708 (2026-2027) — N° 1

PARLEMENT WALLON

SESSION 2026-2027

9 OCTOBRE 2026

PROJET DE DÉCRET

portant assentiment à l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021

site web : www.parlement-wallonie.be
courriel : courriel@parlement-wallonie.be

RÉSUMÉ

L'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021, prévoit une libéralisation progressive des relations aériennes entre l'Union européenne et la République d'Arménie en échange de l'adoption graduelle par cette dernière de l'acquis communautaire dans le domaine de l'aviation. Il s'inscrit dans le cadre de la feuille de route établie par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 pour développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile.

L'Accord précité offre la possibilité d'adopter des normes élevées en matière de sûreté, de sécurité et de gestion du trafic aérien. Il offre également la possibilité d'appliquer certaines règles communautaires, notamment celles concernant l'environnement, l'accès au marché et la protection des consommateurs. Cette harmonisation devrait donc favoriser une concurrence équitable.

Le présent projet de décret vise à porter assentiment à l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021.

EXPOSÉ DES MOTIFS

A. Contexte et objectif de l'Accord

L'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021 prévoit une libéralisation progressive des relations aériennes entre l'Union européenne et la République d'Arménie en échange de l'adoption graduelle par cette dernière de l'acquis communautaire dans le domaine de l'aviation. Il s'inscrit dans le cadre de la feuille de route établie par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 pour développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile.

L'Accord offre la possibilité d'adopter des normes élevées en matière de sûreté, de sécurité et de gestion du trafic aérien. Il offre également la possibilité d'appliquer certaines règles communautaires, notamment celles concernant l'environnement, l'accès au marché et la protection des consommateurs. Cette harmonisation devrait donc favoriser une concurrence équitable.

L'un des objectifs de la politique extérieure de l'Union européenne est la création d'un espace aérien commun avec ses pays voisins. Dans cet espace aérien, les services aériens sont progressivement libéralisés et les réglementations sont alignées sur les normes européennes. Le 9 juin 2006, un premier Accord intitulé « Accord multilatéral sur la création d'un espace aérien européen commun (EAEC) » a été signé entre les États membres de l'Union européenne, les pays des Balkans, l'Islande et la Norvège.

L'Accord avec l'Arménie, intégrant ce pays dans le ciel unique européen, a été signé le 15 novembre 2021 et représente une étape importante vers son intégration plus large dans l'Union européenne. L'Accord prévoit des normes élevées en matière de sûreté, de sécurité et de gestion du trafic aérien. Il offre également la possibilité d'appliquer certaines règles communautaires, notamment celles concernant l'environnement, l'accès au marché et la protection des consommateurs. Cette harmonisation devrait donc favoriser une concurrence équitable.

L'Accord entrera en vigueur par étapes. L'entrée en vigueur et l'application des dispositions essentielles de l'Accord seront évaluées par l'Union européenne. Un Comité mixte en décidera. Dès la première étape, les transporteurs aériens des deux parties seront autorisés à exploiter des services entre tout point de l'Union européenne et tout point de l'Arménie sans aucune restriction de capacité, de destination ou de fréquence (troisième et quatrième libertés de l'air). Plus tard, la cinquième liberté de l'air sera également accordée.

Déroulement des négociations et application de l'Accord

Conformément à un mandat accordé par le Conseil de l'Union européenne le 1er décembre 2016, la Commission européenne a négocié les termes du présent accord avec l'Arménie pour le compte de l'Union européenne et de ses États membres.

Les négociations ont débuté en décembre 2016 et, après six cycles de négociations, l'Accord a été signé le 15 novembre 2021 à Bruxelles. L'Accord réglemente les domaines de compétence respectifs de l'Union européenne et des autres États membres. Il s'agit donc d'un accord mixte qui doit être ratifié par les parlements des 27 États membres.

Portée de l'Accord et bénéfices attendus

Grâce au présent Accord, tous les transporteurs aériens de l'Union européenne pourront désormais exploiter des vols directs vers l'Arménie à partir de n'importe quel aéroport de l'Union européenne et l'inverse s'appliquera également aux transporteurs aériens arméniens. L'Accord supprime toute restriction sur les routes, les tarifs ou le nombre de vols hebdomadaires entre l'Arménie et l'Union européenne. Ainsi, l'Accord stimulera le trafic aérien entre l'Union européenne et l'Arménie, principalement en attirant de nouveaux exploitants et en développant des routes nouvelles ou sous-exploitées, et ce au profit des voyageurs.

Des Accords similaires ont déjà été conclus entre l'Union européenne et les pays des Balkans occidentaux, ainsi qu'avec le Maroc et la Géorgie. Par exemple, l'Accord avec le Maroc en 2006 a entraîné une augmentation significative des liaisons aériennes entre l'Union européenne et le Maroc, notamment par des transporteurs aériens *low cost*.

Le présent Accord régit les relations aériennes entre l'Arménie et tous les États membres de l'Union européenne. Il remplace les accords bilatéraux précédemment signés avec ces États membres. En ce qui concerne la Belgique, cet Accord remplace l'Accord bilatéral avec l'Arménie signé le 7 juin 2001.

Le présent Accord supprime la plupart des restrictions existantes en matière d'aviation (nationalité, fréquence, capacité, accès aux routes, etc.) et simplifie considérablement les procédures administratives.

B. Commentaires des articles de l'Accord

L'Accord commence par une section de définition contenant les grands principes et contient ensuite 31 articles et deux annexes qui font partie intégrante de l'Accord.

L'article 1er décrit les objectifs de l'Accord.

L'article 2 définit les termes employés dans l'Accord.

Titre Ier. Dispositions économiques (articles 3 à 13)

L'article 3 établit les droits commerciaux des transporteurs aériens des Parties Contractantes (ci-après, les Parties) pour les services aériens internationaux. Les dispositions de l'annexe I de l'Accord précisent les conditions dans lesquelles ces droits peuvent être exercés. Le droit de cabotage est cependant explicitement exclu.

Les articles 4 et 5 établissent comment les Parties peuvent accorder, refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation et les permis techniques des transporteurs aériens.

L'article 6 régit les objectifs de l'Accord. La détention et le contrôle effectif des transporteurs aériens de chaque Partie par des intérêts de l'autre Partie, est permis sous réserve d'une décision du Comité mixte.

L'article 7 rappelle que les dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie relatives à l'entrée, à la sortie ou au séjour sur le territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret restent d'application.

L'article 8 dispose que l'objectif commun de l'Accord est d'offrir aux transporteurs aériens des deux Parties des possibilités équitables et égales d'exploiter les services convenus. Cet article définit également les principes d'un système de concurrence équitable qui, sauf exceptions, interdit les subventions publiques.

L'article 9 définit les conditions sous lesquelles les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent mener des opérations commerciales sur le territoire de l'autre Partie (représentation assistance en escale, ventes, dépenses locales, accords de coopération, partage de codes, créneaux horaires, etc.).

L'article 10 concerne les exemptions de droits de douane et de taxes accordées réciproquement par les parties.

L'article 11 garantit que les redevances d'usage pour les infrastructures et services aéroportuaires et aéronautiques sont justes, raisonnables, liées aux coûts et non-discriminatoires.

L'article 12 permet aux transporteurs aériens de fixer librement leurs tarifs sur la base d'une concurrence libre et loyale.

L'article 13 simplifie l'échange d'informations statistiques.

Titre II. Coopération réglementaire (articles 14 à 21)

Les Parties s'engagent, en vertu des articles 14 à 21, à appliquer les normes communautaires relatives aux différents domaines de l'aviation visés à l'annexe, tels que la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, la gestion du trafic aérien, la protection de l'environnement, la protection des consommateurs, les systèmes informatisés de réservation et les aspects sociaux du transport aérien.

L'article 14, relatif à la sécurité aérienne, dispose que les aéronefs d'une Partie, soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne applicables en vertu du présent Accord, peuvent être soumis à des inspections sur l'aire de trafic par les autorités compétentes et sur le territoire de l'autre Partie.

L'article 15 relatif à la sûreté aérienne contient les dispositions standard de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui sont traditionnellement incorporées dans les accords aériens bilatéraux ; lorsque les circonstances l'exigent, les Parties peuvent agir immédiatement pour assurer la sûreté des vols. En outre, cet article autorise la Commission européenne à effectuer des inspections sur le territoire de l'Arménie conformément à la législation ad hoc de l'Union européenne.

L'article 16 prévoit une coopération spécifique dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'étendre le ciel unique européen à l'Arménie ; l'Arménie sera également associée aux travaux du comité du ciel unique.

L'article 17 souligne l'importance de la protection de l'environnement dans l'élaboration et la mise en oeuvre de la politique aéronautique internationale. Cet article souligne également la nécessité de prendre des mesures pour réduire les incidences de l'aviation civile sur l'environnement.

À l'article 18, les parties confirment leurs obligations en vertu de la Convention de Montréal en ce qui concerne la responsabilité des transporteurs aériens.

En ce qui concerne la protection des consommateurs, l'article 19 dispose que les Parties se conforment aux dispositions de la législation sur le transport aérien figurant à l'annexe II.

En ce qui concerne les systèmes informatisés de réservation, l'article 20 dispose que les Parties se conforment aux dispositions de la législation sur le transport aérien figurant à l'annexe II. Chaque partie supprime toutes les exigences existantes qui limitent le libre accès des systèmes informatisés de réservation d'une Partie au marché de l'autre Partie ou qui restreignent autrement la concurrence.

L'article 21 dispose que les Parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe II. Les Parties s'engagent à coopérer sur les questions de travail dans le cadre du présent accord, y compris les questions relatives à l'emploi, aux droits fondamentaux au travail, aux conditions de travail, à la protection sociale et au dialogue social.

Titre III. Dispositions institutionnelles (articles 22 à 31)

L'article 22 concernant l'interprétation et la mise en oeuvre de l'Accord formalise les obligations des Parties pour assurer le respect du présent Accord.

L'article 23 institue un Comité mixte composé des représentants des Parties. Le Comité est responsable de la gestion et de la bonne application de l'Accord.

L'article 24 rend le Comité mixte compétent pour régler les différends découlant de l'interprétation ou de

l'application de l'Accord et prévoit également le recours à un tribunal arbitral en cas d'échec de cette procédure.

L'article 25 prévoit que si l'une des Parties considère que l'autre n'a pas rempli l'une de ses obligations au titre de l'Accord, elle peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées. À cette fin, les parties se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution acceptable pour chaque Partie.

L'article 26 prévoit que les dispositions du présent Accord remplacent les dispositions des accords bilatéraux existants entre les États membres et l'Arménie. Toutefois, les droits découlant desdits accords bilatéraux, qui peuvent être plus favorables, restent applicables.

L'article 27 définit les règles relatives à l'information, à l'évaluation et à l'intégration éventuelle des nouvelles normes dans l'annexe II (acquis communautaire) lorsqu'une Partie envisage des modifications législatives.

L'article 28 clarifie les règles d'une éventuelle dénonciation.

L'article 29 exige que cet Accord soit enregistré auprès de l'OACI.

L'article 30 établit l'entrée en vigueur du présent Accord, sous réserve du respect des procédures juridiques internes de chaque Partie.

L'article 31 précise que s'il existe des différences entre les versions linguistiques, le comité mixte décide de la version linguistique à utiliser.

Les deux annexes

L'annexe I établit un lien entre l'adoption de l'acquis par l'Arménie et le degré d'ouverture du marché. Ainsi, l'extension des possibilités commerciales aux vols dits de la cinquième liberté, y compris les vols entre deux États membres pour les transporteurs aériens arméniens, dépend d'une décision du Comité mixte approuvant l'achèvement de l'acquis communautaire par l'Arménie.

L'annexe II énumère les règles communautaires relatives à l'accès au marché, à la gestion du trafic aérien, à la sécurité aérienne, à la sûreté aérienne, à l'environnement, à la protection des consommateurs, au temps de travail de certaines catégories de personnel et aux systèmes informatisés de réservation que l'Arménie promet d'intégrer progressivement dans le cadre du présent accord. Le comité mixte est chargé de la mise à jour régulière de cette liste.

C. Nature de la convention sur le plan interne

Cet Accord a été déclaré mixte (Fédéral/Régions) lors de la réunion du Groupe de travail traités mixtes du 11 février 2020.

Au niveau interne belge, il s'agit d'un traité mixte (Fédéral/Régions). Cet Accord devra être approuvé tant par la Chambre, que par les Parlements des trois Régions.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 2

Cet article concerne les modifications à l'Annexe décidées conformément à l'article 27, §3, de l'Accord.

PROJET DE DÉCRET

portant assentiment à l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021

Le Gouvernement wallon,

Sur la proposition du Ministre-Président et Ministre des Relations internationales,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre-Président et Ministre des Relations internationales est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Article 1er

L'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021, sortira son plein et entier effet.

Art. 2

Les modifications des annexes de l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021, décidées conformément à l'article 27, §3, de l'Accord, sortiront leur plein et entier effet.

Namur, le 8 octobre 2026.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président et Ministre du Budget, des Finances, des Relations internationales et du Bien-être animal,

ADRIEN DOLIMONT

ACCORD
SUR LA CRÉATION D'UN ESPACE AÉRIEN COMMUN
ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES, D'UNE PART,
ET LA RÉPUBLIQUE D'ARMÉNIE, D'AUTRE PART

TABLE DES MATIÈRES

ARTICLE 1: Objectif

ARTICLE 2: Définitions

TITRE I: DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

ARTICLE 3: Octroi de droits

ARTICLE 4: Autorisation d'exploitation et permis techniques

ARTICLE 5: Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation d'exploitation et du permis technique

ARTICLE 6: Investissement dans des entreprises de transport aérien

ARTICLE 7: Respect des dispositions législatives et réglementaires

ARTICLE 8: Concurrence équitable

ARTICLE 9: Activités commerciales

ARTICLE 10: Droits de douane et taxes

ARTICLE 11: Redevances d'usage

ARTICLE 12: Tarifs des passagers et tarifs de fret

ARTICLE 13: Statistiques

TITRE II: COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE

ARTICLE 14: Sécurité aérienne

ARTICLE 15: Sûreté aérienne

ARTICLE 16: Gestion du trafic aérien

ARTICLE 17: Environnement

ARTICLE 18: Responsabilité des transporteurs aériens

ARTICLE 19: Protection des consommateurs

ARTICLE 20: Systèmes informatisés de réservation

ARTICLE 21: Aspects sociaux

TITRE III: DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES ET FINALES

ARTICLE 22: Interprétation et mise en oeuvre

ARTICLE 23: Comité mixte

ARTICLE 24: Règlement des différends et arbitrage

ARTICLE 25: Mesures de sauvegarde

ARTICLE 26: Relations avec d'autres accords

ARTICLE 27: Modifications

ARTICLE 28: Dénonciation

ARTICLE 29: Enregistrement

ARTICLE 30: Entrée en vigueur et application provisoire

ARTICLE 31: Textes faisant foi

ANNEXE I: Dispositions transitoires

ANNEXE II: Règles applicables à l'aviation civile

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE,

LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,

LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,

LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

LA 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,

parties au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ci-après dénommés "traités UE" et États membres de l'Union européenne, ci-après collectivement dénommés "États membres de l'UE" ou individuellement "État membre de l'UE",

et l'UNION EUROPÉENNE,

d'une part,

et LA RÉPUBLIQUE D'ARMÉNIE (ci-après dénommée "Arménie")

d'autre part,

ci-après dénommés conjointement "Parties",

les États membres de l'UE et l'Arménie, en tant que parties à la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, avec l'Union européenne;

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

DÉSIREUX de créer un espace aérien commun (EAC) dont l'objectif est d'ouvrir l'accès aux marchés des parties, dans des conditions de concurrence équitables, de non-discrimination et dans le respect des mêmes règles, notamment en matière de sécurité, de sûreté, de gestion du trafic aérien, de concurrence, ainsi qu'en matière sociale et environnementale;

DÉSIREUX d'améliorer les services aériens et de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la non-discrimination et une concurrence ouverte et loyale entre transporteurs aériens;

DÉSIREUX de promouvoir leurs intérêts dans le domaine du transport aérien;

RECONNAISSANT l'importance de la connectivité d'un transport aérien efficace pour promouvoir le commerce, le tourisme, l'investissement et le développement économique et social;

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 II du présent accord;

RECONNAISSANT que la conformité totale aux règles de l'EAC permet aux parties de profiter pleinement des avantages de l'EAC, 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, et queune assistance appropriée est importante à cet égard;

DÉSIREUX d'assurer le degré le plus élevé de sécurité et de sûreté dans le transport aérien, et affirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement des aéronefs et minent la confiance des passagers dans la sécurité de l'aviation civile;

DÉTERMINÉS à optimiser les avantages potentiels d'une coopération en matière de réglementation et d'une harmonisation de leurs dispositions législatives et réglementaires respectives relatives à l'aviation civile;

RECONNAISSANT les avantages potentiels importants qui peuvent découler de services aériens compétitifs et d'industries aériennes viables;

DÉSIREUX de promouvoir une concurrence libre, loyale et sans distorsion, reconnaissant que les subventions peuvent fausser la concurrence et compromettre la réalisation des objectifs fondamentaux du présent accord et reconnaissant qu'en l'absence de conditions de concurrence équitables pour les transporteurs aériens avec une concurrence libre, loyale et sans distorsion, les avantages potentiels risquent de ne pas se concrétiser;

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur les accords et arrangements existants entre les parties dans le but d'ouvrir l'accès aux marchés et de maximiser les avantages pour les consommateurs, les expéditeurs, les transporteurs aériens et les aéroports et leur personnel, les populations, ainsi que les avantages indirects pour d'autres parties prenantes;

AFFIRMANT qu'il importe de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale;

AFFIRMANT la nécessité de prendre des mesures urgentes pour lutter contre le changement climatique et de poursuivre la coopération en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation, d'une manière compatible avec les accords multilatéraux sur cette question, notamment les instruments pertinents de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'accord de Paris du 12 décembre 2015 au titre de la convention-cadre des Nations unies sur le changement climatique;

AFFIRMANT 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, et d'atteindre un niveau approprié de protection des consommateurs en matière de services aériens; et reconnaissant la nécessité d'une coopération mutuelle dans ce domaine;

RECONNAISSANT que l'accroissement des activités commerciales n'est pas destiné à affaiblir leurs normes du travail ou en matière d'emploi et soulignant l'importance de la dimension sociale de l'aviation internationale et d'examiner les effets de l'ouverture de l'accès aux marchés sur les travailleurs, l'emploi et les conditions de travail;

NOTANT qu'il importe d'améliorer l'accès au capital pour le secteur du transport aérien en vue de poursuivre le développement du transport aérien;

RECONNAISSANT les avantages potentiels de prévoir l'adhésion de pays tiers au présent accord;

DÉSIREUX de conclure un accord sur le transport aérien, complémentaire à la convention relative à l'aviation civile internationale,

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS QUI SUIVENT:

ARTICLE 1

Objectif

L'objectif du présent accord est la création un espace aérien commun entre les parties reposant sur l'ouverture progressive du marché, la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, des conditions de concurrence loyales et équitables, la non-discrimination et des règles communes, notamment dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, de la gestion du trafic aérien, des aspects sociaux et de l'environnement. À cette fin, le présent accord fixe les règles applicables entre les parties. Ces règles comprennent les dispositions des actes législatifs visés à l'annexe II.

ARTICLE 2

Définitions

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

1) "accord": le présent accord, ses annexes et appendices éventuels, ainsi que leurs modifications éventuelles;

2) "service aérien": le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, comprenant les services aériens réguliers et non réguliers;

3) "détermination de citoyenneté": le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services aériens dans le cadre du présent accord satisfait aux exigences énoncées à l'article 4 concernant sa propriété, son contrôle effectif et son principal établissement;

4) "détermination d'aptitude": le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services aériens dans le cadre du présent accord possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services;

5) "autorité compétente": l'agence ou l'organisme public responsable des fonctions administratives aux termes du présent accord;

6) "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 applicable en l'espèce entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et ratifié par l'Arménie et par l'État membre de l'UE ou les États membres de l'UE et qui est pertinent pour le problème en question; et

   b) toute annexe ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté 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 l'Arménie et à l'État membre de l'UE ou aux États membres de l'UE et qui est pertinent pour le problème en question;

7) "coût de revient complet": les coûts de prestation du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais généraux administratifs;

8) "service aérien international": un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États;

9) "principal établissement": l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien situés sur le territoire de la partie où sont exercés les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation de ce transporteur aérien, y compris la gestion du maintien de la navigabilité;

10) "escale non commerciale": un atterrissage effectué à une fin autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de fret ou de courrier à l'occasion d'un service aérien;

11) "tarifs des passagers": les prix à payer aux transporteurs aériens ou à leurs agents ou à d'autres vendeurs de billets pour le transport des passagers sur des services aériens (y compris tout autre mode de transport en relation avec celui-ci) ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes à l'agence et autres services auxiliaires;

12) "tarifs de fret": les prix à payer pour le transport de fret sur des services aériens (y compris tout autre mode de transport en relation avec celui-ci), ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes à l'agence et autres services auxiliaires;

13) "territoire": dans le cas de l'Arménie, le territoire de la République d'Arménie et, dans le cas de l'Union européenne et des États membres de l'UE, le territoire terrestre, les eaux intérieures et la mer territoriale des États membres de l'UE où les traités UE sont applicables et dans les conditions prévues par les traités UE, ainsi que l'espace aérien au-dessus de ceux-ci;

14) "redevance d'usage": une redevance imposée aux transporteurs aériens pour la fourniture d'installations ou de services d'aéroport, d'environnement aéroportuaire, de navigation aérienne ou de sûreté aérienne, y compris les services et installations connexes;

15) "auto-assistance en escale": situation dans laquelle un usager d'aéroport se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services; aux fins de la présente définition, ne sont pas considérés comme des tiers entre eux les usagers des aéroports lorsque:

a) l'un détient une participation majoritaire au sein de l'autre, ou

b) une même entité détient une participation majoritaire dans chacun d'entre eux;

16) "droit de cinquième liberté": le droit ou privilège accordé par un État aux transporteurs aériens d'un autre État (ci-après dénommé "État bénéficiaire") de fournir des services aériens internationaux entre le territoire du premier État et le territoire d'un État tiers, à condition que ces services aient comme point de départ ou de destination le territoire de l'État bénéficiaire;

17) "pays tiers": un pays qui n'est pas un État membre de l'UE ou l'Arménie.

TITRE I

DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

ARTICLE 3

Octroi de droits

1. Les droits définis dans cet article sont soumis aux dispositions transitoires prévues à l'annexe I du présent accord.

Droits de trafic et tableau des routes

2. Chaque partie accorde à l'autre partie les droits énumérés ci-après, sur une base non discriminatoire, pour l'exploitation de services aériens internationaux par les transporteurs aériens de l'autre partie:

a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;

b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales à des fins non commerciales;

c) le droit d'exploiter des services aériens internationaux réguliers et non réguliers de passagers, mixtes ou tout-cargo entre des points[1] situés sur les routes suivantes:

i) pour les transporteurs aériens de l'Union européenne:

points dans l'Union européenne — points intermédiaires dans les territoires des partenaires de la politique européenne de voisinage[2], des parties à l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen[3], ou des États membres de l'Association européenne de libre-échange[4] — points en Arménie — points au-delà;

---

1 La référence aux points dans le présent article s'entend comme faite aux aéroports internationalement reconnus.

2 Voir: Conclusions du Conseil du 16 juin 2003, combinées à la communication de la Commission du 12 mai 2004 sur la politique européenne de voisinage, approuvée par le Conseil dans ses conclusions du 14 juin 2004.

3 Accord multilatéral 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 Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo ([1]) sur la création d'un espace aérien commun européen (JO UE L 285 du 16.10.2006, p.3) ([1] Conformément à la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations unies du 10 juin 1999).

4 La République d'Islande, le Royaume de Norvège, la Confédération suisse et la Principauté de Liechtenstein.

ii) dans le cas des transporteurs aériens d'Arménie:

points en Arménie — points intermédiaires dans les territoires des partenaires de la politique européenne de voisinage, des parties à l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen, ou des États membres de l'Association européenne de libre-échange — points dans l'Union européenne;

d) les autres droits précisés dans le présent accord.

Souplesse d'exploitation

3. Les transporteurs aériens de chaque partie peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance sur les routes spécifiées au paragraphe 2:

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, des points au-delà, et des points situés sur le territoire des parties, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre conformément aux dispositions du paragraphe 2;

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 (rupture de charge);

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;

h) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci; et

i) desservir plus d'un point sur le même service (co-terminalisation).

La souplesse d'exploitation prévue dans le présent paragraphe peut être exercée sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent accord, pour autant que:

a) les services des transporteurs aériens de l'Arménie desservent un point en Arménie;

b) les services de transporteurs aériens de l'Union européenne desservent un point au sein de l'Union européenne.

4. Chaque partie autorise les transporteurs aériens à définir la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'ils souhaitent 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, l'itinéraire, l'origine ou la destination du trafic, ni sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs aériens de l'autre partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, opérationnels, de sécurité de la gestion du trafic aérien, d'environnement ou de protection de la santé ou sauf dispositions contraires prévues dans le présent accord.

5. Les transporteurs aériens de chaque partie peuvent desservir, notamment dans le cadre d'accords de partage de codes, 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.

6. Aucune des dispositions de l'accord ne doit être interprétée comme:

a) conférant le droit aux transporteurs aériens d'Arménie d'embarquer sur le territoire d'un État membre de l'UE, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit État membre de l'UE;

b) conférant le droit aux transporteurs aériens de l'Union européenne d'embarquer sur le territoire arménien, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret ou du courrier à destination d'un autre point du territoire arménien.

7. Dans l'exercice de leurs droits et obligations respectives en vertu du présent accord, les parties ne font pas de discrimination entre les transporteurs aériens de l'autre partie contractante, notamment sur la base de la nationalité

8. Nonobstant toute autre disposition du présent accord, chaque partie a le droit de refuser l'exploitation de services aériens internationaux à destination ou en provenance du territoire d'un pays tiers avec lequel cette partie n'a pas de relations diplomatiques, ou transitant par un tel territoire.

ARTICLE 4

Autorisation d'exploitation et permis techniques

1. Dès réception d'une demande d'autorisation d'exploitation introduite par un transporteur aérien de l'une des parties, l'autre partie accorde les autorisations d'exploitation et permis techniques appropriés avec un délai de procédure minimal, pour autant que:

a) dans le cas d'un transporteur aérien d'Arménie:

i) le transporteur aérien ait son principal établissement en Arménie et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation arménienne;

ii) l'Arménie, ayant délivré son certificat de transporteur aérien, exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, et que l'autorité compétente soit clairement identifiée; et

iii) sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par l'Arménie ou des ressortissants de l'Arménie ou des deux à la fois;

b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:

i) le transporteur aérien ait son principal établissement sur le territoire de l'Union européenne et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit de l'Union européenne;

ii) l'État membre de l'UE responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, et que l'autorité compétente soit clairement identifiée; et

iii) sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par un ou plusieurs États membres de l'UE ou États membres de l'Association européenne de libre-échange ou par leurs ressortissants ou des deux à la fois;

c) les articles 14 et 15 soient respectés; et

d) le transporteur aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées en matière d'exploitation de services aériens internationaux par la partie qui examine la demande.

2. Lors de la délivrance d'autorisations d'exploitation et de permis techniques, chaque partie traite tous les transporteurs aériens de l'autre partie de manière non discriminatoire.

3. Lorsqu'elle est saisie d'une demande d'autorisation d'exploitation de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties, l'autre partie reconnaît toute détermination d'aptitude ou détermination de citoyenneté faite par la première partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette détermination avait été faite par ses propres autorités compétentes et ne fait pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, excepté conformément aux deuxième et troisième alinéas.

Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation de la part d'un transporteur aérien, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités compétentes de la partie saisie de la demande ont une préoccupation spécifique quant au non-respect, malgré la détermination faite par l'autre partie, de l'une ou l'autre condition prévue au paragraphe 1 pour la délivrance d'autorisations d'exploitation ou de permis techniques appropriés, la partie saisie de la demande en avertit sans retard l'autre partie, en justifiant dûment sa préoccupation. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties peut demander des consultations, auxquelles peuvent participer des représentants des autorités compétentes des parties, ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation et il doit être satisfait à la demande de consultation dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties contractantes peut en saisir le comité mixte visé à l'article 23 (ci-après dénommé "comité mixte").

Le présent paragraphe ne couvre pas la reconnaissance de déterminations concernant les certificats ou licences afférents à la sécurité, les dispositions en matière de sûreté ou la couverture d'assurance.

ARTICLE 5

Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation d'exploitation
et du permis technique

1. Chaque partie peut refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques, ou refuser, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les activités d'un transporteur aérien de l'autre partie, lorsque:

a) dans le cas d'un transporteur aérien d'Arménie:

i) le transporteur aérien n'a pas son principal établissement en Arménie ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit de l'Arménie;

ii) l'Arménie, qui est responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien, n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée; ou

iii) sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6, le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par l'Arménie ou par des ressortissants de l'Arménie, ou par les deux à la fois;

b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:

i) le transporteur aérien n'a pas son principal établissement sur le territoire de l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit de l'Union européenne;

ii) l'État membre de l'UE responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée; ou

iii) sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6, le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par un ou plusieurs États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange ou par des ressortissants de ces États membres, ou les deux à la fois;

c) les articles 8, 14 et 15 ne sont pas respectés; ou

d) le transporteur aérien ne s'est pas conformé aux dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 7 ou aux dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées en matière d'exploitation de services aériens internationaux par la partie qui examine la demande.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour prévenir tout autre manquement au paragraphe 1, point c) ou d), les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec l'autre partie.

3. Le présent article ne restreint pas les droits de chaque partie de refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'un ou de plusieurs transporteurs aériens de l'autre partie conformément à l'article 14 ou 15.

ARTICLE 6

Investissement dans des entreprises de transport aérien

1. Nonobstant les articles 4 et 5, et après que le comité mixte, conformément à l'article 23, paragraphe 8, a confirmé qu'en vertu de leurs lois respectives chacune des parties ou leurs ressortissants peuvent acquérir une participation majoritaire ou disposer du contrôle effectif d'un transporteur aérien de l'autre partie, les parties peuvent permettre qu'un transporteur aérien de l'Arménie soit détenu grâce à une participation majoritaire ou soit effectivement contrôlé par des États membres de l'UE ou leurs ressortissants ou qu'un transporteur aérien de l'Union Européenne soit détenu grâce à une participation majoritaire ou soit effectivement contrôlé par l'Arménie ou ses ressortissants, conformément au paragraphe 2 du présent article.

2. En ce qui concerne le paragraphe 1 du présent article, les investissements effectués par les parties ou leurs ressortissants dans des transporteurs aériens sont autorisés au cas par cas par décision préalable du comité mixte, conformément à l'article 23, 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. L'article 23, paragraphe 11, ne s'applique pas à cette décision.

ARTICLE 7

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. À l'arrivée, au départ et durant le séjour sur le territoire de l'une des parties, les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur ledit territoire, l'entrée, la sortie ou l'exploitation des aéronefs assurant des services aériens internationaux sont respectées par les transporteurs aériens de l'autre partie.

2. À l'arrivée, au départ et durant le séjour sur le territoire de l'une des parties, les dispositions législatives et réglementaires sur ledit territoire qui régissent l'entrée, la sortie ou l'exploitation en ce qui concerne les passagers, les membres d'équipage, les bagages, le fret ou le courrier à bord des aéronefs (y compris les réglementations 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) sont respectées par les passagers, les membres d'équipage, les bagages, le fret et le courrier des transporteurs aériens de l'autre partie, ou quiconque agissant en leur nom.

3. Les parties autorisent, sur leurs territoires respectifs, les transporteurs aériens de l'autre partie à prendre des mesures visant à garantir que seules les personnes avec des documents de voyage requis pour l'entrée ou le transit par le territoire de l'autre partie sont transportées.

ARTICLE 8

Concurrence équitable

1. Les parties reconnaissent que leur objectif commun est de disposer d'un environnement de concurrence loyale et de possibilités équitables et égales pour permettre aux entreprises assurant des services de transport aérien des deux parties d'entrer en concurrence dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées. En conséquence, les parties prennent toutes les mesures adéquates pour assurer le plein respect de cet objectif.

2. Les parties affirment qu'une concurrence libre, loyale et sans distorsion est importante pour promouvoir les objectifs du présent accord et notent que l'existence d'un droit de la concurrence complet et d'une autorité indépendante de la concurrence, ainsi que l'application saine et efficace de leur droit national de la concurrence sont importantes pour l'exploitation efficace de services de transport aérien. Le droit de la concurrence de chaque partie qui traite des questions couvertes par le présent article, avec ses modifications successives, s'applique aux activités d'exploitation des transporteurs aériens relevant de la juridiction respective de chaque partie. Les parties partagent l'objectif de compatibilité et de convergence du droit de la concurrence et de son application effective. Elles coopèrent en tant que de besoin et lorsque cela est justifié à l'application effective du droit de la concurrence, notamment en autorisant leurs entreprises respectives ou d'autres ressortissants, à divulguer, conformément à leurs règles et jurisprudence respectives, les informations pertinentes se rapportant à une action relevant du droit de la concurrence intentée par les autorités de la concurrence de l'autre partie.

3. Aucune disposition du présent accord ne peut affecter, limiter ou compromettre en aucune façon l'autorité et les pouvoirs des instances compétentes en matière de concurrence, et des tribunaux de l'une ou l'autre des parties (et de la Commission européenne), et toutes les questions relatives à l'application du droit de la concurrence continuent de relever de la compétence exclusive de ces autorités et tribunaux. Par conséquent, toute mesure prise par une partie en vertu du présent article est sans préjudice des éventuelles mesures prises par ces autorités et tribunaux.

4. Toute mesure prise en vertu du présent article relève de la responsabilité exclusive des parties et vise exclusivement l'autre partie contractante ou les entreprises assurant des services de transport aérien à destination/en provenance des parties. Une telle mesure n'est pas soumise à la procédure de règlement des différends prévue à l'article 24.

5. Chaque partie élimine toutes les formes de discrimination ou de pratiques déloyales susceptibles de porter atteinte à la possibilité, pour les entreprises assurant des services de transport aérien de l'autre partie, de se livrer une concurrence loyale et équitable pour la fourniture de services de transport aérien.

6. Aucune des parties n'accorde ni n'autorise de subventions ou aides publiques à une entreprise si ces subventions ou aides sont susceptibles de fausser sensiblement la concurrence loyale et équitable en matière de fourniture de services de transports aériens pour les entreprises de l'autre partie. Ces subventions ou aides publiques peuvent inclure, sans que cette liste soit exhaustive: des subventions croisées ; la compensation des pertes d'exploitation; l'apport de capital; des subventions; des garanties; des prêts ou assurances assortis de conditions préférentielles; la protection contre la faillite; la renonciation au recouvrement de montants dus; la renonciation à la rémunération normale des ressources publiques engagées; des allégements ou exonérations fiscaux; la compensation de charges financières imposées par les autorités publiques; et l'accès, sur une base discriminatoire ou non commerciale, aux installations et services aéroportuaires ou de navigation aérienne, aux carburants, à l'assistance en escale, à la sûreté, aux systèmes informatisés de réservation, à l'allocation de créneaux horaires ou aux autres installations et services connexes nécessaires à l'exploitation de services aériens.

7. Si une partie fournit des subventions ou aides publiques à une entreprise, elle garantit la transparence de cette mesure par les moyens appropriés, qui peuvent inclure d'exiger de l'entreprise qu'elle précise clairement et séparément cette subvention ou cette aide dans ses comptes.

8. Chaque partie, à la demande de l'autre partie, fournit à cette dernière, dans des délais raisonnables, des rapports financiers concernant les entités relevant de la juridiction de la première partie et toute autre information pouvant raisonnablement être demandée par l'autre partie pour assurer le respect des dispositions du présent article. Cela peut inclure des informations détaillées concernant les subventions ou les aides. Ces informations peuvent faire l'objet d'un traitement confidentiel de la part de la partie qui demande l'accès à l'information.

9. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité ou le tribunal compétent en matière de concurrence pour l'exécution des règles visées aux paragraphes 5 et 6:

a) si l'une des parties contractantes constate qu'une entreprise est victime de discrimination ou de pratiques déloyales au sens du paragraphe 5 ou 6 et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre partie. Après en avoir averti l'autre partie, une partie peut également s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie, notamment au niveau central, régional, provincial ou local, pour discuter de questions relatives au présent article. En outre, l'une des parties peut demander des consultations à ce sujet avec l'autre partie afin de résoudre le problème. Ces consultations débutent dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la demande. Dans l'intervalle, les parties échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des parties.

b) si les parties ne parviennent pas à résoudre la question par voie de consultations dans un délai 30 jours à compter du début des consultations, ou si les consultations ne débutent pas dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la demande concernant une violation alléguée du paragraphe 5 ou 6, la partie qui a demandé la consultation a le droit de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent accord aux entreprises concernées de l'autre partie en refusant, révoquant ou suspendant l'autorisation d'exploitation/le permis, ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle peut juger nécessaires, ou d'instituer des droits ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise en vertu du présent paragraphe est appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire en ce qui concerne son champ d'application et sa durée.

10. Chaque partie applique efficacement la législation antitrust conformément au paragraphe 2 et interdit aux entreprises:

a) en liaison avec toute autre entreprise, de conclure des accords, de prendre des décisions ou de se livrer à des pratiques concertées qui sont susceptibles d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance de cette partie et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence. Cette interdiction peut être déclarée inapplicable lorsque ces accords, décisions ou pratiques contribuent à améliorer la production ou la distribution des services ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux consommateurs une partie équitable du profit qui en résulte, et sans: i) imposer aux entreprises intéressées des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ces objectifs; ii) donner à ces entreprises la possibilité, pour une partie substantielle des services en cause, d'éliminer la concurrence et

b) d'abuser d'une position dominante d'une manière susceptible d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance de cette partie.

11. Chacune des parties confie l'application de la législation antitrust visée au paragraphe 10 exclusivement à son autorité indépendante ou sa juridiction compétente en matière de concurrence.

12. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité ou la juridiction compétente en matière de concurrence pour l'exécution des règles visées au paragraphe 10, si l'une des parties constate qu'une entreprise est victime d'une violation alléguée du paragraphe 10 et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre partie. Après en avoir averti l'autre partie, une partie peut également s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie, notamment au niveau central, régional, provincial ou local, pour discuter de questions relatives au présent article. En outre, l'une des parties peut demander des consultations à ce sujet avec l'autre partie afin de résoudre le problème. Ces consultations débutent dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la demande. Dans l'intervalle, les parties échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des parties.

13. Si les parties ne parviennent pas à résoudre la question par voie de consultations dans un délai de 30 jours à compter du début des consultations, ou si les consultations ne commencent pas dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la demande concernant une violation alléguée du paragraphe 10, et pour autant que l'autorité ou la juridiction compétente en matière de concurrence ait constaté une violation des règles antitrust, la partie qui a demandé la consultation a le droit de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent accord aux entreprises concernées de l'autre partie en refusant, révoquant ou suspendant l'autorisation d'exploitation/le permis, ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle peut juger nécessaires, ou d'instituer des droits ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise en vertu du présent paragraphe est appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire en ce qui concerne son champ d'application et sa durée.

ARTICLE 9

Activités commerciales

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie A.

2. Les parties conviennent que les obstacles à la conduite des affaires rencontrés par les opérateurs commerciaux compromettraient les avantages que doit procurer le présent accord. Les parties s'engagent dès lors à procéder à l'élimination efficace et réciproque des obstacles à la conduite des affaires rencontrés par les opérateurs commerciaux des deux parties lorsque de tels obstacles risquent d'entraver les opérations commerciales, de créer des distorsions de la concurrence ou de porter atteinte aux conditions de concurrence équitables.

3. Les transporteurs aériens des deux parties ne sont pas tenus de conserver un sponsor local.

4. Le comité mixte établit un processus de coopération portant sur la conduite des affaires et sur les activités commerciales, il contrôle les progrès accomplis en vue d'éliminer efficacement les obstacles à la conduite des affaires rencontrés par les opérateurs commerciaux et fait régulièrement le point de la situation, notamment en vue de modifications législatives et réglementaires. Conformément à l'article 23, une partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour examiner toute question portant sur l'application du présent article.

5. Les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit d'établir librement, sur le territoire de l'autre partie, des bureaux et installations lorsque ceux-ci sont nécessaires à l'exploitation de services aériens et destinés à la promotion et à la vente de services aériens et d'activités connexes, y compris le droit de vendre et de délivrer tout billet ou connaissement aérien, à la fois les siens ou ceux de tout autre transporteur aérien.

6. 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 à l'exploitation de services aériens. Les deux parties facilitent et activent l'octroi des permis de travail, lorsqu'ils sont requis, pour le personnel employé dans les bureaux conformément au présent paragraphe, notamment le personnel effectuant certaines missions temporaires ne dépassant pas 90 jours, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

7. Sans préjudice du deuxième alinéa, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre partie:

a) d'assurer ses propres services d'assistance en escale (auto-assistance); ou

b) de choisir parmi les prestataires concurrents, y compris d'autres transporteurs aériens, qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie permettent l'accès au marché à ces prestataires et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.

Les droits établis au premier alinéa, points a)et b), sont soumis uniquement aux contraintes spécifiques d'espace ou de capacité résultant de la nécessité d'assurer l'exploitation en toute sécurité de l'aéroport. Lorsque de telles contraintes limitent, empêchent ou entravent l'auto-assistance, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, la partie concernée veille à ce que l'ensemble de ces services soit mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et adéquates; les tarifs desdits services sont déterminés selon des critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

8. Chaque fournisseur de services d'assistance en escale, qu'il s'agisse ou non d'un transporteur aérien, a le droit, sur le territoire de l'autre partie, de fournir des services d'assistance en escale à des transporteurs aériens exploitant leurs activités dans le même aéroport, lorsque cela est autorisé et compatible avec les dispositions législatives et réglementaires applicables.

9. Chaque partie veille à ce que ses réglementations, lignes directrices et procédures pour l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports situés sur son territoire soient appliquées d'une manière indépendante, transparente, effective, non discriminatoire et en temps utile.

10. Une partie peut exiger la notification, aux seules fins d'information, des plans d'exploitation, des programmes et des horaires des services aériens exploités en vertu du présent accord, afin de pouvoir vérifier que les droits octroyés en vertu du présent accord sont respectés. Si une partie exige cette notification, elle réduit au minimum la charge administrative liée aux exigences et procédures de notification pour les intermédiaires en matière de services aériens et pour les transporteurs aériens de l'autre partie.

11. Tout transporteur aérien de chaque partie a le droit de se livrer à la vente de services aériens et de services connexes sur le territoire de l'autre partie, directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents, d'autres intermédiaires de son choix ou via l'internet ou par tout autre moyen disponible. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ces services de transport et services connexes, et toute personne est libre de les acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans les monnaies librement convertibles.

12. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à régler en monnaie locale les dépenses locales engagées sur le territoire de l'autre partie, notamment pour l'achat de carburant et le paiement de redevances aéroportuaires. Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses sur le territoire de l'autre partie dans une monnaie librement convertible au taux de change du marché.

13. Tout transporteur aérien a le droit, sur demande, de convertir dans une monnaie librement convertible et de transférer, à tout moment et de la manière de son choix, les recettes locales à partir du territoire de l'autre partie vers le pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés dans les plus brefs délais sans restrictions ni taxes, sur la base du taux de change du marché applicable aux transactions et transferts courants à la date à laquelle le transporteur soumet sa première demande de transfert, et n'est soumis à aucune redevance à l'exception de celles qui sont normalement perçues par les banques pour réaliser cette conversion et ce transfert.

14. Tout transporteur aérien d'une partie peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services en vertu du présent accord, conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de codes avec:

a) tout transporteur aérien des parties;

b) tout transporteur aérien d'un pays tiers; et

c) tout transporteur de surface (terrestre ou maritime) de n'importe quel pays;

à condition que i) le transporteur exploitant le service soit titulaire des droits de trafic appropriés, que ii) les transporteurs commercialisant le service soient titulaires des droits appropriés pour les routes sous-jacentes et que iii) ces accords répondent aux exigences de sécurité et de concurrence auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis.

15. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol relevant d'accords de coopération commerciale, l'acheteur doit être informé, au moment de la vente du titre de transport ou, en tout cas, au moment de l'enregistrement, ou avant l'embarquement lorsqu'il s'agit d'un vol en correspondance s'effectuant sans enregistrement, de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service.

16. 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.

17. 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 des services aériens internationaux, tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des parties ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport internationalement reconnu disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous scellement douanier, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté en surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et installations douanières des aéroports. Les transporteurs aériens peuvent choisir d'effectuer leurs propres transports de surface ou de les confier dans le cadre d'accords à d'autres prestataires de transports de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de transport de fret aérien. De tels services intermodaux de fret peuvent être offerts moyennant un tarif forfaitaire unique couvrant le transport par air et en surface, pour autant que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

18. 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 normalement appliquées par les parties aux accords en question, notamment celles exigeant la communication de l'identité du transporteur aérien qui assure le service.

19. Les transporteurs aériens de chaque partie peuvent conclure des accords pour la fourniture d'aéronefs avec ou sans équipage pour l'exploitation de services aériens internationaux avec:

a) tout transporteur aérien des parties; et

b) tout transporteur aérien d'un pays tiers;

à condition que tous les participants à de tels accords disposent des autorisations appropriées et satisfassent aux conditions prescrites par les dispositions législatives et réglementaires respectives appliquées par les parties à de tels accords. Aucune des deux parties n'exige du transporteur aérien fournissant les aéronefs qu'il dispose de droits de trafic en vertu du présent accord pour les routes sur lesquelles les aéronefs seront exploités. Les parties peuvent exiger que ces accords soient approuvés par leurs autorités compétentes. Lorsqu'une partie exige une telle approbation, elle limite au minimum la charge administrative des procédures d'approbation pour les transporteurs aériens.

ARTICLE 10

Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs utilisés en service aérien international par les transporteurs aériens d'une partie, de même que leur équipement habituel, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et alcools, les tabacs et tout autre article destiné à la vente aux passagers ou à leur usage en quantités limitées pendant le vol, sans que cette liste soit exhaustive), et les autres articles destinés ou utilisés uniquement aux fins de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international sont exemptés, à leur arrivée sur le territoire de l'autre partie, sur une base de réciprocité et à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord de l'aéronef, 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 :

a) sont imposés par les autorités nationales ou locales ou par l'Union européenne; et

b) ne sont pas calculés en fonction du coût des prestations fournies.

2. Les éléments suivants sont également exemptés, sur une base de réciprocité, des impôts, prélèvements, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1, à l'exception des redevances calculées en fonction du coût des prestations fournies:

a) les provisions de bord importées ou obtenues sur le territoire d'une partie et embarquées, en quantités raisonnables, sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, y compris dans le cas où 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 assurant un service aérien international;

c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables importés ou obtenus sur le territoire d'une partie pour être utilisés sur un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, y compris dans le cas où ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire; et

d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie, importés ou obtenus sur le territoire d'une partie et embarqués sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, y compris dans le cas où ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire.

3. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer sur une base non discriminatoire des impôts, prélèvements, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien qui exploite une liaison entre deux points situés sur son territoire.

4. L'équipement embarqué habituel, ainsi que le matériel, les fournitures et les pièces de rechange visés aux paragraphes 1 et 2, normalement conservés à bord des aéronefs exploités par un transporteur aérien de l'une des parties, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie qu'avec l'autorisation préalable des autorités douanières de celle-ci et il peut être exigé qu'ils soient placés sous la surveillance ou le contrôle desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

5. Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent également lorsque les transporteurs aériens d'une partie ont conclu avec un autre transporteur aérien, lequel bénéficie d'exemptions similaires octroyées par l'autre partie, des contrats concernant le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre partie des éléments visés aux paragraphes 1 et 2.

6. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer des impôts, prélèvements, droits, taxes ou 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 calculés en fonction du coût des prestations fournies.

8. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

9. Les dispositions du présent accord sont sans incidence sur le régime de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA).

10. Le présent accord est sans préjudice des dispositions des conventions respectives entre des États membres de l'Union européenne et l'Arménie pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

ARTICLE 11

Redevances d'usage

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties veillent à ce que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes soient conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie A.

2. Chaque partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens de l'autre partie pour l'utilisation de services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien soient calculées en fonction des coûts et non discriminatoires. Dans tous les cas, ces redevances d'usage ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien.

3. 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 des installations et services aéroportuaires et de sûreté aérienne et des installations et services connexes, à l'exception des droits perçus pour la prestation des services décrits à l'article 9, paragraphe 7, ne soient pas injustement discriminatoires, ne discriminent pas sur la base de la nationalité et soient équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Sans préjudice de l'article 16, paragraphe 1, ces redevances d'usage peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût de revient complet supporté par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et services aéroportuaires et de sûreté aérienne appropriés dans le ou les aéroports appliquant un système commun de tarification. 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 d'usage s'appliquent aux transporteurs aériens de l'autre partie à des conditions qui ne sont pas moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur application.

4. Chaque partie exige que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et installations engagent des consultations et échangent les informations nécessaires pour permettre une évaluation précise du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 2 et 3. 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 aux utilisateurs d'exprimer leur avis et de soumettre leurs observations avant la mise en œuvre des modifications.

ARTICLE 12

Tarifs des passagers et tarifs de fret

1. Chaque partie autorise les transporteurs aériens des parties de fixer librement les tarifs des passagers et les tarifs de fret sur la base d'une concurrence libre et loyale.

2. Chaque partie peut exiger, de manière non discriminatoire, que les transporteurs aériens des deux parties notifient à ses autorités compétentes, de façon simplifiée et aux seules fins d'information, les tarifs des passagers et les tarifs de fret offerts pour les services au départ de son territoire. Cette notification peut être demandée aux transporteurs aériens au plus tôt lors d'une offre initiale du tarif des passagers ou du tarif de fret.

3. Des discussions peuvent être menées entre les autorités compétentes, notamment sur des questions telles que les exigences et procédures relatives à la notification des tarifs des passagers et des tarifs de fret ainsi que le caractère injuste, déraisonnable, discriminatoire ou subventionné de tarifs des passagers et de tarifs de fret.

ARTICLE 13

Statistiques

1. Chaque partie fournit à l'autre partie, sur une base non discriminatoire, les statistiques disponibles concernant les services aériens dans le cadre du présent accord, telles qu'exigées par ses dispositions législatives et réglementaires, et qui peuvent être raisonnablement demandées.

2. Les parties coopèrent, notamment au sein du comité mixte, pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de surveiller 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 I, les parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B.

2. Aux fins de garantir la mise en œuvre, par les parties, des dispositions du présent article et des exigences réglementaires et normes visées au paragraphe 1, l'Arménie est 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.

La transition de l'Arménie vers la conformité avec les exigences réglementaires et les normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B, fait l'objet d'un suivi continu et d'évaluations périodiques, à réaliser par l'Union européenne en coopération avec l'Arménie.

Lorsque l'Arménie a l'assurance qu'elle se conforme aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B, elle informe l'Union européenne qu'il faudrait procéder à une évaluation.

Lorsque l'Arménie s'est totalement conformée aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B, le comité mixte détermine le statut exact et les conditions de participation de l'Arménie dans le cadre de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et de son statut d'observateur.

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 soumis à des inspections au sol par les autorités compétentes de l'autre partie, tant à bord qu'à l'extérieur de l'aéronef, afin de s'assurer de la validité des documents des aéronefs et de leurs équipages, 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 composant ou l'exploitation d'un aéronef peut ne pas satisfaire aux normes minimales établies en vertu de la convention ou aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B, selon le cas;

b) qu'il y a de fortes craintes qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales établies en vertu de la convention ou les exigences réglementaires et normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B, selon le cas; ou

c) qu'il y a de fortes craintes que les normes minimales établies en vertu de la convention ou les exigences réglementaires et normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B, selon le cas, ne sont pas maintenues en vigueur ou correctement appliquées.

6. Lorsqu'une partie décide de prendre des mesures au titre du paragraphe 5, elle en informe sans délai l'autre partie, en justifiant sa décision.

7. Toute mesure prise par une partie conformément au paragraphe 5 est levée dès que la cause qui a motivé cette mesure a cessé d'exister.

ARTICLE 15

Sûreté aérienne

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de sûreté aérienne énoncées à l'annexe II, partie C.

2. L'Arménie peut faire l'objet d'une inspection de la Commission européenne conformément à la législation de l'Union européenne applicable en matière de sûreté aérienne énoncée à l'annexe II, partie C. 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 de l'autre partie d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, et en particulier les obligations découlant des dispositions de la convention, de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la convention pour la répression de la capture illicite des aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale 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 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 de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

5. Dans les cas non prévus par les exigences réglementaires et les normes en matière de sûreté aérienne énoncées à l'annexe II, partie C, les parties se conforment, dans leurs rapports mutuels, aux normes internationales en matière de sûreté aérienne et aux pratiques recommandées appropriées établies par l'OACI. Les deux parties exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le principal établissement 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 en matière de sûreté aérienne.

6. Chaque partie veille à ce que des mesures soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, y compris, mais sans s'y limiter, l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine, l'inspection/filtrage des bagages de soute, l'inspection/filtrage et les contrôles de sûreté des personnes autres que les passagers, y compris l'équipage, et des objets qu'ils transportent, l'inspection/filtrage et les contrôles de sûreté du fret, du courrier, des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports, et le contrôle de l'accès au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé. Ces mesures sont adaptées pour faire face à l'aggravation des menaces pour la sûreté de l'aviation civile. Chaque partie convient que ses transporteurs aériens peuvent être tenus d'observer les dispositions en matière de sûreté aérienne visées aux paragraphes 1 et 5 ainsi que les autres dispositions en matière de sûreté que l'autre partie impose pour l'entrée sur son territoire, la sortie de son territoire ou le séjour sur son territoire.

7. Tout en prenant pleinement en considération et en respectant la souveraineté de l'autre partie, une partie peut adopter des mesures de sûreté concernant l'entrée sur son territoire, ainsi que des mesures d'urgence, afin de faire face à une menace spécifique pour la sûreté, qui devraient être communiquées sans tarder à l'autre partie. Chaque partie examine avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre partie en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales raisonnables soient prises, et tient compte des mesures de sûreté déjà appliquées par l'autre partie et du point de vue exprimé par celle-ci. Toutefois, chaque partie reconnaît qu'aucune disposition du présent article ne limite la possibilité, pour une partie, de refuser l'accès à son territoire de tout vol qu'elle considère comme présentant une menace pour sa sûreté. 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, comme le prévoit l'article 23, 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 de navigation aérienne, les parties s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et 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 en matière de sûreté aérienne du présent article, elle demande des consultations immédiates avec l'autre partie. Ces consultations débutent dans un délai de 30 jours à compter de la réception de cette demande.

11. Sans préjudice de l'article 5, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 30 jours à compter de la date du début de ces consultations, ou dans un délai plus long éventuellement convenu, 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 une menace immédiate et extraordinaire, une partie peut entreprendre une action immédiate provisoire.

13. Toute action prise en vertu du paragraphe 11 est suspendue dès que l'autre partie s'est conformée aux dispositions du présent article.

ARTICLE 16

Gestion du trafic aérien

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie D, et dans les domaines non couverts par le cadre réglementaire de l'UE, aux normes et pratiques recommandées pertinentes de l'OACI dans les conditions énoncées dans le présent article.

2. Les parties coopèrent dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen à l'Arménie et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale de la circulation aérienne générale en Europe, d'optimiser les capacités de contrôle du trafic aérien, de réduire au maximum les retards et d'accroître l'efficacité environnementale. À cette fin, l'Arménie est associée en qualité d'observateur aux travaux du comité du ciel unique et d'autres organes du ciel unique européen à partir de la date d'entrée en vigueur du présent 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 leur territoire:

a) l'Arménie prend les mesures nécessaires pour adapter ses services de navigation aérienne et ses structures institutionnelles et de surveillance pour la gestion du trafic aérien de manière à se conformer aux exigences du ciel unique européen,

b) l'Arménie établit notamment une autorité nationale de contrôle pertinente, au moins fonctionnellement indépendante du ou des prestataires de services de navigation aérienne;

c) l'Union européenne associe l'Arménie aux initiatives opérationnelles pertinentes prises dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au ciel unique européen, notamment par les moyens suivants:

i) l'examen de la possibilité de coopération ou d'association avec un bloc d'espace aérien fonctionnel existant, ou la possibilité d'en créer un nouveau;

ii) la participation dans les fonctions réseau du ciel unique européen;

iii) l'alignement avec les plans de déploiement de SESAR;

iv) le renforcement de l'interopérabilité; et

d) l'Arménie prend les mesures nécessaires pour mettre en œuvre le système de performance de l'Union européenne avec l'objectif d'optimiser l'efficacité globale des vols, de réduire les coûts et d'améliorer la sécurité et la capacité des systèmes existants.

ARTICLE 17

Environnement

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie E.

2. Les parties soutiennent la nécessité de protéger l'environnement en favorisant le développement durable de l'aviation. Les parties entendent coopérer pour identifier les enjeux liés aux incidences de l'aviation sur l'environnement.

3. Les parties contractantes reconnaissent l'importance de collaborer en vue d'étudier et de réduire le plus possible les effets de l'aviation sur l'environnement d'une manière conforme aux objectifs du présent accord.

4. Les parties reconnaissent l'importance de la lutte contre le changement climatique et donc de la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées à l'aviation, tant au niveau national qu'au niveau international. Elles conviennent d'intensifier la coopération sur ces questions, y compris grâce à des accords multilatéraux pertinents, notamment la mise en œuvre du mécanisme de marché mondial qui a été approuvé lors de la 39ème Assemblée de l'OACI et l'utilisation du mécanisme institué par l'article 6, paragraphe 4, de l'accord de Paris au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques dans le cadre du développement de mesures globales fondées sur le marché pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation et tout autre aspect en vertu dudit article revêtant un intérêt particulier pour les émissions dues à l'aviation internationale.

5. Les parties s'engagent à échanger des informations et à assurer une communication et un dialogue directs et réguliers entre experts, en vue de renforcer la coopération visant à limiter les incidences de l'aviation sur l'environnement, notamment en ce qui concerne:

a) la recherche et le développement de technologies aéronautiques respectueuses de l'environnement;

b) l'innovation dans la gestion du trafic aérien en vue de réduire les incidences de l'aviation sur l'environnement;

c) la recherche et le développement de carburants de substitution durables pour l'aviation;

d) les questions liées aux effets de l'aviation sur l'environnement et à la réduction des émissions du secteur de l'aviation ayant un impact sur le climat; et

e) l'atténuation et la surveillance du bruit, en vue de réduire les incidences de l'aviation sur l'environnement.

6. Les parties s'emploient également, dans le respect de leurs droits et obligations découlant d'engagements multilatéraux en matière d'environnement, à renforcer efficacement la coopération, notamment financière et technologique, relative aux mesures destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par le transport aérien international.

7. Les parties reconnaissent la nécessité de prendre des mesures appropriées pour prévenir ou traiter les incidences du transport aérien sur l'environnement, pour autant que ces mesures soient totalement compatibles avec les droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international.

ARTICLE 18

Responsabilité des transporteurs aériens

Les parties réaffirment leurs obligations au titre de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999 (convention de Montréal).

ARTICLE 19

Protection des consommateurs

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie F.

ARTICLE 20

Systèmes informatisés de réservation

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie A.

2. Les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation (SIR) en activité sur le territoire d'une des parties ont le droit d'installer leurs SIR, de les entretenir et de les mettre à la libre disposition des agences de voyage ou des voyagistes dont l'activité principale consiste à distribuer des produits liés aux voyages sur le territoire de l'autre partie, à condition que chaque SIR soit conforme aux exigences réglementaires en vigueur de l'autre partie.

3. Chaque partie annule toute exigence existante susceptible de restreindre le libre accès des SIR d'une partie au marché de l'autre partie ou de limiter la concurrence de toute autre manière. Les parties s'abstiennent d'adopter de telles exigences.

4. Aucune des parties n'impose ou n'autorise l'imposition sur son territoire, aux fournisseurs de SIR de l'autre partie, d'exigences relatives aux affichages des SIR différentes de celles imposées à ses propres fournisseurs de SIR ou à tout autre SIR opérant sur son marché. Aucune des parties n'empêche la conclusion d'accords entre les fournisseurs de SIR, leurs fournisseurs et leurs abonnés qui concernent l'échange d'informations sur les services de voyage et facilitent l'affichage d'informations complètes et objectives pour les consommateurs, ou qui concernent le respect des exigences réglementaires relatives aux affichages neutres.

5. Les parties s'assurent que les propriétaires et les exploitants de SIR d'une partie qui se conforment aux exigences réglementaires applicables de l'autre partie ont les mêmes possibilités de posséder des SIR sur le territoire de l'autre partie que les propriétaires et les exploitants de tout autre SIR opérant sur le marché de cette partie.

ARTICLE 21

Aspects sociaux

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie G.

2. Les parties reconnaissent qu'il importe d'examiner les effets du présent accord sur les travailleurs, l'emploi et les conditions de travail. Les parties s'engagent à coopérer sur les questions d'emploi relevant du présent accord, notamment en ce qui concerne les incidences sur l'emploi, les droits fondamentaux au travail, les conditions de travail, la protection sociale et le dialogue social.

3. Les parties, par le biais de leurs dispositions législatives et réglementaires et leurs pratiques, promeuvent un degré élevé de protection dans le domaine social et du travail dans le secteur de l'aviation civile.

4. Les parties reconnaissent l'importance des avantages que procure la combinaison, d'une part, des avantages économiques importants découlant de l'existence de marchés ouverts et concurrentiels et, d'autre part, de normes du travail élevées pour les travailleurs. Les parties mettent en œuvre le présent accord de façon à favoriser des normes du travail élevées, indépendamment de la propriété ou de la nature des transporteurs aériens concernés, et à assurer que les droits et principes énoncés dans leurs dispositions législatives et réglementaires respectives ne sont pas compromis mais mis en œuvre de manière effective.

5. Les parties s'engagent à promouvoir et à mettre effectivement en œuvre, dans leurs législations et leurs pratiques, les normes fondamentales du travail reconnues au niveau international, telles qu'elles figurent dans les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail ratifiées par l'Arménie et les États membres de l'UE.

6. Les parties s'engagent à promouvoir également d'autres normes et accords internationalement reconnus dans le domaine social et du travail et pertinents pour le secteur de l'aviation civile, ainsi que leur mise en œuvre effective et le contrôle de leur application dans leur législation nationale.

7. Chaque partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte afin d'examiner les questions liées au travail qu'elle qualifie d'importantes.

TITRE III

DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES ET FINALES

ARTICLE 22

Interprétation et mise en oeuvre

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 bonne application du présent accord.

3. Chaque partie fournit à l'autre partie toutes les informations et l'assistance nécessaires, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires applicables de la partie concernée, pour les enquêtes concernant d'éventuelles infractions que cette autre partie mène dans le cadre de ses compétences conformément au présent accord.

4. Lorsque les parties agissent en vertu des pouvoirs que leur confère le présent accord dans des domaines présentant de l'intérêt pour l'autre partie et qui concernent les autorités compétentes 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 les dispositions des actes énumérés à son annexe II, dans la mesure où elles sont identiques en substance aux règles correspondantes des traités UE et aux actes adoptés en application de ces traités UE, 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 23

Comité mixte

1. Il est institué un comité mixte composé de représentants des parties. Il est chargé de superviser l'administration du présent accord et sa mise en œuvre correcte. Il émet des recommandations et prend des décisions dans les cas expressément prévus par le présent accord.

2. Le comité mixte mène ses travaux et prend ses décisions sur la base du consensus. Les décisions du comité mixte sont contraignantes pour les parties.

3. Le comité mixte adopte son règlement intérieur.

4. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Chaque partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte.

5. Chaque partie peut 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 se tient 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. Conformément à l'octroi de droits visé à l'article 3, le comité mixte valide par une décision l'évaluation effectuée par l'Union européenne concernant la mise en œuvre et l'application par l'Arménie des dispositions de la législation de l'UE, comme indiqué au paragraphe 1 de l'annexe I.

8. Conformément à l'article 6, le comité mixte examine les questions relatives aux investissements dans des entreprises de transport aérien des parties ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties.

9. Conformément à l'article 14, le comité mixte contrôle le processus de suppression progressive, pendant la phase de transition décrite à l'annexe I, des aéronefs immatriculés au registre de l'Arménie et utilisés par des exploitants sous le contrôle réglementaire de l'Arménie sans détenir de certificat de type délivré conformément à la législation applicable de l'UE mentionnée à l'annexe II, partie B, en vue d'assurer la suppression progressive de ces aéronefs conformément à l'annexe I, paragraphe 7.

10. Le comité mixte développe également la coopération, notamment par les moyens suivants:

a) en examinant les conditions des marchés qui ont une incidence sur les services aériens relevant du présent accord;

b) en examinant, afin de les résoudre de manière efficace, les problèmes liés à la conduite des affaires et aux activités commerciales visées à l'article 9, et susceptibles, notamment, d'entraver l'accès au marché et le fonctionnement harmonieux des services aériens relevant du présent accord, de manière à assurer des conditions de concurrence équitables, à garantir la convergence en matière de réglementation et à réduire au minimum la charge réglementaire liée à l'exploitation de services aériens;

c) en échangeant des informations, notamment sur les modifications des dispositions législatives et réglementaires et des politiques des parties susceptibles d'avoir une incidence sur les services aériens;

d) en envisageant d'éventuels domaines d'évolution ultérieure de l'accord, notamment en recommandant des modifications à ce dernier ou des conditions et procédures d'adhésion de pays tiers au présent accord;

e) en examinant des questions d'ordre général liées aux investissements, à la propriété et au contrôle;

f) en développant la coopération réglementaire et l'engagement mutuel à instaurer la reconnaissance réciproque et la convergence des réglementations et mesures;

g) en encourageant la consultation, le cas échéant, sur les questions liées au service aérien traitées au sein des organisations internationales, dans les relations avec les pays tiers et dans les accords multilatéraux, notamment en vue d'examiner l'opportunité d'adopter une approche commune;

h) en facilitant l'échange d'informations statistiques entre les parties dans le but de suivre l'évolution des services aériens relevant du présent accord; et

i) en examinant les conséquences sociales du présent accord tel qu'il est appliqué et en apportant les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes.

11. Si le comité mixte n'examine pas dans les six mois une question dont il a été saisi, les parties peuvent prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 25.

12. Le présent accord ne fait pas obstacle à une coopération et à des discussions entre les autorités compétentes des parties en dehors du comité mixte, notamment dans les domaines de la sûreté, la sécurité, l'environnement, la gestion du trafic aérien, les infrastructures aéronautiques, la concurrence et la protection des consommateurs. Les parties informent le comité mixte des résultats d'une telle coopération et des discussions susceptibles d'avoir une incidence sur la mise en œuvre du présent accord.

ARTICLE 24

Règlement des différends et arbitrage

1. Tout différend relatif à l'application ou à l'interprétation du présent accord, sauf s'il porte sur les questions visées à l'article 8, et qui n'est pas résolu par une réunion du comité mixte, peut, à la demande de l'une ou l'autre partie, être soumis à l'arbitrage conformément aux procédures énoncées dans le présent article.

2. La demande d'arbitrage est adressée par écrit à l'autre partie. Dans sa demande, la partie requérante indique la mesure en cause et explique clairement les raisons pour lesquelles elle considère que cette mesure est incompatible avec le présent accord.

3. À moins que les parties n'en conviennent autrement, l'arbitrage est rendu par un tribunal composé de trois arbitres et constitué comme suit:

a) dans un délai de 20 jours à compter de la réception d'une demande d'arbitrage, chaque partie désigne un arbitre. Dans un délai de 30 jours à compter de la désignation de ces deux arbitres, ceux-ci désignent d'un commun accord un troisième arbitre, qui exerce les fonctions de président du tribunal;

b) si l'une des parties ne désigne pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément au point a), l'une ou l'autre des parties peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner l'arbitre ou les arbitres nécessaires dans un délai de 30 jours à compter de la réception de cette demande. Si le président du Conseil de l'OACI est un ressortissant de l'Arménie ou d'un État membre de l'UE, le vice-président le plus ancien du Conseil de l'OACI qui n'est ni un ressortissant de l'Arménie ni un ressortissant d'un État membre de l'UE, procède à cette désignation.

4. La date de constitution du tribunal est la date à laquelle le dernier des trois arbitres accepte la désignation, selon les modalités à déterminer par le Comité mixte.

5. Si une partie le demande, le tribunal rend, dans un délai de 10 jours à compter de sa constitution, une décision préliminaire sur la question de savoir s'il juge que l'affaire est urgente.

6. À la demande d'une partie, le tribunal peut demander à l'autre partie d'appliquer des mesures correctives provisoires, dans l'attente de sa décision définitive.

7. Au plus tard 90 jours après la date de sa constitution, le tribunal communique aux parties un rapport intérimaire exposant ses constatations de fait, l'applicabilité des dispositions pertinentes et les justifications fondamentales de ses constatations et recommandations. S'il considère que cette date limite ne peut pas être respectée, le président du tribunal en informe les parties par écrit, en précisant les raisons du retard et la date à laquelle le tribunal prévoit de communiquer son rapport intérimaire. Le rapport intérimaire ne doit en aucun cas être communiqué plus de 120 jours après la date de constitution du tribunal.

8. Une partie peut présenter une demande écrite au tribunal pour qu'il revoie des aspects spécifiques du rapport intérimaire dans un délai de 14 jours à compter de sa communication.

9. En cas d'urgence, le tribunal met tout en œuvre pour communiquer son rapport intérimaire dans un délai de 45 jours et, en tout état de cause, au plus tard 60 jours après la date de sa constitution. Une partie peut présenter une demande écrite au tribunal pour qu'il revoie des aspects précis du rapport intérimaire dans un délai de 7 jours à compter de sa communication. Après avoir examiné toute observation écrite des parties concernant le rapport intérimaire, le tribunal peut modifier son rapport et procéder à tout autre examen qu'il juge utile. Les constatations de la décision finale comprennent une analyse suffisante des arguments avancés durant la phase d'examen intérimaire et répondent clairement aux questions et aux observations des parties.

10. Le tribunal notifie sa décision finale aux parties dans un délai de 120 jours à compter de la date de sa constitution. S'il considère que cette date limite ne peut pas être respectée, le président du tribunal en informe les parties par écrit, en précisant les raisons du retard et la date à laquelle le tribunal prévoit de notifier sa décision. La décision ne doit en aucun cas être notifiée plus de 150 jours après la date de constitution du tribunal.

11. En cas d'urgence, le tribunal met tout en œuvre pour notifier sa décision dans un délai de 60 jours à compter de sa constitution. S'il considère que cette date limite ne peut pas être respectée, le président du tribunal en informe les parties par écrit, en précisant les raisons du retard et la date à laquelle le tribunal prévoit de notifier sa décision. La décision ne doit en aucun cas être notifiée plus de 75 jours après la date de constitution du tribunal.

12. Les parties peuvent déposer des demandes d'explication de la décision finale dans un délai de 10 jours à compter de sa notification et toute explication est donnée dans un délai de 15 jours à compter de cette demande.

13. Si le tribunal détermine qu'il y a eu violation du présent accord et que la partie responsable ne se conforme pas à la décision finale du tribunal, ou ne parvient pas à un accord avec l'autre partie sur une solution mutuellement satisfaisante dans un délai de 40 jours à compter de la notification de la décision définitive du tribunal, l'autre partie peut suspendre l'application d'avantages comparables découlant du présent accord ou peut suspendre partiellement ou, si nécessaire, totalement la mise en œuvre du présent accord jusqu'à ce que la partie responsable se conforme à la décision finale du tribunal ou que les parties soient parvenues à un accord sur une solution mutuellement satisfaisante.

ARTICLE 25

Mesures de sauvegarde

1. 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.

2. Lorsqu'une partie envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise l'autre partie par l'intermédiaire du comité mixte, et fournit toutes les informations utiles.

3. Les parties se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.

4. Sans préjudice de l'article 4, paragraphe 1, point c), et de l'article 5, paragraphe 1, point c), 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 2 du présent article, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 3 du présent article n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.

5. La partie concernée notifie sans tarder les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.

6. Toute action prise en vertu du présent article prend fin dès la mise en conformité de la partie en défaut avec les dispositions du présent accord.

ARTICLE 26

Relations avec d'autres accords

1. Pendant la période d'application provisoire prévue à l'article 30, les accords et arrangements bilatéraux existants entre l'Arménie et les États membres de l'UE qui sont en place au moment de la signature du présent accord sont suspendus, sauf dans la mesure prévue au paragraphe 2 du présent article.

2. Nonobstant les paragraphes 1 et 3 et pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre transporteurs aériens de l'Union européenne sur la base de la nationalité:

a) les droits existants et les dispositions ou traitements plus favorables en matière de propriété, de droits de trafic, de capacité, de fréquences, de type ou de changement d'aéronefs, de partage de codes et de tarification dans le cadre des accords ou arrangements bilatéraux entre l'Arménie et les États membres de l'UE qui sont en place au moment de la signature du présent accord et qui ne sont pas couverts ou qui sont plus favorables ou flexibles en termes de liberté pour les transporteurs aériens concernés que dans le cadre du présent accord peuvent continuer à être exercés;

b) un différend entre les parties quant à la question de savoir si les dispositions ou traitements dans le cadre d'accords ou d'arrangements bilatéraux entre l'Arménie et les États membres de l'UE sont plus favorables ou flexibles est réglé dans le cadre du mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 24. Les différends portant sur la relation à établir entre des dispositions ou traitements contradictoires sont également réglés dans le cadre du mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 24.

3. Lors de l'entrée en vigueur en application de l'article 30 et sous réserve du paragraphe 2 du présent article, le présent accord prévaut sur les dispositions pertinentes des accords et arrangements bilatéraux existants entre l'Arménie et les États membres de l'UE qui sont en place au moment de la signature du présent accord.

4. Si les parties deviennent parties à un accord multilatéral ou adhèrent à une décision de l'OACI ou de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte en vertu de l'article 23, en temps utile, pour déterminer si le présent accord devrait être révisé à la lumière de cette situation.

ARTICLE 27

Modifications

1. Toute modification du présent accord peut être convenue par les parties en vertu de consultations tenues conformément à l'article 23. Les modifications entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 30.

2. Si une partie désire modifier les dispositions du présent accord, elle en informe le comité mixte.

3. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie et conformément au présent article, décider par consensus de modifier les annexes du présent accord.

4. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie d'adopter unilatéralement de nouvelles dispositions législatives ou de modifier sa législation existante relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe II, 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 dispositions législatives ou de modifier sa législation existante relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe II, 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 des nouvelles dispositions législatives adoptées ou des modifications apportées à sa législation existante relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe II. À la demande de l'une ou l'autre des parties, un échange de vues sur les conséquences de ces dispositions législatives nouvelles ou de ces modifications pour le bon fonctionnement du présent accord a lieu, dans un délai de 60 jours, au sein du comité mixte.

7. À la suite de l'échange de vues visé au paragraphe 6, le comité mixte:

a) adopte une décision portant révision de l'annexe II afin d'y intégrer, en tant que de besoin sur une base de réciprocité, les dispositions législatives nouvelles ou les modifications en question;

b) adopte une décision aux termes de laquelle les dispositions législatives nouvelles ou les modifications en question 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 28

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'OACI et au Secrétariat des Nations unies.

Le présent accord prend fin à minuit GMT à la fin de la saison de l' Association internationale du transport aérien (IATA) en cours un an après la date de notification écrite de la dénonciation de l'accord, sauf si cette notification est retirée par accord entre les parties avant l'expiration de ce délai.

ARTICLE 29

Enregistrement

Le présent accord et toutes ses modifications sont enregistrés auprès du Conseil de l'OACI, conformément à l'article 30 de la convention, et du secrétariat des Nations unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies, après leur entrée en vigueur.

ARTICLE 30

Entrée en vigueur et application provisoire

Le présent accord est soumis à ratification ou approbation par les parties conformément à leurs procédures respectives. Les instruments de ratification ou d'approbation sont déposés auprès du dépositaire, qui le notifie à l'autre partie.

2. Le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne est le dépositaire du présent accord.

3. Le présent accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la notification faite par le dépositaire aux parties pour confirmer la réception du dernier instrument de ratification ou d'approbation.

4. Nonobstant le paragraphe 3, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord, comme indiqué au paragraphe 5, conformément à leurs procédures internes et à leur législation nationale, le cas échéant.

5. L'application provisoire prend effet le premier jour du deuxième mois suivant la notification faite par le dépositaire aux parties confirmant la réception des éléments suivants:

a) la notification par l'Union européenne de l'achèvement des procédures pertinentes pour l'Union européenne et ses États membres et nécessaires à cet effet; et

b) l'instrument de ratification ou d'approbation déposé par l'Arménie tel que visé au paragraphe 1.

ARTICLE 31

Textes faisant foi

Le présent accord est rédigé en double exemplaire en langues allemande, anglaise, bulgare, croate, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, irlandaise, italienne, lettonne, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et arménienne, tous les textes faisant également foi.

En cas de divergence entre les versions linguistiques, le comité mixte décide de la langue du texte à utiliser.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, dûment habilités à cet effet, ont signé le présent accord.

ANNEXE I

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

1. Le respect par l'Arménie de l'ensemble des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe II, à l'exception de la législation en matière de sûreté aérienne énoncée à l'annexe II, partie C, fait l'objet d'une évaluation sous la responsabilité 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 du présent accord.

2. Nonobstant l'article 3, les droits convenus et les routes spécifiées dans le présent accord ne comprennent pas, jusqu'à l'adoption de la décision visée au paragraphe 1, le droit pour les transporteurs aériens des deux parties d'exercer les droits de cinquième liberté autres que ceux déjà octroyés conformément à des accords bilatéraux entre l'Arménie et les États membres de l'UE, y compris pour les transporteurs aériens de l'Arménie entre des points situés sur le territoire de l'Union européenne.

   Lors de l'adoption de la décision visée au paragraphe 1, les transporteurs aériens des deux parties sont autorisés à exercer les droits de cinquième liberté, y compris pour les transporteurs aériens de l'Arménie entre des points situés sur le territoire de l'Union européenne conformément à l'article 3.

3. Le respect par l'Arménie des exigences réglementaires et des normes liées à la législation en matière de sûreté aérienne énoncée à l'annexe II, partie C, fait l'objet d'une évaluation sous la responsabilité 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, l'Arménie applique le document 30 de la conférence européenne de l'aviation civile.

4. Lors de l'adoption de la décision visée au paragraphe 3, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté aérienne énoncée à l'annexe II, partie C, est mise à la disposition de l'autorité compétente de l'Arménie, 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 l'Arménie vers l'application intégrale de la législation de l'Union européenne relative au service aérien énoncée à l'annexe II peut faire l'objet d'évaluations régulières. Les évaluations sont réalisées par la Commission européenne en coopération avec l'Arménie.

6. À partir de la date de la décision visée au paragraphe 1, l'Arménie appliquera, en matière d'octroi de licences d'exploitation, des règles substantiellement équivalentes à celles figurant au chapitre II du règlement (CE) nº 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 l'Arménie 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, paragraphe 3, concernant la reconnaissance mutuelle des déterminations d'aptitude ou de citoyenneté faites par les autorités compétentes de l'Arménie.

7. Sans préjudice d'une décision prise dans le cadre du comité mixte ou conformément à l'article 25, la navigabilité des aéronefs immatriculés au registre de l'Arménie et utilisés par des exploitants sous le contrôle réglementaire de l'Arménie sans détenir de certificat de type délivré par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) conformément à la législation applicable de l'UE mentionnée à l'annexe II, partie B, peut être gérée sous la responsabilité des autorités compétentes arméniennes conformément aux exigences nationales applicables de l'Arménie jusqu'au 1er janvier 2023 au plus tard, pour autant que l'aéronef respecte les normes internationales de sécurité établies en vertu de la convention. Ces aéronefs ne bénéficient d'aucun droit accordé au titre du présent accord et ne sont pas exploités sur des routes aériennes à destination, en provenance ou au sein de l'Union européenne.

ANNEXE II

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

RÈGLES APPLICABLES À L'AVIATION CIVILE

Les exigences réglementaires et les normes des dispositions applicables des actes suivants s'appliquent conformément au présent accord, sauf disposition contraire de la présente annexe ou de l'annexe I. Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont indiquées dans la présente annexe.

A. ACCÈS AU MARCHÉ ET QUESTIONS CONNEXES

Nº 1008/2008

Règlement (CE) nº 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.

Dispositions applicables: article 2, article 23, paragraphe 1, article 24 et annexe I, ainsi que le chapitre II conformément à l'annexe I, paragraphe 6, du présent accord.

Nº 785/2004

Règlement (CE) nº 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, modifié par:

– le règlement (UE) nº 285/2010 de la Commission du 6 avril 2010

Dispositions applicables: articles 1er à 8.

Nº 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 11.

Nº 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 9, 11 à 21 et l'annexe.

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

Nº 80/2009

Règlement (CE) nº 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) nº 2299/89 du Conseil

Dispositions applicables: Articles 1er à 11 et les annexes.

B. SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Sécurité de l'aviation civile et règlement de base de l'AESA

Nº 216/2008

Règlement (CE) nº 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) nº 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, modifié par:

– le règlement (CE) nº 690/2009 de la Commission du 30 juillet 2009

– le règlement (CE) nº 1108/2009

Dispositions applicables: articles 1er à 3 (uniquement le premier paragraphe) et l'annexe

– le règlement (UE) nº 6/2013 de la Commission du 8 janvier 2013

– le règlement (UE) nº 2016/4 de la Commission du 5 janvier 2016

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.

Nº 319/2014

Règlement de la Commission (UE) nº 319/2014 du 27 mars 2014 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne et abrogeant le règlement (CE) nº 593/2007

Dispositions applicables: articles 1er à 17 et l'annexe.

Nº 646/2012

Règlement d'exécution (UE) nº 646/2012 de la Commission du 16 juillet 2012 établissant les modalités d'exécution relatives aux amendes et astreintes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: articles 1er à 25.

Nº 104/2004

Règlement (CE) nº 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 l'annexe.

Opérations aériennes

Nº 965/2012

Règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifié par:

– le règlement (UE) nº 800/2013 de la Commission du 14 août 2013

– le règlement (UE) nº 71/2014 de la Commission du 27 janvier 2014

– le règlement (UE) nº 83/2014 de la Commission du 29 janvier 2014

– le règlement (UE) nº 379/2014 de la Commission du 7 avril 2014

– le règlement (UE) nº 2015/140 de la Commission du 29 janvier 2015

– le règlement (UE) nº 2015/1329 de la Commission du 31 juillet 2015

– le règlement (UE) nº 2015/640 de la Commission du 23 avril 2015

– le règlement (UE) nº 2015/2338 de la Commission du 11 décembre 2015

– le règlement (UE) nº 2016/1199 de la Commission du 22 juillet 2016

– le règlement (UE) nº 2017/363 de la Commission du 1er mars 2017

Dispositions applicables: articles 1er à 9 bis, annexes I à VIII.

Membres de l'équipage

Nº 1178/2011

Règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifié par:

– le règlement (UE) nº 290/2012 de la Commission du 30 mars 2012

– le règlement (UE) nº 70/2014 de la Commission du 27 janvier 2014

– le règlement (UE) nº 245/2014 de la Commission du 13 mars 2014

– le règlement (UE) nº 2015/445 de la Commission du 17 mars 2015

– le règlement (UE) nº 2016/539 de la Commission du 6 avril 2016

Dispositions applicables: articles 1er à 11, annexes I à IV.

Enquête sur les accidents

Nº 996/2010

Règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE, modifié par:

– le règlement (UE) nº 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014

Dispositions applicables: articles 1er à 23, à l'exception de l'article 7, paragraphe 4, et de l'article 19 [abrogés par le règlement (UE) nº 376/2014].

Nº 2012/780

Décision 2012/780/UE de la Commission du 5 décembre 2012 relative aux droits d'accès au registre central européen des recommandations de sécurité et des réponses à ces recommandations institué en vertu de l'article 18, paragraphe 5, du règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE

Dispositions applicables: articles 1er à 5.

Navigabilité initiale

Nº 748/2012

Règlement (CE) nº 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 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:

– le règlement (UE) nº 7/2013 de la Commission du 8 janvier 2013

– le règlement (UE) nº 69/2013 de la Commission du 27 janvier 2014

– le règlement (UE) nº 2015/1039 de la Commission du 30 juin 2015

– le règlement (UE) nº 2016/5 de la Commission du 5 janvier 2016

Dispositions applicables: articles 1er à 10, annexe I.

Maintien de la navigabilité

Nº 1321/2014

Règlement (CE) nº 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 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:

– le règlement (UE) nº 2015/1088 de la Commission du 3 juillet 2015

– le règlement (UE) nº 2015/1536 de la Commission du 16 septembre 2015

– le règlement (UE) nº 2017/334 de la Commission du 27 février 2017

Dispositions applicables: articles 1er à 6, annexes I à IV.

Spécification de navigabilité supplémentaire

Nº 2015/640

Règlement (UE) 2015/640 de la Commission du 23 avril 2015 concernant des spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation et modifiant le règlement (UE) nº 965/2012

Dispositions applicables: articles 1er à 5 et les annexes.

Aérodromes

Nº 139/2014

Règlement (UE) nº 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: articles 1er à 10, annexes I à IV.

Exploitants de pays tiers

Nº 452/2014

Règlement (UE) nº 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Dispositions applicables: articles 1er à 4 et annexes 1 et 2.

Gestion du trafic aérien et services de navigation aérienne

Nº 2015/340

Règlement (EU) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) nº 805/2011 de la Commission

Dispositions applicables: articles 1er à 10, annexes I à IV.

Nº 2017/373

Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) nº 482/2008, les règlements d'exécution (UE) nº 1034/2011, (UE) nº 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) nº 677/2011

Dispositions applicables: articles 1er à 10 et les annexes.

Compte rendu d'événements

Nº 376/2014

Règlement (UE) 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile modifiant le règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) nº 1321/2007 et (CE) nº 1330/2007

Dispositions applicables: articles 1er à 7; article 9, paragraphe 3; article 10, paragraphes 2 à 4; article 11, paragraphes 1 et 7; article 13 à l'exception de l'article 13, paragraphe 9; articles 14 à 16, article 21 et annexes I à III.

Nº 2015/1018

Règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) nº 376/2014 du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: article 1er et annexes I à V.

Inspections de normalisation

Nº 628/2013

Règlement d'exécution (UE) nº 628/2013 de la Commission du 28 juin 2013 relatif aux méthodes de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'exécution d'inspections de normalisation et pour le contrôle de l'application des dispositions du règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) nº 736/2006 de la Commission

Dispositions applicables: articles 1er à 26.

Liste des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne

Nº 2111/2005

Règlement (CE) nº 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, 15 à 16 et l'annexe.

Nº 473/2006

Règlement (CE) nº 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) nº 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil

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

Nº 474/2006

Règlement (CE) nº 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) nº 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil, tel que modifié en dernier lieu par:

– le règlement d'exécution (UE) nº 2016/963 de la Commission du 16 juin 2016

Dispositions applicables: articles 1er et 2, annexes I et II.

Exigences techniques et procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile

Nº 3922/91

Règlement (CEE) nº 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:

– le règlement (CE) nº 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006

– le règlement (CE) nº 1900/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006

– le règlement (CE) nº 8/2008 de la Commission du 11 décembre 2007

– le règlement (CE) nº 859/2008 de la Commission du 20 août 2008

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

C. SÛRETÉ AÉRIENNE

Nº 300/2008

Règlement (CE) nº 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) nº 2320/2002

Dispositions applicables: articles 1er à 15, 18, 21 et l'annexe.

Nº 272/2009

Règlement (CE) nº 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) nº 300/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifié par:

– le règlement (UE) nº 297/2010 de la Commission du 9 avril 2010

– le règlement (UE) nº 720/2011 de la Commission du 22 juillet 2011

– le règlement (UE) nº 1141/2011 de la Commission du 10 novembre 2011

– le règlement (UE) nº 245/2013 de la Commission du 19 mars 2013

Dispositions applicables: articles 1er à 2 et l'annexe.

Nº 1254/2009

Règlement (UE) nº 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, modifié par:

– le règlement (UE) nº 2016/2096 de la Commission du 30 novembre 2016

Nº 18/2010

Règlement (UE) nº 18/2010 de la Commission du 8 janvier 2010 modifiant le règlement (CE) nº 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

Nº 2015/1998

Règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, modifié par:

– le règlement d'exécution (UE) nº 2015/2426 de la Commission du 18 décembre 2015

– le règlement d'exécution (UE) nº 2017/815 de la Commission du 12 mai 2017

Nº 2015/8005

Décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission du 16 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) nº 300/2008, modifiée par:

– la décision d'exécution C(2017) 3030 de la Commission du 15 mai 2017

Nº 72/2010

Règlement (UE) nº 72/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 établissant les procédures pour la conduite des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté aérienne, modifié par:

– le règlement d'exécution (UE) nº 2016/472 de la Commission du 31 mars 2016

D. GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

Nº 549/2004

Règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement-cadre"), modifié par:

– le règlement (CE) nº 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009

Dispositions applicables: articles 1er à 4, 6, 9 à 3.

Nº 550/2004

Règlement (CE) nº 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services"), modifié par:

– le règlement (CE) nº 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009*

Dispositions applicables: articles 1er à 18, annexe I.

Nº 551/2004

Règlement (CE) nº 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen ("règlement sur l'espace aérien"), modifié par:

– le règlement (CE) nº 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009*

Dispositions applicables: articles 1er à 9.

Nº 552/2004

Règlement (CE) nº 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien ("règlement sur l'interopérabilité"), modifié par:

– le règlement (CE) nº 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009*

Dispositions applicables: articles 1er à 10, annexes I à V.

* Pour le règlement (CE) nº 1070/2009 - dispositions applicables: articles 1er à 4, à l'exception de l'article 1er, paragraphe 4.

Performance et tarification

Nº 390/2013

Règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau

Nº 391/2013

Règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne

Fonctions de réseau

Nº 677/2011

Règlement (UE) nº 677/2011 de la Commission du 7 juillet 2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (UE) nº 691/2010, modifié par:

– le règlement d'exécution (UE) nº 970/2014 de la Commission du 12 septembre 2014

– le règlement d'exécution (UE) nº 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017

Dispositions applicables: articles 1er à 25 et les annexes.

Nº 255/2010

Règlement (UE) nº 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien, modifié par:

– le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012

– le règlement d'exécution (UE) nº 2016/1006 de la Commission du 22 juin 2016

Dispositions applicables: articles 1er à 15 et les annexes.

Nº 2011/4130

Décision C(2011) 4130 de la Commission du 7 juillet 2011 portant nomination du gestionnaire de réseau chargé des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien pour le ciel unique européen

Interopérabilité

Nº 1032/2006

Règlement (CE) nº 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, modifié par:

– le règlement (CE) nº 30/2009 de la Commission du 16 janvier 2009

Dispositions applicables: articles 1er à 9, annexes I à V.

Nº 1033/2006

Règlement (CE) nº 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, modifié par:

– le règlement (UE) nº 929/2010 de la Commission du 18 octobre 2010

– le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012

– le règlement d'exécution (UE) nº 428/2013 de la Commission du 8 mai 2013

– le règlement d'exécution (UE) nº 2016/2120 de la Commission du 2 décembre 2016

Dispositions applicables: articles 1er à 5 et l'annexe.

Nº 633/2007

Règlement (CE) nº 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, modifié par:

– le règlement (UE) nº 283/2011 de la Commission du 22 mars 2011

Dispositions applicables: articles 1er à 6, annexes I à IV.

Nº 29/2009

Règlement (CE) nº 29/2009 de la Commission du 16 janvier 2009 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen, modifié par:

– le règlement d'exécution (UE) nº 2015/310 de la Commission du 26 février 2015

Dispositions applicables: articles 1er à 14 et annexes I à III.

Nº 262/2009

Règlement (CE) nº 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, modifié par:

– le règlement d'exécution (UE) nº 2016/2345 de la Commission du 14 décembre 2016

Dispositions applicables: articles 1er à 12, annexes I à VI.

Nº 73/2010

Règlement (UE) nº 73/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 définissant les exigences relatives à la qualité des données et des informations aéronautiques pour le ciel unique européen, modifié par:

– le règlement d'exécution (UE) nº 1029/2014 de la Commission du 26 septembre 2014

Dispositions applicables: articles 1er à 13, annexes I à X.

Nº 1206/2011

Règlement d'exécution (UE) nº 1206/2011 de la Commission du 22 novembre 2011 fixant les exigences relatives à l'identification d'un aéronef dans le cadre des activités de surveillance pour le ciel unique européen

Dispositions applicables: articles 1er à 11, annexes I à VII.

Nº 1207/2011

Règlement d'exécution (UE) nº 1207/2011 de la Commission du 22 novembre 2011 fixant les exigences relatives à la performance et à l'interopérabilité des activités de surveillance pour le ciel unique européen, modifié par:

– le règlement d'exécution (UE) nº 1028/2014 de la Commission du 26 septembre 2014

– le règlement d'exécution (UE) nº 2017/386 de la Commission du 6 mars 2017

Dispositions applicables: articles 1er à 14, annexes I à IX.

Nº 1079/2012

Règlement d'exécution (UE) nº 1079/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 établissant des spécifications relatives à l'espacement des canaux de communication vocale pour le ciel unique européen, modifié par:

– le règlement d'exécution (UE) nº 657/2013 de la Commission du 10 juillet 2013

– le règlement d'exécution (UE) nº 2016/2345 de la Commission du 14 décembre 2016

Dispositions applicables: articles 1er à 14, annexes I à V.

SESAR

Nº 219/2007

Règlement (CE) nº 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), modifié par:

– le règlement (CE) nº 1361/2008 du Conseil du 16 décembre 2008

– le règlement (UE) nº 721/2014 du Conseil du 16 juin 2014

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

Nº 409/2013

Règlement d'exécution (UE) nº 409/2013 de la Commission du 3 mai 2013 concernant la définition de projets communs et l'établissement d'un mécanisme de gouvernance et de mesures incitatives destinés à soutenir la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien

Dispositions applicables: articles 1er à 15.

Nº 716/2014

Règlement d'exécution (UE) nº 716/2014 de la Commission du 27 juin 2014 sur la mise en place du projet pilote commun de soutien à la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien

Espace aérien

Nº 2150/2005

Règlement (CE) nº 2150/2005 de la Commission du 23 décembre 2005 établissant des règles communes pour la gestion souple de l'espace aérien

Dispositions applicables: articles 1er à 9 et l'annexe.

Nº 923/2012

Règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) nº 1265/2007, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 730/2006, (CE) nº 1033/2006 et (UE) nº 255/2010, modifié par:

– le règlement (UE) nº 2015/340 de la Commission du 20 février 2015

– le règlement d'exécution (UE) nº 2016/1185 de la Commission du 20 juillet 2016

Dispositions applicables: articles 1er à 10 et l'annexe, y compris ses appendices.

Nº 1332/2011

Règlement (UE) nº 1332/2011 de la Commission du 16 décembre 2011 établissant des exigences communes pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation communes pour l'évitement de collision en vol, modifié par:

– le règlement (UE) nº 2016/583 de la Commission du 15 avril 2016

Dispositions applicables: articles 1er à 4 et l'annexe.

E. ENVIRONNEMENT ET BRUIT

Nº 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, modifiée par:

– le règlement (CE) nº 1137/2008 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2008

– le règlement (UE) nº 2015/996 de la Commission du 19 mai 2015

Dispositions applicables: articles 1er à 12, annexes I à VI.

Nº 2003/96

Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité

Dispositions applicables: article 14, paragraphe 1, point b) et article 14, paragraphe 2.

Nº 2006/93

Directive 2006/93/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative à la réglementation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, deuxième édition (1988)

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

Nº 598/2014

Règlement (UE) nº 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE

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

F. PROTECTION DES CONSOMMATEURS

Nº 2027/97

Règlement (CE) nº 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, modifié par:

– le règlement (CE) nº 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002

Dispositions applicables: articles 1er à 6 et l'annexe.

Nº 261/2004

Règlement (CE) nº 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) nº 295/91

Dispositions applicables: articles 1er à 16.

Nº 1107/2006

Règlement (CE) nº 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 16, annexes I et II.

G. ASPECTS SOCIAUX

Nº 89/391

Directive 89/391/CEE du Conseil du 12 juin 1989 concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail, modifiée par:

– la directive 2007/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007

Dispositions applicables - uniquement telles qu'applicables à l'aviation civile: articles 1er à 16.

Nº 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 l'annexe.

Nº 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 - uniquement telles qu'applicables à l'aviation civile: articles 1er à 20, 22 et 23.

_____

Съставено в Брюксел на петнадесети ноември две хиляди двадесет и първа година.

Hecho en Bruselas, el quince de noviembre de dos mil veintiuno.

V Bruselu dne patnáctého listopadu dva tisíce dvacet jedna.

Udfærdiget i Bruxelles den femtende november to tusind og enogtyve.

Geschehen zu Brüssel am fünfzehnten November zweitausendeinundzwanzig.

Kahe tuhande kahekümne esimese aasta novembrikuu viieteistkümnendal päeval Brüsselis.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις δέκα πέντε Νοεμβρίου δύο χιλιάδες είκοσι ένα.

Done at Brussels on the fifteenth day of November in the year two thousand and twenty one.

Fait à Bruxelles, le quinze novembre deux mille vingt et un.

Arna dhéanamh sa Bhruiséil, an cúigiú lá déag de mhí na Samhna sa bhliain dhá mhíle fiche agus a haon.

Sastavljeno u Bruxellesu petnaestog studenoga godine dvije tisuće dvadeset prve.

Fatto a Bruxelles, addì quindici novembre duemilaventuno.

Briselē, divi tūkstoši divdesmit pirmā gada piecpadsmitajā novembrī.

Priimta du tūkstančiai dvidešimt pirmų metų lapkričio penkioliktą dieną Briuselyje.

Kelt Brüsszelben, a kétezer-huszonegyedik év november havának tizenötödik napján.

Magħmul fi Brussell, fil-ħmistax-il jum ta' Novembru fis-sena elfejn u wieħed u għoxrin.

Gedaan te Brussel, vijftien november tweeduizend eenentwintig.

Sporządzono w Brukseli dnia piętnastego listopada roku dwa tysiące dwudziestego pierwszego.

Feito em Bruxelas, em quinze de novembro de dois mil e vinte e um.

Întocmit la Bruxelles la cincisprezece noiembrie două mii douăzeci și unu.

V Bruseli pätnásteho novembra dvetisícdvadsaťjeden.

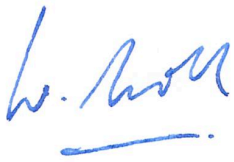
V Bruslju, dne petnajstega novembra leta dva tisoč enaindvajset.

Tehty Brysselissä viidentenätoista päivänä marraskuuta vuonna kaksituhattakaksikymmentäyksi.

Som skedde i Bryssel den femtonde november år tjugohundratjugoett.

Կատարված՝ Բրյուսելում երկու հազար քսանմեկ թվականի նոյեմբերի տասնհինգին:

Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

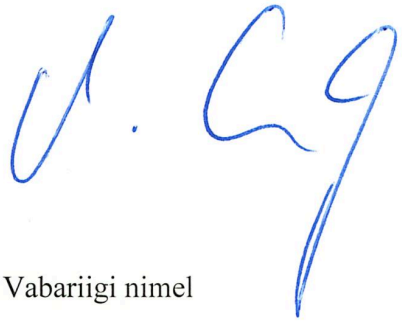
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България

Za Českou republiku

For Kongeriget Danmark

Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel

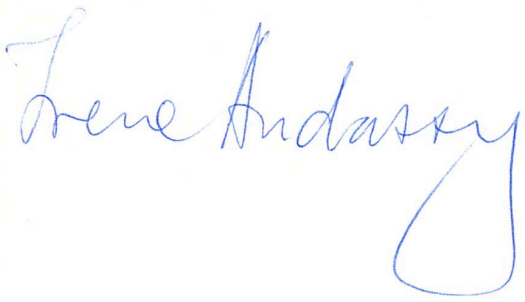
Thar ceann na hÉireann
For Ireland

Για την Ελληνική Δημοκρατία

Por el Reino de España

Pour la République française

Za Republiku Hrvatsku



Per la Repubblica italiana

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

Latvijas Republikas vārdā –

Lietuvos Respublikos vardu

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

Magyarország részéről

Għar-Repubblika ta' Malta

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Für die Republik Österreich

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Pela República Portuguesa

Pentru România

Za Republiko Slovenijo

Za Slovenskú republiku

Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland

För Konungariket Sverige

За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Thar ceann an Aontais Eorpaigh
Za Europsku uniju
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen

Հայաստանի Հանրապետության կողմից՝

Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
Foranstående tekst er en bekræftet kopi af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis.
Το ανωτέρω κείμενο είναι κυρωμένο αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
The preceding text is a certified copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du secrétariat général du Conseil à Bruxelles.
Is cóip dheimhnithe é an téacs roimhe seo den scríbhinn bhunaidh a taisceadh i gcartlann Ardrúnaíocht na Comhairle sa Bhruiséil.
Prethodni je tekst ovjereni primjerak izvornika pohranjenog u arhivu Glavnog tajništva Vijeća u Bruxellesu.
Il testo che precede è copia certificata dell'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvos Briselē.
Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
It-test preċedenti huwa kopja ċċertifikata tal-oriġinal iddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussell.
De voorgaande tekst is een voor gelijkluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het secretariaat-generaal van de Raad te Brussel.
Powyższy tekst jest uwierzytelnionym odpisem oryginału złożonego w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archíve Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
Zgornje besedilo je overjena kopija izvirnika, ki je deponiran v arhivu generalnega sekretariata Sveta v Bruslju.
Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
Ovanstående text är en bestyrkt kopia av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,
Bruselas,
Brusel,
Bruxelles, den
Brüssel, den
Brüssel,
Βρυξέλλες,
Brussels,
Bruxelles, le
An Bhruiséil,
Bruxelles,
Bruxelles, addì
Briselē,
Briuselis
Brüsszel,
Brussell,
Brussel,
Bruksela, dnia
Bruxelas, em
Bruxelles,
Brusel
Bruselj,
Bryssel,
Bryssel den

02 -12- 2021

За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз
Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea
Za generálního tajemníka Rady Evropské unie
For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel
Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
For the Secretary-General of the Council of the European Union
Pour le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
Thar ceann Ardrúnaí Chomhairle an Aontais Eorpaigh
Za glavnog tajnika Vijeća Europske unije
Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretāra vārdā –
Europos Sąjungos Tarybos generalinio sekretoriaus vardu
Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében
Għas-Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
W imieniu Sekretarza Generalnego Rady Unii Europejskiej
Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Za generálneho tajomníka Rady Európskej únie
Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije
Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
För generalsekreteraren för Europeiska unionens råd

P. JAVORČÍK
Director-General

CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

avis 79.384/4
du 15 juin 2026

sur

un avant-projet de décret de la Région wallonne 'portant assentiment à l'Accord sur un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021'

Le 13 mai 2026, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre-Président et Ministre du Budget, des Finances, des Relations internationales et du Bien-être animal de la Région wallonne à communiquer un avis dans un délai de trente jours sur un avant-projet de décret 'portant assentiment à l'Accord sur un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 15 juin 2026. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Géraldine ROSOUX et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État, Jacques ENGLEBERT, assesseur, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 15 juin 2026.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 2°, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite essentiellement son examen à la compétence de l'auteur de l'acte, au fondement juridique ‡ ainsi qu'à l'accomplissement des formalités prescrites, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

Dans l'avis 71.574/3 donné le 29 juin 2022 sur un avant-projet devenu le décret de la Région flamande du 10 novembre 2022 'portant assentiment à l'accord entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, sur la création d'un espace aérien commun, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021', la section de législation a formulé les observations suivantes :

> « [traduction] 3. L'Accord renvoie à plusieurs reprises à la 'Convention' (article 14, paragraphes 3 et 5, article 15, paragraphe 3, et annexe I, paragraphe 7), qui, conformément à l'article 2, point 6, de l'Accord, est définie comme suit :
>
> 'la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, qui comprend :
>
> a) tout amendement applicable en l'espèce entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et ratifié par l'Arménie et par l'État membre de l'UE ou les États membres de l'UE et qui est pertinent pour le problème en question ; et
>
> b) toute annexe ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté 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 l'Arménie et à l'État membre de l'UE ou aux États membres de l'UE et qui est pertinent pour le problème en question'.
>
> En outre, l'Accord renvoie encore autrement à cette convention. Ainsi, les parties doivent se conformer 'aux normes internationales en matière de sureté aérienne et aux pratiques recommandées appropriées établies par l'OACI' (article 15, paragraphe 5) et leurs dispositions législatives et réglementaires et leurs procédures doivent au moins être conformes aux 'normes et pratiques recommandées pertinentes de l'OACI' (article 16, paragraphe 1).
>
> En ce qui concerne les annexes de la Convention 'relative à l'aviation civile internationale', il y a lieu de rappeler les observations formulées à cet égard dans l'avis n° 70.608/3 du 31 décembre 2021 sur un avant-projet de décret de la Région flamande 'houdende instemming met de overeenkomst betreffende het luchtvervoer tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso, ondertekend te Brussel op 5 juni 2018' :
>
> 'Les dix-neuf annexes de la Convention de Chicago constituent les 'Normes et pratiques recommandées internationales' (articles 38, 54, l), et 90 de la Convention de Chicago). Celles-ci n'ont pas été publiées au *Moniteur belge*. Elles sont mises à disposition par le service des publications de l'OACI et ne sont pas disponibles en langue néerlandaise.

Il convient de rappeler à cet égard que, selon la jurisprudence constante de la Cour de cassation, à défaut d'une publication au *Moniteur belge*, ces dispositions ne sont en principe pas opposables aux particuliers [1].

Ce n'est que si la Convention de Chicago avait elle-même déterminé le mode de publication de ces modifications [2] ou que si le législateur avait prévu un régime de publication dérogatoire [3] que l'absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d'objection, ce qui n'est actuellement pas le cas [4]'.

4. L'article 27, paragraphe 3, de l'Accord dispose :

'Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie et conformément au présent article, décider par consensus de modifier les annexes du présent accord'.

Le délégué a déclaré que ces modifications seront publiées au Journal officiel de l'Union européenne et que 'dergelijke wijzigingen normaliter zullen worden doorgevoerd om gelijke tred te houden met de ontwikkeling van de EU-wetgeving en toepasselijke normen uit internationale instrumenten die de partijen relevant achten'.

À propos d'une telle disposition, la section de législation, dans son avis n° 54.161/VR du 31 octobre 2013 sur un avant-projet devenu le décret de la Région flamande du 25 avril 2014 'houdende instemming met de overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië, ondertekend in Brussel op 26 juni 2012', a observé ce qui suit [5] :

'3.1. L'article 26, paragraphe 2, de l'Accord est rédigé comme suit :

'Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie et conformément au présent article, décider par consensus de modifier les annexes du présent Accord'.

Cette disposition met en œuvre une procédure de modification des annexes de l'Accord qui peut aboutir à ce que la Belgique soit liée par ces modifications sans que les assemblées législatives y aient donné leur assentiment.

---

[1] *Note de bas de page 2 de l'avis cité :* Note de bas de page n° 10 de l'avis cité : Cass., 11 décembre 1953, *Pas*., 1954, I, p. 298, Cass., 19 mars 1981, *J.T.* 1982, pp. 565-567, note J. Verhoeven.

[2] *Note de bas de page 3 de l'avis cité :* Note de bas de page n° 11 de l'avis cité : Les règles édictées par les organes d'institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l'effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. HAUBERT et C. DEBROUX, « L'application du droit international par le juge administratif », *A.P.T.*, 1998, p. 95). Voir toutefois l'avis n° 47.054/1 donné le 15 octobre 2009 sur un avant-projet devenu le décret du 2 juillet 2010 'portant consentement au Traité portant révision du Traité instituant l'Union économique Benelux, conclu le 3 février 1958, au Protocole relatif aux privilèges et immunités de l'Union Benelux et à la Déclaration, signée à 's-Gravenhage le 17 juin 2008', *Doc. parl*., Parl. fl., 2009-2010, n° 324/1, p. 66.

[3] *Note de bas de page 4 de l'avis cité :* Note de bas de page n° 12 de l'avis cité : Voir à cet égard l'avis n° 47.092/4 donné le 23 septembre 2009 sur un avant-projet devenu la loi du 24 avril 2014 'relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime', *Doc. parl*., Chambre, 2013-2014, n° 53-3381/001, pp. 12 et 13.

[4] *Note de bas de page 5 de l'avis cité :* Note de bas de page n° 13 de l'avis cité : Concernant l'opposabilité d'annexes de la Convention de Chicago aux particuliers, voir notamment C.J.U.E., 10 mars 2009, C-345/06, *Heinrich*. Voir également C.E. (7e ch.), 10 juin 2005, n° 145 819, *SA Heli Service Belgium*.

[5] *Note de bas de page 6 de l'avis cité :* Des observations similaires ont également été formulées dans les avis n^{os} 57.663/4 et 57.664/4 donnés le 6 juillet 2015 sur un avant-projet devenu la loi du 24 février 2016 'portant assentiment à l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part, fait à Luxembourg le 10 juin 2013' et sur un avant-projet devenu la loi du 24 février 2016 'portant assentiment à 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, fait à Bruxelles le 2 décembre 2010'.

3.2. Bien qu'il résulte de l'article 167, § 3, de la Constitution que le Parlement flamand doit également donner son assentiment aux modifications apportées à un traité, rien ne s'oppose à ce que, sous certaines conditions, cet assentiment soit donné anticipativement [6].

Dans l'avis n[os] 37.954-37.970-37.977-37.978/AG [7], l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État a formulé, à propos de la problématique de l'assentiment anticipé aux traités et à leurs amendements, l'observation suivante :

'Tant la Cour de cassation [8] que la section de législation du Conseil d'État [9] admettent que, dans certaines conditions, les Chambres législatives peuvent donner leur assentiment préalable à un traité ou à un amendement à celui-ci. Pour qu'un tel assentiment préalable soit compatible avec l'article 167, §§ 2 à 4, de la Constitution et avec l'article 16 de la loi spéciale du 8 aout 1980 de réformes institutionnelles, deux conditions doivent être réunies : il faut notamment que les Chambres législatives et, le cas échéant, les parlements des communautés et des régions connaissent les limites des futurs amendements [10] et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces amendements'.

3.3. Compte tenu de l'objet clairement délimité des annexes à l'Accord, une disposition approuvant de manière anticipée les modifications apportées à cet Accord parait admissible, au regard des principes précités. Le dispositif du projet devrait être complété en ce sens.

---

[6] *Note de bas de page 7 de l'avis cité :* Note de bas de page n° 2 de l'avis cité : Voir au sujet de la problématique de l'assentiment parlementaire à des modifications simplifiées d'un traité : D. VAN EECKHOUTTE et T. LOOSE, « Wijziging zkt. Instemming. Het probleem van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen », *TvW*, 2007, pp. 3 à 27.

[7] *Note de bas de page 8 de l'avis cité :* Note de bas de page n° 3 de l'avis cité : Donné le 15 février 2005 sur :
– un avant-projet devenu le décret du 9 juin 2006 'portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (37.954/AG) (*Doc. parl.,* Parl. fl., 2004-2005, n° 358/1, p. 64) ;
– un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 'portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (37.970/AG) (*Doc. parl.*, Ass. réunie Commission communautaire commune, 2004-2005, n° B-30/1, p. 25) ;
– un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 'portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (37.977/AG) (*Doc. parl*., Parl. Rég. Brux.-Cap., 2004-05, n° A-128/1, p. 25) ;
– un avant-projet de loi 'portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (37.978/AG) (*Doc. parl*., Sénat, 2004-05, n°3-1091/1, p. 539).

[8] *Note de bas de page 9 de l'avis cité :* Note de bas de page n° 4 de l'avis cité : Note de bas de page 35 de l'avis cité : Cass., 19 mars 1981, Pas., 1981, I, p. 779 ; *J.T*, 1982, 565, et la note J. VERHOEVEN ; Cass., 2 mai 2002, n° C.99.0518.N.

[9] *Note de bas de page 10 de l'avis cité :* Note de bas de page n° 5 de l'avis cité : Note de bas de page n° 36 de l'avis cité : Voir notamment l'avis 33.510/3 du 28 mai 2002 sur un avant-projet devenu la loi du 17 décembre 2002 portant assentiment à la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, et aux annexes I et II, faites à Aarhus le 25 juin 1998 (*Doc. parl.*, Sénat, 2001-2002, n° 2-1235/1, p. 48) ; l'avis 35.792/2/V du 20 aout 2003 sur l'avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm le 22 mai 2001, ainsi qu'à ses annexes (*Doc. parl*., C.R.W., 2003/2004, n° 575/1, p. 10) ; l'avis 36.170/1 du 11 décembre 2003 sur l'avant-projet de loi portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République de Croatie, signée à Bruxelles le 31 octobre 2001 (*Doc. parl*., Sénat, 2004-2005, n° 957/1).

[10] *Note de bas de page 11 de l'avis cité :* Note de bas de page n° 6 de l'avis cité : Note de bas de page n° 37 de l'avis cité : Voir notamment les avis cités dans la note précédente.

3.4. Afin de permettre au Parlement flamand de notifier en temps utile au Gouvernement flamand qu'il n'approuve pas une modification donnée de l'une des annexes de l'Accord, il y a lieu de compléter encore le projet par une disposition obligeant le Gouvernement à communiquer au Parlement flamand, dans un délai déterminé, les modifications des annexes qui seront décidées conformément à l'article 26, paragraphe 2, de l'Accord [11].

4. L'assentiment anticipé aux modifications des annexes de l'Accord n'emporte pas de dérogation à l'obligation de les publier au *Moniteur belge* pour qu'elles puissent produire leurs effets en droit interne, obligation qui découle de l'article 190 de la Constitution et de l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 'relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires'.

L'article 190 de la Constitution dispose que seul le législateur est compétent pour déterminer la forme dans laquelle les lois et règlements doivent être publiés pour acquérir un caractère obligatoire. Selon la Cour de cassation, cette disposition constitutionnelle s'applique par analogie aux actes internationaux. Elle a en effet jugé que les traités sont inopposables aux particuliers tant qu'ils n'ont pas été publiés intégralement au *Moniteur belge* [12].

Ce n'est que si l'accord avait lui-même déterminé le mode de publication de ces modifications [13] ou que si le législateur avait prévu un régime de publication dérogatoire, que l'absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d'objection, ce qui n'est pas le cas [14].

Par conséquent, dans l'état actuel de la législation, il s'impose de publier au *Moniteur belge* les dispositions modificatives ultérieures des annexes de l'accord'.

Pour autant que les modifications restent limitées aux déclarations du délégué à ce sujet, à savoir que 'wijzigingen normaliter zullen worden doorgevoerd om gelijke tred te houden met de ontwikkeling van de EU-wetgeving en toepasselijke normen uit internationale instrumenten die de partijen relevant achten', la possibilité de modifier les annexes de l'Accord peut être réputée suffisamment délimitée. Pour le surplus, il est renvoyé aux observations précitées de l'avis n° 54.161/VR, qui s'appliquent aussi *mutatis mutandis* à l'Accord actuellement à l'examen.

5. L'article 30, paragraphes 4 et 5, de l'Accord s'énonce comme suit :

---

[11] *Note de bas de page 12 de l'avis cité :* Note de bas de page n° 7 de l'avis cité : À cet effet, on peut s'inspirer du mécanisme d'assentiment conditionnel préalable prévu dans l'avant-projet de décret de la Région flamande 'houdende instemming met het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling bij het Protocol van Cartagena inzake bioveiligheid, gedaan te Nagoya op 15 oktober 2010', sur lequel le Conseil d'État, section de législation, siégeant en chambres réunies, a donné le 26 avril 2013, l'avis 53.059/VR/3.

[12] *Note de bas de page 13 de l'avis cité :* Note de bas de page n ° 8 de l'avis cité : Cass., 11 décembre 1953, *Pas*., 1954, I, p. 298 ; Cass., 19 mars 1981, *Pas*., 1981, I, p. 779 et *J.T.* 1982, p. 565, note J. VERHOEVEN.

[13] *Note de bas de page 14 de l'avis cité :* Note de bas de page n° 9 de l'avis cité : Les règles édictées par les organes d'institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l'effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. HAUBERT et C. DEBROUX, « L'application du droit international par le juge administratif », *A.P.T.*, 1998, p. 95).

[14] *Note de bas de page 15 de l'avis cité :* Note de bas de page n° 10 de l'avis cité : Concernant l'opposabilité d'annexes d'un traité aux particuliers, voir notamment C.J.U.E., 10 mars 2009, C-345/06, *Heinrich*. Voir également C.E., 10 juin 2005, n° 145 819, *s.a. Heli Service Belgium*.

'4. Nonobstant le paragraphe 3, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord, comme indiqué au paragraphe 5, conformément à leurs procédures internes et à leur législation nationale, le cas échéant.

5. L'application provisoire prend effet le premier jour du deuxième mois suivant la notification faite par le dépositaire aux parties confirmant la réception des éléments suivants :

a) la notification par l'Union européenne de l'achèvement des procédures pertinentes pour l'Union européenne et ses États membres et nécessaires à cet effet ; et

b) l'instrument de ratification ou d'approbation déposé par l'Arménie tel que visé au paragraphe 1'.

Invité à apporter des éclaircissements à ce sujet, le délégué a répondu en ces termes :

'Artikel 30, punt 5 dient samen met artikel 30, punt 4 gelezen te worden. In punt 4 wordt er uitdrukkelijk verwezen naar de toepasselijke interne procedures en binnenlandse wetgeving. Er werd steeds duidelijk gemaakt dat voorlopige toepassing van het akkoord voor België pas mogelijk is van zodra alle bevoegde parlementen in België hebben ingestemd met het akkoord'.

Eu égard à ces précisions, ces dispositions n'appellent aucune observation » [15].

Ces observations valent également, *mutatis mutandis,* pour l'avant-projet de décret examiné, lequel porte assentiment au même Accord [16].

À cet égard, il peut être relevé que l'article 2 de l'avant-projet, qui prévoit l'assentiment anticipé aux modifications des annexes à l'Accord qui seront décidées conformément à l'article 27, paragraphe 3, de l'Accord, satisfait à l'observation formulée au point 3.3 de l'avis 54.161/VR [17].

LE GREFFIER LE PRÉSIDENT

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE Bernard BLERO

[15] *Doc. parl.*, Parl. fl., 2021-2022, n° 1389/1, pp. 19-26.

[16] Ces observations ont également été formulées dans l'avis 73.639/4 donné le 3 juillet 2023 sur un avant-projet devenu projet de loi portant assentiment au même accord, *Doc. parl.,* Chambre, 2022-2023, n° 3573/001, pp. 13-20.

[17] Sur ce point, voir également l'article 2, 2°, du décret de la Région flamande du 10 novembre 2022 'portant assentiment à l'accord entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, sur la création d'un espace aérien commun, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021', ainsi que l'article 3 du projet de loi portant assentiment au même Accord, *Doc. parl.,* Chambre, 2022-2023, n° 3573/003, dont la portée est similaire.

AVANT-PROJET DE DÉCRET

portant assentiment à l'Accord sur un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021

Exposé des motifs

A. Contexte et objectif de l'Accord

Cet accord prévoit une libéralisation progressive des relations aériennes entre l'Union européenne et la République d'Arménie en échange de l'adoption graduelle par cette dernière de l'acquis communautaire dans le domaine de l'aviation. Il s'inscrit dans le cadre de la feuille de route établie par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 pour développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile.

L'Accord offre la possibilité d'adopter des normes élevées en matière de sûreté, de sécurité et de gestion du trafic aérien. Il offre également la possibilité d'appliquer certaines règles communautaires, notamment celles concernant l'environnement, l'accès au marché et la protection des consommateurs. Cette harmonisation devrait donc favoriser une concurrence équitable.

L'Accord négocié par la Commission européenne prévoit une libéralisation progressive des relations aériennes entre l'Union européenne et la République d'Arménie (ci-après dénommée « Arménie ») en échange de l'adoption graduelle par cette dernière de l'acquis communautaire dans le domaine de l'aviation.

Le présent Accord s'inscrit dans le cadre de la feuille de route établie par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 pour développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile.

L'un des objectifs de la politique extérieure de l'Union européenne est la création d'un espace aérien commun avec ses pays voisins. Dans cet espace aérien, les services aériens sont progressivement libéralisés et les réglementations sont alignées sur les normes européennes. Le 9 juin 2006, un premier Accord intitulé « Accord multilatéral sur la création d'un espace aérien européen commun (EAEC) » a été signé entre les États membres de l'Union européenne, les pays des Balkans, l'Islande et la Norvège.

L'Accord avec l'Arménie, intégrant ce pays dans le ciel unique européen, a été signé le 15 novembre 2021 et représente une étape importante vers son intégration plus large dans l'Union européenne. L'accord prévoit des normes élevées en matière de sûreté, de sécurité et de gestion du trafic aérien. Il offre également la possibilité d'appliquer certaines règles communautaires, notamment celles concernant l'environnement, l'accès au marché et la protection des consommateurs. Cette harmonisation devrait donc favoriser une concurrence équitable.

L'Accord entrera en vigueur par étapes. L'entrée en vigueur et l'application des dispositions essentielles de l'Accord seront évaluées par l'Union européenne. Un Comité mixte en décidera. Dès la première étape, les transporteurs aériens des deux parties seront autorisés à exploiter des services entre tout point de l'Union européenne et tout point de l'Arménie sans aucune restriction de capacité, de destination ou de fréquence (troisième et quatrième libertés de l'air). Plus tard, la cinquième liberté de l'air sera également accordée.

Déroulement des négociations et application de l'accord

Conformément à un mandat accordé par le Conseil de l'Union européenne le 1er décembre 2016, la Commission européenne a négocié les termes du présent accord avec l'Arménie pour le compte de l'Union européenne et de ses États membres.

Les négociations ont débuté en décembre 2016 et, après six cycles de négociations, l'Accord a été signé le 15 novembre 2021 à Bruxelles. L'Accord réglemente les domaines de compétence respectifs de l'Union européenne et des autres États membres. Il s'agit donc d'un accord mixte qui doit être ratifié par les parlements des 27 États membres.

Portée de l'accord et bénéfices attendus

Grâce au présent accord, tous les transporteurs aériens de l'Union européenne pourront désormais exploiter des vols directs vers l'Arménie à partir de n'importe quel aéroport de l'Union européenne et l'inverse s'appliquera également aux transporteurs aériens arméniens. L'Accord supprime toute restriction sur les routes, les tarifs ou le nombre de vols hebdomadaires entre l'Arménie et l'Union européenne. Ainsi, l'Accord stimulera le trafic aérien entre l'Union européenne et l'Arménie, principalement en attirant de nouveaux exploitants et en développant des routes nouvelles ou sous-exploitées, et ce au profit des voyageurs.

Des accords similaires ont déjà été conclus entre l'Union européenne et les pays des Balkans occidentaux, ainsi qu'avec le Maroc et la Géorgie. Par exemple, l'Accord avec le Maroc en 2006 a entraîné une augmentation significative des liaisons aériennes entre l'Union européenne et le Maroc, notamment par des transporteurs aériens *low cost*.

Le présent accord régit les relations aériennes entre l'Arménie et tous les États membres de l'Union européenne. Il remplace les accords bilatéraux précédemment signés avec ces États membres. En ce qui concerne la Belgique, cet accord remplace l'accord bilatéral avec l'Arménie signé le 7 juin 2001.

Le présent accord supprime la plupart des restrictions existantes en matière d'aviation (nationalité, fréquence, capacité, accès aux routes, etc.) et simplifie considérablement les procédures administratives.

A. Commentaires des articles de l'Accord

L'Accord commence par une section de définition contenant les grands principes et contient ensuite 31 articles et deux annexes qui font partie intégrante de l'Accord.

L'article 1er décrit les objectifs de l'Accord.

L'article 2 définit les termes employés dans l'Accord.

Titre Ier : Dispositions économiques (articles 3 à 13)

L'article 3 établit les droits commerciaux des transporteurs aériens des Parties Contractantes (ci-après, les Parties) pour les services aériens internationaux. Les dispositions de l'annexe I de l'Accord précisent les conditions dans lesquelles ces droits peuvent être exercés. Le droit de cabotage est cependant explicitement exclu.

Les articles 4 et 5 établissent comment les Parties peuvent accorder, refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation et les permis techniques des transporteurs aériens.

L'article 6 régit les objectifs de l'Accord. La détention et le contrôle effectif des transporteurs aériens de chaque Partie par des intérêts de l'autre Partie, est permis sous réserve d'une décision du Comité mixte.

L'article 7 rappelle que les dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie relatives à l'entrée, à la sortie ou au séjour sur le territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret restent d'application.

L'article 8 dispose que l'objectif commun de l'Accord est d'offrir aux transporteurs aériens des deux Parties des possibilités équitables et égales d'exploiter les services convenus. Cet article définit également les principes d'un système de concurrence équitable qui, sauf exceptions, interdit les subventions publiques.

L'article 9 définit les conditions sous lesquelles les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent mener des opérations commerciales sur le territoire de l'autre Partie (représentation assistance en escale, ventes, dépenses locales, accords de coopération, partage de codes, créneaux horaires, etc.).

L'article 10 concerne les exemptions de droits de douane et de taxes accordées réciproquement par les parties.

L'article 11 garantit que les redevances d'usage pour les infrastructures et services aéroportuaires et aéronautiques sont justes, raisonnables, liées aux coûts et non-discriminatoires.

L'article 12 permet aux transporteurs aériens de fixer librement leurs tarifs sur la base d'une concurrence libre et loyale.

L'article 13 simplifie l'échange d'informations statistiques.

Titre II : Coopération réglementaire (articles 14 à 21)

Les Parties s'engagent, en vertu des articles 14 à 21, à appliquer les normes communautaires relatives aux différents domaines de l'aviation visés à l'annexe, tels que la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, la gestion du trafic aérien, la protection de l'environnement, la protection des consommateurs, les systèmes informatisés de réservation et les aspects sociaux du transport aérien.

L'article 14, relatif à la sécurité aérienne, dispose que les aéronefs d'une Partie, soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne applicables en vertu du présent Accord, peuvent être soumis à des inspections sur l'aire de trafic par les autorités compétentes et sur le territoire de l'autre Partie.

L'article 15 relatif à la sûreté aérienne contient les dispositions standard de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui sont traditionnellement incorporées dans les accords aériens bilatéraux ; lorsque les circonstances l'exigent, les Parties peuvent agir immédiatement pour assurer la sûreté des vols. En outre, cet article autorise la Commission européenne à effectuer des inspections sur le territoire de l'Arménie conformément à la législation ad hoc de l'Union européenne.

L'article 16 prévoit une coopération spécifique dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'étendre le ciel unique européen à l'Arménie ; l'Arménie sera également associée aux travaux du comité du ciel unique.

L'article 17 souligne l'importance de la protection de l'environnement dans l'élaboration et la mise en oeuvre de la politique aéronautique internationale. Cet article souligne également la nécessité de prendre des mesures pour réduire les incidences de l'aviation civile sur l'environnement.

À l'article 18, les parties confirment leurs obligations en vertu de la Convention de Montréal en ce qui concerne la responsabilité des transporteurs aériens.

En ce qui concerne la protection des consommateurs, l'article 19 dispose que les Parties se conforment aux dispositions de la législation sur le transport aérien figurant à l'annexe II.

En ce qui concerne les systèmes informatisés de réservation, l'article 20 dispose que les Parties se conforment aux dispositions de la législation sur le transport aérien figurant à l'annexe II. Chaque partie supprime toutes les exigences existantes qui limitent le libre accès des systèmes informatisés de réservation d'une Partie au marché de l'autre Partie ou qui restreignent autrement la concurrence.

L'article 21 dispose que les Parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe II. Les Parties s'engagent à coopérer sur les questions de travail dans le cadre du présent accord, y compris les questions relatives à

l'emploi, aux droits fondamentaux au travail, aux conditions de travail, à la protection sociale et au dialogue social.

Titre III : Dispositions institutionnelles (articles 22 à 31)

L'article 22 concernant l'interprétation et la mise en oeuvre de l'Accord formalise les obligations des Parties pour assurer le respect du présent Accord.

L'article 23 institue un Comité mixte composé des représentants des Parties. Le Comité est responsable de la gestion et de la bonne application de l'Accord.

L'article 24 rend le Comité mixte compétent pour régler les différends découlant de l'interprétation ou de l'application de l'Accord et prévoit également le recours à un tribunal arbitral en cas d'échec de cette procédure.

L'article 25 prévoit que si l'une des Parties considère que l'autre n'a pas rempli l'une de ses obligations au titre de l'Accord, elle peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées. À cette fin, les parties se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution acceptable pour chaque Partie.

L'article 26 prévoit que les dispositions du présent Accord remplacent les dispositions des accords bilatéraux existants entre les États membres et l'Arménie. Toutefois, les droits découlant desdits accords bilatéraux, qui peuvent être plus favorables, restent applicables.

L'article 27 définit les règles relatives à l'information, à l'évaluation et à l'intégration éventuelle des nouvelles normes dans l'annexe II (acquis communautaire) lorsqu'une Partie envisage des modifications législatives.

L'article 28 clarifie les règles d'une éventuelle dénonciation.

L'article 29 exige que cet Accord soit enregistré auprès de l'OACI.

L'article 30 établit l'entrée en vigueur du présent Accord, sous réserve du respect des procédures juridiques internes de chaque Partie.

L'article 31 précise que s'il existe des différences entre les versions linguistiques, le comité mixte décide de la version linguistique à utiliser.

Les deux annexes

L'annexe I établit un lien entre l'adoption de l'acquis par l'Arménie et le degré d'ouverture du marché. Ainsi, l'extension des possibilités commerciales aux vols dits de la cinquième liberté, y compris les vols entre deux États membres pour les transporteurs aériens arméniens, dépend d'une décision du Comité mixte approuvant l'achèvement de l'acquis communautaire par l'Arménie.

L'annexe II énumère les règles communautaires relatives à l'accès au marché, à la gestion du trafic aérien, à la sécurité aérienne, à la sûreté aérienne, à l'environnement, à la protection des consommateurs, au temps de travail de certaines catégories de personnel et aux systèmes informatisés de réservation que l'Arménie promet d'intégrer progressivement dans le cadre du présent accord. Le Comité mixte est chargé de la mise à jour régulière de cette liste.

B. Nature de la convention sur le plan interne

Cet accord a été déclaré mixte (Fédéral/Régions) lors de la réunion du Groupe de travail traités mixtes du 11 février 2020.

Au niveau interne belge, il s'agit d'un traité mixte (fédéral/régions). Cet accord devra être approuvé tant par la Chambre, que par les parlements des 3 régions.

Commentaire des articles

Article 1er

Cet article n'appelle pas de commentaires.

Article 2

Cet article concerne les modifications à l'Annexe décidées conformément à l'article 27, paragraphe 3, de l'Accord.

AVANT-PROJET DE DÉCRET

portant assentiment à l'Accord sur un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021

Le Gouvernement wallon,

Sur la proposition du Ministre-Président, chargé des Relations internationales,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre-Président, chargé des Relations internationales, est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Article 1er

L'Accord sur un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021, sortira son plein et entier effet.

Art. 2

Les modifications des Annexes de l'Accord sur un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021, décidées conformément à l'article 27, paragraphe 3, de l'Accord, sortiront leur plein et entier effet.

Namur, le 13 mai 2026.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président et Ministre du Budget, des Finances, des Relations internationales et du Bien-être animal,

ADRIEN DOLIMONT

Wallonie - Bruxelles International.be

Bruxelles, le 22/03/2022

Note à Monsieur Patrick DELAUNOIS,
Inspecteur général des Finances

Concerne : **Procédure d'assentiment à l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021**

Réf. à rappeler : PaD/CC/FR/mnk/Traités mixtes/18032022SOR/2022/539981
Agent traitant : Mputu NZEZA KILUANGU – m.nzezakiluangu@wbi.be – 02/421.82.44

La procédure d'assentiment à l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021, peut être entamée.

Dans le cadre de la procédure d'assentiment à cet accord, l'avis de l'Inspection des Finances, sollicité en application des règles de contrôle administratif et budgétaire en vigueur en Wallonie, est requis.

Je joins en annexe le texte certifié conforme de l'accord précité, ainsi que la déclaration du caractère mixte (État fédéral/Régions) établi lors de la réunion du GTTM du 11 février 2020.

Il n'y a pas d'incidence budgétaire liée à l'assentiment donné à ce texte par la Wallonie.

Je remercie Monsieur l'Inspecteur général des Finances de bien vouloir me communiquer son avis afin de poursuivre le traitement administratif de ce dossier.

Avis de l'Inspection des finances (WBI-107-2021)
La procédure d'assentiment à l'accord mentionné sous objet ne soulève pas d'observation de l'Inspection des finances dans le cadre du contrôle administratif et budgétaire.
Patrick Delaunois - 22 mars 2022
Inspecteur général des finances

Pascale DELCOMMINETTE,
Administratrice générale.

Annexes :
- Texte certifié conforme de l'Accord ;
- extrait du rapport du GTTM du 11.02.2020.

2, Place Sainctelette - 1080 Bruxelles (Belgique)
Tél. : (32.2) 421.82.11 - Fax : (32.2) 421.87.87
Site internet : www.wbi.be

II. Verslag	**II. Rapport**
A. De agenda van de vergadering wordt goedgekeurd	**A**. L'ordre du jour de la réunion est approuvé.
B. Het verslag van de vorige vergadering wordt goedgekeurd	**B.** Le rapport de la réunion précédente est approuvé
C. Nieuwe dossiers **C.1 procedurele dossiers**	**C. Nouveaux dossiers** **C.1 dossiers procédurales**
1. Volgende data van de vergaderingen	**1. Prochaines dates des réunions**
Dinsdag 10 maart – 14u30 – DR08	**Mardi 10 mars - 14h30 - DR08**
Dinsdag 14 april – 14u 30 – DR08	**Mardi 14 avril - 14h30 - DR08**
Dinsdag 12 mei – 14u 30 – DV01	**Mardi 12 mai - 14h30 - DV01**
Dinsdag 09 juni – 14u30 – DR08	**Mardi 9 juin - 14h30 - DR08**
Deze data worden goedgekeurd, en de volgende data worden vastgelegd:	Ces dates sont approuvées, et les dates suivantes sont enregistrées :
Dinsdag 14 juli - 14u30 - DR08	Mardi 14 juillet - 14h30 - DR08
Dinsdag 08 september - 14u30 - DR08	Mardi 8 septembre - 14h30 - DR08
Dinsdag 13 oktober - 14u30 - DR08	Mardi 13 octobre - 14h30 - DR08
Dinsdag 10 november - 14u30 - DR08	Mardi 10 novembre - 14h30 - DR08
Dinsdag 08 december - 14u30 - DR08	Mardi 8 décembre - 14h30 - DR08
2. Deadline voor agendering van dossiers	2. Date limite d'inscription des dossiers à l'ordre du jour
Nieuwe dossiers zullen altijd ten laatste tegen de vrijdagmiddag (12u) voorafgaand aan de vergadering worden ingediend.	Nouveaux dossiers seront toujours soumis au plus tard le vendredi après-midi (12h) précédant la réunion.
C.2 Inhoudelijke dossiers	**C.2 Dossiers de contenu**
1. (05-2020) Globale luchtvaart-overeenkomsten tussen de Europese Unie en haar lidstaten en Qatar/ Armenië/ Oekraïne/Tunesië	1. **Accords globaux aériens entre l'Union Européenne et ses Etats membres et le Qatar/ Arménie/ Ukraine/ Tunisie**
M. Soeur (FOD Mobiliteit) deelt mee dat deze overeenkomsten werden onderhandeld en afgerond. In het verleden zijn dit soort overeenkomsten gemengd verklaard (federaal/gewesten). Er komen nog wijzigingen in de tekst vanwege het vertrek van het Verenigd Koninkrijk uit de EU. De vraag stelt zich hoe lang de entiteiten nodig hebben om een volmacht af te leveren.	M. Soeur (SPF Mobilité) indique que ces accords ont été négociés et conclus. Dans le passé, ce type d'accord a été déclaré mixte (fédéral/régional). D'autres modifications seront apportées au texte en raison du départ du Royaume-Uni de l'UE. La question se pose de savoir combien de temps il faudra aux entités pour délivrer les pleins pouvoirs.
M. Nzeza Kiluango (Franse Gemeenschap/Waals Gewest) deelt mee dat het Waals gewest de	M. Nzeza Kiluango (Communauté française/Région wallonne) indique que la

definitieve tekst nodig heeft om de volmachten af te leveren. Eenmaal deze tekst er is neemt de aflevering van de volmachten maximaal drie maanden in beslag.	Région Wallonne a besoin du texte final pour délivrer les pleins pouvoirs. Une fois le texte reçu, la délivrance des pleins pouvoirs prend au maximum trois mois..
M. Van Parys (Vlaamse Gemeenschap/Vlaams Gewest) bevestigt de definitieve tekst nodig te hebben, waarna het een maand kan duren om volmachten af te leveren.	M. Van Parys (Communauté flamande/Région flamande) confirme qu'il a besoin du texte final, après quoi elle peut prendre un mois pour délivrer les procurations.
Mevrouw Rodriguez (Brussels Hoofdstedelijk Gewest) schat ook dat het een maand zou duren.	Mme Rodriguez (Région de Bruxelles-Capitale) estime également que cela prendrait un mois.
De voorzitter stelt het volgende voor: - De overeenkomsten worden gemengd verklaard (federaal/gewesten) - De geparafeerde tekst zal worden gedeeld via het secretariaat - De gewesten nemen al de voorbereidende stappen om de volmachten af te leveren.	Le Président propose ce qui suit : - Les accords sont déclarés mixtes (fédéral/régional) - Le texte paraphé sera partagé via le secrétariat - Les régions prennent toutes les mesures préparatoires pour délivrer les pleins pouvoirs.
Deze voorstellen worden goedgekeurd.	Ces propositions sont approuvées.
D. Follow up	**D. Suivi**
1. (01-2020) Violence and Harassment convention (n° 190)	**1. (01-2020) Violence and Harassment convention (n° 190)**
Mevrouw Poucet (FOD Werkgelegenheid) brengt ter herinnering dat haar analyse en suggesties over deze conventie werden gedeeld.	Mme Poucet (SPF Emploi) rappelle que son analyse et ses suggestions sur cette convention ont été partagées.
De vertegenwoordigers van de Duitstalige Gemeenschap en van de Franse Gemeenschap/Waals Gewest zeggen dit niet ontvangen te hebben.	Les représentants de la Communauté germanophone et de la Communauté française/Région wallonne indiquent ne pas les avoir reçus.
Mevrouw Justine Backaert (Vlaamse Gemeenschap/Vlaams Gewest) deelt mee akkoord te gaan met het voorstel deze conventie gemengd te verklaren (federaal/ gewesten/ gemeenschappen).	Mme Justine Backaert (Communauté flamande/région flamande) a déclaré qu'elle était d'accord avec la proposition de déclarer cette convention mixte (fédérale/région/communautés).
De voorzitter stelt voor om de conventie gemengd te verklaren (federaal/gewesten/ gemeenschappen). Het secretariaat zal de analyse nogmaals delen.	Le président propose de déclarer la convention mixte (fédérale/régions/communautés). Le secrétariat partagera à nouveau l'analyse.
Dit voorstel wordt goedgekeurd.	Cette proposition est approuvée.

Rapport genre du 13 juin 2025 établi conformément à l'article 3, 2° du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 2015 et intégrant la dimension de genre dans l'ensemble des politiques régionales

Objet : Avant-projet de décret portant assentiment à l'Accord sur un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021

Question 1. Le projet de réglementation affecte-t-il, directement ou indirectement, l'égalité entre les hommes et les femmes ?

Non

Question 2. Y a-t-il des différences entre la situation respective des hommes et des femmes dans la matière relative au projet de réglementation ?

Non.

Question 3. Comment comptez-vous prévenir ou compenser les éventuels effets négatifs du projet de réglementation sur l'égalité entre les hommes et les femmes ?

Aucune mesure n'est prévue étant donné qu'il apparait que le projet n'affecte pas significativement l'égalité entre les hommes et les femmes.

Test Handistreaming

L'objectif du test est d'aider les auteurs de projet à développer une idée claire de l'impact de leur projet sur les personnes en situation de handicap, compte tenu de l'objectif politique de renforcer l'inclusion des personnes en situation de handicap dans la société[1].

1. INFORMATIONS SUR LE PROJET.

Intitulé du projet :	Avant-projet de décret portant assentiment à l'Accord sur un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021
Description du projet :	Cet Accord prévoit une libéralisation progressive des relations aériennes entre l'Union européenne et la République d'Arménie en échange de l'adoption graduelle par cette dernière de l'acquis communautaire dans le domaine de l'aviation. Il s'inscrit dans le cadre de la feuille de route établie par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 pour développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile. Cet accord a été déclaré mixte (Fédéral/Régions) lors de la réunion du Groupe de travail traités mixtes du 11 février 2020. Au niveau interne belge, il s'agit d'un traité mixte (fédéral/régions). Cet accord devra être approuvé tant par la Chambre, que par les parlements des 3 régions.
Ministre(s) compétent(s) :	Ministre-Président, en charge des relations internationales, Adrien Dolimont
Référent du projet (nom, prénom, Email, tél) :	Sophie Constant Conseillère Rue Mazy, 25-27 – 5100 Jambes Tél : +32 (0)472.94.77.39 sophie.constant@gov.wallonie.be
Administration(s) :	Wallonie-Bruxelles International Service des Traités

[1] Art. 22ter de la Constitution et art. 4 de la Convention de l'ONU relative aux droits de personnes handicapées qui prévoit de prendre en compte la protection et la promotion des droits de l'homme des personnes handicapées dans toutes les politiques et dans tous les programmes.

Contact à l'Administration (nom, prénom, Email, tél) :	Mputu NZEZA KILUANGU Attaché, coordinateur, Service traités. Place Sainctelette, 2 Tél : +32 (02) 421 82 44 m.nzezakiluangu@wbi.be
Public cible :	Les États parties à la Convention relative à l'aviation civile
Objectifs poursuivis :	Élargissement du Conseil et de la Commission e la Navigation aérienne.
Modalités d'exécution :	Les modalités d'exécution figurent à l'article 57, a) de la Convention de base.

2. PUBLIC-CIBLE DU PROJET.

A. Description du public-cible : Les Parties contractants.

B. Les personnes en situation de handicap, sont-elles directement et/ou indirectement concernées par le projet ?

Non

C. Enoncez, dans la matière concernée par votre projet, les obstacles, les problématiques ou spécificités auxquelles peuvent être confrontées les personnes en situation de handicap (exemple : revenus, mobilité, logement, accès à l'emploi, état de santé, participation sociale …).

3. IMPACT DU PROJET SUR LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP.

A. Quel type d'impact votre projet a-t-il (positif, négatif ou neutre[2]) ?

[2] (très) Positif : le projet corrige, réduit ou évite la création d'inégalités dans la politique du projet. Négatif : le projet renforce les inégalités, les fait naître ou les entretient. Neutre : il n'y a pas d'inégalités ou de situations spécifiques dans la matière du projet pouvant être prises en compte. Attention : si l'impact ne peut pas être déterminé sans équivoque (par ex. impact positif sur une

B. De quelle manière avez-vous tenu compte des obstacles, problématiques ou spécificités rencontrées par les personnes en situation de handicap lors de la conception de votre projet ?

C. En quoi votre projet favorise-t-il l'inclusion des personnes en situation de handicap au sein de la société ? Expliquez.

D. De quelle(s) manière(s) et dans quelle(s) autre(s) phase(s) du projet envisagez-vous de tenir compte de cette problématique dans le futur ?[3]

E. Au vu des réponses précédentes, votre projet a-t-il un impact potentiellement significatif[4] sur les personnes en situation de handicap ?

4. IMPLICATION DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP DANS LES DÉCISIONS QUI LES CONCERNE.

A. Consulterez-vous des personnes en situation de handicap ou des organismes issus de la société civile (associations représentatives des personnes en situation de handicap, fonction consultative) lors de l'élaboration de la mesure ?

partie du groupe et impact négatif sur une autre partie du groupe) veuillez appliquer les règles suivantes :

- Combinaison d'un impact positif et négatif = impact négatif
- Combinaison d'un impact positif et neutre = impact positif
- Combinaison d'un impact négatif et neutre = impact négatif

Un impact est plus important si :

- les conséquences sont irréversibles ou difficilement réversibles ;
- les effets se produisent surtout à plus long terme ;
- il concerne des domaines/problématiques prioritaires.

[3] Les différentes phases de la procédure politique sont : la préparation (l'objet du projet), la mise en œuvre et l'évaluation de la politique. Vous pouvez tenir compte de la dimension de l'égalité des chances dans votre communication en présentant la diversité dans des illustrations et des photographies, en consultant des experts de l'égalité des chances, en veillant à la diversité dans les conseils/administrations/comités de sélection, en recueillant des indicateurs/statistiques, etc.

[4] Un impact significatif représente un impact plus particulier et plus important sur les personnes en situation de handicap que l'ensemble de la population visée par la mesure. Pour évaluer l'impact, il est important de tenir compte des éléments suivants :

- ✓ Les objectifs poursuivis par le projet
- ✓ Le public-cible
- ✓ La portée du projet
- ✓ Les modes d'intervention privilégiés
- ✓ Les besoins couverts.
- ✓ Les critères d'admissibilité.