

Bruxelles, le 4 décembre 2023
(OR. en)

5321/08
DCL 1

AVIATION 11
ISR 2

DÉCLASSIFICATION

du document: ST 5321/08 RESTREINT UE/EU RESTRICTED

en date du: 17 janvier 2008

Nouveau statut: Public

Objet: Projet de décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, autorisant la Commission à ouvrir avec Israël des négociations en vue de la conclusion d'un accord global dans le domaine des transports aériens

Les délégations trouveront ci-joint la version déclassifiée du document cité en objet.

Le texte de ce document est identique à celui de la version précédente.

RESTREINT UE



CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 17 janvier 2008 (23.11)
(OR. en)

5321/08

RESTREINT UE

AVIATION 11
ISR 2

RAPPORT

du: Secrétariat du Conseil
aux: délégations

n° prop. Cion: 15540/07 AVIATION 207 ISR 17

Objet: Projet de décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, autorisant la Commission à ouvrir avec Israël des négociations en vue de la conclusion d'un accord global dans le domaine des transports aériens

1. Introduction

Le 22 novembre 2007, la Commission a présenté au Conseil une recommandation visant à autoriser la Commission à ouvrir avec Israël des négociations en vue de la conclusion d'un accord global dans le domaine des transports aériens.

Lors de sa réunion du 15 janvier 2008, le Groupe "Aviation" a procédé à un premier examen de la recommandation précitée. Toutes les délégations qui se sont exprimées se sont déclarées favorables à la proposition visant à confier à la Commission un mandat pour engager avec Israël des négociations approfondies dans le domaine de l'aviation. La plupart des délégations ont également suggéré que les directives de négociation proposées soient alignées sur le texte relatif au mandat pour la Jordanie, que le Conseil TTE a adopté récemment. En outre, un certain nombre de délégations ont fait observer qu'il faudrait négocier un accord horizontal avec Israël et le parapher avant que les négociations sur un accord global dans le domaine des transports aériens ne puissent se poursuivre.

RESTREINT UE

2. Suivi

À la suite de cette recommandation et du premier examen auquel a procédé le Groupe "Aviation" le 15 janvier 2008, les délégations trouveront en annexe un projet de décision sur la question. Les modifications par rapport à la recommandation de la Commission sont indiquées en caractères gras (les suppressions étant biffées).

Lors de sa réunion du 29 janvier 2008, le Groupe "Aviation" poursuivra l'examen du projet de décision autorisant la Commission à ouvrir avec Israël des négociations en vue de la conclusion d'un accord global dans le domaine des transports aériens.

FI a émis une réserve d'examen générale sur le texte.

DECLASSIFIED

**PROJET DE DÉCISION DU CONSEIL ET DES REPRÉSENTANTS
DES GOUVERNEMENTS DES ÉTATS MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE,
RÉUNIS AU SEIN DU CONSEIL,**

autorisant la Commission à ouvrir avec Israël des négociations
en vue de la conclusion d'un accord global dans le domaine des transports aériens

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2, en
liaison avec son article 300, paragraphe 1,

DÉCIDE:

Article unique

La Commission est autorisée à ouvrir avec Israël, au nom de la Communauté européenne et de ses
États membres, dans les limites de leurs compétences respectives, des négociations en vue d'établir
un accord global dans le domaine des transports aériens.

La Commission conduit les négociations conformément aux directives figurant à l'annexe I et à la
procédure ad hoc décrite à l'annexe II de la présente décision.¹

La présente décision est sans préjudice des arrangements prévus par la législation communautaire,
et en particulier par le règlement (CE) n° 847/2004 concernant la négociation et la mise en œuvre
d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers, pour les accords
bilatéraux en vigueur entre les États membres et Israël, dans l'attente de la conclusion d'un accord
communautaire.

¹ Il convient de garantir, tout au long des négociations, la consultation approfondie et en temps
opportun de toutes les parties intéressées, y compris les entreprises de transport aérien
européennes.

RESTREINT UE

L'application de l'accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé, et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur à compter du 18 septembre 2006 entre les États membres, conformément à la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*

DECLASSIFIED

DIRECTIVES DE NÉGOCIATION

(Communauté et ses États membres - Israël, accord global dans le domaine des transports aériens)

1. Objectifs des négociations

Sur la base des relations politiques et économiques étroites qui existent entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et Israël, d'autre part, et des objectifs spécifiques liés à l'aviation fixés dans le plan d'action UE-Israël, ~~l'objectif des négociations avec Israël sera d'établir un espace aérien commun~~ **l'accord devra couvrir une série de questions qui visent essentiellement à assurer une ouverture du marché** entre la Communauté européenne et ses États membres et Israël, dans le cadre de laquelle les transporteurs des deux parties pourront librement fournir leurs services sur la base de considérations commerciales, et seront en mesure de se faire concurrence sur une base juste et égale et dans des conditions réglementaires équivalentes ou harmonisées fondées sur la reconnaissance mutuelle.

2. Portée de l'accord

Un accord global dans le domaine des transports aériens permettrait aux parties d'établir un cadre clair et cohérent pour développer de façon constructive leurs relations aériennes dans les années à venir. Ce cadre reposera sur un ensemble global de droits et d'obligations visant à assurer et à promouvoir, entre autres, le rapprochement des dispositions législatives en matière d'aviation afin d'éviter les conflits de règles, à établir des mécanismes conjoints de coopération en matière de sûreté, de sécurité et de normes environnementales et à renforcer la coopération dans le domaine industriel. L'accord portera sur un certain nombre de domaines, dans le but d'assurer une ouverture progressive, réciproque et durable des marchés, ~~et d'établir un espace aérien commun totalement ouvert accompagné d'un~~ **moyennant** un processus de coopération en matière de réglementation pour garantir la convergence, tout en offrant un degré de flexibilité approprié (par exemple pour ce qui concerne les périodes de transition). L'accord ne réduira pas le niveau d'accès au marché établi par les accords bilatéraux existants. La Communauté n'accordera pas de droits de trafic supplémentaires entre un point dans l'Union européenne et un point dans un pays tiers sans en référer au Conseil.

RESTREINT UE

- 1) La Commission s'assurera de la cohérence de l'accord avec le traité et les dispositions du droit communautaire applicables en la matière.
- 2) L'accord devrait prévoir des mécanismes adéquats de vérification et d'échange d'informations, dans le but d'assurer la confiance mutuelle dans l'accomplissement des obligations contractées, pour garantir des conditions de concurrence égales.
- 3) L'accord devrait prévoir des dispositions rigoureuses en matière de sécurité et de sûreté aériennes, en tenant compte des procédures et des normes applicables ainsi que des développements en cours sur le territoire de la Communauté.
- 4) L'accord devrait inclure des dispositions relatives à la concurrence et aux aides d'État en vue de garantir des conditions de concurrence égales pour tous les opérateurs du marché.
- 5) L'accord devrait avoir pour objectif d'associer Israël à la mise en œuvre du ciel unique européen.
- 6) L'accord devrait couvrir les aspects liés à l'intermodalité des différents modes de transport.
- 7) L'accord devrait permettre de préserver la possibilité de prendre des mesures à l'intérieur de l'UE dans les matières environnementales, en particulier en ce qui concerne les mesures destinées à atténuer les effets du transport aérien sur le changement climatique, la qualité de l'air et les niveaux sonores aux abords des aéroports.
- 8) L'accord ne devrait pas interdire la taxation du carburant fourni aux aéronefs. Il devrait établir clairement que les règles relatives à la taxation du carburant pour aéronefs appliquées par une partie doivent être respectées par les transporteurs aériens de l'autre partie lorsqu'ils opèrent à destination, à partir ou à l'intérieur du territoire de la première partie.
- 9) L'accord devrait avoir pour objectif d'envisager la libéralisation du régime d'investissement **entre les parties contractantes** moyennant des garanties appropriées.

RESTREINT UE

- 10) Un chapitre particulier devrait être consacré à la coopération technique et à la coopération en matière de recherche.
- 11) Dans la mise en œuvre de ces objectifs, l'accord devrait permettre la souplesse nécessaire, notamment pour ce qui est des périodes de transition.
- 12) **Il conviendrait de recommander l'inclusion d'une clause de la nation la plus favorisée. Grâce à cette clause, la Communauté et un partenaire méditerranéen s'efforceraient d'offrir les mesures de libéralisation qu'ils conviennent entre eux à tout autre partenaire méditerranéen avec lequel il existe déjà un accord euro-méditerranéen similaire. Si ce dernier pays souhaite accepter cette offre, il est évidemment obligé d'offrir la même chose à la Communauté et à l'autre pays. S'il refuse l'offre, il n'y aura pas réciprocité, et l'extension s'éteint.**
- 13) **L'accord ne devrait pas affecter le domaine de la TVA, à l'exception de la taxe sur la valeur ajoutée frappant les importations. En outre, l'accord ne devrait pas affecter les dispositions des différents accords en vigueur entre un État membre de l'Union européenne et Israël tendant à éviter les doubles impositions en ce qui concerne les impôts sur le revenu et sur le capital.**
- 14) **Il faudrait veiller tout particulièrement à résoudre d'importantes questions commerciales.**

3. Structure de l'accord

Au moment de son entrée en vigueur, l'accord final remplacera progressivement les dispositions pertinentes des accords bilatéraux en matière de services aériens conclus entre des États membres de l'Union européenne et Israël, en tenant compte de l'accord horizontal sur les transports aériens ~~à négocier parallèlement~~ **que la Communauté et Israël ont déjà paraphé. Les dispositions des accords bilatéraux sur les services de transports aériens resteront en vigueur si elles ne sont pas modifiées par l'accord final.**

RESTREINT UE

Il sera proposé de mettre en œuvre certains éléments d'un accord final préalablement à d'autres dans le cadre d'une approche par étapes.

La Commission **devrait** négocier l'adoption de clauses appropriées pour permettre l'application provisoire de l'accord entre la date de sa signature et celle de sa conclusion par les parties, **conformément à la législation interne.**

4. Gestion de l'accord

Chaque partie sera responsable de l'application de l'accord sur son territoire et à l'égard de ses ressortissants et de ses transporteurs aériens.

L'accord devrait prévoir un mécanisme approprié pour le règlement des litiges et des mesures de sauvegarde, et un comité mixte composé de représentants des parties sera établi, qui sera responsable de la gestion et de la bonne application de l'accord.

5. Conduite des négociations

~~Durant les négociations, la Commission sera assistée d'un comité spécial désigné par le Conseil. Elle informera régulièrement le Conseil des progrès accomplis dans les négociations.~~

~~La Commission fera rapport au Conseil sur les résultats des négociations et, le cas échéant, sur tout problème soulevé dans le cadre des négociations.~~

La Commission conduira les négociations conformément aux présentes directives et à la procédure ad hoc décrite à l'annexe II de la présente décision.

RESTREINT UE

Pour les domaines relevant de la compétence des États membres, la Commission veillera au cours des négociations à ce que les préoccupations des États membres soient dûment prises en compte. L'accord, qui fera également foi dans toutes les langues officielles de l'UE, contiendra une clause linguistique à cet effet.

La Commission recommandera de modifier le mandat ou d'y mettre un terme si aucun progrès n'a été enregistré pendant une longue période et qu'aucun progrès n'est à attendre dans un proche avenir.

DECLASSIFIED

**PROCÉDURE AD HOC POUR LES NÉGOCIATIONS À OUVRIR EN VUE DE
LA CONCLUSION D'UN ACCORD GLOBAL DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS
AÉRIENS ENTRE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE ET
SES ÉTATS MEMBRES, D'UNE PART, ET ISRAËL, D'AUTRE PART**

I. Procédure

- 1. La Commission conduit les négociations au nom de la Communauté et de ses États membres, en consultation avec un comité spécial désigné par le Conseil pour l'assister dans cette tâche.**
- 2. La Commission fait périodiquement rapport au Conseil sur les progrès et les résultats des négociations.**

II. Règles de conduite à observer

- 1. L'autorisation d'ouvrir des négociations entraîne automatiquement l'établissement d'un comité spécial pour les négociations en question.²**

À cette fin, les États membres communiquent dès que possible au Secrétariat général du Conseil, selon les modalités de leur choix, les noms de leurs représentants au sein de ce comité.

² Pour des raisons de confidentialité, il semble approprié de prévoir que les représentants des États membres sont désignés nommément et sont les seuls destinataires des documents liés aux négociations, ce qui ne signifie pas qu'ils ne peuvent être remplacés ou accompagnés d'experts.

RESTREINT UE

2. Les négociations doivent être préparées suffisamment à l'avance.

À cette fin, les services de la Commission informent le Secrétariat général du Conseil du calendrier prévu et transmettent les documents utiles dans les meilleurs délais.

3. Une coordination étroite est maintenue entre la Commission et les États membres.

- a) Chaque session de négociation est précédée d'une réunion du comité spécial visant à recenser les problèmes essentiels pour la Communauté et ses États membres et à arrêter, si possible, une position commune ou à établir des orientations.

La présidence prend en temps utile les dispositions nécessaires pour la tenue de cette réunion, en consultation avec la Commission.

- b) Des réunions de coordination ont lieu sur place tout au long des négociations, à l'initiative de la Commission, de la présidence ou d'un État membre.

La présidence prend les dispositions nécessaires pour organiser ces réunions et, le cas échéant, établit des comptes rendus des travaux.

- c) Les membres du comité spécial sont invités à prendre part à toutes les sessions de négociation.

Les pourparlers en l'absence des membres du comité spécial devraient être exceptionnels et ne sauraient se substituer à la procédure normale. Dans tous les cas, le comité spécial est tenu informé comme il se doit de tels pourparlers.

RESTREINT UE

Au cours de ces pourparlers, la Commission peut être accompagnée d'un nombre limité de membres du comité spécial agissant en qualité d'experts. En tout état de cause, la présidence du comité spécial peut, à sa demande, assister à ces pourparlers.

- d) Au cours des négociations, la Commission assume le rôle de porte-parole de la Communauté dans les domaines relevant de la compétence de cette dernière, et les représentants des États membres n'interviennent qu'à sa demande. En outre, ils ne prennent aucune mesure susceptible de gêner la Commission dans sa tâche.**

DECLASSIFIED