



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 9 avril 2021
(OR. en)

Dossier interinstitutionnel:
2021/0083(NLE)

7666/21
ADD 1

AVIATION 69
RELEX 280
OC 7

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	8 avril 2021
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2021) 157 final - ANNEXE
Objet:	ANNEXE de la proposition de décision du Conseil relative à la signature, au nom de l'Union européenne, et à l'application provisoire de l'accord sur le transport aérien entre l'État du Qatar, d'une part, et l'Union européenne et ses États membres, d'autre part

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2021) 157 final - ANNEXE.

p.j.: COM(2021) 157 final - ANNEXE

Bruxelles, le 8.4.2021
COM(2021) 157 final

ANNEX

ANNEXE

de la

proposition de décision du Conseil

**relative à la signature, au nom de l'Union européenne, et à l'application provisoire de
l'accord sur le transport aérien entre l'État du Qatar, d'une part, et l'Union européenne
et ses États membres, d'autre part**

ACCORD SUR LE TRANSPORT AÉRIEN
ENTRE L'ÉTAT DU QATAR,
D'UNE PART,
ET L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES,
D'AUTRE PART

TABLE DES MATIÈRES

ARTICLE 1 Définitions

TITRE I DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

ARTICLE 2 Octroi de droits

ARTICLE 3 Autorisation d'exploitation

ARTICLE 4 Refus, révocation, suspension et limitation d'autorisation

ARTICLE 5 Libéralisation de la propriété et du contrôle

ARTICLE 6 Respect des dispositions législatives et réglementaires

ARTICLE 7 Concurrence équitable

ARTICLE 8 Possibilités commerciales

ARTICLE 9 Droits de douane

ARTICLE 10 Redevances d'usage

ARTICLE 11 Tarifs des passagers et tarifs de fret

ARTICLE 12 Statistiques

TITRE II COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE

ARTICLE 13 Sécurité aérienne

ARTICLE 14 Sûreté aérienne

ARTICLE 15 Gestion du trafic aérien

ARTICLE 16 Environnement

ARTICLE 17 Responsabilité des transporteurs aériens

ARTICLE 18 Protection des consommateurs

ARTICLE 19 Systèmes informatisés de réservation

ARTICLE 20 Aspects sociaux

TITRE III DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES

ARTICLE 21 Interprétation et mise en œuvre

ARTICLE 22 Comité mixte

ARTICLE 23 Règlement des différends et arbitrage

ARTICLE 24 Relations avec d'autres accords

ARTICLE 25 Modifications

ARTICLE 26 Adhésion de nouveaux États membres de l'Union européenne

ARTICLE 27 Dénonciation

ARTICLE 28 Enregistrement de l'accord

ARTICLE 29 Entrée en vigueur, application provisoire et dépositaire

ANNEXE 1: Dispositions transitoires

ANNEXE 2: Applicabilité géographique des droits de trafic de cinquième liberté pour les services tout-cargo

L'ÉTAT DU QATAR (ci-après le «Qatar»),

d'une part,

et

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE,

LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,

LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,

LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

LA HONGRIE,

MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,

LA ROUMANIE,

LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,

LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,

LE ROYAUME DE SUÈDE,

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

et L'UNION EUROPÉENNE,

d'autre part,

le Qatar et les États membres de l'UE étant parties à la convention relative à l'aviation civile

internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, avec l'Union européenne;

DÉSIREUX de promouvoir leurs intérêts dans le domaine du transport aérien afin de contribuer à l'établissement de relations politiques et économiques plus étroites entre les parties;

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

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

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;

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

DÉTERMINÉS à optimiser les avantages potentiels d'une coopération en matière de réglementation;

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

DÉSIREUX de promouvoir une concurrence loyale, reconnaissant que certaines 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 équitable pour les transporteurs aériens 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 d'optimiser les avantages pour les passagers, 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 obligations internationales en la matière, notamment les instruments de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);

AFFIRMANT qu'il importe de protéger les intérêts des consommateurs et de coopérer pour atteindre un niveau élevé de protection des consommateurs;

RECONNAISSANT que l'accroissement des possibilités commerciales n'est pas destiné à porter atteinte aux normes du travail ou apparentées appliquées par les parties, et réaffirmant qu'il importe de tenir compte des effets du présent accord sur le travail, l'emploi et les conditions de travail, ainsi que des bénéfices découlant d'une situation dans laquelle les avantages économiques importants tirés de marchés ouverts et concurrentiels s'accompagnent de normes élevées en matière de travail;

NOTANT le souhait d'explorer des moyens d'améliorer l'accès au capital pour le secteur du transport aérien, en vue de poursuivre le développement du transport aérien;

DÉSIREUX de conclure un accord sur le transport aérien complétant la convention,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

ARTICLE 1

Définitions

Aux fins du présent accord, sauf dispositions contraires, on entend par:

1. «accord»: le présent accord et ses annexes éventuelles, ainsi que leurs amendements éventuels;
2. «transport aérien»: le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, comprenant les services aériens réguliers et non réguliers;
3. «détermination de citoyenneté»: le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services aériens en vertu du présent accord satisfait aux exigences de l'article 3 du présent accord concernant sa propriété, son contrôle effectif et son principal établissement;
4. «autorités compétentes»: les agences ou entités publiques responsables des fonctions administratives aux termes du présent accord;
5. «système informatisé de réservation» ou «SIR»: un système informatisé contenant des informations sur, notamment, les horaires, les places disponibles et les tarifs de plusieurs transporteurs aériens, et comprenant ou non des moyens d'effectuer des réservations ou d'émettre des billets, dans la mesure où tout ou partie de ces services sont mis à disposition des abonnés. Aux fins du présent accord, le terme «SIR» est réputé s'appliquer aux «systèmes mondiaux de distribution» ou «SMD», dans la mesure où ils contiennent des produits de transport aérien;
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 entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et ratifié par le Qatar, d'une part, et, selon le cas, par l'État membre de l'UE ou les États membres de l'UE, d'autre part; et
 - b) toute annexe ou tout amendement à une annexe adopté(e) en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois au Qatar et, selon le cas, à l'État membre de l'UE ou aux États membres de l'UE;

7. «discrimination»: tout type de différenciation, sans justification objective;
8. «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;
9. «détermination d'aptitude»: le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services aériens en vertu 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;
10. «coût complet»: les coûts de prestation du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais généraux administratifs;
11. «transport aérien international»: une opération de transport aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plusieurs États;
12. «parties»: d'une part, le Qatar et, d'autre part, l'Union européenne et ses États membres;
13. «principal établissement»: l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien situés sur le territoire d'une 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;
14. «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;
15. «auto-assistance en escale»: la situation dans laquelle un usager 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, les usagers des aéroports entre eux ne sont pas considérés comme des tiers lorsque:
- a) l'un détient la majorité au sein de l'autre, ou
 - b) un même organisme détient une participation majoritaire dans chacun d'entre eux;

16. «perturbation grave de l'économie du Qatar ou d'un État membre de l'UE»: une crise exceptionnelle, temporaire (à court ou à long terme) et importante qui affecte l'ensemble de l'économie du Qatar ou d'un État membre de l'UE plutôt qu'une région ou un secteur économique spécifique;

17. «escale non commerciale»: un atterrissage effectué à une fin autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de fret et/ou de courrier en transport aérien;

18. «subvention»: toute contribution financière accordée par les pouvoirs publics ou tout autre organisme public à quelque niveau que ce soit, et notamment:

- i. le transfert direct de fonds et le transfert direct potentiel de fonds ou de passif;
- ii. les recettes sacrifiées ou le non-recouvrement des recettes normalement exigibles;
- iii. la fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale, ou l'achat de biens ou de services; ou
- iv. des versements à un mécanisme de financement ou le fait de demander ou d'ordonner à un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs des fonctions visées aux points i), ii) et iii), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics ou d'un autre organisme public, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics,

qui est limitée, de jure ou de facto, à certains transporteurs aériens et confère un avantage à un ou plusieurs transporteurs aériens. Aucun avantage n'est réputé conféré par une intervention financière versée par les pouvoirs publics ou un autre organisme public lorsqu'un opérateur privé mû par des considérations commerciales aurait versé la même intervention financière;

19. «territoire»: en ce qui concerne l'État du Qatar, la signification qui lui est attribuée à l'article 2 de la convention; en ce qui concerne l'Union européenne et ses États membres, le territoire terrestre, les eaux intérieures et la mer territoriale des États membres auxquels le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'appliquent, dans les conditions qui y sont fixées, et l'espace aérien au-dessus de ceux-ci;

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

TITRE I
DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

ARTICLE 2

Octroi de droits

Tableau des routes

1. Chaque partie autorise les transporteurs aériens de l'autre partie à exploiter les routes spécifiées ci-dessous:
 - a) en ce qui concerne les transporteurs aériens du Qatar:

tous points au Qatar — tous points intermédiaires — tous points dans l'Union européenne — tous points au-delà;
 - b) en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Union européenne:

tous points dans l'Union européenne — tous points intermédiaires — tous points au Qatar — tous points au-delà.

Aux fins de l'application du tableau des routes ci-dessus, on entend par:

«tous points»: un ou plusieurs points;

« tous points dans l'Union européenne»: un ou plusieurs points dans le même État membre de l'UE ou dans différents États membres de l'UE, séparément ou conjointement, dans un ordre déterminé.

Droits de trafic

2. Chaque partie accorde à l'autre partie les droits énumérés ci-après, sur une base non discriminatoire, pour l'exercice d'opérations de transport aérien international 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'effectuer des activités de transport aérien international pour des services de

passagers, des services mixtes et des services tout-cargo réguliers et non réguliers:

i) en ce qui concerne les transporteurs aériens du Qatar, le droit de fournir des services de transport aérien international entre tous points au Qatar et tous points dans l'Union européenne avec

A) les droits de trafic de troisième et quatrième libertés sans limitation en ce qui concerne les routes, la capacité et/ou les fréquences; et

B) les droits de trafic de cinquième liberté pour les services tout-cargo entre l'Union européenne et les points au-delà énumérés à l'annexe 2, section 1, pour autant que l'exercice des droits de cinquième liberté ne dépasse pas sept (7) fréquences hebdomadaires par État membre de l'UE;

ii) en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Union européenne, le droit de fournir des services de transport aérien international entre tous points dans l'Union européenne et tous points au Qatar avec

A) les droits de trafic de troisième et quatrième libertés sans limitation en ce qui concerne les routes, la capacité et/ou les fréquences; et

B) les droits de trafic de cinquième liberté pour les services tout-cargo entre le Qatar et les points au-delà énumérés à l'annexe 2, section 2, pour autant que l'exercice des droits de cinquième liberté ne dépasse pas sept (7) fréquences hebdomadaires par État membre de l'UE.

L'exercice de ces droits de trafic est soumis aux dispositions transitoires figurant à l'annexe 1 du présent accord.

Pour éviter toute ambiguïté, en ce qui concerne les États membres de l'UE dont les accords et arrangements bilatéraux actuels avec le Qatar en matière de services aériens prévoient un nombre de fréquences hebdomadaires avec les droits de trafic de cinquième liberté pour les services tout-cargo inférieur ou égal à sept (7), le nombre total de fréquences hebdomadaires à la disposition des transporteurs des deux parties à la fin de la période transitoire est de sept (7); et

d) les droits spécifiés par ailleurs dans le présent accord.

Souplesse d'exploitation

3. Les transporteurs aériens de chaque partie peuvent, sur tout ou partie des vols et à leur convenance, sur les routes spécifiées au paragraphe 1 ci-dessus:

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 ci-dessus;
- 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 tous points (rupture de charge);
- f) faire des arrêts en cours de route en tous points situés 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, dans le même État membre de l'UE ou au Qatar, sur le même service (co-terminalisation).

La souplesse d'exploitation prévue aux points a) à i) du 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:

- i) les services des transporteurs aériens du Qatar desservent un point au Qatar;
- ii) les services des transporteurs aériens de l'Union européenne desservent un point au sein de l'Union européenne.

4. Chaque partie autorise chaque transporteur aérien de l'autre partie à définir la fréquence et la capacité du transport aérien international qu'il souhaite offrir sur la base des spécificités commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, l'acheminement, l'origine et la destination du trafic, ni sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs 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. Aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme conférant le droit aux transporteurs aériens:

- a) du Qatar d'embarquer sur le territoire d'un État membre de l'UE, à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point dans ledit État membre;
- b) de l'Union européenne d'embarquer sur le territoire qatarien, à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point au Qatar.

ARTICLE 3

Autorisation d'exploitation

1. Dès réception d'une demande d'autorisation d'exploitation introduite par un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités compétentes de l'autre partie accordent 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 du Qatar:
 - i) le transporteur aérien ait son principal établissement au Qatar et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation qatarienne;
 - ii) le Qatar exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur; et
 - iii) le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par le Qatar et/ou des ressortissants du Qatar;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:
 - i) le transporteur aérien soit établi sur le territoire de l'Union européenne en vertu des traités de l'UE et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union;

- 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, et que l'autorité compétente soit clairement identifiée; et
 - iii) le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par un État membre ou des États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou par des ressortissants de ces États membres;
- c) les dispositions énoncées aux articles 13 et 14 du présent accord soient respectées;
- d) le transporteur aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées à l'exercice du transport aérien international par la partie qui examine la demande.
2. Lors de la délivrance d'autorisations d'exploitation et de permis techniques, les parties traitent tous les transporteurs aériens de l'autre partie de manière non discriminatoire.
3. À la réception d'une demande d'autorisation d'exploitation émanant d'un transporteur aérien de l'une des parties, l'autre partie reconnaît toute déclaration d'aptitude et/ou de citoyenneté faite par la première partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette déclaration avait été faite par ses propres autorités compétentes et ne procède à aucune vérification supplémentaire sur ces questions, excepté conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 2, du présent accord. Pour éviter toute ambiguïté, le présent paragraphe ne couvre pas la reconnaissance de déclarations concernant les certificats ou licences afférents à la sécurité, les dispositions en matière de sûreté, ou la couverture d'assurance.

ARTICLE 4

Refus, révocation, suspension et limitation d'autorisation

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 d'une autre manière les activités d'un transporteur aérien de l'autre partie, lorsque:
- a) dans le cas d'un transporteur aérien du Qatar:

- i) le transporteur aérien n'a pas son principal établissement au Qatar ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation qatarienne;
 - ii) le Qatar n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur; ou
 - iii) le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par le Qatar et/ou des ressortissants du Qatar;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:
 - i) le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire de l'Union européenne en vertu des traités de l'UE ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union;
 - 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, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée; ou
 - iii) le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par un État membre ou des États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou par des ressortissants de ces États membres;
- c) le transporteur aérien ne s'est pas conformé aux dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 6 du présent accord et/ou aux dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées à l'exercice du transport aérien international par la partie qui examine la demande.

2. Lorsqu'une partie a des motifs raisonnables de croire qu'un transporteur aérien de l'autre partie se trouve dans l'une des situations visées au paragraphe 1, elle peut demander l'ouverture de consultations avec l'autre partie.

3. Ces consultations débutent dès que possible et au plus tard trente (30) jours après réception d'une telle demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de trente (30) jours ou dans un délai convenu à compter de la date de début de ces consultations, ou la non-adoption des mesures correctives convenues, constituent des motifs, pour la partie qui a demandé les consultations, de prendre des mesures pour refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permis

techniques d'un transporteur aérien de l'autre partie afin d'assurer le respect des dispositions du présent article.

4. Nonobstant le paragraphe 3, en ce qui concerne le paragraphe 1, point c), une partie peut prendre des mesures immédiates ou urgentes lorsqu'une situation d'urgence l'exige ou pour empêcher un nouveau manquement. Pour éviter toute ambiguïté, un nouveau manquement implique que la question du manquement ait déjà été soulevée entre les autorités compétentes des parties.

ARTICLE 5

Libéralisation de la propriété et du contrôle

Les parties reconnaissent les avantages potentiels de la libéralisation progressive de la propriété et du contrôle de leurs transporteurs aériens respectifs. Les parties conviennent d'examiner, au sein du comité mixte, à un moment opportun, la libéralisation réciproque de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, le comité mixte peut recommander des modifications du présent accord conformément à l'article 25 du présent accord.

ARTICLE 6

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. À l'arrivée, au départ ou durant l'activité sur le territoire de l'une des parties, les transporteurs aériens de l'autre partie respectent les dispositions législatives et réglementaires régissant l'entrée, la sortie ou l'exploitation des aéronefs assurant le transport aérien international.

2. À l'arrivée, au départ ou durant l'activité sur le territoire de l'une des parties, les passagers, les membres d'équipage, les bagages, le fret et/ou le courrier des transporteurs aériens de l'autre partie, ou quiconque agissant en leur nom, respectent ses dispositions législatives et réglementaires régissant l'entrée, la sortie ou l'exploitation en ce qui concerne les passagers, les membres d'équipage, les bagages, le fret et/ou le courrier à bord des aéronefs (et notamment 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, aux règlements postaux).

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 en possession

des documents de voyage requis pour l'entrée ou le transit par le territoire de l'autre partie sont transportées.

ARTICLE 7

Concurrence équitable

1. Les parties conviennent que leurs transporteurs aériens jouissent de conditions de concurrence loyale et équitable dans la fourniture de services de transport aérien.

2. Les parties:

- a) interdisent et, lorsqu'elles existent, éliminent dans leur ressort respectif et en suivant leurs procédures et processus internes respectifs, toute forme de discrimination ou toute pratique déloyale qui serait de nature à compromettre les conditions de concurrence loyale et équitable des transporteurs aériens de l'autre partie dans la fourniture de services de transport aérien;
- b) n'accordent ni n'autorisent de subventions à un transporteur aérien si ces subventions compromettent les conditions de concurrence loyale et équitable des transporteurs aériens de l'autre partie dans la fourniture de services de transport aérien.

3. Nonobstant le paragraphe 2, point b), il est permis d'accorder:

- a) un soutien aux transporteurs aériens insolvables ou en difficulté, pour autant que:
 - i) ce soutien soit subordonné à un plan de restructuration crédible fondé sur des hypothèses réalistes en vue d'assurer le retour, dans un délai raisonnable, à la viabilité à long terme du transporteur aérien insolvable ou en difficulté; et
 - ii) le transporteur aérien concerné, ses investisseurs ou ses actionnaires contribuent de manière significative au coût de la restructuration;
- b) un soutien temporaire en liquidités à un transporteur aérien en difficulté, sous la forme de prêts ou de garanties de prêt limités au montant strictement nécessaire pour maintenir le transporteur aérien concerné en activité pendant le temps nécessaire à l'élaboration d'un plan de restructuration ou de liquidation;
- c) à condition qu'elles soient limitées aux montants minimaux nécessaires pour atteindre leur objectif et que les effets sur la fourniture de services de transport aérien

soient réduits au minimum:

- i) des subventions destinées à remédier aux dommages causés par des calamités naturelles;
- ii) dans le cas du Qatar, des subventions destinées à remédier à une perturbation grave de son économie et, dans le cas de l'UE et de ses États membres, des subventions destinées à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un ou de plusieurs États membres de l'UE;
- d) des subventions aux transporteurs aériens chargés de l'exécution d'obligations de service public clairement définies pour répondre aux besoins essentiels de la population en matière de transport qui ne peuvent être satisfaits par les seules forces du marché, à condition que ces subventions soient limitées à une rémunération raisonnable pour la fourniture des services aériens concernés.

4. Les parties veillent à ce que chacun de ses transporteurs aériens fournissant des services de transport aérien en vertu du présent accord publie, au moins une fois par an, un rapport financier accompagné d'une fiche financière faisant l'objet d'un audit externe conformément aux normes reconnues au niveau international en matière de comptabilité et d'information financière sur les sociétés, telles que les normes internationales d'information financière; et à ce que, dans le cas où une partie fournit une subvention, cette subvention soit mentionnée séparément dans le rapport financier.

5. À la demande de l'autre partie, chaque partie fournit à cette dernière, dans un délai de 30 jours, sauf si les parties en conviennent autrement, des rapports financiers et toute autre information, y compris sur les questions couvertes par le paragraphe 4, raisonnablement disponible et pouvant raisonnablement être demandée par l'autre partie pour vérifier le respect des dispositions du présent article. La communication de ces informations, lorsqu'elles sont sensibles sur le plan commercial, fait l'objet d'un traitement confidentiel de la part de la partie qui demande l'accès à l'information.

6. Chaque partie, en utilisant ses propres procédures et processus internes, met en œuvre et applique des mesures qui interdisent et empêchent effectivement ses transporteurs aériens:

- a) de se livrer à des pratiques concertées résultant d'un accord exprès ou implicite ou d'une décision entre concurrents, qui ont pour objectif ou pour effet d'empêcher, d'affaiblir 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;

- 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; et
- c) d'opérer des concentrations entre transporteurs aériens qui entravent de manière significative la concurrence effective, notamment en créant ou en renforçant une position dominante.

7. Si une partie (ci-après dénommée la «partie concernée») considère que les conditions de concurrence loyale et équitable de ses transporteurs sont compromises par:

- a) une discrimination ou des pratiques déloyales interdites en vertu du paragraphe 2, point a);
- b) une subvention interdite en vertu du paragraphe 2, point b), autre que celles énumérées au paragraphe 3;
- c) le non-respect des obligations de transparence énoncées aux paragraphes 4 et 5; ou
- d) le manquement de l'autre partie aux obligations énoncées au paragraphe 6,

elle peut agir conformément aux paragraphes 8 à 10.

8. La partie concernée soumet à l'autre partie une demande écrite de consultations, accompagnée d'un rapport écrit contenant ses observations et éléments de preuve matériels. Les consultations débutent dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande, sauf si les parties en conviennent autrement. Les consultations peuvent être demandées par l'intermédiaire du comité mixte.

9. Si la partie concernée et l'autre partie ne parviennent pas à un accord sur la question dans un délai de soixante (60) jours à compter du début des consultations, ou d'une durée différente convenue par les parties ou par le comité mixte, la partie concernée peut prendre des mesures à l'encontre des transporteurs aériens qui ont présenté le comportement incriminé ou qui ont bénéficié de la discrimination, des pratiques déloyales ou des subventions en question. La partie concernée notifie par écrit à l'autre partie les mesures qu'elle entend prendre, au moins quinze (15) jours avant la mise en œuvre de ces mesures.

10. Les mesures prises en vertu du paragraphe précédent sont appropriées, proportionnées et limitées dans leur champ d'application et leur durée à ce qui est strictement nécessaire, en vue d'atténuer le préjudice subi par les transporteurs de la partie concernée et de supprimer l'avantage indu obtenu par les transporteurs contre lesquels elles sont dirigées.

11. Les actions et mesures prises en vertu du paragraphe 9 sont sans préjudice du droit de chaque partie de recourir à la procédure de règlement des différends prévue à l'article 23 du présent accord.

12. Lorsque des questions relevant du présent article sont soumises à la procédure de règlement des différends prévue à l'article 23 du présent accord, les délais fixés aux paragraphes 10, 11 et 12 dudit article sont réduits de moitié.

13. Aucune disposition du présent accord n'affecte, ne limite ou ne menace en aucune façon l'autorité ou les pouvoirs des autorités de la concurrence des parties ou des tribunaux qui examinent les décisions de ces autorités. Toute mesure prise par une partie en vertu du paragraphe 9 du présent article est sans préjudice des éventuelles actions ou mesures prises par ces autorités et tribunaux, y compris celles de la partie concernée. Les décisions des tribunaux qui examinent les actions et mesures de ces autorités compétentes sont exclues du mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 23 du présent accord.

ARTICLE 8

Possibilités commerciales

Conduite des affaires

1. 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 des 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 équitable.

2. Le comité mixte, en vertu de l'article 22 du présent accord, établit un processus de coopération portant sur la conduite des affaires et sur les possibilités commerciales. Conformément à l'article 22 du présent accord, une partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour examiner toute question portant sur l'application du présent article.

Représentation des transporteurs aériens

3. Les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit d'établir librement, sur le territoire de l'autre partie, des bureaux et installations nécessaires pour assurer le transport aérien et destinés à la promotion et à la vente de services de transport aérien et d'activités connexes, y compris le droit de vendre et de délivrer tout billet et/ou connaissance aérien, à la fois les siens et ceux de tout autre transporteur aérien.

4. 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 pour assurer des transports 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 quatre-vingt-dix (90) jours, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires en vigueur. Les transporteurs aériens de chaque partie peuvent choisir librement de travailler par l'intermédiaire ou non d'un agent général de leur choix sur le territoire de l'autre partie.

Assistance en escale

5. En ce qui concerne l'assistance en escale, 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 des 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 aux points a) et b) du présent paragraphe 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.

Attribution des créneaux horaires dans les aéroports

6. 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 transparente, effective, non discriminatoire et en temps utile.

Plans opérationnels, programmes et horaires

7. Une partie peut exiger la notification, aux seules fins d'information, des plans d'exploitation, des programmes ou des horaires des services aériens exploités en vertu du présent accord. 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 transports aériens et pour les transporteurs aériens de l'autre partie.

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

8. Tout transporteur aérien de chaque partie a le droit de se livrer à la vente de services de transport aérien et de services connexes sur le territoire de l'autre partie, directement et/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 une monnaie librement convertible.

9. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à régler les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie (notamment, mais pas uniquement, pour l'achat de carburant) en monnaie locale. Ils peuvent, s'ils le jugent opportun, régler ces dépenses sur le territoire de l'autre partie dans une monnaie librement convertible au taux de change du marché.

10. 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, des 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.

Accords de coopération commerciale

11. 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/ou
- c) tout transporteur de surface (terrestre ou maritime) de n'importe quel pays,

à condition que i) le transporteur effectif soit titulaire des droits de trafic appropriés; ii) les transporteurs commercialisant le service soient titulaires des droits appropriés pour la ou les routes sous-jacentes dans le tableau des routes; et iii) ces accords respectent les exigences

réglementaires auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis.

12. 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 un transporteur exploitant un secteur national, à condition que i) cette opération fasse partie d'un vol international et que ii) ces accords respectent les exigences auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis. Aux fins du présent paragraphe, on entend par «secteur national»: lorsque le transporteur effectif est un transporteur de l'Union européenne, une route à l'intérieur du territoire d'un État membre de l'UE; et, lorsque le transporteur effectif est un transporteur du Qatar, une route à l'intérieur du territoire du Qatar.

13. 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.

Services intermodaux

14. 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.

15. Nonobstant toute autre disposition du présent accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de transport de fret des parties sont autorisés, sans restriction, à utiliser, dans le cadre du transport aérien international, tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tous points situés sur le territoire des parties ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous scellement douanier, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté en surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et installations douanières des aéroports. Les transporteurs 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. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

Franchisage et marques

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

Location

17. Les parties accordent aux transporteurs aériens de l'autre partie le droit de fournir des services en vertu du présent accord:

- a) en utilisant un aéronef loué sans équipage auprès de tout loueur;
- b) en utilisant un aéronef loué avec un équipage auprès d'autres transporteurs aériens de la même partie que le preneur;
- c) en utilisant un aéronef loué avec un équipage auprès de transporteurs aériens d'un pays autre que la partie du preneur, à condition que la location soit justifiée par des besoins exceptionnels, des besoins de capacité saisonniers ou des difficultés opérationnelles du preneur et que la durée de location ne dépasse pas ce qui est strictement nécessaire pour satisfaire ces besoins ou surmonter ces difficultés.

Les parties concernées peuvent exiger que les accords de location soient approuvés par leurs autorités compétentes aux fins de la vérification du respect des conditions énoncées dans le présent paragraphe et des exigences applicables en matière de sécurité et de sûreté. Toutefois, lorsqu'une partie exige une telle approbation, elle s'efforce d'accélérer les procédures d'approbation et de limiter au minimum la charge administrative qui pèse sur les transporteurs concernés. Pour éviter toute ambiguïté, les dispositions du présent paragraphe sont sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires d'une partie en ce qui concerne la location d'aéronefs par des transporteurs aériens de cette partie.

ARTICLE 9

Droits de douane

1. Les aéronefs utilisés pour le transport 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, 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 à

l'exploitation ou l'entretien des aéronefs assurant un transport aérien international ou utilisés uniquement à ces fins 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, de toute redevance d'inspection, de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) ou de tout autre impôt indirect similaire, 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. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité, des impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, 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, pour être utilisées dans un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un transport aérien international, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
- b) l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une partie et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un transport aérien international;
- c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables importés ou obtenus sur le territoire d'une partie pour être utilisés dans un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un transport aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
- d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie, importés ou obtenus sur le territoire d'une partie et embarqués pour être utilisés dans un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un transport aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire; et
- e) les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou les terminaux de fret.

3. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer des impôts, prélèvements, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire, sur une base non discriminatoire, 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 normal, ainsi que le matériel, les fournitures et les pièces de rechange visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, 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 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 du présent article.

6. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie contractante d'appliquer des impôts, droits, taxes et redevances sur la vente aux passagers d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une partie du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.

7. Les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire d'une partie sont exemptés d'impôts, droits de douane, taxes et autres redevances comparables qui ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies.

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

9. Le présent accord ne modifie pas les dispositions des conventions respectives en vigueur entre un État membre de l'UE et le Qatar pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

ARTICLE 10

Redevances d'usage

1. Chaque partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens de l'autre partie

pour l'utilisation 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.

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 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 8, paragraphe 5, du présent accord, ne soient pas injustement discriminatoires et soient équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Ces redevances peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût complet supporté par les autorités ou organismes compétents en la matière 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 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 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.

3. 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 1 et 2 du présent article. 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 11

Tarifs des passagers et tarifs de fret

1. Les parties autorisent la libre fixation des tarifs des passagers et des tarifs de fret par les transporteurs aériens des parties 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.

ARTICLE 12

Statistiques

1. Les parties coopèrent dans le cadre du comité mixte pour faciliter l'échange d'informations statistiques relatives au transport aérien en vertu du présent accord.
2. Chaque partie fournit à l'autre partie, sur demande, les statistiques non confidentielles et non sensibles d'un point de vue commercial qui sont disponibles concernant les transports aériens en vertu du présent accord, telles qu'exigées par les dispositions législatives et réglementaires respectives des parties, sur une base non discriminatoire, et qui peuvent être raisonnablement demandées.

TITRE II

COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE

ARTICLE 13

Sécurité aérienne

1. Les parties réaffirment l'importance d'une coopération étroite dans le domaine de la sécurité aérienne. Dans ce contexte, elles intensifient, le cas échéant, leur coopération en ce qui concerne les enquêtes sur les accidents, le développement de la réglementation, l'échange d'informations sur la sécurité, la participation éventuelle aux activités de supervision de l'autre partie ou à des activités conjointes de supervision et le développement de projets et d'initiatives conjoints.

2. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par une partie et encore en vigueur sont reconnus comme valides par l'autre partie et ses autorités aéronautiques aux fins de l'exploitation de services aériens, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été délivrés ou validés conformément, au minimum, aux normes internationales pertinentes et aux pratiques et procédures recommandées applicables aux services de navigation aérienne établies en vertu de la convention.

3. Chaque partie peut introduire, à tout moment, une demande de consultations concernant les normes et exigences de sécurité appliquées et gérées par l'autre partie en ce qui concerne les installations aéronautiques, les équipages de conduite, les aéronefs et l'exploitation des aéronefs. Ces consultations ont lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande.

4. Si, à la suite de ces consultations, la partie qui les a demandées estime que l'autre partie n'applique pas ou ne gère pas effectivement dans les domaines visés au paragraphe 3 du présent article des normes et des exigences de sécurité qui, sauf décision contraire, sont au moins égales aux normes minimales établies en application de la convention, ces constatations sont notifiées à l'autre partie.

L'autre partie soumet dans les trente (30) jours un plan de mesures correctives comportant un calendrier de mise en œuvre. Le plan de mesures correctives et le calendrier correspondant sont convenus par les parties avant d'être mis en œuvre.

Si l'autre partie ne prend pas de mesures correctives appropriées dans un délai raisonnable, la partie qui les a demandées est fondée à refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques, ou à refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter d'une autre manière les activités d'un transporteur aérien qui est soumis à la supervision de la sécurité de l'autre partie.

5. Chaque partie accepte que tout aéronef exploité par un transporteur aérien d'une des parties ou au nom de celui-ci puisse, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre partie, faire l'objet d'une inspection au sol par les autorités compétentes de l'autre partie, afin que soient vérifiés la validité des documents pertinents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement, à condition que cet examen n'entraîne pas de retard déraisonnable pour l'exploitation de l'aéronef.

6. Si une partie constate, après avoir procédé à une inspection au sol, qu'un aéronef ou l'exploitation de celui-ci n'est pas conforme aux normes et procédures minimales applicables aux services de navigation aérienne établies en vertu de la convention, elle informe l'exploitant d'aéronef de cette non-conformité et demande les mesures correctives qu'elle juge appropriées. Le cas échéant, les autorités compétentes de l'autre partie qui sont responsables de la supervision de la sécurité du transporteur aérien exploitant l'aéronef peuvent être invitées à accepter les mesures correctives prises par l'exploitant d'aéronef. Nonobstant cela, chaque partie autorisera l'accès aux résultats des inspections au sol effectuées auprès des exploitants d'aéronefs soumis à la supervision de la sécurité de l'autre partie.

7. Chaque partie a le droit de prendre des mesures immédiates, y compris le droit de révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques, ou de suspendre ou limiter d'une autre manière les activités d'un transporteur aérien de l'autre partie, si elle conclut qu'une menace directe pour la sécurité aérienne justifie ces mesures. La partie qui prend ces mesures en informe sans délai l'autre partie, en motivant sa décision.

8. Toute mesure prise par une partie conformément aux paragraphes 4, 6 ou 7 du présent article est nécessaire et proportionnée pour répondre à une constatation en matière de sécurité et est levée dès que la cause qui a motivé cette mesure a cessé d'exister.

ARTICLE 14

Sûreté aérienne

1. Les parties soulignent leur volonté d'atteindre les normes de sécurité aérienne les plus élevées et peuvent, au besoin, approfondir le dialogue et la coopération dans ce domaine.

2. Les parties réaffirment leurs obligations réciproques s'agissant 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 1^{er} mars 1991, pour autant que les parties soient parties à ces conventions, ainsi que des dispositions des autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les parties auraient adhéré.

3. Les parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour faire face à toute menace pesant sur la sûreté de l'aviation civile, et notamment pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils 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.

4. 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. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent, au minimum, conformément à ces dispositions relatives à la sûreté aérienne.

5. 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, notamment 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 les dispositions relatives à la sûreté requises par l'autre partie en ce qui concerne l'entrée, la sortie ou l'exploitation sur son territoire doivent être respectées.

6. 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 délai à l'autre partie. Chaque partie examine de façon constructive toute demande que lui adresse l'autre partie afin que des mesures de sûreté spéciales raisonnables soient prises, et la première partie tient compte des mesures de sûreté déjà appliquées par l'autre partie et du point de vue exprimé par celle-ci, ainsi que des éventuels effets négatifs sur le transport aérien entre les parties. 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 aériens prévus dans le présent accord. Chaque partie peut solliciter, d'urgence si nécessaire, une réunion du comité mixte pour discuter de ces mesures de sûreté, comme le prévoit l'article 22 du présent accord.

7. 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.

8. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, des passagers, des 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 à moins que son départ ne soit rendu indispensable par l'impérieuse nécessité de protéger la vie humaine. Lorsque cela est possible, ces mesures sont prises à la suite de consultations mutuelles.

10. Lorsqu'une partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre partie a dérogé aux dispositions du présent article, elle peut demander des consultations immédiates avec l'autre partie. Ces consultations débutent dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception d'une telle demande ou dans un délai plus long éventuellement convenu. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de trente (30) jours ou dans un délai plus long éventuellement convenu comme indiqué ci-dessus constitue un motif, pour la partie qui a demandé les consultations, de prendre des mesures pour refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter l'autorisation d'exploitation et les permis techniques d'un transporteur aérien de l'autre partie afin d'assurer le respect des dispositions du présent article. Lorsqu'une situation d'urgence l'exige, ou pour empêcher un nouveau manquement aux dispositions du présent article, une partie peut prendre des mesures immédiates à titre provisoire.

11. Toute mesure prise par une partie conformément au présent article est nécessaire et proportionnée pour répondre à une menace pour la sécurité et est levée dès que l'autre partie se conforme aux dispositions du présent article ou lorsque cette action n'est plus nécessaire.

ARTICLE 15

Gestion du trafic aérien

1. Les parties coopèrent sur les questions de réglementation relatives aux services de navigation aérienne, y compris leur supervision. Elles examinent toute question de politique ayant trait à la performance de la gestion du trafic aérien, en vue d'optimiser l'efficacité globale des vols, de réduire les coûts, de limiter au minimum les incidences sur l'environnement et d'améliorer la sécurité et la capacité des systèmes.

2. Les parties encouragent leurs autorités compétentes et leurs prestataires de services de navigation aérienne à coopérer sur les questions d'interopérabilité afin de mieux intégrer les systèmes des deux parties dans la mesure du possible, de réduire l'incidence du transport aérien sur l'environnement et de partager l'information en tant que de besoin.

3. Les parties encouragent la coopération entre leurs prestataires de services de navigation aérienne afin d'échanger les données de vol et de coordonner les flux de trafic pour optimiser l'efficacité des vols, en vue d'améliorer l'utilisation des ressources et de garantir la prévisibilité, la ponctualité et la continuité du service.

4. Les parties conviennent de coopérer dans le domaine des programmes de modernisation, notamment en ce qui concerne le développement, le déploiement et les meilleures pratiques en matière d'efficacité économique, la gestion du trafic aérien et les aspects pertinents des aéroports, et d'encourager la participation croisée à des activités de validation et de démonstration.

ARTICLE 16

Environnement

1. 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.

2. 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 en accord avec les objectifs du présent accord.

3. Les parties reconnaissent l'importance de lutter contre le changement climatique et, par conséquent, de limiter ou de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) associées au transport aérien national et international. Elles conviennent de coopérer sur ces questions, en vue d'élaborer et de mettre en œuvre des instruments, y compris des modalités d'exécution pour le développement du CORSIA («Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation») et tout autre aspect particulièrement pertinent pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation.

4. Les parties s'engagent à échanger des informations et à assurer un dialogue régulier 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) l'échange de vues concernant 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.

5. Les parties s'emploient également, dans le respect de leurs droits et obligations découlant d'engagements multilatéraux en matière d'environnement, à renforcer 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.

6. Les parties reconnaissent la nécessité de prendre des mesures appropriées pour prévenir ou agir d'une autre manière sur 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 17

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 18

Protection des consommateurs

Les parties coopèrent afin de protéger les intérêts des consommateurs dans le domaine des transports aériens. Cette coopération vise à assurer un niveau élevé de protection des consommateurs. À cette fin, les parties se consultent au sein du comité mixte sur les questions relatives aux intérêts des consommateurs, y compris les mesures qu'elles prévoient, en vue d'accroître la convergence et la compatibilité réglementaires, dans la mesure du possible.

ARTICLE 19

Systèmes informatisés de réservation

1. Les vendeurs de systèmes informatisés de réservation (ci-après «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 ces SIR soient conformes aux exigences réglementaires en vigueur de l'autre partie.
2. Les parties annulent 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 dans le futur.
3. Aucune des parties n'impose ou n'autorise l'imposition sur son territoire, aux vendeurs de SIR de l'autre partie, d'exigences relatives aux affichages des SIR différentes de celles imposées à ses propres vendeurs de SIR ou à toute autre SIR opérant sur son marché. Aucune des parties n'empêche la conclusion d'accords entre les vendeurs 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 le respect des exigences réglementaires relatives aux affichages neutres.
4. 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 20

Aspects sociaux

1. 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 conviennent de 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.

2. Les parties reconnaissent le droit de chaque partie d'établir son propre niveau de protection du travail au niveau national comme elle le juge approprié et d'adopter ou de modifier en conséquence ses lois et politiques, conformément à ses obligations internationales. Les parties veillent à ce que les droits et principes énoncés dans leurs dispositions législatives et réglementaires respectives ne soient pas compromis et soient mis en œuvre de manière effective.

3. Chaque partie poursuit l'amélioration de ces lois et politiques, conformément à ses obligations internationales, et s'efforce d'offrir et d'encourager des niveaux élevés de protection du travail dans le secteur de l'aviation. Les parties reconnaissent que la violation des principes et droits fondamentaux au travail ne saurait être invoquée ni utilisée en tant qu'avantage comparatif légitime, et que les normes du travail ne sauraient servir à des fins protectionnistes.

4. Les parties réaffirment leur engagement, conformément aux obligations qui leur incombent en leur qualité de membre de l'Organisation internationale du travail (OIT) et en vertu de la déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi, adoptée par la Conférence internationale du travail lors de sa 86^e session en 1998, de respecter, promouvoir, mettre en œuvre de manière effective et appliquer les principes et droits fondamentaux au travail.

5. Les parties promeuvent les objectifs figurant dans le programme de l'OIT pour un travail décent et dans la déclaration de l'OIT sur la justice sociale pour une mondialisation équitable de 2008, adoptée par la Conférence internationale du travail lors de sa 97^e session.

6. Chaque Partie s'engage à faire tout ce qui est en son pouvoir pour ratifier, si elle ne l'a pas encore fait, les conventions fondamentales de l'OIT. Les parties envisageront également la ratification d'autres conventions de l'OIT et, par conséquent, la mise en œuvre effective des normes internationales correspondantes dans les domaines social et du travail présentant un intérêt pour le secteur de l'aviation civile, en tenant compte des circonstances nationales.

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

ARTICLE 21

Interprétation et mise en œuvre

1. Les parties s'accordent mutuellement les droits énoncés dans le présent accord. Toute référence, dans le présent accord, à des droits accordés aux transporteurs aériens d'une partie s'entend uniquement comme une référence aux droits conférés à cette partie. Aucune disposition du présent accord ne peut être interprétée comme visant à conférer des droits ou à imposer des obligations susceptibles d'être invoqués directement par les ressortissants d'une partie devant les juridictions de l'autre partie.
2. Les parties prennent toute mesure générale ou particulière propre à assurer l'exécution des obligations découlant du présent accord.
3. Dans l'exercice des droits que leur confère le présent accord, les parties prennent des mesures appropriées et proportionnées à l'objectif de ces mesures.
4. Les parties s'abstiennent de toutes mesures de nature à compromettre la réalisation des objectifs du présent accord.
5. Chaque partie est responsable, sur son territoire, de la bonne application du présent accord.
6. Si l'une des parties a des craintes quant à une éventuelle violation du présent accord, elle peut demander à l'autre partie de lui fournir des informations et de l'assistance. Dès réception de cette demande, l'autre partie fournit toutes les informations et l'assistance nécessaires, sous réserve de ses dispositions législatives et réglementaires applicables.
7. Le présent accord ne fait pas obstacle à des consultations et des discussions entre les autorités compétentes des parties en dehors du comité mixte, notamment dans les domaines du développement du transport aérien, de la sûreté, de la sécurité, de l'environnement, de la politique sociale, de la gestion du trafic aérien, des infrastructures aéronautiques, de la concurrence et de la protection des consommateurs. Les parties informent le comité mixte des résultats de ces consultations et discussions susceptibles d'avoir une incidence sur l'interprétation ou sur l'application du présent accord.
8. Lorsqu'il est fait référence dans le présent accord à la coopération entre les parties, notamment, mais pas uniquement, dans les domaines des possibilités commerciales, de la sécurité, de la sûreté, de l'environnement, de la gestion du trafic aérien et de la protection des consommateurs, les parties s'efforcent de trouver un terrain d'entente pour une action commune en vue d'approfondir le présent accord et/ou d'en améliorer le fonctionnement dans

les domaines concernés, sur la base d'un consentement mutuel.

ARTICLE 22

Comité mixte

1. Un comité mixte composé de représentants des parties est chargé de superviser l'administration du présent accord et d'en assurer la bonne mise en œuvre.
2. Le comité mixte adopte son règlement intérieur.
3. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Toute partie peut à tout moment demander la convocation d'une réunion du comité mixte. Cette réunion se tient dans les plus brefs délais, et au plus tard deux (2) mois après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des parties.
4. Aux fins de la bonne mise en œuvre du présent accord, le comité mixte:
 - a) échange des informations, notamment sur les modifications apportées aux dispositions législatives et réglementaires et aux politiques de chaque partie qui sont susceptibles d'avoir une incidence sur les services aériens, et des informations statistiques relatives au transport aérien;
 - b) émet des recommandations et prend des décisions dans les cas expressément prévus par le présent accord;
 - c) développe la coopération, notamment sur les questions de réglementation;
 - d) procède à des consultations sur toute question relative à l'application ou à l'interprétation du présent accord, ainsi que, le cas échéant, sur les questions liées au transport 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;
 - e) envisage d'éventuels domaines d'évolution ultérieure du présent accord, notamment en recommandant des amendements à ce dernier en vue de permettre à des pays tiers d'y adhérer.
5. Les recommandations et décisions du comité mixte sont adoptées par consensus entre les parties. Les décisions du comité mixte sont contraignantes pour les parties.

ARTICLE 23

Règlement des différends et arbitrage

1. Sans préjudice de l'article 4 du présent accord, tout différend relatif à l'application ou à l'interprétation du présent accord peut être soumis par les parties au mécanisme de règlement des différends prévu au présent article.
2. Sans préjudice d'éventuelles consultations préalables entre les parties au titre du présent accord, lorsqu'une partie souhaite recourir au mécanisme de règlement des différends prévu au présent article, elle en informe par écrit l'autre partie et demande une réunion du comité mixte en vue de consultations.
3. Si la réunion du comité mixte n'est pas tenue dans un délai de deux (2) mois à compter de la réception de la demande visée au paragraphe précédent ou à la date convenue par les parties, ou si le différend n'est pas réglé au sein du comité mixte dans les six (6) mois suivant cette demande, les parties peuvent convenir de soumettre le différend à une personne ou à un organisme pour décision. Si les parties ne parviennent pas à se mettre d'accord pour soumettre le différend à une personne ou à un organisme pour décision, le différend est soumis, à la demande de l'une d'entre elles, à l'arbitrage.
4. Nonobstant le paragraphe 2 du présent article, si une partie a pris des mesures pour refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques d'un transporteur aérien de l'autre partie, le différend peut être immédiatement soumis à une personne ou à un organisme pour décision, ou soumis à l'arbitrage.
5. La demande d'arbitrage est adressée par écrit par une partie (ci-après dénommée «partie initiatrice») à l'autre partie (ci-après dénommée «partie sollicitée»). Dans sa demande, la partie initiatrice présente les questions à résoudre, décrit la mesure en cause et explique les raisons pour lesquelles elle considère que cette mesure est incompatible avec les dispositions du présent accord.
6. Sauf accord contraire entre la partie initiatrice et la partie sollicitée, l'arbitrage est rendu par un tribunal composé de trois arbitres et constitué comme suit:
 - a) dans un délai de soixante (60) jours à compter de la réception d'une demande d'arbitrage, la partie initiatrice et la partie sollicitée désignent chacune un arbitre. Dans un délai de trente (30) jours suivant la désignation de ces deux arbitres, la partie initiatrice et la partie sollicitée désignent de commun accord un troisième arbitre, qui assume les fonctions de président du tribunal;
 - b) si la partie initiatrice ou la partie sollicitée ne désigne pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément au point a) du présent paragraphe, 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 trente (30) jours à compter de la

réception de cette demande. Si le président du Conseil de l'OACI est un ressortissant du Qatar ou d'un État membre de l'UE, le vice-président le plus ancien de ce Conseil, qui n'est pas exclu pour ce motif, est invité à procéder à cette désignation.

7. La date de constitution du tribunal est la date à laquelle le dernier des trois arbitres accepte la désignation.

8. La procédure est menée conformément au règlement de procédure qui doit être adopté par le comité mixte dans les meilleurs délais, sous réserve des dispositions du présent article et conformément à l'article 22, paragraphe 4, point b), et paragraphe 5, du présent accord. Jusqu'à l'adoption par le comité mixte du règlement de procédure, le tribunal arrête ses propres règles de procédure.

9. À la demande de la partie initiatrice, le tribunal peut, dans l'attente de sa décision définitive, autoriser la partie initiatrice à adopter des mesures correctives provisoires ou demander à la partie sollicitée d'adopter des mesures provisoires.

10. Au plus tard quatre-vingt-dix (90) jours après la date de sa constitution, le tribunal communique à la partie initiatrice et à la partie sollicitée un rapport intérimaire exposant les 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 la partie initiatrice et la partie sollicitée par écrit en précisant les raisons du retard et la date à laquelle le tribunal prévoit de remettre son rapport intérimaire. Le rapport intérimaire ne doit en aucun cas être remis plus de cent vingt (120) jours après la date de constitution du tribunal.

11. La partie initiatrice ou la partie sollicitée peut présenter une demande écrite au tribunal pour qu'il réexamine des aspects spécifiques du rapport intérimaire dans un délai de quatorze (14) jours à compter de sa remise. Après avoir examiné toute observation écrite formulée par la partie initiatrice et par la partie sollicitée 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 définitive du tribunal comprennent une analyse suffisante des arguments avancés durant la phase d'examen intérimaire et répondent clairement aux questions et aux observations de la partie initiatrice et de la partie sollicitée.

12. Le tribunal communique sa décision définitive à la partie initiatrice et à la partie sollicitée dans un délai de cent vingt (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 la partie initiatrice et la partie sollicitée par écrit en précisant les raisons du retard et la date à laquelle le tribunal prévoit de rendre sa décision. La décision ne doit en aucun cas être rendue plus de cent cinquante (150) jours après la date de constitution du tribunal.

13. Si une partie a pris des mesures pour refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques d'un transporteur aérien de l'autre partie, ou, à la demande de la partie initiatrice ou de la partie sollicitée, si le tribunal constate l'urgence de la question, les délais fixés aux paragraphes 10, 11 et 12 du présent article sont réduits de moitié.

14. Dans un délai de dix (10) jours à compter de la remise de la décision définitive du tribunal, la partie initiatrice et la partie sollicitée peuvent déposer des demandes de

clarification de cette décision et reçoivent les explications dans un délai de quinze (15) jours à compter de cette demande.

15. 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 définitive du tribunal, ou ne parvient pas à un accord avec l'autre partie sur une solution mutuellement satisfaisante dans un délai de soixante (60) jours à compter de la remise de la décision définitive du tribunal, l'autre partie peut suspendre l'application d'avantages comparables découlant du présent accord jusqu'à ce que la partie responsable se conforme à la décision définitive du tribunal ou que la partie initiatrice et la partie sollicitée soient parvenues à un accord sur une solution mutuellement satisfaisante.

16. Chaque partie prend en charge les frais de l'arbitre qu'elle a désigné. Les autres coûts du tribunal sont répartis à parts égales entre les parties.

ARTICLE 24

Relations avec d'autres accords

1. Le présent accord suspend les accords et arrangements antérieurs conclus sur le même sujet entre les parties sous réserve des paragraphes 2 et 7 du présent article, sauf en cas de résiliation du présent accord.

2. Les dispositions d'un accord ou d'un arrangement antérieur dans le domaine des services aériens entre un État membre de l'UE et le Qatar sur les questions couvertes par les articles 2, 3, 8 et 11 du présent accord continuent de s'appliquer au regard du présent accord lorsqu'elles sont plus favorables et/ou plus souples pour les transporteurs aériens concernés. Tous les droits et avantages dont jouissent les transporteurs aériens de l'État membre de l'UE concerné conformément à ces dispositions reviennent à tous les transporteurs de l'Union européenne.

3. Aux fins du paragraphe précédent, tout différend entre les parties quant à la question de savoir si les dispositions ou les traitements prévus dans le cadre d'accords ou d'arrangements antérieurs entre les parties sont plus favorables et/ou plus souples est réglé dans le cadre du mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 23 du présent accord.

4. Tous les droits de trafic supplémentaires qui pourraient être accordés à un État membre de l'UE par le Qatar, ou vice versa, après la date d'entrée en vigueur du présent accord, sont soumis au présent accord et ne font pas de discrimination entre les transporteurs aériens de l'Union européenne. Ces arrangements sont immédiatement notifiés au comité mixte.

5. Le comité mixte établit et tient à jour une liste informative des dispositions et arrangements concernant les droits de trafic visés aux paragraphes 2 et 4 du présent article.

6. Si les parties deviennent parties à un accord multilatéral ou adhèrent à une décision de l'OACI dans le domaine des transports aériens qui traite d'aspects couverts par l'accord, elles se consultent au sein du comité mixte en vertu de l'article 22 du présent accord pour déterminer si l'accord doit être révisé à la lumière de cette situation.

7. Aucune disposition du présent accord n'affecte la validité et l'application des accords existants et futurs entre les États membres de l'UE et le Qatar en ce qui concerne les territoires relevant de leur souveraineté respective qui ne sont pas couverts par la définition du «territoire» figurant à l'article 1 du présent accord.

ARTICLE 25

Modifications

Tout amendement au présent accord peut être convenu par les parties en vertu de consultations tenues conformément à l'article 22 du présent accord. Les amendements entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 29 du présent accord.

ARTICLE 26

Adhésion de nouveaux États membres de l'Union européenne

1. Le présent accord est ouvert à l'adhésion des États qui sont devenus membres de l'UE après la date de la signature de l'accord.

2. Dans ce cas, l'adhésion de cet État membre de l'Union européenne à l'accord s'effectue par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du secrétaire général du Conseil de l'Union européenne, qui notifie au Qatar le dépôt de l'instrument d'adhésion ainsi que sa date. L'adhésion de cet État membre de l'Union européenne prend effet le trentième jour suivant la date du dépôt de l'instrument d'adhésion.

3. Les paragraphes 1, 2, 3 et 7 de l'article 24 du présent accord s'appliquent mutatis mutandis aux accords et arrangements existants qui sont en place au moment de l'adhésion d'un État membre de l'UE à l'accord.

ARTICLE 27

Dénonciation

Chaque partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'OACI et au Secrétariat de l'Organisation des Nations unies. Le présent accord prend fin à minuit GMT à la fin de la saison IATA (Association internationale du transport aérien) en cours un (1) an après la date de notification écrite de la dénonciation de l'accord, sauf si cette notification est retirée d'un commun accord entre les parties avant l'expiration de ce délai.

ARTICLE 28

Enregistrement de l'accord

Le présent accord et tous ses amendements sont enregistrés auprès de l'OACI, conformément à l'article 83 de la convention, et du Secrétariat de l'Organisation des Nations unies, conformément à l'article 102 de la charte des Nations unies.

ARTICLE 29

Entrée en vigueur, application provisoire et dépositaire

1. Le présent accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les parties se sont notifiées l'accomplissement des procédures juridiques applicables nécessaires à cet effet.
2. Aux fins du paragraphe 1, le Qatar adresse sa notification au secrétaire général du Conseil de l'Union européenne et le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne adresse sa notification au Qatar, par la voie diplomatique.
3. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, les parties conviennent d'appliquer le présent accord à titre provisoire, conformément à leurs procédures internes et/ou leur législation nationale, selon le cas, à compter de sa signature.
4. Le secrétariat général du Conseil de l'Union européenne est le dépositaire du présent accord.

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

Fait à [...], le [...] de l'an [...], en deux exemplaires, en langues allemande, anglaise, bulgare, croate, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, irlandaise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et arabe, 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.

Pour l'État du Qatar

Pour l'Union européenne

Pour le Royaume de Belgique

Pour la République de Bulgarie

Pour la République tchèque

Pour le Royaume du Danemark

Pour la République fédérale
d'Allemagne

Pour la République d'Estonie

Pour l'Irlande

Pour la République hellénique

Pour le Royaume d'Espagne

Pour la République française

Pour la République de Croatie

Pour la République italienne

Pour la République de Chypre

Pour la République de Lettonie

Pour la République de Lituanie

Pour le Grand-Duché de
Luxembourg

Pour la Hongrie

Pour Malte

Pour le Royaume des Pays-Bas

Pour la République d'Autriche

Pour la République de Pologne

Pour la République portugaise

Pour la Roumanie

Pour la République de Slovénie

Pour la République slovaque

Pour la République de Finlande

Pour le Royaume de Suède

ANNEXE 1

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

1. Nonobstant l'article 2, paragraphe 2, du présent accord, l'exercice des droits de trafic de troisième et quatrième libertés pour les services de transport de passagers, les services mixtes et les services tout-cargo ainsi que des droits de trafic de cinquième liberté pour les services tout-cargo sur les routes spécifiées est soumis aux dispositions transitoires de la présente annexe.

2. Les droits de trafic de troisième et quatrième libertés entre des points au Qatar et des points en Belgique, en Allemagne, en France, en Italie et aux Pays-Bas sont progressivement libéralisés conformément aux paragraphes 4 à 8 ci-après.

3. Les droits de trafic de cinquième liberté pour les services tout-cargo sont progressivement accrus conformément au paragraphe 9 ci-dessous pour atteindre, à la fin de la période transitoire, le droit convenu de sept (7) fréquences hebdomadaires.

4. En ce qui concerne les services à destination/en provenance des États membres de l'UE visés au paragraphe 2, les transporteurs aériens des parties sont autorisés, à partir de la date de la signature du présent accord, à exercer les droits de trafic de troisième et quatrième libertés conformément aux droits de fréquences hebdomadaires appelés «base de référence» qui sont indiqués dans les tableaux figurant aux paragraphes 7 et 8, et aux routes correspondantes.

5. Les droits de fréquences des services à destination/en provenance des États membres de l'UE visés au paragraphe 2 respectent les phases prévues dans les tableaux figurant aux points 7 et 8 ci-après. La «phase 1» prend effet le premier jour de la saison d'hiver IATA 2020/2021, et les phases suivantes («phases 2 à 5») le premier jour des saisons IATA d'hiver 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 et 2024/2025 respectivement.

6. À partir du premier jour de la saison d'hiver IATA 2024/2025 («phase 5»), les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à exercer les droits de trafic de troisième et quatrième libertés prévus à l'article 2, paragraphe 2, point c), du présent accord sans limites de routes, de capacités et/ou de fréquences entre des points au Qatar et des points dans tous les États membres de l'UE.

7. Pour les services de transport de passagers et les services mixtes de troisième et quatrième libertés, les transporteurs aériens des parties sont autorisés à exploiter le nombre de fréquences hebdomadaires suivant:

- a. Entre des points au Qatar et des points en Belgique et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
À destination/en provenance de tous points	14	19	24	29	34	Non limité

b. Entre des points au Qatar et des points en France et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
À destination/en provenance de tous points au Qatar et de Paris	21	24	27	30	33	Non limité
À destination/en provenance de tous points au Qatar et de Nice	7	10	14	17	21	Non limité
À destination/en provenance de tous points au Qatar et de Lyon	7	10	14	17	21	Non limité
À destination/en provenance de tous autres points	7	10	14	17	21	Non limité

c. Entre des points au Qatar et des points en Allemagne et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
À destination/en provenance de tous points au Qatar et de Francfort	14	18	21	24	28	Non limité
À destination/en provenance de tous points au Qatar et de Munich	14	18	21	24	28	Non limité
À destination/en provenance de tous autres points	7	11	14	17	21	Non limité

d. Entre des points au Qatar et des points en Italie et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
À destination/en provenance de tous points	81	84	84	89	92	Non limité

e. Entre des points au Qatar et des points aux Pays-Bas et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
À destination/en provenance de tous points au Qatar et d'Amsterdam	10	12	14	14	17	Non limité
À destination/en provenance de tous autres points	7	7	14	17	21	Non limité

8. Pour les services de transport tout-cargo de troisième et quatrième libertés, les transporteurs aériens des parties sont autorisés à exploiter le nombre de fréquences hebdomadaires suivant:

a. Entre des points au Qatar et des points en Belgique et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
À destination/en provenance de tous points	35	39	42	45	49	Non limité

b. Entre des points au Qatar et des points en France et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
---------------	--------------------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------

À destination/en provenance de tous points	7	10	14	17	21	Non limité
--	---	----	----	----	----	------------

c. Entre des points au Qatar et des points en Allemagne et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
À destination/en provenance de tous points	10	14	14	17	21	Non limité

d. Entre des points au Qatar et des points en Italie et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
À destination/en provenance de tous points	19	21	21	24	28	Non limité

e. Entre des points au Qatar et des points aux Pays-Bas et vice versa

Routes	Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
À destination/en provenance de tous points	10	14	14	17	21	Non limité

9. Pour les services tout-cargo de cinquième liberté, les transporteurs aériens des parties sont autorisés, à compter de la date de signature du présent accord, à exploiter les droits prévus à l'article 2, paragraphe 2, point c), du présent accord sur trois (3) fréquences hebdomadaires («base de référence») entre chaque État membre de l'UE et le Qatar. Ce droit de fréquences respecte les phases prévues dans le tableau ci-dessous, pour atteindre un droit final de sept (7) fréquences hebdomadaires au total. La «phase 1» prend effet le premier jour de la saison d'hiver IATA 2020/2021, et les phases suivantes («phases 2 à 4») le premier jour des saisons IATA d'hiver 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 respectivement.

Base de référence	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4
3	4	5	6	7

10. Conformément à l'article 24, paragraphe 2, du présent accord, dans le cas où des droits de trafic de cinquième liberté pour les services tout-cargo octroyés avant la signature de l'accord ont une couverture géographique différente de celle prévue à l'article 2, paragraphe 2, point c), du présent accord, cette couverture géographique peut continuer à être utilisée en lieu et place de la couverture géographique prévue à l'article 2, paragraphe 2, point c), du présent accord pour les droits de fréquence octroyés avant la signature du présent accord.

ANNEXE 2

APPLICABILITÉ GÉOGRAPHIQUE DES DROITS DE TRAFIC DE CINQUIÈME LIBERTÉ POUR LES SERVICES TOUT-CARGO

SECTION 1

La portée géographique aux fins de l'application de l'article 2, paragraphe 2, point c) i) B), du présent accord englobe la totalité des continents nord-américain et sud-américain ainsi que les îles qui y sont adjacentes, les Bermudes, certaines îles de la mer des Caraïbes, les îles hawaïennes (y compris Midway et Palmyra). Au moment de la signature de l'accord, cela inclut:

Amérique du Nord

Canada, États-Unis, Mexique

Îles des Caraïbes et Bermudes

Anguilla, Antigua-et-Barbuda, les Bahamas, la Barbade, les Bermudes, les Îles Caïmans, Cuba, la Dominique, la Grenade, Haïti, la Jamaïque, Montserrat, Saint-Christophe-et-Niévès, Sainte-Lucie, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Trinité-et-Tobago, les Îles Turks-et-Caïcos, les Îles Vierges (britanniques)

Amérique centrale

Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panama

Amérique du Sud

Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Équateur, Guyana, Paraguay, Pérou, Suriname, Uruguay, Venezuela

SECTION 2

La portée géographique aux fins de l'application de l'article 2, paragraphe 2, point c) ii) B), du présent accord englobe la totalité de l'Asie située à l'est de l'Iran, y compris l'Iran, et les îles qui y sont adjacentes, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les îles qui y sont adjacentes, ainsi que certaines îles de l'océan Pacifique. Au moment de la signature de l'accord, cela inclut:

Asie du Sud

Afghanistan, Bangladesh, Bhoutan, Inde (y compris les îles Andaman), Maldives, Népal, Pakistan, Sri Lanka

Asie centrale

Kazakhstan, Kirghizstan, Mongolie, Russie, Tadjikistan, Turkménistan, Ouzbékistan

Asie orientale

Chine, RAS de Hong Kong, Japon, Corée du Nord, Corée du Sud, RAS de Macao, Taïwan

Asie du Sud-Est

Brunei Darussalam, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar/Birmanie, Papouasie - Nouvelle-Guinée, Philippines, Singapour, Thaïlande, Viêt Nam

Asie-Pacifique

Samoa américaines, Australie, Île Christmas, Îles Cocos, Îles Cook, Fidji, Guam, Kiribati, Îles Marshall, Micronésie, Nauru, Nouvelle-Zélande, Niue, Île Norfolk, Îles Mariannes du Nord, Palaos, Samoa, Îles Salomon, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.