni ou l'aéroport du Royaume-Uni ne fournissent pas les informations demandées dans le délai raisonnable fixé par la Commission ou fournissent des informations incomplètes, la Commission peut agir conformément au paragraphe 2.

5. Le règlement (UE) 2019/712 du Parlement européen et du Conseil⁹ ne s'applique pas aux questions relevant du champ d'application du présent règlement.

Article 8 *Autorisation d'exploitation*

1. Sans préjudice du droit de l'Union et du droit national en matière de sécurité aérienne, pour exercer les droits que leur confère l'article 3, les transporteurs aériens du Royaume-Uni sont tenus d'obtenir une autorisation d'exploitation de chaque État membre dans lequel ils souhaitent opérer.

2. Dès réception d'une demande d'autorisation d'exploitation émanant d'un transporteur aérien du Royaume-Uni, l'État membre concerné accorde l'autorisation d'exploitation appropriée sans retard injustifié, pour autant que:

- a) le transporteur aérien du Royaume-Uni demandeur soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation du Royaume-Uni; et que

⁹ Règlement (UE) 2019/712 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien, et abrogeant le règlement (CE) n° 868/2004 (JO L 123 du 10.5.2019, p. 4).

b) le Royaume-Uni exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien du Royaume-Uni demandeur, l'autorité compétente soit clairement identifiée et le transporteur aérien du Royaume-Uni détienne un certificat de transporteur aérien délivré par ladite autorité.

3. Sans préjudice de la nécessité de prévoir un délai suffisant pour effectuer les évaluations nécessaires, les transporteurs aériens du Royaume-Uni ont le droit de présenter leurs demandes d'autorisation d'exploitation dès le jour d'entrée en vigueur du présent règlement. Les États membres sont compétents pour approuver ces demandes à compter de cette date, sous réserve que les conditions de cette approbation soient remplies. Toutefois, toute autorisation ainsi accordée ne prend effet que le premier jour d'application du présent règlement fixé à l'article 14, paragraphe 2, premier alinéa.

Article 9

Plans opérationnels, programmes et horaires

1. Les transporteurs aériens du Royaume-Uni soumettent les plans d'exploitation, les programmes et les horaires des services aériens aux autorités compétentes de chaque État membre concerné pour approbation. Toute soumission doit avoir lieu au moins 30 jours avant le début des opérations.

2. Sous réserve de l'article 8, les plans d'exploitation, les programmes et les horaires de la saison IATA en cours le premier jour d'application du présent règlement fixé à l'article 14, paragraphe 2, premier alinéa, et ceux de la première saison suivante peuvent être soumis, et approuvés, avant cette date.

3. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de délivrer des autorisations pour l'exploitation de services aériens réguliers par des transporteurs de l'Union dans le cadre des droits qui leur sont conférés par le Royaume-Uni. En ce qui concerne lesdites autorisations, les États membres n'introduisent pas de discrimination entre les transporteurs de l'Union.

Article 10

Refus, révocation, suspension et limitation d'autorisation

1. Les États membres refusent ou, le cas échéant, retirent ou suspendent l'autorisation d'exploitation d'un transporteur aérien du Royaume-Uni lorsque:

a) le transporteur aérien ne peut être considéré comme un transporteur aérien du Royaume-Uni au sens du présent règlement; ou

b) les conditions visées à l'article 8, paragraphe 2, ne sont pas remplies.

2. Les États membres refusent, retirent, suspendent, limitent ou soumettent à conditions l'autorisation d'exploitation d'un transporteur aérien du Royaume-Uni, ou limitent ou soumettent à conditions ses opérations dans l'une quelconque des situations suivantes:

a) les exigences applicables en matière de sécurité et de sûreté ne sont pas respectées;

b) les exigences applicables qui concernent l'entrée ou l'exploitation sur le territoire de l'État membre concerné des aéronefs assurant des services de transport aérien, ou leur sortie dudit territoire, ne sont pas respectées;

c) les exigences applicables qui concernent l'entrée ou les activités sur le territoire de l'État membre concerné, ou la sortie de ce territoire, de passagers, de membres d'équipage, de bagages, de fret et/ou de courrier à bord des aéronefs (y compris les réglementations relatives

à l'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) ne sont pas respectées.

3. Les États membres refusent, retirent, suspendent, limitent ou soumettent à conditions les autorisations d'exploitation des transporteurs aériens du Royaume-Uni, ou limitent ou soumettent à conditions leurs opérations, lorsque la Commission le requiert en application de l'article 6 ou 7.

4. Les États membres informent la Commission et les autres États membres de toute décision de refuser ou de retirer l'autorisation d'exploitation d'un transporteur aérien du Royaume-Uni en application des paragraphes 1 et 2, sans retard injustifié.

Article 11 *Certificats et licences*

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par le Royaume-Uni et toujours en cours de validité sont reconnus comme valables par les États membres aux fins de l'exploitation de services de transport aérien par des transporteurs aériens du Royaume-Uni au titre du présent règlement, pour autant que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés en application et conformément, à tout le moins, aux normes internationales pertinentes établies par la convention de Chicago.

Article 12 *Consultation et coopération*

1. Les autorités compétentes des États membres consultent les autorités compétentes du Royaume-Uni et coopèrent avec elles dans la mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre du présent règlement.

2. Les États membres fournissent à la Commission, sur demande et sans retard injustifié, toute information obtenue conformément au paragraphe 1 du présent article ou toute autre information pertinente aux fins de la mise en œuvre des articles 6 et 7.

Article 13 *Comité*

1. La Commission est assistée par le comité institué par le règlement (CE) n° 1008/2008. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 8 du règlement (UE) n° 182/2011, en liaison avec l'article 5, s'applique.

Article 14 *Entrée en vigueur et application*

1. Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

2. Il s'applique à compter du jour suivant celui où le droit de l'Union cesse d'être applicable au Royaume-Uni, conformément aux articles 126 et 127 de l'accord de retrait.

L'article 8, paragraphe 3, et l'article 9, paragraphe 2, s'appliquent toutefois dès l'entrée en vigueur du présent règlement.

3. Le présent règlement ne s'applique pas si un accord, auquel l'Union est partie, régissant pleinement la fourniture de services de transport aérien avec le Royaume-Uni est entré en vigueur à la date visée au paragraphe 2, premier alinéa.

4. Le présent règlement cesse de s'appliquer à la plus proche des deux dates suivantes:

a) le 30 juin 2021;

b) la date d'entrée en vigueur d'un accord, telle que visée au paragraphe 3, ou, le cas échéant, la date à laquelle il est appliqué à titre provisoire.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président