

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 28.6.2010  
COM(2010) 339 final

**ANNEXE**

**ACCORD SUR LA CRÉATION D'UN ESPACE AÉRIEN COMMUN**

**entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part,**

**et la Géorgie, d'autre part**

**ANNEXE**

**ACCORD SUR LA CRÉATION D'UN ESPACE AÉRIEN COMMUN**

**entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part,**

**et la Géorgie, d'autre part**

**Document accompagnant la**

**proposition de**

**DÉCISION DU CONSEIL**

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

**concernant la conclusion de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre  
l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part**

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,

LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,

LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

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

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

L'UNION EUROPÉENNE,

d'une part, et

LA GÉORGIE, ci-après dénommée «la Géorgie»,

d'autre part,

PRENANT ACTE de l'accord de partenariat et de coopération entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, conclu à Luxembourg le 22 avril 1996;

DÉSIREUX de créer un espace aérien commun (EAC) fondé sur l'accès mutuel aux marchés des transports aériens des parties, dans des conditions de concurrence équitables et dans le respect des mêmes règles, notamment en matière de sécurité, de sûreté, de gestion du trafic aérien, ainsi qu'en matière sociale et environnementale;

DÉSIREUX de favoriser l'essor du transport aérien, notamment par la mise en place de réseaux de transport aérien offrant des services aériens répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs de fret;

RECONNAISSANT l'importance des transports aériens pour promouvoir le commerce, le tourisme et l'investissement;

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

CONVENANT qu'il est approprié de fonder les règles de l'EAC sur la législation en vigueur à ce sujet dans l'Union européenne, visée à l'annexe III du présent accord;

RECONNAISSANT que la conformité totale aux règles de l'EAC autorise les parties à profiter pleinement de ses avantages, notamment l'ouverture de l'accès aux marchés et la maximalisation des avantages pour les consommateurs, les entreprises et les travailleurs des deux parties;

RECONNAISSANT que la création de l'EAC et la mise en œuvre de ses règles ne peuvent faire l'économie de dispositions transitoires, le cas échéant;

RECONNAISSANT l'importance que revêt l'assistance technique à cet égard;

DÉSIREUX de permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux passagers et aux expéditeurs de fret des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts;

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

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

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

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

SOULIGNANT qu'il importe de protéger l'environnement lors du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale et reconnaissant le droit des États souverains de prendre des mesures à cet égard;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger les consommateurs, au sens notamment de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999;

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

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

## **ARTICLE 1**

### **Définitions**

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

- (1) «service agréé» et «route spécifiée»: respectivement, opérations de transport aérien internationales en vertu de l'article 2 (Octroi de droits) du présent accord et route spécifiée à l'annexe I du présent accord;
- (2) «accord»: le présent accord et ses annexes, y compris leurs amendements éventuels;
- (3) «opération de transport aérien»: le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux, et comprenant, pour lever toute ambiguïté, les transports aériens réguliers et non réguliers (charters), ainsi que les services exclusifs de fret;
- (4) «autorités compétentes»: les agences ou organismes publics responsables des fonctions administratives aux termes du présent accord;
- (5) «aptitude»: le fait, pour un transporteur aérien, d'être apte à exploiter des services aériens internationaux, parce qu'il possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services;
- (6) «citoyenneté»: le fait qu'un transporteur aérien satisfasse aux exigences sur des aspects tels que sa propriété, son contrôle effectif et son principal établissement;
- (7) «convention»: la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend:
  - (a) tout amendement entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et ratifié par la Géorgie, d'une part, et par l'État membre ou les États membres de l'Union européenne, d'autre part, et
  - (b) toute annexe, ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté(e) en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois à la Géorgie et à l'État membre ou aux États membres de l'Union européenne;
- (8) «droit de cinquième liberté»: le droit ou privilège accordé par un État aux transporteurs aériens d'un autre État (l'État bénéficiaire) de fournir des services de transport aérien internationaux entre le territoire du premier État et le territoire d'un État tiers, à condition que ces services aient comme point de départ ou de destination le territoire de l'État bénéficiaire;
- (9) «coût de revient complet»: les coûts liés à la fourniture du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais administratifs généraux et, le cas échéant, tout montant destiné à refléter les coûts environnementaux et perçu sans discrimination sur la base de la nationalité;
- (10) «opération de transport aérien internationale»: une opération de transport aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États;
- (11) «accord EACE»: l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen conclu entre la Communauté européenne et ses États membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-et-

Herzégovine, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo<sup>1</sup>;

- (12) «pays de la zone Euromed»: tout pays méditerranéen participant à la politique européenne de voisinage (c'est-à-dire, à la date de signature de l'accord, le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, la Libye, l'Égypte, le Liban, la Jordanie, Israël, les territoires palestiniens, la Syrie et la Turquie);
- (13) «ressortissant»: toute personne physique ou morale ayant la nationalité géorgienne pour la partie géorgienne, ou la nationalité d'un État membre pour la partie européenne, pour autant que, dans le cas d'une personne morale, elle soit à tout moment sous le contrôle effectif, soit directement, soit par participation majoritaire, de personnes ayant la nationalité géorgienne pour la partie géorgienne, ou de personnes physiques ou morales ayant la nationalité d'un État membre ou de l'un des pays tiers identifiés à l'annexe IV pour la partie européenne;
- (14) «licences d'exploitation»: dans le cas de l'Union européenne et de ses États membres, les licences d'exploitation et tout autre document ou certificat pertinent délivrés en vertu de la législation de l'UE en vigueur en la matière et, dans le cas de la Géorgie, les licences, certificats ou autorisations délivrés en vertu de la législation géorgienne en vigueur en la matière;
- (15) «parties»: d'une part, l'Union européenne ou ses États membres, ou l'Union européenne et ses États membres, selon leurs compétences respectives (la partie européenne), et d'autre part, la Géorgie (la partie géorgienne);
- (16) «prix»:
- i. les «tarifs des passagers» à payer aux transporteurs aériens ou à leurs agents ou à d'autres vendeurs de billets pour le transport de passagers et de leurs bagages sur des services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes à l'agence et autres services auxiliaires; et
  - ii. les «tarifs de fret» à payer pour le transport de fret, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires.

Cette définition englobe, le cas échéant, le transport de surface lié aux opérations de transport aérien internationales et les conditions qui s'y appliquent;

- (17) «principal établissement»: l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien situés sur le territoire de la partie où sont exercées les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation de ce transporteur aérien, y compris la gestion du maintien de la navigabilité;
- (18) «obligation de service public»: toute obligation imposée aux transporteurs aériens pour assurer, sur une route spécifiée, une prestation de services aériens réguliers minimale

---

<sup>1</sup> Conformément à la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations unies du 10 juin 1999.

répondant à des normes définies en matière de continuité, de régularité, de prix et de capacité minimale, auxquelles les transporteurs aériens ne satisferaient pas s'ils ne devaient considérer que leur seul intérêt commercial. Les transporteurs aériens peuvent être indemnisés par la partie concernée pour remplir des obligations de service public;

- (19) «subvention»: toute contribution financière accordée par les pouvoirs publics ou un organisme régional ou un autre organisme public, lorsque:
- a. une pratique des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public comporte un transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise ou la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt, d'injections de capitaux, de participation à la propriété, de protection contre la faillite ou d'assurance;
  - b. des recettes des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public normalement exigibles sont abandonnées, ne sont pas perçues ou sont indûment réduites;
  - c. les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services; ou
  - d. les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types visés aux points a), b) et c), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;

et qu'un avantage est ainsi conféré;

- (20) «SESAR»: le programme de mise en œuvre technique du ciel unique européen qui permettra de coordonner et de synchroniser la recherche, le développement et le déploiement des nouvelles générations de systèmes de gestion du trafic aérien;
- (21) «territoire»: dans le cas de la Géorgie, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous sa souveraineté, sa suzeraineté, sa protection ou son mandat et, dans le cas de l'Union européenne, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément aux dispositions prévues par ces derniers et tout accord qui leur succédera. L'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé, et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les États membres, conformément à la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006;

- (22) «redevance d'usage»: une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

**TITRE I**  
**DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES**

**ARTICLE 2**

**Octroi de droits**

1. Chaque partie accorde à l'autre partie, conformément aux annexes I et II, les droits énumérés ci-après pour l'exercice d'activités de transport aérien internationales par les transporteurs aériens de l'autre partie:
  - a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
  - b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales non commerciales, c'est-à-dire dans un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de fret et/ou de courrier par voie aérienne;
  - c) lors de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, le droit d'effectuer des escales sur son territoire afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret et/ou du courrier en trafic international, séparément ou combinés; et
  - d) les autres droits spécifiés dans le présent accord.
2. Aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme conférant le droit aux transporteurs aériens:
  - a) de la Géorgie d'embarquer, sur le territoire d'un État membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit État membre;
  - b) de l'Union européenne d'embarquer, sur le territoire géorgien, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire géorgien.

**ARTICLE 3**

**Autorisation**

1. Dès réception des demandes d'autorisation d'exploitation introduites par un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités compétentes de l'autre partie accordent les autorisations appropriées avec un délai de procédure minimal, pour autant que:
  - a) dans le cas d'un transporteur aérien de la Géorgie:
    - le transporteur aérien ait son principal établissement en Géorgie et soit titulaire d'un certificat d'exploitation en cours de validité conformément à la législation applicable de la Géorgie; et

- la Géorgie exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur; et
  - sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par la Géorgie et/ou des ressortissants de la Géorgie;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:
- le transporteur aérien ait son principal établissement sur le territoire d'un État membre en vertu du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité; et
  - l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, et que l'autorité compétente à cet égard soit clairement identifiée; et
  - sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des États membres et/ou des ressortissants des États membres, ou par d'autres États énumérés à l'annexe IV et/ou des ressortissants de ces autres États;
- c) le transporteur aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par l'autorité compétente en matière d'opérations de transport aérien; et
- d) les dispositions des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) du présent accord soient maintenues en vigueur et appliquées.

## **ARTICLE 4**

### **Reconnaissance mutuelle des déclarations réglementaires**

#### **relatives à l'aptitude, à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens**

Lorsqu'elles sont saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités compétentes de l'autre partie reconnaissent toute déclaration d'aptitude et/ou de citoyenneté faite par les autorités compétentes de la première partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette déclaration avait été faite par elles-mêmes et ne font pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, excepté conformément aux dispositions des points a) et b) ci-dessous.

- a) Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien de l'autre partie, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités compétentes ont une raison spécifique d'estimer que, malgré la déclaration faite par les autorités compétentes de l'autre partie, les conditions prévues à l'article 3 (Autorisation) du présent accord pour la délivrance d'autorisations ou d'agréments appropriés ne sont pas satisfaites, elles doivent

en avertir sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties peut solliciter des consultations, auxquelles peuvent participer des représentants des autorités compétentes 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 institué en vertu de l'article 22 (Comité mixte) du présent accord.

- b) Le présent article ne couvre pas la reconnaissance de déclarations concernant:
- les certificats de sécurité ou autorisations afférentes à la sécurité;
  - les dispositions en matière de sûreté; ou
  - la couverture d'assurance.

## **ARTICLE 5**

### **Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation**

1. Les autorités compétentes de l'une ou l'autre partie peuvent refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation, ou suspendre ou limiter les activités d'un transporteur aérien d'une autre partie, lorsque:
- a) dans le cas d'un transporteur aérien de la Géorgie:
- le transporteur aérien n'a pas son principal établissement en Géorgie ou n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation en cours de validité conformément à la législation applicable de la Géorgie; ou
  - la Géorgie n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur; *ou*
  - sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien n'est pas détenu ou effectivement contrôlé, directement ou grâce à une participation majoritaire, par la Géorgie et/ou des ressortissants de la Géorgie;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:
- le transporteur aérien n'a pas son principal établissement sur le territoire d'un État membre en vertu du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité; ou
  - l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien n'exerce pas et ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée; ou

- sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien n'est pas détenu et effectivement contrôlé, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des États membres et/ou des ressortissants des États membres, ou par d'autres États énumérés à l'annexe IV et/ou des ressortissants de ces autres États;
  - c) le transporteur aérien ne s'est pas conformé aux dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 7 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) du présent accord; ou
  - d) les dispositions des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) du présent accord ne sont pas maintenues en vigueur ou appliquées; ou
  - e) une partie a déclaré, conformément à l'article 8 (Environnement concurrentiel) du présent accord, que les conditions d'un environnement concurrentiel ne sont pas remplies.
2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour prévenir tout autre manquement au paragraphe 1, points c) et d), du présent article, les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec les autorités compétentes de l'autre partie.
3. Aucune des parties ne fait usage des droits qui lui sont conférés par le présent article de refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations ou agréments d'un transporteur aérien d'une partie pour le motif qu'une participation majoritaire et/ou le contrôle effectif dudit transporteur aérien sont détenus par une ou plusieurs autres parties à l'EAEC ou de leurs ressortissants, dans la mesure où ladite ou lesdites parties à l'EAEC accordent la réciprocité de traitement.

## **ARTICLE 6**

### **Investissement**

Sans préjudice des articles 3 (Autorisation) et 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) du présent accord, la détention majoritaire ou le contrôle effectif soit d'un transporteur aérien de la Géorgie par des États membres ou leurs ressortissants, soit d'un transporteur de l'Union européenne par la Géorgie ou ses ressortissants, est autorisée en vertu d'une décision préalable du comité mixte institué par le présent accord conformément à son article 22 (Comité mixte), paragraphe 2.

Cette décision précise les conditions associées à l'exploitation des services agréés dans le cadre du présent accord et des services entre des pays tiers et les parties. Les dispositions de l'article 22 (Comité mixte), paragraphe 8, du présent accord ne s'appliquent pas à ce type de décisions.

## **ARTICLE 7**

### **Respect des dispositions législatives et réglementaires**

1. Les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur le territoire de l'une des parties, l'entrée et la sortie des aéronefs employés au transport aérien ou relatives à

l'exploitation et la navigation des aéronefs doivent être observées par les transporteurs aériens de l'autre partie à l'arrivée, au départ et durant le séjour sur ledit territoire.

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

## **ARTICLE 8**

### **Environnement concurrentiel**

1. Les parties reconnaissent que la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation de services aériens constitue un objectif commun. Elles reconnaissent que des pratiques de concurrence loyale de la part des transporteurs aériens ont le plus de chances de s'instaurer si ces transporteurs aériens opèrent sur une base totalement commerciale et ne bénéficient pas de subventions.
2. Dans le cadre du présent accord, et sans préjudice des dispositions particulières qu'il prévoit, toute discrimination exercée en raison de la nationalité est interdite.
3. Les aides d'État qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certains produits ou services aériens sont incompatibles avec le bon fonctionnement du présent accord, dans la mesure où elles risquent d'affecter les échanges entre les parties dans le secteur de l'aviation.
4. Toute pratique contraire au présent article est évaluée sur la base des critères découlant de l'application des règles en matière de concurrence applicables dans l'Union européenne, en particulier celles de l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et des instruments interprétatifs adoptés par les institutions de l'Union européenne.
5. Si une des parties constate qu'il existe, sur le territoire de l'autre partie, des conditions, due notamment à l'octroi de subventions, qui fausseraient la concurrence loyale et équitable au détriment de ses transporteurs aériens, elle peut soumettre des observations à l'autre partie. Elle peut en outre solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 22 (Comité mixte) du présent accord. Des consultations doivent débuter dans les 30 jours qui suivent la réception de cette demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 30 jours à compter de la date du début des consultations constitue, pour la partie qui les a demandées, un motif de prendre des mesures en vue de refuser, révoquer, suspendre ou soumettre à des conditions appropriées les autorisations du ou des transporteurs aériens concernés, conformément à l'article 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) du présent accord.

6. Les mesures visées au paragraphe 5 doivent être appropriées, proportionnées et limitées au strict nécessaire en ce qui concerne leur champ d'application et leur durée. Elles visent exclusivement le ou les transporteurs aériens qui bénéficient de subventions ou des conditions visées dans le présent article, et sont sans préjudice du droit de l'une ou l'autre des parties de prendre des mesures en vertu de l'article 24 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.
7. Chaque partie peut, après en avoir averti l'autre partie, s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie, notamment à l'échelon étatique, provincial ou local, pour discuter de questions relatives au présent article.
8. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires des parties applicables aux obligations de service public sur le territoire des parties.

## **ARTICLE 9**

### **Activités commerciales**

#### **Représentants des transporteurs aériens**

1. Les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit d'établir sur le territoire de l'autre partie des bureaux destinés à la promotion et à la vente d'opérations de transport aérien et d'activités connexes.
2. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre partie en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire aux opérations de transport aérien.

#### **Assistance en escale**

3. a) Sans préjudice du point b) ci-après, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre partie:
  - (i) d'assurer ses propres services d'assistance en escale («auto-assistance») ou, à sa convenance,
  - (ii) de choisir entre les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie garantissent l'accès au marché à ces prestataires, et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.
- b) Pour les catégories d'assistance en escale suivantes: l'assistance «bagages», l'assistance «opérations en piste», l'assistance «carburant et huile», l'assistance «fret et poste» en ce qui concerne le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'aéronef, les droits établis au point a), alinéas i) et ii), sont soumis uniquement à des contraintes matérielles ou opérationnelles conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables sur le territoire de l'autre partie. Lorsque de telles contraintes entravent l'assistance

en escale, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, l'ensemble de ces services doit être mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et non discriminatoires. Le prix desdits services ne doit pas dépasser leur coût de revient complet compte tenu d'un rendement raisonnable sur l'actif après amortissement.

#### Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

4. Tout transporteur aérien de chaque partie a le droit de se livrer à la vente de transport aérien sur le territoire de l'autre partie, directement et/ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents ou de tout autre intermédiaire de son choix, ou via l'internet. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ce transport, et toute personne est libre de l'acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans les monnaies librement convertibles, conformément à la législation nationale des changes.
5. Tout transporteur aérien a le droit, s'il en fait la demande, de convertir et de transférer toutes les recettes locales à partir du territoire de l'autre partie et à destination de son territoire national ainsi que, sauf dispositions contraires des dispositions législatives et réglementaires applicables, à destination du ou des pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes doivent être autorisés dans les plus brefs délais sans restrictions ni taxes, sur la base du taux de change courant à la date à laquelle le transporteur soumet sa première demande de transfert.
6. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à régler les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie (notamment pour l'achat de carburant) en monnaie locale. Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses dans une monnaie librement convertible, conformément à la législation nationale des changes.

#### Accords de coopération

7. Tout transporteur aérien d'une partie peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services aériens en vertu du présent accord, conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de code avec:
  - a) tout transporteur aérien des parties et
  - b) tout transporteur aérien d'un pays tiers et
  - c) tout transporteur de surface, terrestre ou maritime,

pour autant que i) toutes les parties auxdits accords soient titulaires des autorisations et droits appropriés pour les routes sous-jacentes et que ii) ces accords répondent aux exigences de sécurité et de concurrence auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol en partage de code, l'acheteur doit être informé, lors de la vente du billet d'avion ou en tout cas avant l'embarquement, de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service.

8. a) S'agissant du transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au

seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne. Les transporteurs de surface sont libres de conclure des accords de coopération; le choix par les transporteurs de surface d'un accord particulier peut être notamment dicté par les intérêts des consommateurs ainsi que des contraintes techniques, économiques, d'espace et de capacité.

- b) De plus, et nonobstant toute autre disposition du présent accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de transport de fret des parties sont autorisés, sans restriction, à utiliser dans le cadre du transport aérien tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point de la Géorgie et de l'Union européenne ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous scellement douanier, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté en surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et installations douanières des aéroports. Les transporteurs peuvent choisir d'effectuer leurs propres transports de surface, ou de les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de transport de fret aérien. Ces services intermodaux de fret peuvent être offerts moyennant un tarif forfaitaire unique couvrant le transport par air et en surface, pour autant que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

## **Location**

9. a) Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à fournir les services agréés en utilisant des aéronefs et des équipages loués à d'autres transporteurs aériens, y compris de pays tiers, à condition que tous les participants à un tel accord respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties à de tels accords.
- b) Aucune des parties n'impose aux transporteurs aériens qui mettent en location leur équipement de détenir des droits de trafic en vertu du présent accord.
- c) L'affrètement avec équipage, par un transporteur aérien géorgien, de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers, ou, par un transporteur de l'Union européenne, de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers autre que ceux mentionnés à l'annexe IV du présent accord, pour exploiter les droits prévus au présent accord, doit rester exceptionnel ou répondre à des besoins temporaires. Il est soumis à une approbation préalable de l'autorité ayant délivré la licence du transporteur qui met son aéronef en location, et de l'autorité compétente de l'autre partie.

## **Franchisage et marques**

10. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à conclure des accords de franchise ou de marque avec des entreprises, y compris des transporteurs aériens, de l'une ou l'autre partie ou de pays tiers, à condition que les transporteurs aériens disposent des autorisations appropriées et respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires appliquées par les parties aux accords en

question, notamment celles exigeant la communication de l'identité du transporteur aérien qui assure le service.

## ARTICLE 10

### Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs utilisés pour une opération de transport aérien internationale par les transporteurs aériens d'une partie, de même que leur équipement habituel, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces de rechange (notamment les moteurs), les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et alcools, les tabacs et tout autre article destiné à la vente aux passagers ou à leur usage en quantités limitées pendant le vol), et les autres articles destinés à ou utilisés uniquement aux fins de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs employés au transport aérien international sont exemptés, à leur arrivée sur le territoire de l'autre partie, sur une base de réciprocité et conformément à sa législation applicable en la matière, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété ou le capital, de tout droit de douane et d'accises, et de toute taxe ou redevance qui sont a) imposées par les autorités nationales ou locales, ou l'Union européenne, et b) ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.
2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité et conformément à sa législation applicable en la matière, de ces mêmes impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies:
  - a) les provisions de bord importées ou obtenues sur le territoire d'une partie et embarquées, en quantités raisonnables, sur un avion en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie employé au transport aérien international, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
  - b) l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une partie et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie employés au transport aérien international;
  - c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables importées ou obtenues sur le territoire d'une partie pour être utilisées sur un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant une opération de transport aérien internationale, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
  - d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie, importés ou obtenus sur le territoire d'une partie et embarqués sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant une opération de transport aérien internationale, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire; et
  - e) les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret.

3. Nonobstant toute autre disposition contraire, aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer sur une base non discriminatoire des impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien qui exploite une liaison entre deux points situés sur son territoire.
4. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes et ne soient pas transférés sans acquittement des taxes et droits de douane y afférents.
5. Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent également lorsque les transporteurs aériens d'une partie ont conclu avec un autre transporteur aérien, lequel bénéficie d'exemptions similaires octroyées par l'autre partie, des contrats concernant le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre partie contractante des éléments visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.
6. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer des impôts, droits, taxes et redevances sur la vente d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une partie du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.
7. Les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire d'une partie sont exemptés d'impôts, droits de douane, taxes et autres redevances comparables qui ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies.
8. L'équipement embarqué normal, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs d'un transporteur aérien de l'une des parties, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.
9. Les dispositions du présent accord sont sans incidence sur le régime de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), exception faite de la taxe sur le chiffre d'affaires à l'importation. Le présent accord ne modifie pas les dispositions des conventions respectives en vigueur entre un État membre et la Géorgie pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

## **ARTICLE 11**

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

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

compétents en matière de redevances pour la fourniture des infrastructures et services aéroportuaires et de sûreté aérienne appropriés dans l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur imposition.

2. Chaque partie demande des consultations entre les autorités ou organismes compétents en matière de redevances sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et installations et/ou leurs organismes représentatifs, et veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances et les transporteurs aériens ou leurs organismes représentatifs échangent les informations qui pourraient être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque partie veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances informent les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre auxdites autorités d'examiner les avis exprimés par les utilisateurs avant la mise en œuvre des modifications.
3. Dans le cadre des procédures de règlement des différends en application de l'article 23 (Règlement des différends et arbitrage) du présent accord, aucune partie n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si a) elle n'examine pas une redevance d'usage ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre partie dans un délai raisonnable, ou  
b) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

## **ARTICLE 12**

### **Tarifs**

1. Les parties autorisent la libre fixation des tarifs par les transporteurs aériens sur la base d'une concurrence libre et loyale.
2. Les parties n'imposent pas le dépôt ou la notification des tarifs.
3. Des discussions peuvent être menées entre les autorités compétentes notamment sur des questions telles que le caractère injuste, déraisonnable, discriminatoire ou subventionné des tarifs.

## **ARTICLE 13**

### **Fourniture de statistiques**

1. Chaque partie fournit à l'autre les statistiques exigées par la législation et la réglementation nationales et, sur demande, d'autres informations statistiques

disponibles qui peuvent être raisonnablement demandées pour examiner l'exploitation des services aériens.

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

**TITRE II**  
**COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE**

**ARTICLE 14**

**Sécurité aérienne**

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation sur la sécurité aérienne figurant à l'annexe III, partie C, dans les conditions indiquées ci-après.
2. Les parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre par la Géorgie des dispositions législatives visées au paragraphe 1 du présent article. À cette fin, la Géorgie sera associée aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne en qualité d'observateur à partir de la date d'entrée en vigueur du présent accord.
3. Les parties veillent à ce que les aéronefs d'une partie soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention et atterrissant sur un aéroport ouvert au trafic aérien international situé sur le territoire de l'autre partie soient inspectés par les autorités compétentes de l'autre partie, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, sur l'aire de trafic, afin de s'assurer de la validité des documents des aéronefs et de leur équipage, ainsi que de l'état apparent des aéronefs et de leurs équipements.
4. Les autorités compétentes d'une partie peuvent introduire, à tout moment, une demande de consultations concernant les normes de sécurité maintenues en vigueur par l'autre partie.
5. Les autorités compétentes d'une partie prennent immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elles ont des motifs raisonnables de penser:
  - a) qu'un aéronef, un produit ou une opération de transport ne satisfait pas aux normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, selon le cas;
  - b) sur la base d'une inspection visée au paragraphe 3 du présent article, qu'un aéronef, un produit ou une opération de transport pourrait ne pas respecter les normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, selon le cas, ou
  - c) que les normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, selon le cas, applicables aux aéronefs, aux produits et aux opérations de transport, pourraient ne pas être maintenues en vigueur ou correctement appliquées.
6. Lorsque les autorités compétentes d'une partie décident de prendre des mesures au titre des dispositions du paragraphe 5, elles en informent sans délai les autorités compétentes de l'autre partie, en justifiant leur décision.

7. Si des mesures prises en application du paragraphe 5 du présent article ne sont pas abandonnées alors qu'elles ne sont plus justifiées, les parties ont la possibilité de saisir le comité mixte.

## **ARTICLE 15**

### **Sûreté aérienne**

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation de l'Union européenne sur la sûreté aérienne figurant à l'annexe III, partie D, dans les conditions indiquées ci-après.
2. La Géorgie peut faire l'objet d'une inspection de la Commission européenne conformément à la législation de l'Union européenne applicable en matière de sûreté visée à l'annexe III du présent accord. Les parties mettent en place le mécanisme nécessaire pour assurer l'échange d'informations sur les résultats de ces inspections de sûreté.
3. La garantie de la sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et leurs équipages étant une condition préalable fondamentale pour l'exploitation des services aériens internationaux, chaque partie réaffirme son obligation vis-à-vis l'autre partie d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, et en particulier les obligations découlant des dispositions de la convention, de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la convention pour la répression de la capture illicite des aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signée à Montréal le 24 février 1988 et de la convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1er mars 1991, pour autant que les parties soient toutes deux parties à ces conventions ainsi que toutes autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux parties adhèrent.
4. Les parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
5. Dans leurs rapports mutuels, les parties se conforment aux normes de sûreté aérienne et, dans la mesure où elles les appliquent, aux pratiques recommandées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et qui sont désignées comme annexes à la convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux parties. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

6. Chaque partie veille à ce que des mesures soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages à main, ainsi que pour effectuer des contrôles appropriés sur les équipages, le fret (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que ces mesures soient adaptées pour faire face à l'aggravation des menaces. Chaque partie convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 5 et que l'autre partie impose pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre partie.
7. Chaque partie examine avec bienveillance toute demande que lui adressera l'autre partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière. Sauf lorsque ce n'est pas raisonnablement possible en cas d'urgence, chaque partie informe à l'avance l'autre partie de toute mesure de sûreté spéciale qu'elle a l'intention d'introduire et qui pourrait avoir une incidence financière ou opérationnelle importante sur les services de transport aérien prévus dans le présent accord. Chaque partie peut solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 22 (Comité mixte) du présent accord pour discuter de ces mesures de sûreté.
8. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et en toute sécurité, à cet incident ou menace d'incident.
9. Chaque partie prend toutes les mesures qu'elle juge réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef qui a fait l'objet d'une capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite et se trouve au sol sur son territoire soit immobilisé jusqu'à ce que son départ soit rendu indispensable par l'impérieuse nécessité de protéger la vie humaine. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises à la suite de consultations mutuelles.
10. Lorsqu'une partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre partie a dérogé aux dispositions du présent article relatives à la sûreté aérienne, elle demande des consultations immédiates avec l'autre partie.
11. Sans préjudice des dispositions de l'article 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) du présent accord, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'un ou plusieurs transporteurs aériens de cette autre partie.
12. Lorsque cela est justifié par un cas d'urgence, une partie peut entreprendre une action provisoire avant l'expiration de ces quinze (15) jours.
13. Toute action prise en vertu du paragraphe 11 est suspendue dès que l'autre partie s'est totalement conformée aux dispositions du présent article.

## **ARTICLE 16**

### **Gestion du trafic aérien**

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation figurant à l'annexe III, partie B, dans les conditions indiquées ci-après.
2. Les parties coopèrent dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen à la Géorgie, et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale des normes régissant le trafic aérien général en Europe, d'optimiser les capacités, de réduire le plus possible les retards et d'accroître l'efficacité environnementale. À cette fin, la Géorgie est associée en qualité d'observateur aux travaux du comité du ciel unique à partir de la date d'entrée en vigueur de l'accord. Le comité mixte est chargé de surveiller et de faciliter la coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien.
3. En vue de faciliter l'application de la législation relative au ciel unique européen sur leurs territoires:
  - a) la Géorgie prend les mesures nécessaires à l'adaptation au ciel unique européen de ses structures institutionnelles de gestion du trafic aérien, notamment en veillant à ce que les organismes de contrôle nationaux concernés soient indépendants, au moins sur le plan fonctionnel, des prestataires de services de navigation aérienne; et
  - b) l'Union européenne associe la Géorgie aux initiatives opérationnelles pertinentes prises dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au ciel unique européen, notamment en impliquant le plus tôt possible la Géorgie dans la mise en place de blocs d'espace aérien fonctionnels, ou par une coopération appropriée sur le programme SESAR.

## **ARTICLE 17**

### **Environnement**

1. Les parties reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique de l'aviation. Les parties reconnaissent qu'il est nécessaire de prendre des mesures efficaces à l'échelon mondial, national et/ou local pour réduire autant que possible les incidences de l'aviation civile sur l'environnement.
2. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie E, du présent accord.
3. Les parties reconnaissent l'importance de collaborer et, dans le cadre de discussions multilatérales, d'étudier les effets de l'aviation sur l'environnement, et de faire en sorte que toute mesure d'atténuation des incidences environnementales soit totalement compatible avec les objectifs du présent accord.

4. Rien dans le présent accord ne limite le pouvoir des autorités compétentes des parties d'imposer toute mesure appropriée pour prévenir ou traiter d'une autre manière l'incidence environnementale du transport aérien, pour autant que ces mesures soient totalement compatibles avec les droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international et soient appliquées sans distinction de nationalité.

## **ARTICLE 18**

### **Protection des consommateurs**

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie G, du présent accord.

## **ARTICLE 19**

### **Systèmes informatisés de réservation**

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie H, du présent accord.

## **ARTICLE 20**

### **Aspects sociaux**

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie F, du présent accord.

## **TITRE III**

### **DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES**

## **ARTICLE 21**

### **Interprétation et contrôle de l'application**

1. Les parties prennent toutes les mesures, générales ou particulières, propres à assurer l'exécution des obligations résultant du présent accord, et s'abstiennent de toute mesure susceptible de compromettre la réalisation de ses objectifs.
2. Chaque partie est responsable sur son territoire de la mise en œuvre correcte du présent accord et, en particulier, des dispositions des règlements et directives relatifs au transport aérien énumérés à l'annexe III du présent accord.
3. Chaque partie fournit à l'autre partie toutes les informations et l'assistance nécessaires pour les enquêtes concernant d'éventuelles infractions aux dispositions du présent accord que l'autre partie mène dans le cadre des compétences prévues par le présent accord.

4. Lorsque les parties agissent en vertu des pouvoirs que leur confère le présent accord dans des domaines présentant un intérêt substantiel pour l'autre partie et qui concernent les autorités ou des entreprises de cette autre partie, les autorités compétentes de cette autre partie sont pleinement informées et ont la possibilité de formuler des observations avant qu'une décision définitive ne soit prise.
5. Les dispositions du présent accord et celles des actes visés à son annexe III, dans la mesure où elles sont identiques en substance aux règles correspondantes du traité sur l'Union européenne et du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ainsi qu'aux actes adoptés en application de ces traités, sont, aux fins de leur mise en œuvre et de leur application, interprétées conformément aux arrêts et décisions pertinents de la Cour de justice et de la Commission européenne.

## **ARTICLE 22**

### **Comité mixte**

1. Il est institué un comité mixte composé de représentants des parties (ci-après dénommé «le comité mixte»), responsable de l'administration du présent accord et de sa mise en œuvre correcte. À cette fin, il émet des recommandations et prend des décisions dans les cas expressément prévus par le présent accord.
2. Les décisions du comité mixte sont prises par consensus et sont contraignantes pour les parties. Elles seront appliquées par celles-ci conformément à leurs propres règles.
3. Le comité mixte adopte par décision son règlement intérieur.
4. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins. Chaque partie peut demander la convocation d'une réunion.
5. Chaque partie peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Cette réunion doit se tenir dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des parties.
6. Aux fins de la mise en œuvre correcte du présent accord, les parties procèdent à des échanges d'informations et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du comité mixte.
7. Si l'une des parties considère qu'une décision du comité mixte n'est pas correctement appliquée par l'autre partie, elle peut demander que la question soit examinée par le comité mixte. Si le comité mixte ne parvient pas à une solution dans un délai de deux mois après la saisine, la partie requérante peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 24 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.
8. Sans préjudice du paragraphe 2, si le comité mixte ne se prononce pas dans les six mois sur une question dont il a été saisi, les parties peuvent prendre des mesures de sauvegarde temporaires appropriées en application de l'article 24 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.

9. Conformément à l'article 6 (Investissement) du présent accord, le comité mixte examine les questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties.
10. Le comité mixte développe également la coopération:
- a) en promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs ou réglementaires, en matière notamment de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéroportuaires (y compris les créneaux horaires), d'environnement concurrentiel et de protection des consommateurs;
  - b) en examinant les conditions prévalant sur les marchés qui ont une incidence sur les services aériens régis par le présent accord;
  - c) en examinant régulièrement les conséquences sociales du présent accord tel qu'il est appliqué, notamment en matière d'emploi, et en apportant les réponses appropriées aux interrogations légitimes;
  - d) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans le présent accord, notamment en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier;
  - e) en adoptant, sur la base du consensus, des propositions, des méthodes ou des documents de nature procédurale directement liés au fonctionnement du présent accord;
  - f) en prenant en considération et en développant l'assistance technique dans les domaines concernés par le présent accord; et
  - g) en favorisant la coopération dans les enceintes internationales appropriées.

## **ARTICLE 23**

### **Règlement des différends et arbitrage**

1. Si un différend survient entre les parties à propos de l'interprétation ou de l'application du présent accord, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par des consultations officielles au sein du comité mixte conformément à l'article 22 (Comité mixte), paragraphe 5, du présent accord.
2. Si un différend portant sur l'application ou l'interprétation du présent accord n'a pas pu être réglé conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, chaque partie peut le soumettre à un groupe spécial d'arbitrage composé de trois arbitres conformément à la procédure énoncée ci-après:
  - a) chacune des parties désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de l'avis que l'autre partie lui aura adressé par la voie diplomatique pour demander l'arbitrage du groupe spécial d'arbitrage; le tiers arbitre doit être désigné par les deux autres arbitres dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre dans le délai fixé, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai

fixé, chaque partie peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner un arbitre ou des arbitres selon le cas;

- b) le tiers arbitre désigné en vertu du point a) doit être ressortissant d'un État tiers et agit en tant que président du groupe spécial d'arbitrage;
  - c) le groupe spécial d'arbitrage fixe son règlement intérieur; et
  - d) sous réserve de la décision définitive du groupe spécial d'arbitrage, les parties supportent à parts égales les frais initiaux de l'arbitrage.
3. À la demande d'une partie, le groupe spécial d'arbitrage peut demander à l'autre partie d'appliquer des mesures correctives provisoires, dans l'attente de sa décision définitive.
4. Les parties se conforment à toute décision provisoire ou à la décision définitive du groupe spécial d'arbitrage.
5. Si l'une des parties ne se conforme pas à une décision du groupe spécial d'arbitrage prise en vertu du présent article dans un délai de trente (30) jours à partir de la date de notification de ladite décision, l'autre partie peut, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent accord à la partie en défaut.

## **ARTICLE 24**

### **Mesures de sauvegarde**

- 1. Les parties prennent toute mesure générale ou particulière nécessaire à l'accomplissement de leurs obligations en vertu du présent accord. Elles veillent à ce que les objectifs fixés par le présent accord soient atteints.
- 2. Si une partie considère que l'autre partie n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose le présent accord, elle peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées. Les mesures de sauvegarde sont limitées, dans leur champ d'application et leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation ou rétablir l'équilibre du présent accord. Priorité est accordée aux mesures qui perturberont le moins le fonctionnement du présent accord.
- 3. Lorsqu'une partie envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise sans délai l'autre partie par l'intermédiaire du comité mixte, et fournit toutes les informations utiles.
- 4. Les parties se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.
- 5. Sans préjudice de l'article 3 (Autorisation), point d), de l'article 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation), point d), des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) du présent accord, la partie concernée ne peut prendre de mesures de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 3 du présent article, à moins que la procédure

de consultation visée au paragraphe 4 du présent article n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.

6. La partie concernée notifie sans délai les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.
7. Toute action prise en vertu du présent article est suspendue dès la mise en conformité de la partie en défaut avec les dispositions du présent accord.

## **ARTICLE 25**

### **Relations avec d'autres accords**

1. Les dispositions du présent accord prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants entre la Géorgie et les États membres. Toutefois, les droits de trafic existants qui découlent de ces accords bilatéraux et qui n'entrent pas dans le champ du présent accord peuvent continuer à être exercés, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les États membres et leurs ressortissants.
2. À la demande de l'une d'elles, les parties se consultent au sein du comité mixte sur l'opportunité d'une adhésion de la Géorgie à l'accord EACE.
3. Si les parties deviennent parties à un accord multilatéral ou adhèrent à une décision de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer si l'accord doit être révisé à la lumière de cette situation.

## **ARTICLE 26**

### **Amendements**

1. Si une partie désire un amendement des dispositions du présent accord, elle en informe le comité mixte.
2. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie et conformément au présent article, décider de modifier les annexes du présent accord.
3. Les amendements au présent accord prennent effet après l'accomplissement des procédures internes respectives de chaque partie.
4. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie d'adopter unilatéralement de nouvelles lois ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe III du présent accord, dans le respect du principe de non-discrimination et des dispositions du présent accord.
5. Lorsque l'une des parties envisage d'adopter de nouvelles lois ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe III du présent accord, elle en informe l'autre partie dans la mesure du nécessaire et du possible. À la demande d'une partie, un échange de vues peut avoir lieu au sein du comité mixte.

6. Chaque partie informe régulièrement et dans les meilleurs délais l'autre partie de l'adoption de nouvelles lois ou des modifications apportées à sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe III du présent accord. À la demande de l'une ou l'autre des parties, un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement du présent accord a lieu, dans un délai de soixante (60) jours, au sein du comité mixte.
7. À la suite de l'échange de vues visé au paragraphe 6 du présent article, le comité mixte:
  - a) adopte une décision portant révision de l'annexe III du présent accord afin d'y intégrer, en tant que de besoin sur une base de réciprocité, les dispositions législatives nouvelles ou les modifications intervenues dans la législation concernée;
  - b) adopte une décision aux termes de laquelle la nouvelle législation ou la modification concernée sont réputées conformes au présent accord; ou
  - c) recommande toute autre mesure à adopter dans un délai raisonnable visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent accord.

## **ARTICLE 27**

### **Dénonciation**

Chaque partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale et au Secrétariat des Nations unies. Le présent accord prend fin à minuit GMT à la fin de la saison IATA en cours un an après la date de notification écrite de la dénonciation de l'accord, sauf si cette notification est retirée d'un commun accord entre les parties avant l'expiration de ce délai.

## **ARTICLE 28**

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

Le présent accord et tous ses amendements sont enregistrés auprès de l'OACI et du Secrétariat des Nations unies.

## **ARTICLE 29**

### **Application provisoire et entrée en vigueur**

1. Le présent accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien. Aux fins de cet échange, la Géorgie remet au Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne sa note diplomatique à l'Union européenne et ses États membres, tandis que le Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet à la Géorgie la note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres. La note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres

contient des communications de chaque État membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord, conformément à leurs procédures internes et/ou leur législation nationale, selon le cas, à compter du premier jour du mois suivant la date de la dernière des notes par lesquelles les parties se sont notifiées l'accomplissement des procédures nécessaires à son application.

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

Fait à ..., le ..., en deux exemplaires en langues allemande, anglaise, bulgare, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et géorgienne, chacun de ces textes faisant également foi.

## ANNEXE I

### **SERVICES AGRÉÉS ET ROUTES SPÉCIFIÉES**

1. La présente annexe est soumise aux dispositions transitoires prévues dans l'annexe II du présent accord.
2. Chaque partie accorde aux transporteurs aériens de l'autre partie le droit de fournir des services de transport aérien sur les routes spécifiées ci-dessous:
  - a) pour les transporteurs aériens de l'Union européenne: tout point dans l'Union européenne – points intermédiaires dans des pays de la zone Euromed, des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe IV – tout point en Géorgie – points au-delà;
  - b) pour les transporteurs aériens de la Géorgie: tout point dans la Géorgie – points intermédiaires dans des pays de la zone Euromed, des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe IV – tout point dans l'Union européenne.
3. Les services exploités conformément au point 2 de la présente annexe débutent ou se terminent sur le territoire de la Géorgie en ce qui concerne les transporteurs aériens géorgiens, et sur le territoire de l'Union européenne en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Union européenne.
4. Les transporteurs aériens des deux parties peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance:
  - a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;
  - b) combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef;
  - c) desservir des points intermédiaires et des points au-delà, comme spécifié au point 2 de la présente annexe, et des points situés sur le territoire des parties, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre;
  - d) omettre des escales en un ou plusieurs points;
  - e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, en tout point;
  - f) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des parties ou en dehors de celui-ci;
  - g) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre partie; et
  - h) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci.
5. Chaque partie autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité des transports aériens internationaux qu'il souhaite offrir sur la base des spécificités commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité

du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs de l'autre partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation, d'environnement, de protection de la santé ou en application de l'article 8 (Environnement concurrentiel) du présent accord.

6. Les transporteurs aériens de chaque partie peuvent desservir, notamment dans le cadre d'accords de partage de code, tout point situé dans un pays tiers qui ne fait pas partie des routes spécifiées, à condition qu'ils n'exercent pas de droits de cinquième liberté.

## Annexe II

### DISPOSITIONS TRANSITOIRES

1. La mise en œuvre et l'application par la Géorgie de toutes les dispositions de la législation de l'Union européenne relative au transport aérien figurant à l'annexe III du présent accord, à l'exception de la législation relative à la sûreté figurant à la partie D de l'annexe III du présent accord, font l'objet d'une évaluation à la charge de l'Union européenne qui est validée par une décision du comité mixte. Cette évaluation est réalisée au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de l'accord.
2. Nonobstant les dispositions de l'annexe I du présent accord, les services agréés et les routes spécifiées dans le présent accord ne comprennent pas, jusqu'à l'adoption de la décision visée au point 1 de la présente annexe II du présent accord, l'exercice des droits de cinquième liberté, y compris, pour les transporteurs aériens de la Géorgie, entre des points situés sur le territoire de l'Union européenne.

Cependant, tout droit de cinquième liberté déjà octroyé par l'un des accords bilatéraux entre la Géorgie et les États membres de l'Union européenne peut continuer à être exercé dans la mesure où il n'y a pas de discrimination entre transporteurs aériens de l'Union européenne sur la base de la nationalité.

3. La mise en œuvre par la Géorgie de la législation relative à la sûreté aérienne fait l'objet d'une évaluation à la charge de l'Union européenne qui est validée par une décision du comité mixte. Cette évaluation est réalisée au plus tard dans un délai de trois ans après l'entrée en vigueur du présent accord. Dans l'intervalle, la Géorgie applique le doc. 30 de la CEAC.
4. À la fin de la période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté prévue à l'annexe III, partie D, du présent accord est mise à la disposition de l'autorité compétente de la Géorgie, sous réserve d'un accord sur l'échange d'informations sensibles en matière de sûreté, et notamment d'informations classifiées de l'UE.
5. La transition progressive de la Géorgie vers l'application complète de la législation de l'Union européenne relative au transport aérien figurant à l'annexe III du présent accord peut faire l'objet d'évaluations régulières. Les évaluations sont réalisées par la Commission européenne en coopération avec la Géorgie.
6. À partir de la date de la décision visée au point 1 de la présente annexe, la Géorgie appliquera, en matière d'octroi de licences d'exploitation, des règles substantiellement équivalentes à celles figurant au chapitre II 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. Dès que le comité mixte a confirmé que la Géorgie applique pleinement ces règles relatives à l'octroi des licences d'exploitation, les autorités compétentes de l'Union européenne appliquent les dispositions de l'article 4 du présent accord concernant la reconnaissance mutuelle des déclarations d'aptitude et/ou de citoyenneté faites par les autorités compétentes de la Géorgie.

7. Sans préjudice d'une décision prise dans le cadre du comité mixte ou de l'article 24 (Mesures de sauvegarde), la navigabilité des aéronefs immatriculés au registre géorgien à la date de signature et utilisés par des exploitants sous le contrôle réglementaire de la Géorgie sans détenir de certificat de type délivré par l'AESA conformément à la législation applicable de l'UE mentionnée à l'annexe III, partie C, du présent accord peut être gérée sous la responsabilité des autorités compétentes de la Géorgie conformément aux exigences nationales applicables de celle-ci jusqu'à la date suivante:
- a) le 1er janvier 2015 pour certains aéronefs affectés au seul transport de fret;
  - b) le 31 décembre 2019 pour certains hélicoptères et aéronefs légers et ultralégers affectés à des opérations telles que la recherche et le sauvetage, le travail aérien, l'entraînement, les vols d'assistance, l'aviation agricole et les vols humanitaires conformément aux certificats d'exploitation des transporteurs concernés, à condition que lesdits aéronefs répondent aux normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention. Ces aéronefs ne bénéficient d'aucun droit supplémentaire au titre du présent accord après l'adoption de la décision visée au point 1 de la présente annexe.

## **Annexe III**

**(faisant l'objet d'une mise à jour régulière)**

### **RÈGLES APPLICABLES À L'AVIATION CIVILE**

Les «dispositions applicables» des actes suivants s'appliquent conformément au présent accord, sauf disposition contraire de la présente annexe ou de l'annexe II du présent accord (Dispositions transitoires). Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont, le cas échéant, indiquées à la suite de l'acte concerné:

#### **A. Accès au marché et questions connexes**

##### **N° 95/93**

Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, modifié par:

- règlement (CE) n° 894/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 mai 2002 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil
- règlement (CE) n° 1554/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil
- règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil

Dispositions applicables: articles 1er à 12 et article 14 bis, paragraphe 2

Aux fins de l'application de l'article 12, paragraphe 2, «la Commission» doit se lire «le comité mixte».

##### **N° 96/67**

Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté

Dispositions applicables: articles 1er à 25 et annexe

Aux fins de l'application de l'article 10, «États membres» doit se lire «États membres de l'Union européenne».

Aux fins de l'application de l'article 20, paragraphe 2, «la Commission» doit se lire «le comité mixte».

##### **N° 785/2004**

Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs

Dispositions applicables: articles 1er à 8 et article 10, paragraphe 2

#### **N° 2009/12**

Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires

Dispositions applicables: articles 1er à 12

### **B. Gestion du trafic aérien**

#### **N° 549/2004**

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

Dispositions applicables: articles 1er à 4, article 6 et articles 9 à 14

#### **N° 550/2004**

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

Dispositions applicables: articles 1er à 19 et annexes I et II

#### **N° 551/2004**

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

Dispositions applicables: articles 1er à 11

#### **N° 552/2004**

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

Dispositions applicables: articles 1er à 12 et annexes I à V

#### **N° 2096/2005**

Règlement (CE) n° 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne

modifié par:

- règlement (CE) n° 1315/2007 de la Commission du 8 novembre 2007 relatif à la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005
- Règlement (CE) n° 482/2008 de la Commission du 30 mai 2008 établissant un système d'assurance de la sécurité des logiciels à mettre en œuvre par les prestataires de services de navigation aérienne et modifiant l'annexe II du règlement (CE) n° 2096/2005
- règlement (CE) n° 668/2008 de la Commission du 15 juillet 2008 modifiant les annexes II à V du règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne, en ce qui concerne les méthodes de travail et les procédures opérationnelles

Dispositions applicables: articles 1er à 9 et annexes I à V

#### **N° 2150/2005**

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

#### **N° 2006/23**

Directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne

Dispositions applicables: articles 1er à 16, articles 18, 19 et 20 et annexes I à IV

#### **N° 730/2006**

Règlement (CE) n° 730/2006 de la Commission du 11 mai 2006 sur la classification de l'espace aérien et l'accès aux vols effectués selon les règles de vol à vue au-dessus du niveau de vol 195

#### **N° 1794/2006**

Règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne

#### **N° 1033/2006**

Règlement (CE) n° 1033/2006 de la Commission du 4 juillet 2006 définissant les règles en matière de procédures applicables aux plans de vol durant la phase préalable au vol dans le ciel unique européen

#### **N° 1032/2006**

Règlement (CE) n° 1032/2006 de la Commission du 6 juillet 2006 établissant les exigences applicables aux systèmes automatiques d'échange de données de vol aux fins de notification, de coordination et de transfert de vols entre unités de contrôle de la circulation aérienne

#### **N° 219/2007**

Règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil du 27 février 2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)

Dispositions applicables: article 1er, paragraphes 1 et 2 et paragraphes 5 à 7, articles 2 et 3, article 4, paragraphe 1, et annexe

#### **N° 633/2007**

Règlement (CE) n° 633/2007 de la Commission du 7 juin 2007 établissant les exigences relatives à l'application d'un protocole de transfert de messages de vol utilisé aux fins de la notification, de la coordination et du transfert des vols entre les unités de contrôle de la circulation aérienne

Dispositions applicables: articles 1er à 7, article 8, deuxième et troisième phrases, et annexes I à IV

#### **N° 1265/2007**

Règlement (CE) n° 1265/2007 de la Commission du 26 octobre 2007 établissant des exigences relatives à l'espacement entre canaux de communication vocale air-sol pour le ciel unique européen

Dispositions applicables: articles 1er à 9 et annexes I à IV

#### **N° 1315/2007**

Règlement (CE) n° 1315/2007 de la Commission du 8 novembre 2007 relative à la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005

Dispositions applicables: articles 1er à 15

#### **N° 482/2008**

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

Dispositions applicables: articles 1er à 5 et annexes I à II

#### **N° 668/2008**

Règlement (CE) n° 668/2008 de la Commission du 15 juillet 2008 modifiant les annexes II à V du règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne, en ce qui concerne les méthodes de travail et les procédures opérationnelles

Dispositions applicables: articles 1er à 2

#### **N° 1361/2008**

Règlement (CE) n° 1361/2008 du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant le règlement (CE) n° 219/2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)

Dispositions applicables: articles 1er à 5 (à l'exception de l'article 1er, paragraphe 6) et annexe (à l'exception des points 11 et 12)

#### **N° 29/2009**

Règlement (CE) n° 29/2009 de la Commission du 16 janvier 2009 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen

Dispositions applicables: articles 1er à 15 et annexes I à VII

#### **N° 30/2009**

Règlement (CE) n° 30/2009 de la Commission du 16 janvier 2009 modifiant le règlement (CE) n° 1032/2006 en ce qui concerne les exigences applicables aux systèmes automatiques d'échange de données de vol prenant en charge des services de liaison de données

Dispositions applicables: articles 1 et 2 et annexe

#### **N° 262/2009**

Règlement (CE) n° 262/2009 de la Commission du 30 mars 2009 définissant les exigences relatives à l'attribution et l'utilisation coordonnées des codes d'interrogateur mode S pour le ciel unique européen

Dispositions applicables: articles 1er à 13 et annexes I à III

#### **N° 1070/2009**

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

Dispositions applicables: articles 1er à 5, à l'exception de l'article 1er, paragraphe 4

### **C. Sécurité aérienne**

#### **N° 3922/91**

Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile

modifié par:

- règlement (CE) n° 2176/96 de la Commission du 13 novembre 1996 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil

- règlement (CE) n° 1069/1999 de la Commission du 25 mai 1999 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil
- règlement (CE) n° 2871/2000 de la Commission du 28 décembre 2000 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile
- règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne
- règlement (CE) n° 1899/2006 du Conseil du 12 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile
- règlement (CE) n° 1900/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile
- règlement (CE) n° 8/2008 de la Commission du 11 décembre 2007 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion
- règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion

Dispositions applicables: articles 1er à 10, articles 12 et 13, à l'exception de l'article 4, paragraphe 1, et de l'article 8, paragraphe 2 (deuxième phrase), et annexes I à III

Aux fins de l'application de l'article 12, «États membres» doit se lire «États membres de l'Union européenne».

## **N° 216/2008**

Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE

Dispositions applicables: articles 1er à 68, à l'exception de l'article 65, article 69, paragraphe 1, deuxième alinéa, article 69, paragraphe 4, et annexes I à VI

modifié par:

règlement (CE) n° 690/2009 de la Commission du 30 juillet 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE

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

Dispositions applicables: articles 1er à 3 (à l'exception de l'article 1, paragraphe 7, créant les nouveaux articles 8 bis, paragraphe 5, 8 ter, paragraphe 6, et 8 quater, paragraphe 10) et annexe

#### **N° 94/56**

Directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile

Dispositions applicables: articles 1er à 12

#### **N° 2003/42**

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

Dispositions applicables: articles 1er à 11 et annexes I et II

#### **N° 1321/2007**

Règlement (CE) n° 1321/2007 de la Commission du 12 novembre 2007 fixant les modalités d'application pour l'enregistrement, dans un répertoire central, d'informations relatives aux événements de l'aviation civile échangées conformément à la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: articles 1er à 4

#### **N° 1330/2007**

Règlement (CE) n° 1330/2007 de la Commission du 24 septembre 2007 fixant les modalités d'application pour la diffusion, auprès des parties intéressées, des événements de l'aviation civile visés à l'article 7, paragraphe 2, de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: articles 1er à 10 et annexes I à II

#### **N° 1702/2003**

Règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production

modifié par:

- règlement (CE) n° 381/2005 de la Commission du 7 mars 2005 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003

- règlement (CE) n° 706/2006 de la Commission du 8 mai 2006 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003
- règlement (CE) n° 335/2007 de la Commission du 28 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 en ce qui concerne les règles d'application pour la certification environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés
- règlement (CE) n° 375/2007 de la Commission du 30 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et des produits, des pièces et des équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production
- règlement (CE) n° 287/2008 de la Commission du 28 mars 2008 concernant la prolongation de la durée de validité visée à l'article 2 quater, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1702/2003
- règlement (CE) n° 1057/2008 de la Commission du 27 octobre 2008 modifiant l'appendice II de l'annexe du règlement (CE) n° 1702/2003 concernant le certificat d'examen de navigabilité (formulaire 15a de l'AESA)
- règlement (CE) n° 1194/2009 de la Commission du 30 novembre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production

*Remarque:* rectifié par rectificatif au règlement (CE) n° 1194/2009 de la Commission du 30 novembre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production

Dispositions applicables: articles 1er à 4 et annexe Les périodes transitoires prévues dans ce règlement sont définies par le comité mixte.

## **N° 2042/2003**

Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches

modifié par:

- règlement (CE) n° 707/2006 de la Commission du 8 mai 2006 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003
- règlement (CE) n° 376/2007 de la Commission du 30 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches

- règlement (CE) n° 1056/2008 de la Commission du 27 octobre 2008 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches
- règlement (CE) n° 127/2010 de la Commission modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches

Dispositions applicables: articles 1er à 6 et annexes I à IV

#### **N° 104/2004**

Règlement (CE) n° 104/2004 de la Commission du 22 janvier 2004 fixant les règles relatives à l'organisation et à la composition de la chambre de recours de l'Agence européenne de la sécurité aérienne

Dispositions applicables: articles 1er à 7 et annexe

#### **N° 593/2007**

Règlement (CE) n° 593/2007 de la Commission du 31 mai 2007 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne

modifié par:

règlement (CE) n° 1356/2008 de la Commission du 23 décembre 2008 portant modification du règlement (CE) n° 593/2007 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne

Dispositions applicables: articles 1er à 12, article 14, paragraphe 2, et annexe

#### **N° 736/2006**

Règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission du 16 mai 2006 relatif aux méthodes de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'exécution d'inspections de normalisation

Dispositions applicables: articles 1er à 18

#### **N° 768/2006**

Règlement (CE) n° 768/2006 de la Commission du 19 mai 2006 mettant en œuvre la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la collecte et l'échange d'informations relatives à la sécurité des aéronefs empruntant les aéroports communautaires et à la gestion du système d'information

Dispositions applicables: articles 1er à 5

#### **N° 2111/2005**

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

Dispositions applicables: articles 1er à 13 et annexe

Règlement (CE) n° 473/2006 de la Commission du 22 mars 2006 portant sur les règles de mise en œuvre pour la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: articles 1er à 6 et annexes A à C

Règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil, et modifications ultérieures

Dispositions applicables: articles 1er à 3 et annexes A et B

## **D. Sûreté aérienne**

### **N° 300/2008**

Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002

Dispositions applicables: articles 1er à 18, article 21 et annexe

### **N° 18/2010**

Règlement (UE) n° 18/2010 de la Commission du 8 janvier 2010 modifiant le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les spécifications des programmes nationaux de contrôle de la qualité dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

### **N° 272/2009**

Règlement (CE) n° 272/2009 de la Commission du 2 avril 2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil

### **N° 1254/2009**

Règlement (UE) n° 1254/2009 de la Commission du 18 décembre 2009 fixant les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile et d'adopter d'autres mesures de sûreté

Règlement (UE) n° ... de la Commission du ... fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile [en cours d'adoption par l'UE]

Décision (UE) n° ... de la Commission du ... définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008 [en cours d'adoption par l'UE]

## **E. Environnement**

### **N° 2006/93**

Directive 2006/93/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative à la réglementation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, deuxième édition

Dispositions applicables: articles 1er à 6 et annexes I et II

### **N° 2002/30**

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

modifiée ou adaptée par les actes d'adhésion de 2003 et 2005

Dispositions applicables: articles 1er à 15 et annexes I et II

### **N° 2002/49**

Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

Dispositions applicables: articles 1er à 16 et annexes I à VI

## **F. Aspects sociaux**

### **N° 2000/79**

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

Dispositions applicables: articles 2 et 3 et annexe

## **N° 2003/88**

Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail

Dispositions applicables: articles 1er à 19, articles 21 à 24 et articles 26 à 29

## **G. Protection des consommateurs**

### **N° 90/314**

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

Dispositions applicables: articles 1er à 10

### **N° 95/46**

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

Dispositions applicables: articles 1er à 34

### **N° 2027/97**

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

- règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil

Dispositions applicables: articles 1er à 8

### **N° 261/2004**

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

Dispositions applicables: articles 1er à 17

### **N° 1107/2006**

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

Dispositions applicables: articles 1er à 17 et annexes I et II

## **H. Autres textes législatifs**

### **N° 80/2009**

Règlement (CE) n° 80/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation et abrogeant le règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil

Dispositions applicables: articles 1er à 18 et annexes I et II

## **Annexe IV**

### **Liste des États visés aux articles 3 et 4 et à l'annexe I**

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