

FR

FR

FR



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 3.5.2010
COM(2010)209 final
Vol. I

2010/0113 (NLE)

Proposition de

**Décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États
membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil,**

**concernant la signature et l'application provisoire du protocole modifiant
l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États
membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part**

ANNEXE

Appendice I

PROTOCOLE MODIFIANT L'ACCORD DE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LES
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE, D'UNE PART, ET LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE
ET SES ÉTATS MEMBRES, D'AUTRE PART, SIGNÉ LES 25 ET 30 AVRIL 2007

les ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE (ci-après dénommés «les États-Unis»),
d'une part, et

LE ROYAUME DE BELGIQUE,
LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,
LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,
LE ROYAUME DE DANEMARK,
LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,
LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,
L'IRLANDE,
LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,
LE ROYAUME D'ESPAGNE,
LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,
LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,
LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,
LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,
LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,
LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,
LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE,
MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,
LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,
LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,
LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,
LA ROUMANIE,
LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,
LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,
LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,
LE ROYAUME DE SUÈDE,
LE ROYAUME DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,

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

et l'UNION EUROPÉENNE,

d'autre part,

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur le cadre établi par l'accord sur les services aériens entre les États-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007 (ci-après dénommé «l'accord») pour ouvrir les marchés et maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique;

ACCOMPLISSANT le mandat octroyé par l'article 21 de l'accord pour négocier rapidement la deuxième étape en vue de la réalisation de cet objectif;

RECONNAISSANT que l'Union européenne s'est substituée et a succédé à la Communauté européenne, à la suite de l'entrée en vigueur, le 1^{er} décembre 2009, du traité de Lisbonne modifiant le traité sur l'Union européenne et le traité instituant la Communauté européenne et qu'à partir de cette date, tous les droits et obligations de

la Communauté européenne et toutes les références à celle-ci figurant dans l'accord s'appliquent à l'Union européenne,

sont convenus de modifier l'accord comme suit:

Article premier

Définitions

L'article 1 de l'accord est modifié comme suit:

1. La nouvelle définition qui suit est insérée après le paragraphe 2:

2 *bis* l'expression «déclaration de citoyenneté», le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services dans le cadre du présent accord satisfait aux exigences de l'article 4 concernant sa propriété, son contrôle effectif et son établissement principal;

2. La nouvelle définition qui suit est insérée après le paragraphe 3:

3 *bis* l'expression «déclaration d'aptitude», le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services dans le cadre du présent accord 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;

Article 2

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

Un nouvel article 6 bis est inséré après l'article 6, comme suit:

ARTICLE 6 *bis*

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

1. Lorsqu'elles sont saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation au titre de l'article 4 de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités aéronautiques de l'autre partie reconnaissent toute déclaration d'aptitude et/ou de citoyenneté faite par les autorités aéronautiques 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, sous réserve des dispositions du point a) ci-dessous:
 - a) Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation de la part d'un transporteur aérien de l'autre partie, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités aéronautiques ont une raison spécifique d'estimer que, malgré la déclaration faite par les autorités aéronautiques de l'autre partie, les conditions prévues à l'article 4 du présent accord pour la délivrance d'autorisations ou d'agréments appropriés ne sont pas satisfaites, elles en avertissent sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties peut solliciter des consultations, auxquelles doivent participer des représentants des autorités aéronautiques concernées, et/ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation; il doit être satisfait à ces demandes dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties peut en saisir le comité mixte;

- b) Le présent article ne s'applique pas aux déclarations concernant les certificats de sécurité ou les licences, les dispositions en matière de sûreté ou la couverture d'assurance.
2. Chaque partie informe l'autre, si possible à l'avance ou, à défaut, dès que possible, par l'intermédiaire du comité mixte, de toute modification importante des critères qu'elle applique lors de l'élaboration des déclarations visées au paragraphe 1 ci-dessus. Si la partie informée demande la tenue de consultations sur ces modifications, lesdites consultations sont organisées au comité mixte dans les 30 jours suivant la demande, à moins que les parties n'en conviennent autrement. Si, à la suite de ces consultations, la partie informée estime que les critères modifiés par l'autre partie ne satisfont pas à la reconnaissance réciproque des déclarations réglementaires, elle peut informer l'autre partie de la suspension du paragraphe 1. La partie informée peut lever cette suspension à tout moment. Le comité mixte en est informé.

Article 3

Environnement

L'article 15 de l'accord est supprimé et remplacé par l'article suivant:

ARTICLE 15

Environnement

1. Les parties reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale, les coûts et les avantages de mesures destinées à protéger l'environnement devant être soigneusement pesés, tout en favorisant conjointement, le cas échéant, des solutions globales efficaces. En conséquence, les parties entendent collaborer pour limiter ou réduire, de façon économiquement raisonnable, les incidences de l'aviation internationale sur l'environnement.

2. Lorsqu'une partie examine des projets de mesures de protection de l'environnement à l'échelon régional, national ou local, elle en évalue les effets négatifs possibles sur l'exercice des droits prévus dans le présent accord et, si ces mesures sont adoptées, il convient qu'elle prenne les dispositions appropriées pour en atténuer les effets négatifs éventuels. À la demande d'une des parties, l'autre partie fournit une description de ces mesures d'évaluation et d'atténuation.
3. Lorsque des mesures de protection de l'environnement sont adoptées, les normes sur la protection de l'environnement adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans les annexes à la convention sont respectées, sauf dans les cas où des différences par rapport à ces normes ont été notifiées. Les parties appliquent toute mesure de protection de l'environnement ayant une incidence sur les services aériens régis par le présent accord conformément à l'article 2 et à l'article 3, paragraphe 4, du présent accord.
4. Les parties réitèrent l'engagement des États membres et des États-Unis à appliquer le principe de l'approche équilibrée.
5. Les dispositions suivantes s'appliquent à l'imposition de nouvelles restrictions d'exploitation obligatoires concernant le bruit dans les aéroports comptant plus de 50 000 mouvements d'avions à réaction subsoniques civils par année civile:
 - a) Les autorités responsables des parties permettent la prise en compte de l'avis des parties intéressées dans le processus décisionnel.
 - b) L'introduction de toute nouvelle restriction d'exploitation est communiquée à l'autre partie au minimum 150 jours avant son entrée en vigueur. À sa demande, l'autre partie a le droit d'obtenir sans délai un rapport écrit expliquant les raisons de l'introduction de la restriction, l'objectif environnemental assigné à l'aéroport et les mesures réputées atteindre cet objectif. Ce rapport contient l'évaluation des coûts et avantages probables des différentes mesures envisagées.
 - c) Les restrictions d'exploitation sont i) non discriminatoires, ii) pas plus restrictives que nécessaire pour atteindre l'objectif environnemental assigné à l'aéroport concerné et iii) non arbitraires.

6. Les parties avalisent et encouragent l'échange d'informations et le dialogue régulier entre experts, notamment par les canaux de communication existants, afin d'approfondir la coopération, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, dans le domaine des mesures d'atténuation des incidences environnementales de l'aviation internationale, à savoir notamment:
- a) la recherche et le développement de technologies aéronautiques respectueuses de l'environnement;
 - b) l'amélioration de la connaissance scientifique des effets des émissions du transport aérien afin de mieux informer les décideurs politiques;
 - c) l'innovation dans la gestion du trafic aérien en vue de réduire l'impact environnemental de l'aviation;
 - d) la recherche et le développement de nouveaux carburants durables pour l'aviation; et
 - e) l'échange de vues sur des questions et des options dans les forums internationaux consacrés aux incidences environnementales de l'aviation, ainsi que, le cas échéant, la coordination des points de vue.
7. À la demande des parties, le comité mixte, assisté d'experts, veille à élaborer des recommandations sur les questions de chevauchements éventuels et de cohérence entre les mesures fondées sur le marché qu'appliquent les parties concernant les émissions du transport aérien, afin d'éviter l'inutile multiplication des mesures et des coûts et de réduire dans toute la mesure du possible la charge administrative qui pèse sur les compagnies aériennes. La mise en œuvre de ces recommandations est soumise à une ratification ou approbation interne, selon la demande de chaque partie.

8. Si une partie estime qu'une question liée à la protection de l'environnement dans le contexte de l'aviation, et notamment les nouvelles mesures proposées, soulève des préoccupations quant à l'application ou à la mise en œuvre du présent accord, elle peut demander une réunion du comité mixte, conformément à l'article 18, afin d'examiner la question et d'apporter les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes.

Article 4

Dimension sociale

Un nouvel article 17 bis est inséré après l'article 17, comme suit:

ARTICLE 17 bis

Dimension sociale

1. Les parties reconnaissent l'importance de la dimension sociale de l'accord et les avantages qui découlent de l'application de normes du travail élevées à des marchés ouverts. Les opportunités créées par l'accord ne sont pas destinées à affaiblir les normes du travail ni les droits et principes sociaux contenus dans les législations respectives des parties.
2. Les principes énoncés au paragraphe 1 doivent guider les parties lorsqu'elles mettent en œuvre l'accord, notamment par la prise en compte régulière, par le comité mixte, conformément à l'article 18, des conséquences sociales de l'accord, et par l'élaboration de réponses appropriées aux préoccupations légitimes.

Article 5

Comité mixte

Les paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 18 de l'accord sont supprimés et remplacés par les paragraphes suivants:

3. Le comité mixte examine, le cas échéant, la mise en œuvre globale de l'accord, et notamment les effets éventuels des contraintes liées aux infrastructures aéroportuaires sur l'exercice des droits prévus à l'article 3, les effets des mesures de sûreté prises en vertu de l'article 9, les effets sur les conditions de concurrence, notamment dans le domaine des systèmes informatisés de réservation, ainsi que les effets sociaux éventuels de la mise en œuvre de l'accord. Le comité mixte prend également en compte, en permanence, les questions ou les propositions isolées dont l'une ou l'autre partie estime qu'elles affectent ou peuvent affecter l'exploitation dans le cadre de l'accord, telles que des exigences réglementaires contradictoires.

4. Le comité mixte développe également la coopération:
 - a) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans l'accord, voire en recommandant d'éventuelles modifications de ce dernier;

 - b) en examinant les conséquences sociales de l'accord tel qu'il est appliqué et en apportant les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes;

 - c) en tenant un inventaire des questions relatives aux subventions ou aux aides publiques soulevées par l'une ou l'autre des parties au sein du comité mixte;

 - d) en prenant des décisions par consensus concernant toute question relative à l'application de l'article 11, paragraphe 6;

 - e) en élaborant, à la demande des parties, des dispositions pour la reconnaissance réciproque des déclarations réglementaires;

- f) en encourageant la coopération entre les autorités respectives des parties dans leurs démarches visant à optimiser l'interopérabilité et la compatibilité de leurs systèmes de gestion du trafic aérien respectifs, à en réduire les coûts, et à en améliorer les performances en termes de sécurité, de capacité et d'environnement;
 - g) en encourageant l'élaboration de propositions de projets et initiatives communs dans le domaine de la sécurité aérienne, notamment avec des pays tiers;
 - h) en encourageant une coopération étroite et continue entre les autorités de sûreté aérienne des parties, et notamment les initiatives de développement de procédures de sûreté qui facilitent le flux des passagers et des marchandises sans compromettre la sûreté;
 - i) en examinant si les dispositions législatives et réglementaires et les pratiques respectives des parties dans les domaines couverts par l'annexe 9 (Facilitation) de la convention peuvent affecter l'exercice des droits prévus par le présent accord;
 - j) 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) et de protection des consommateurs;
 - k) en encourageant la consultation, le cas échéant, sur les questions liées au transport aérien traitées au sein des organisations internationales et dans les relations avec les pays tiers, notamment en vue d'examiner l'opportunité d'adopter une approche commune; et
 - l) en prenant par consensus les décisions visées à l'article 1, paragraphe 3, et à l'article 2, paragraphe 3, de l'annexe 4.
5. Les parties partagent l'objectif consistant à maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique en étendant le présent accord aux pays tiers. À cette fin, le comité mixte envisage, le cas échéant, les

conditions et les procédures requises, y compris toute modification nécessaire du présent accord, pour l'adhésion de nouveaux pays tiers au présent accord.

Article 6

Poursuite de l'essor du transport aérien international

L'article 21 de l'accord est supprimé et remplacé par l'article suivant:

ARTICLE 21

Poursuite de l'essor du transport aérien international

1. Les parties s'engagent à poursuivre l'objectif commun consistant à continuer de lever les obstacles à l'accès aux marchés afin de maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique, notamment en facilitant l'accès de leurs transporteurs aériens aux marchés mondiaux de capitaux afin de mieux refléter les réalités de l'industrie aéronautique mondiale, en renforçant le système de transport aérien transatlantique et en établissant un cadre qui encouragera les autres pays à ouvrir leurs propres marchés des services aériens.
2. Conformément à l'objectif commun visé au paragraphe 1 et au mandat qui lui est conféré par l'article 18, consistant à surveiller la mise en œuvre du présent accord, le comité mixte examine chaque année l'évolution de la situation, notamment en ce qui concerne les modifications législatives visées au présent article. Le comité mixte élabore des modalités de coopération dans ce domaine et fait des recommandations aux parties. L'Union européenne et ses États membres autorisent la détention d'une participation majoritaire dans leurs transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par les États-Unis ou leurs ressortissants, sur une base de réciprocité, pour autant que le comité mixte confirme que les dispositions législatives et réglementaires des États-Unis autorisent la

détention d'une participation majoritaire dans leurs transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par les États membres.

3. Dès que le comité mixte confirme par écrit, conformément à l'article 18, paragraphe 6, que les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie autorisent la détention d'une participation majoritaire dans ses transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par l'autre partie ou ses ressortissants:

a) la section 3 de l'annexe 1 de l'accord cesse de s'appliquer;

b) les transporteurs aériens des États-Unis ont le droit d'exploiter des services mixtes réguliers entre des points de l'Union européenne et ses États membres et de cinq pays, sans desservir de point sur le territoire des États-Unis. Le comité mixte dresse la liste de ces pays au plus tard un an après la signature du présent protocole. Le comité mixte peut modifier cette liste ou y ajouter des pays; et

c) les dispositions de l'article 2 de l'annexe 4 de l'accord («Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un État tiers») cessent de s'appliquer et les dispositions de l'annexe 6 de l'accord prennent effet en ce qui concerne les transporteurs aériens de pays tiers détenus et contrôlés par les États-Unis ou leurs ressortissants.

4. Dès que le comité mixte confirme par écrit, conformément à l'article 18, paragraphe 6, que les dispositions législatives et réglementaires de l'Union européenne et de ses États membres concernant l'imposition de restrictions d'exploitation fondées sur le bruit dans les aéroports comptant plus de 50 000 mouvements annuels d'avions à réaction subsoniques civils octroient à la Commission européenne le pouvoir d'évaluer le processus avant l'imposition de ces mesures et de prendre les mesures judiciaires appropriées à l'encontre des mesures en question avant leur imposition, si les procédures appropriées n'ont pas été respectées conformément aux obligations applicables:

a) les transporteurs aériens de l'Union européenne ont le droit d'exploiter des services mixtes réguliers entre des points des États-Unis et de cinq autres pays, sans desservir de point sur le territoire de l'Union européenne et de ses États membres. Le comité mixte dresse la liste de ces pays au plus tard un an après la signature du présent

protocole. Le comité mixte peut modifier cette liste ou y ajouter des pays; et

- b) les dispositions de l'article 2 de l'annexe 4 de l'accord («Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un État tiers») cessent de s'appliquer et les dispositions de l'annexe 6 de l'accord prennent effet en ce qui concerne les transporteurs aériens de pays tiers détenus et contrôlés par les États membres ou leurs ressortissants.
5. Dès que le comité mixte confirme par écrit qu'une des parties a rempli les conditions visées aux paragraphes 3 et 4 applicables à cette partie, celle-ci peut demander la tenue de consultations à haut niveau concernant l'application du présent article. Ces consultations commencent au plus tard 60 jours après la signification de la demande, sauf si les parties en décident autrement. Les parties mettent tout en œuvre pour régler les problèmes faisant l'objet de la consultation. Si la partie ayant demandé les consultations n'est pas satisfaite du résultat de celles-ci, elle peut notifier par écrit, par la voie diplomatique, sa décision de ne pas autoriser de transporteur aérien de l'autre partie à exploiter de nouvelles fréquences ou à entrer sur de nouveaux marchés dans le cadre du présent accord. Toute décision de cette nature prend effet 60 jours après sa notification. Pendant cette période, l'autre partie peut décider de ne pas autoriser de transporteur aérien de la première partie à exploiter de nouvelles fréquences ou à entrer sur de nouveaux marchés dans le cadre de l'accord. Cette décision prend effet le même jour que la décision de la première partie. Toute décision de cette nature peut être levée moyennant l'accord des parties, confirmé par écrit par le comité mixte.

Article 7

Services de transport achetés par le gouvernement des États-Unis

L'annexe 3 de l'accord est supprimée et remplacée par le texte suivant:

Annexe 3

Concernant

les services de transport achetés par le gouvernement des États-Unis

Les transporteurs aériens de l'Union européenne ont le droit de transporter des passagers et des marchandises sur des vols réguliers et affrétés pour lesquels un service, une agence ou un organe civil officiel du gouvernement des États-Unis:

1) obtient le service de transport pour lui-même ou dans le cadre d'un accord prévoyant que le paiement est effectué par le gouvernement ou à partir de fonds mis à disposition du gouvernement; ou

2) fournit le service de transport à destination ou pour le compte d'un pays tiers ou d'une organisation internationale ou autre sans remboursement

si le transport est effectué:

a) entre un point situé aux États-Unis et un point situé en dehors des États-Unis, pour autant que ce transport soit autorisé par l'article 3, paragraphe 1, point c), sauf — en ce qui concerne les passagers pouvant bénéficier d'un tarif contractuel «paire de villes» — entre les points pour lesquels il existe un tarif contractuel «paire de villes»; ou

b) entre deux points situés en dehors des États-Unis.

La présente annexe ne s'applique pas aux services de transport obtenus ou financés par le secrétaire à la défense ou par le secrétaire d'un département militaire.

Article 8

Annexes

Le texte de l'appendice au présent protocole constitue l'annexe 6 de l'accord.

Article 9

Application provisoire

1. Dans l'attente de son entrée en vigueur, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent protocole dans la mesure permise par la législation nationale applicable, à partir de la date de signature.

2. Chaque partie peut à tout moment notifier à l'autre partie, par écrit et par la voie diplomatique, sa décision de ne plus appliquer le présent protocole. Dans ce cas, l'application du présent protocole prend fin à minuit (temps universel) à la fin de la saison IATA (Association internationale des transporteurs aériens) en cours un an après la date de notification écrite, sauf si cette notification est retirée par accord entre les parties avant l'expiration de cette période. Si l'application provisoire de l'accord cesse conformément à l'article 25, paragraphe 2, de l'accord, l'application provisoire du présent protocole cesse simultanément.

Article 10

Entrée en vigueur

Le présent protocole entre en vigueur au plus tard:

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

Aux fins de cet échange de notes diplomatiques, les notes diplomatiques communiquées à ou par l'Union européenne et ses États membres sont remises, selon le cas, à ou par l'Union européenne. La ou les notes diplomatiques de l'Union européenne et de ses États membres contiennent des communications de chaque

État membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent protocole ont été menées à bien.

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

FAIT à

ANNEXE 6

Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un État tiers

1. Aucune des parties n'exerce les droits pouvant découler d'accords conclus avec un pays tiers en matière de services aériens pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien dudit pays tiers au motif qu'une part substantielle de la propriété de ce transporteur aérien est entre les mains de l'autre partie, de ses ressortissants, ou des deux à la fois.

2. Les États-Unis n'exercent pas les droits pouvant découler d'accords dans le domaine des services aériens pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien de la Principauté de Liechtenstein, de la Confédération suisse ou d'un membre de l'EACE à la date de la signature du présent accord, ou d'un pays africain qui met en œuvre un accord «Ciel ouvert» conclu avec les États-Unis dans le domaine des services aériens à la date de la signature du présent accord, au motif que le contrôle effectif dudit transporteur est entre les mains d'un ou de plusieurs États membres, de ressortissants dudit ou desdits États membres, ou des deux à la fois.

3. Aucune des parties n'exerce les droits pouvant découler d'accords conclus avec un pays tiers en matière de services aériens pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien dudit pays tiers au motif que le contrôle effectif de ce transporteur aérien est entre les mains de l'autre partie, de ses ressortissants, ou des deux à la fois, pour autant que le pays tiers en question entretienne de bonnes relations de coopération en matière de services aériens avec les deux parties.

4. Le comité mixte tient l'inventaire des pays tiers considérés par les deux parties comme entretenant de bonnes relations de coopération en matière de services aériens.

Déclaration commune

Les représentants des États-Unis et de l'Union européenne et de ses États membres ont confirmé que le protocole modifiant l'accord sur les services aériens entre les États-Unis d'Amérique et la Communauté européenne et ses États membres, paraphé à Bruxelles le 25 mars 2010, doit être authentifié dans d'autres langues, selon les modalités prévues, soit par échange de lettres avant sa signature, soit par décision du comité mixte après cette signature.

La présente déclaration commune fait partie intégrante du protocole.

Pour les États-Unis:

Pour l'Union européenne et ses États membres:

John Byerly (*signé*)

Daniel Calleja (*signé*)

25 mars 2010