

FR

FR

FR



COMMISSION EUROPÉENNE

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

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

### PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LES CONSULTATIONS

1. Les délégations représentant l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, se sont rencontrées à Bruxelles, du 23 au 25 mars 2010, pour achever les négociations relatives à un accord de transport aérien de seconde étape. La liste des membres des délégations figure en pièce jointe A.
2. Les délégations ont approuvé *ad referendum* et paraphé le texte d'un 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 («le protocole», figurant en pièce jointe B). Elles comptent soumettre le projet de protocole à l'approbation de leurs autorités respectives, en vue de son entrée en vigueur dans un proche avenir.
3. Les références à l'accord et à ses articles, paragraphes et annexes contenues dans le présent protocole d'entente s'entendent comme des références à l'accord, tel qu'il serait modifié par le protocole.
4. La délégation de l'UE a confirmé qu'en raison de l'entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2009 du traité de Lisbonne modifiant le traité sur l'Union européenne et le traité instituant la Communauté européenne, l'Union européenne succède à la Communauté européenne et qu'à compter de cette date, tous les droits et obligations, et toutes les références à la Communauté européenne contenus dans l'accord se rapportent à l'Union européenne.
5. Les délégations ont affirmé que les procédures de reconnaissance réciproque des décisions réglementaires de l'autre partie en matière de conformité des transporteurs aériens et de citoyenneté (nouvel article 6 *bis*) ne visent pas à modifier les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties en matière d'exploitation de services aériens internationaux (article 4 de l'accord).
6. Concernant l'article 9, les délégations ont exprimé le souhait de poursuivre la coopération entre l'UE et les États-Unis dans le domaine de la sûreté de l'aviation afin de pouvoir se fier, dans toute la mesure du possible, aux mesures de sûreté appliquées par l'autre partie, lorsqu'elles sont compatibles avec les législations et réglementations applicables, pour éviter toute redondance inutile.
7. Les délégations ont indiqué que la coopération en matière de sûreté doit passer par des consultations régulières sur les modifications d'exigences existantes, si possible avant leur mise en œuvre; sur une coordination étroite des activités d'inspection des aéroports et, le cas échéant et si possible, des inspections de compagnies aériennes; et sur l'échange d'informations concernant les nouvelles technologies et procédures de sûreté.

8. En vue de favoriser une utilisation efficace des ressources disponibles, d'accroître la sécurité et de promouvoir la facilitation, les délégations ont souligné l'intérêt de répondre rapidement et, si possible, de manière coordonnée, aux nouvelles menaces.

9. Les deux délégations ont indiqué que le présent protocole ne modifie pas les dispositions des conventions respectives en vigueur entre un État membre et les États-Unis pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

10. La délégation de l'UE a indiqué que tous les travaux afférents à l'article 15, paragraphe 7, devraient porter, entre autres, sur les performances environnementales et l'intégrité technique des mesures respectives, sur la nécessité d'éviter les distorsions de marché et les fuites de carbone et, le cas échéant, sur l'opportunité et la manière d'associer ou d'intégrer ces mesures les unes avec les autres. La délégation des États-Unis souhaite que les recommandations soient préparées en mettant l'accent, entre autres, sur la cohérence avec la Convention de Chicago et sur la promotion des objectifs de l'accord.

11. Les deux délégations ont souligné qu'aucun élément de l'accord ne modifierait de quelque manière que ce soit leurs positions juridiques et leurs lignes d'action respectives sur diverses questions environnementales liées à l'aviation.

12. Reconnaissant que l'UE et les États-Unis ont des objectifs environnementaux communs, les délégations ont établi une déclaration commune sur la coopération dans le domaine de l'environnement, qui figure en pièce jointe C du présent protocole d'entente sur les consultations.

13. La délégation de l'UE a réaffirmé l'intention de l'UE de continuer les travaux entrepris dans le cadre de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques pour fixer des objectifs globaux de réduction des émissions de l'aviation internationale.

14. Les délégations des États-Unis et de l'UE ont réaffirmé les intentions des États-Unis et de l'UE de travailler au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour limiter les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale. Les deux délégations ont également souligné les contributions du secteur de l'aviation en faveur de ce processus.

15. Les deux délégations ont indiqué que la mention d'approche équilibrée à l'article 15, paragraphe 4, fait référence à la résolution A35-5 adoptée à l'unanimité lors de la 35<sup>e</sup> assemblée de l'OACI. Les délégations ont souligné que tous les aspects du principe d'approche équilibrée établis dans ladite résolution sont pertinents et importants, notamment la reconnaissance du fait que «les États ont des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinents qui peuvent exercer une influence sur leur application de l'"approche équilibrée" de l'OACI».

16. Les deux délégations se sont exprimées en faveur de l'application des «Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs» de l'OACI, actuellement publiées dans le document 9829, 2<sup>e</sup> édition, de l'OACI.

17. Concernant l'article 15, paragraphe 5, point a), la délégation de l'UE a indiqué que les «parties intéressées» s'entendent, au sens de l'article 2, paragraphe f), de la directive 2002/30/CE, comme «des personnes physiques ou morales concernées ou susceptibles d'être concernées par l'introduction de mesures de réduction du bruit, y compris de restriction d'exploitation, ou ayant un intérêt légitime à l'application de telles mesures». La délégation de l'UE a également souligné qu'en vertu de l'article 10 de ladite directive, les États membres veillent à ce que les procédures de consultation des parties intéressées pour l'application des articles 5 et 6 de la même directive soient établies conformément au droit national applicable.

18. Reconnaisant les difficultés liées à la mobilité croissante des travailleurs et à la structure des entreprises, la délégation de l'UE a indiqué que la Commission européenne suit de près la situation et envisage de nouvelles initiatives en vue d'améliorer la mise en œuvre, l'application et le contrôle de l'application dans ce domaine. La délégation de l'UE a également mentionné les travaux entrepris par la Commission européenne concernant les accords entre entreprises transnationales et a fait part de sa volonté d'en informer le comité mixte, ainsi que des initiatives y afférentes, le cas échéant.

19. La délégation des États-Unis a indiqué qu'aux États-Unis, le principe autorisant le choix d'un seul représentant pour une classe ou une catégorie donnée de travailleurs auprès d'une compagnie aérienne a contribué à promouvoir les droits des travailleurs des compagnies aériennes, qu'il s'agisse de personnel de bord ou de personnel au sol, pour s'organiser, négocier et faire exécuter les conventions collectives.

20. Les deux délégations ont noté que dans l'hypothèse où l'une des parties prendrait des mesures contraires à l'accord, notamment à l'article 21, l'autre partie pourrait prendre toute mesure appropriée et proportionnelle, conformément au droit international, notamment à l'accord.

21. En lien avec l'article 21, paragraphe 4, la délégation de l'UE a indiqué que l'examen visé dans ce paragraphe sera effectué par la Commission européenne d'office ou *ex parte*.

22. Les délégations ont indiqué que les droits de trafic visés l'article 21, paragraphe 4, point a), s'ajouteraient à ceux accordés à l'Union européenne et à ses États membres à l'article 3 de l'accord.

23. Les délégations se sont montrées satisfaites de la coopération entre le ministère des transports des États-Unis et la Commission européenne, comme le prévoit l'accord, dans l'objectif commun d'améliorer la compréhension mutuelle des lois, procédures et pratiques des régimes de concurrence respectifs et de l'incidence que l'évolution du secteur du transport aérien a eu, ou peut avoir, sur la concurrence dans ce secteur.

24. Les délégations ont affirmé l'engagement de leurs autorités de la concurrence respectives en faveur du dialogue, de la coopération et du principe de transparence, conformément aux exigences légales, notamment la protection des informations commerciales confidentielles. Elles ont réaffirmé la volonté de leurs autorités de la

concurrence respectives de fournir des orientations concernant les exigences procédurales, le cas échéant.

25. Les délégations ont noté que toute communication adressée au comité mixte ou dans un autre contexte concernant la coopération au titre de l'annexe 2 doit respecter les règles régissant la divulgation d'informations confidentielles ou sensibles pour le marché.

26. Aux fins de l'annexe 6, paragraphe 4, les délégations ont indiqué qu'elles souhaitaient que le comité mixte établisse, dans l'année suivant la signature du protocole, des critères appropriés pour déterminer si les pays ont fait preuve de coopération dans les relations en matière de services aériens.

27. Les délégations ont salué la participation de représentants de l'Islande et de la Norvège en qualité d'observateurs de la délégation de l'UE et elles ont indiqué que les travaux se poursuivraient au sein du comité mixte pour préparer des propositions concernant les conditions et les procédures qui permettraient à l'Islande et à la Norvège d'adhérer à l'accord, tel que modifié par le protocole.

28. Les deux délégations ont fait part de leur souhait de voir leurs autorités aéronautiques respectives permettre des opérations conformes aux conditions de l'accord, tel que modifié par le protocole, sur la base de la courtoisie et de la réciprocité, ou sur une base administrative, à compter de la date de signature du protocole.

**Pour la délégation de l'Union européenne et ses États membres**      **Pour la délégation des États-Unis d'Amérique**

**Daniel CALLEJA**

**John BYERLY**

### **Déclaration commune en matière de coopération environnementale**

Les délégations des États-Unis et de l'Union européenne et ses États membres ont réaffirmé qu'il est primordial de limiter les incidences environnementales de l'aviation internationale. Elles ont fait part de leur engagement commun en faveur des objectifs environnementaux établis lors de la 35<sup>e</sup> assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), notamment de s'efforcer de:

- a) limiter ou réduire le nombre de personnes touchées par des nuisances sonores aériennes notables;
- b) limiter ou réduire les incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air au niveau local; et
- c) limiter ou réduire les incidences des émissions de gaz à effet de serre émis par l'aviation sur le climat à l'échelle planétaire.

Les délégations ont reconnu les résultats de la 15<sup>e</sup> Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et l'accord de Copenhague, y compris la reconnaissance commune du point de vue scientifique selon lequel l'augmentation de la température au niveau mondial devrait rester inférieure à deux degrés Celsius.

Les délégations ont confirmé le vif souhait et la ferme volonté des parties de collaborer pour exploiter les progrès enregistrés par la réunion à haut niveau de l'OACI sur l'aviation internationale et le changement climatique en s'efforçant d'engager, avec les partenaires internationaux, un effort collectif dans le cadre de l'OACI pour mettre en place un programme d'action plus ambitieux, impliquant des objectifs solides, un cadre pour l'adoption de mesures fondées sur le marché et la prise en compte des besoins spécifiques des pays en développement.

Les deux parties ont pris acte de leur engagement à coopérer avec le comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI (CAEP) pour garantir la présentation rapide et efficace de son programme de travail, y compris l'adoption d'une norme mondiale sur les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs et d'autres mesures relatives au changement climatique, au bruit et à la qualité de l'air.

Les délégations ont souligné qu'il est important de réduire les incidences environnementales de l'aviation:

- en poursuivant la coopération sur les programmes de modernisation de la gestion du trafic aérien NextGen et SESAR, y compris l'Initiative transatlantique d'interopérabilité pour la réduction des émissions (AIRE);
- en stimulant et en accélérant, en tant que de besoin, la conception et la mise en œuvre de nouvelles technologies appliquées aux aéronefs et de carburants de remplacement durables, notamment à travers l'initiative technologique conjointe Clean Sky, le programme CLEEN (Continuous Low Energy, Emissions and Noise), l'initiative CAAFI (Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative) et l'étude SWAFEA (Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation); et
- en collaborant avec la communauté scientifique, notamment par l'intermédiaire de l'«Impacts and Science Group» du CAEP, pour mieux comprendre et quantifier les incidences environnementales de l'aviation telles que ses effets sur la santé et ses effets climatiques non liés au CO<sub>2</sub>.