

Bruxelles, le 11 juin 2021  
(OR. fr)

7745/21

---

Dossier interinstitutionnel:  
2021/0080 (NLE)

---

AVIATION 77  
RELEX 299  
OC 15  
TU 4  
MED 9

#### **ACTES LÉGISLATIFS ET AUTRES INSTRUMENTS**

---

Objet: Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République tunisienne, d'autre part

---

ACCORD EURO-MÉDITERRANÉEN  
RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS  
ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES, D'UNE PART,  
ET LA RÉPUBLIQUE TUNISIENNE, D'AUTRE PART

## TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE

ARTICLE 1: Définitions

TITRE I: DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

ARTICLE 2: Droits de trafic et tableau des routes

ARTICLE 3: Autorisation d'exploitation

ARTICLE 4: Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation

ARTICLE 5: Investissement dans les transporteurs aériens

ARTICLE 6: Respect des dispositions législatives et réglementaires

ARTICLE 7: Concurrence loyale

ARTICLE 8: Activités commerciales

ARTICLE 9: Droits de douane et taxes

ARTICLE 10: Redevances d'usage

ARTICLE 11: Tarifs des passagers et 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: Protection de l'environnement

ARTICLE 17: Responsabilité des transporteurs aériens

ARTICLE 18: Protection des consommateurs

ARTICLE 19: Aspects sociaux

## TITRE III: DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES ET FINALES

ARTICLE 20: Interprétation et mise en œuvre

ARTICLE 21: Comité mixte

ARTICLE 22: Règlement des différends et arbitrage

ARTICLE 23: Mesures de sauvegarde

ARTICLE 24: Relations avec d'autres accords

ARTICLE 25: Dialogue régional

ARTICLE 26: Modifications

ARTICLE 27: Dénonciation

ARTICLE 28: Enregistrement de l'accord

ARTICLE 29: Adhésion de nouveaux États membres de l'Union européenne

ARTICLE 30: Entrée en vigueur

ARTICLE 31: Versions faisant foi

ANNEXE I: Dispositions transitoires

ANNEXE I bis : Dispositions transitoires relatives à l'aéroport international Tunis Carthage

ANNEXE II: Liste des règles applicables à l'aviation civile

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE,

LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,

LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,

LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

LA HONGRIE,

LA RÉPUBLIQUE DE MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,

LA ROUMANIE,

LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,

LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,

LE ROYAUME DE SUÈDE,

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

L'UNION EUROPÉENNE, ci-après dénommée "l'Union" ou "l'UE",

d'une part, et

la RÉPUBLIQUE TUNISIENNE, ci-après dénommée "Tunisie",

d'autre part,

ci-après dénommés conjointement les "parties contractantes",

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

RECONNAISSANT que le présent accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens s'inscrit dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen envisagé dans la déclaration de Barcelone du 28 novembre 1995;

PRENANT ACTE de leur volonté commune de promouvoir un espace aérien euro-méditerranéen fondé sur les principes du rapprochement et de la coopération réglementaires, ainsi que de la libéralisation de l'accès au marché, dans des conditions de concurrence équitables;

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

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

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

DÉSIREUX d'assurer le degré le plus élevé de sécurité et de sûreté dans le transport aérien et affirmant leur vive préoccupation à l'égard des actes ou des menaces contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement du transport aérien et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile;

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 et d'une harmonisation de leurs dispositions législatives et réglementaires respectives relatives à l'aviation civile;

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

DÉSIREUX d'assurer aux transporteurs aériens des conditions de concurrence équitables;

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

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur les accords aériens et arrangements existants entre les parties contractantes dans le but d'ouvrir l'accès aux marchés et de maximaliser les avantages pour les passagers, les expéditeurs, les transporteurs aériens et les aéroports et leur personnel, ainsi que pour les populations des deux parties contractantes;

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

AFFIRMANT la nécessité de prendre des mesures urgentes pour lutter contre le changement climatique et de poursuivre la coopération en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation, d'une manière compatible avec les accords multilatéraux sur cette question, notamment la mise en œuvre de mesures globales fondées sur le marché, telle qu'elle a été agréée à la 39<sup>ème</sup> Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et en particulier avec les instruments pertinents de l'OACI et l'accord de Paris du 12 décembre 2015, au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger les consommateurs, et d'atteindre un niveau approprié de protection des consommateurs en matière de services aériens et reconnaissant la nécessité d'une coopération mutuelle dans ce domaine;

RECONNAISSANT que l'accroissement des possibilités commerciales n'est pas destiné à affaiblir les normes du travail ni les standards relatifs au travail des parties contractantes et soulignant l'importance de la dimension sociale de l'aviation internationale et d'examiner les effets de l'ouverture de l'accès aux marchés sur les travailleurs, l'emploi et les conditions de travail;

NOTANT qu'il importe d'améliorer l'accès au capital pour le secteur du transport aérien, en vue de poursuivre le développement du transport aérien conformément à la réglementation en vigueur de chacune des parties contractantes;

CONSIDÉRANT que l'objet du présent accord doit être appliqué progressivement et qu'un mécanisme approprié peut assurer le rapprochement toujours plus étroit avec la législation de l'Union européenne,

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS QUI SUIVENT:

## ARTICLE 1

### Définitions

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

- 1) "accord", le présent accord, ses annexes et appendices éventuels, ainsi que leurs modifications éventuelles;
- 2) "service aérien", le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux, comprenant les services aériens réguliers et non réguliers;
- 3) "détermination de citoyenneté", le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services aériens dans le cadre du présent accord satisfait aux exigences énoncées à l'article 3 concernant sa propriété, son contrôle effectif et son principal établissement;
- 4) "détermination d'aptitude", le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services aériens dans le cadre du présent accord possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires des parties contractantes et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services;
- 5) "autorités compétentes", les agences ou organismes publics responsables des fonctions administratives aux termes du présent accord;

- 6) "convention", la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend:
- a) tout amendement entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et ratifié par la Tunisie, d'une part, et l'État membre ou les États membres de l'Union européenne, d'autre part, et qui est pertinent pour le problème en question; et
  - b) toute annexe ou tout amendement adopté en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois à la Tunisie et à l'État membre ou aux États membres de l'Union européenne, et qui est pertinent pour le problème en question;
- 7) "coût complet", les coûts de prestation du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais généraux administratifs;
- 8) "service aérien international", un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États;
- 9) "parties contractantes", d'une part, l'Union européenne et ses États membres et, d'autre part, la Tunisie;
- 10) "principal établissement", l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien situés sur le territoire de la partie contractante dans laquelle les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation de ce transporteur aérien, y compris la gestion du maintien de la navigabilité conformément aux autorisations d'exploitation délivrées, sont exercés;

- 11) "escale non commerciale", un atterrissage ayant un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de fret ou de courrier à l'occasion d'un service aérien;
- 12) "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;
- 13) "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;
- 14) "territoire", dans le cas de la Tunisie, les régions terrestres (le continent et les îles), ainsi que les eaux intérieures et territoriales sous sa souveraineté et l'espace aérien au-dessus d'elles, et, dans le cas de l'Union européenne et ses États membres, les régions terrestres, les eaux intérieures et les eaux territoriales des États Membres auxquelles le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'appliquent, conformément aux dispositions prévues par ces derniers, et l'espace aérien au-dessus d'elles;
- 15) "redevance d'usage", une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes;

- 16) "auto-assistance en escale", situation dans laquelle un usager se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale et ne conclut aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit avec un tiers pour 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 une participation majoritaire au sein de l'autre; ou
  - b) une même entité détient une participation majoritaire dans chacun d'entre eux;
- 17) "accord d'association", l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la République Tunisienne, d'autre part, signé à Bruxelles, le 17 juillet 1995;
- 18) "service agréé" et "route spécifiée", respectivement, un service aérien international et une route spécifiée en vertu de l'article 2 (Droits de trafic et tableau des routes) du présent accord;
- 19) "service aérien régulier", une série de vols qui présente l'ensemble des caractéristiques suivantes :
- a) sur chaque vol, des sièges ou des capacités de transport de fret ou de courrier peuvent être achetés individuellement par le public (soit directement auprès du transporteur aérien, soit auprès de ses agents agréés) ;

b) il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes aéroports, qu'ils soient deux ou plus :

- soit selon un horaire publié,
- soit par des vols présentant une régularité ou une fréquence telles qu'ils constituent une série systématique évidente;

20) "service aérien non régulier" , tout service aérien commercial autre qu'un service aérien régulier;

21) "transporteur aérien", une entreprise titulaire d'une licence d'exploitation ou d'une autorisation équivalente en cours de validité;

22) "contrôle effectif", une relation constituée par des droits, des contrats ou tout autre moyen qui, soit séparément, soit conjointement et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise, grâce notamment:

a) à un droit de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise;

b) à des droits ou à des contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise ou conférant par ailleurs une influence déterminante sur la conduite des affaires de l'entreprise;

- 23) "contrôle réglementaire effectif", les éléments justificatifs du contrôle réglementaire effectif d'un transporteur aérien par un État sont les suivants :
- a) le transporteur aérien détient une licence ou un permis d'exploitation valide délivré par l'autorité compétente de cet État, tel qu'un certificat de transporteur aérien;
  - b) le transporteur aérien répond aux critères dudit État relatifs à l'exploitation de services aériens internationaux tels que la preuve de santé financière, la capacité de répondre à la condition d'intérêt public, les obligations concernant la garantie du service;
- 24) "licence d'exploitation":
- i) dans le cas de l'Union européenne et de ses États membres, la licence d'exploitation et tout autre document ou certificat pertinent délivrés en vertu du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté<sup>1</sup> et de tout acte qui lui succède; et
  - ii) dans le cas de la Tunisie, les licences d'exploitation, certificats, autorisations ou exemptions, délivrés en vertu de la législation tunisienne en vigueur en la matière;
- 25) "SESAR" (Single European Sky ATM Research), le programme de mise en œuvre technique du ciel unique européen qui permettra de coordonner et de synchroniser la recherche, le développement et le déploiement des nouvelles générations de systèmes de gestion du trafic aérien;

---

<sup>1</sup> JO UE L 293 du 31.10.2008, p. 3.

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

## TITRE I

### DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

#### ARTICLE 2

##### Droits de trafic et tableau des routes

1. Les droits définis au présent article sont soumis aux dispositions transitoires prévues à l'annexe I et à l'annexe Ibis.

##### Tableau des routes

2. Chaque partie contractante permet aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante d'opérer sur les routes spécifiées ci-après:

- a) pour les transporteurs aériens de l'Union européenne:

points dans l'Union européenne - points intermédiaires - points en Tunisie - points au-delà;

b) pour les transporteurs aériens de la Tunisie:

points en Tunisie - points intermédiaires - points dans l'Union européenne – points au-delà.

#### Droits de trafic

3. Chaque partie contractante accorde à l'autre partie contractante les droits énumérés ci-après, pour l'exploitation de services aériens internationaux par les transporteurs aériens de l'autre partie contractante:

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

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

c) le droit d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes suivantes :

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

entre tout point dans l'Union européenne et tout point en Tunisie;

ii) pour les transporteurs aériens de la Tunisie:

entre tout point en Tunisie et tout point dans l'Union européenne;

d) les autres droits spécifiés dans le présent accord.

## Souplesse d'exploitation

4. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance sur les routes spécifiées au paragraphe 2:
- a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;
  - b) combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef;
  - c) desservir des points intermédiaires, des points au-delà, et les points situés sur le territoire des parties contractantes, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre conformément au paragraphe 2;
  - d) omettre des escales en un ou plusieurs points;
  - e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, en tout point (rupture de charge);
  - f) faire des arrêts en cours de route en tout point situé à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire de l'une ou l'autre des parties contractantes;
  - g) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre partie contractante;
  - h) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci; et

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

La souplesse d'exploitation prévue au 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 de la Tunisie desservent un point en Tunisie;
- ii) les services de transporteurs aériens de l'Union européenne desservent un point au sein de l'Union européenne.

5. Chaque partie contractante autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'il souhaite offrir sur la base des spécificités commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, l'itinéraire, l'origine et la destination du trafic, ni le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs de l'autre partie contractante, 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.

6. Aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme conférant le droit aux transporteurs aériens:

- a) de la Tunisie, d'embarquer dans tout État membre de l'Union européenne des passagers, des bagages, du fret ou du courrier à destination d'un autre point situé dans ce même État membre de l'Union européenne;

b) de l'Union européenne, d'embarquer en Tunisie, des passagers, des bagages, du fret ou du courrier à destination d'un autre point de la Tunisie.

7. Sans préjudice de l'article 24 (Relations avec d'autres accords), aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme conférant aux transporteurs aériens des deux parties contractantes l'exercice des droits de trafic de cinquième liberté sur les points intermédiaires et sur les points au-delà sur les routes spécifiées au paragraphe 2.

8. Dans le présent article, toute référence faite aux points doit être comprise comme une référence aux aéroports internationalement reconnus.

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

10. Nonobstant toute autre disposition du présent accord, une partie contractante peut refuser l'exploitation de services aériens internationaux à destination ou en provenance du territoire d'un pays tiers avec lequel cette partie contractante n'a pas de relations diplomatiques ou en transit par ledit territoire.

## 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 contractantes, l'autre partie contractante accorde les autorisations d'exploitation et permis techniques appropriés avec un délai de procédure minimal, pour autant que:
  - a) dans le cas d'un transporteur aérien de la Tunisie:
    - i) le transporteur aérien ait son principal établissement en Tunisie et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation en vigueur de la Tunisie; et
    - ii) le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et maintenu par la Tunisie, responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien; et
    - iii) le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par la Tunisie ou ses ressortissants;
  - b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:
    - i) le transporteur aérien ait son principal établissement sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne au sens des traités UE et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation de l'Union européenne ; et

- ii) le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et maintenu par l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien 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 ou par des ressortissants de ces États membres, ou des deux à la fois;
- c) les dispositions énoncées aux articles 13 (Sécurité aérienne) et 14 (Sûreté aérienne) soient respectées; et
- d) le transporteur aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées en matière d'exploitation de services aériens internationaux par la partie contractante qui examine la demande.

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

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

- a) si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités compétentes ont une raison spécifique, fondée sur un doute raisonnable, d'estimer que, malgré la détermination faite par les autorités compétentes de l'autre partie contractante, les conditions prévues à l'article 3 (Autorisation d'exploitation) pour la délivrance d'autorisations ou d'agrément appropriés ne sont pas satisfaites, elles en avertissent sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties contractantes peut solliciter des consultations, auxquelles peuvent participer des représentants des autorités compétentes des deux parties contractantes, ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation; il doit être satisfait à ces demandes dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties contractantes peut en saisir le comité mixte institué en vertu de l'article 21 (Comité mixte) et peut, conformément à l'article 21, paragraphe 10, prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 23 (Mesures de sauvegarde);
- b) ces procédures ne couvrent pas la reconnaissance de déterminations concernant:
  - i) les certificats ou licences afférents à la sécurité;

- ii) les dispositions en matière de sûreté; **ou**
- iii) la couverture d'assurance.

#### ARTICLE 4

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

1. Les autorités compétentes de l'une ou l'autre des parties contractantes peuvent refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation, ou suspendre ou limiter les activités d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante, lorsque:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien de la Tunisie:
  - le transporteur aérien n'a pas son principal établissement en Tunisie ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation en vigueur en Tunisie; ou
  - la Tunisie n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée ; ou
  - le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par la Tunisie ou ses ressortissants;

- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:
- le transporteur aérien n'a pas son principal établissement sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne au sens des traités UE, ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation applicable de l'Union européenne ; ou
  - l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée; ou
  - 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 ou par des ressortissants de ces États membres, ou des deux à la fois;
- c) le transporteur aérien a enfreint les dispositions législatives ou réglementaires visées à l'article 6 (Respect des dispositions législatives et réglementaires); ou
- d) les articles 13 (Sécurité aérienne) et 14 (Sûreté aérienne) ne sont pas maintenus en vigueur ou appliqués;
- e) une partie contractante a déclaré, conformément à l'article 7 (Concurrence loyale), que les conditions relatives à l'environnement concurrentiel ne sont pas remplies.

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

## ARTICLE 5

### Investissement dans les transporteurs aériens

1. Nonobstant les articles 3 (Autorisation d'exploitation) et 4 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation), et après que le comité mixte, conformément à l'article 21 (Comité mixte), paragraphe 8, a confirmé qu'en vertu de leurs lois respectives chacune des parties contractantes ou leurs ressortissants peuvent acquérir une participation majoritaire ou disposer du contrôle effectif d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante, les parties contractantes peuvent permettre qu'un transporteur aérien de la Tunisie soit détenu grâce à une participation majoritaire ou soit effectivement contrôlé par des États membres de l'UE ou leurs ressortissants ou qu'un transporteur aérien de l'Union européenne soit détenu grâce à une participation majoritaire ou soit effectivement contrôlé par la Tunisie ou ses ressortissants, conformément aux conditions du paragraphe 2 du présent article.

2. En ce qui concerne le paragraphe 1 du présent article, les investissements des parties contractantes sont autorisés au cas par cas par décision préalable du comité mixte, conformément à l'article 21 (Comité mixte), paragraphe 2. Cette décision précise les conditions associées à l'exploitation des services agréés figurant au présent accord et des services entre des pays tiers et les parties contractantes. L'article 21 (comité mixte), paragraphe 10, ne s'applique pas à ce type de décision.

## ARTICLE 6

### Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. Les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur le territoire de l'une des parties contractantes, l'entrée et la sortie des aéronefs employés aux services aériens internationaux ou relatives à l'exploitation et à la navigation des aéronefs doivent être observées par les transporteurs aériens de l'autre partie contractante à l'arrivée, au départ et durant le séjour sur ledit territoire.
2. À l'arrivée, au départ et pendant le séjour d'un aéronef sur le territoire de l'une des parties contractantes, les dispositions législatives et réglementaires régissant sur ce territoire l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (et notamment celles relatives aux formalités d'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux) doivent être observées par ces passagers et ces membres d'équipage ou par quiconque agissant en leur nom et, en ce qui concerne le fret, par l'expéditeur de l'autre partie contractante.
3. Chacune des parties contractantes autorise, sur son territoire, les transporteurs aériens de l'autre partie contractante à prendre des mesures visant à garantir que seules les personnes avec des documents de voyage requis pour l'entrée sur leur territoire, ou le transit par le territoire de l'autre partie contractante sont transportées.

## ARTICLE 7

### Concurrence loyale

1. Les parties contractantes reconnaissent que leur objectif commun est de disposer d'un environnement de concurrence loyale et de possibilités équitables et égales pour permettre aux transporteurs aériens des deux parties contractantes de se concurrencer dans l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées. En conséquence, les parties contractantes prennent toutes les mesures adéquates pour assurer le plein respect de cet objectif.
2. Les parties contractantes affirment qu'une concurrence libre, loyale et sans distorsion est importante pour promouvoir les objectifs du présent accord et notent que l'existence d'un droit de la concurrence complet et d'une autorité indépendante de la concurrence, ainsi que l'application saine et efficace de leur droit national de la concurrence sont importantes pour la fourniture efficace de services de transport aérien. Le droit de la concurrence de chaque partie contractante qui traite des questions couvertes par le présent article, tel qu'il est modifié périodiquement, s'applique aux activités des transporteurs aériens sur le territoire de chacune des parties contractantes. Les parties contractantes partagent l'objectif de compatibilité et de convergence du droit de la concurrence et de son application effective. Elles coopèrent, en tant que de besoin et lorsque cela est justifié, à l'application effective du droit de la concurrence, notamment en autorisant leurs transporteurs aériens ou d'autres ressortissants, à communiquer, conformément à leurs règles et jurisprudence respectives, les informations pertinentes se rapportant à une action relevant du droit de la concurrence intentée par les autorités de la concurrence de l'autre partie contractante.

3. Aucune disposition du présent accord ne peut affecter ou limiter l'autorité et les pouvoirs des instances compétentes en matière de concurrence, et des juridictions de l'une ou l'autre des parties contractantes et de la Commission européenne ni y porter atteinte, et toutes les questions relatives à l'application de la législation sur la concurrence continuent de relever de la compétence exclusive de ces instances compétentes et juridictions. Toute mesure d'une partie contractante au titre du présent article est donc entreprise sans préjudice de toute mesure éventuelle prise par lesdites instances compétentes et juridictions.

4. Toute mesure prise en vertu du présent article relève de la responsabilité exclusive des parties contractantes et vise exclusivement l'autre partie contractante ou les transporteurs aériens de l'autre partie contractante fournissant des services de transport aérien à destination ou à partir des parties contractantes. Une telle mesure ne peut faire l'objet d'une procédure de règlement des différends au titre de l'article 22 (Règlement des différends et arbitrage).

#### Concurrence déloyale

5. Chaque partie contractante élimine toutes formes de discrimination ou de pratiques déloyales qui porteraient atteinte à la possibilité, pour les transporteurs aérien de l'autre partie contractante, de se livrer une concurrence loyale et équitable pour la fourniture de services de transport aérien.

## Subventions et aides publiques

6. Aucune partie contractante n'accorde ni n'autorise de subventions ni d'aides publiques à ses transporteurs aériens si celles-ci sont susceptibles de fausser, de façon injustifiée, la concurrence loyale et équitable en matière de prestation de services de transports aériens pour les transporteurs de l'autre partie contractante. Ces subventions ou aides peuvent inclure notamment les subventions croisées, la compensation de pertes d'exploitation, l'apport de capitaux, des aides non remboursables, des cautionnements, des prêts ou assurances assortis de conditions préférentielles, la protection contre la faillite, la renonciation au recouvrement de montants dus, la renonciation à la rémunération normale des ressources publiques engagées, des allègements ou exonérations fiscaux, la compensation des charges financières imposées par les autorités publiques et l'accès, sur une base discriminatoire ou non commerciale, aux installations et services de navigation aérienne ou aéroportuaires, aux carburants, à la manutention au sol, à la sécurité, aux systèmes informatiques de réservation, à l'allocation de créneaux horaires ou aux autres installations et services connexes nécessaires à l'exploitation de services aériens.

7. Lorsqu'une partie contractante accorde des subventions ou des aides publiques à un transporteur aérien, elle doit garantir la transparence de ces mesures par les moyens appropriés, qui peuvent inclure d'exiger du transporteur aérien qu'il précise clairement et séparément cette subvention ou cette aide dans ses comptes.

8. Chaque partie contractante, à la demande de l'autre partie contractante, fournit à cette dernière, dans des délais raisonnables, des rapports financiers concernant les entités relevant de la juridiction de la première partie contractante et toute autre information pouvant raisonnablement être demandée par l'autre partie contractante pour assurer le respect des dispositions du présent article. Cela peut inclure des informations détaillées concernant les subventions et aides au sens du paragraphe 6. La fourniture de telles informations peut faire l'objet d'un traitement confidentiel de la part de la partie contractante qui demande accès à l'information.

9. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité compétente chargée de la concurrence ou par la juridiction chargée de l'exécution des règles visées aux paragraphes 5 et 6 :
- a) si l'une des parties contractantes estime qu'un transporteur aérien est victime de discrimination ou de pratiques déloyales au sens des paragraphes 5 et 6 et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre partie contractante. Après avoir informé l'autre partie contractante, une partie contractante peut également s'adresser aux pouvoirs publics compétents sur le territoire de l'autre partie contractante, notamment les entités publiques de niveaux national, régional ou local, pour discuter de questions relatives au présent article. En outre, l'une des parties contractantes peut demander des consultations sur cette question avec l'autre partie contractante afin de résoudre le problème. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Dans l'intervalle, les parties contractantes échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des parties contractantes;
  - b) si les parties contractantes ne parviennent pas à résoudre la question par le biais de consultations dans un délai de trente (30) jours à compter du début des consultations ou si les consultations ne commencent pas dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande concernant une violation alléguée des paragraphes 5 et 6, la partie contractante qui a demandé les consultations a le droit de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent accord aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante en refusant, en retirant, en révoquant ou en suspendant l'autorisation d'exploitation; elle peut également imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires, ou imposer des droits ou prendre d'autres mesures. Toute mesure prise en vertu du présent paragraphe doit être appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire par son champ et sa durée.

## Antitrust

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

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

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

12. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité compétente chargée de la concurrence ou la juridiction chargée de l'exécution des règles visées aux paragraphes 10, si l'une des parties contractantes estime qu'un transporteur aérien est victime d'une violation alléguée du paragraphe 10 et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre partie contractante. Après avoir informé l'autre partie contractante, une partie contractante peut également s'adresser aux pouvoirs publics compétents sur le territoire de l'autre partie contractante, notamment les entités publiques de niveaux national, régional ou local, pour discuter de questions liées au présent article. En outre, l'une des parties contractantes peut demander des consultations sur ce sujet avec l'autre partie contractante afin de résoudre le problème. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande. Dans l'intervalle, les parties contractantes échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des parties contractantes.

13. Si les parties contractantes ne parviennent pas à résoudre la question par le biais de consultations dans un délai de trente jours (30) à compter du début des consultations ou si les consultations ne commencent pas dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande concernant une violation alléguée du paragraphe 10 et à condition que l'autorité ou la juridiction compétente en matière de concurrence ait constaté une violation des règles en matière d'ententes, la partie contractante qui a demandé les consultations a le droit de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent accord aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante en refusant, en retirant, en révoquant ou en suspendant l'autorisation d'exploitation; elle peut également imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires, ou imposer des droits ou prendre d'autres mesures. Toute mesure prise en vertu du présent paragraphe doit être appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire par son champ et sa durée.

## ARTICLE 8

### Activités commerciales

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties contractantes veillent à ce que leur législation, leur réglementation ou leurs procédures applicables assurent, au minimum, la mise en œuvre et l'application des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe II, partie A.

#### Conduite des affaires

1. Les parties contractantes conviennent que les obstacles à la conduite des affaires rencontrés par des opérateurs commerciaux compromettraient les avantages que doit procurer le présent accord. Les parties contractantes s'engagent dès lors dans un processus efficace et réciproque de suppression des obstacles à la conduite des affaires des opérateurs commerciaux des deux parties contractantes lorsque de tels obstacles risquent d'entraver les opérations commerciales, de créer des distorsions de la concurrence ou de freiner le développement de conditions de concurrence équitables.
2. Le comité mixte prévu à l'article 21 (Comité mixte) établit un processus de coopération portant sur la conduite des affaires et sur les possibilités commerciales; il suit les progrès accomplis en vue de traiter efficacement les obstacles à la conduite des affaires des opérateurs commerciaux et fait régulièrement le point de la situation, notamment en ce qui concerne l'évolution vers des modifications législatives et réglementaires. Conformément à l'article 21 (Comité mixte), une partie contractante peut solliciter une réunion du comité mixte pour examiner toute question portant sur l'application du présent article.

## Représentants des transporteurs aériens

3. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante ont le droit d'établir, sur le territoire de l'autre partie contractante, des bureaux et des installations nécessaires à la fourniture des services dans le cadre du présent accord.

4. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre partie contractante en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie contractante du personnel commercial, de gestion, de vente, technique et d'exploitation, et tout autre personnel spécialisé, nécessaire pour assurer les services aériens. Les deux parties contractantes 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 des deux parties contractantes ne sont pas tenus d'avoir un partenaire local.

## Assistance en escale

5. Sans préjudice du second alinéa, chaque transporteur aérien d'une partie contractante a le droit, sur le territoire de l'autre partie contractante:

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

- b) de choisir entre les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie contractante régissant l'accès au marché à ces prestataires le permettent et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.

Les droits établis au premier alinéa, points a) et b), sont soumis uniquement aux contraintes spécifiques d'espace ou de capacité résultant de la nécessité d'assurer l'exploitation de l'aéroport en toute sécurité. Lorsque de telles contraintes entravent, empêchent ou limitent l'auto-assistance, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, la partie contractante 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 appropriées pour tous les transporteurs aériens; les tarifs desdits services sont déterminés selon des critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

6. Chaque fournisseur de services d'assistance en escale, que ce soit un transporteur aérien ou non, a le droit, sur le territoire de l'autre partie contractante de fournir des services d'assistance en escale aux transporteurs aériens opérant sur le même aéroport, avec autorisation et conformément aux lois et règlements en vigueur.

#### Attribution de créneaux horaires dans les aéroports

7. Chaque partie contractante veille à ce que ses procédures, lignes directrices et règles pour la gestion des créneaux horaires applicables aux aéroports situés sur son territoire soient appliquées d'une manière indépendante, transparente, effective et non discriminatoire, et ne constituent pas une entrave à l'accès aux marchés.

## Plans d'exploitation, programmes et horaires

8. Une partie contractante peut exiger la notification, aux seules fins d'information, des plans d'exploitation, des programmes et des horaires des services aériens exploités en vertu du présent accord. Si une partie contractante 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 contractante.

## Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

9. Tout transporteur aérien de chaque partie contractante a le droit de se livrer à la vente de services aériens et des prestations accessoires liées auxdits services, pour son compte ou celui d'un autre transporteur aérien, sur le territoire de l'autre partie contractante, directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents ou de tout autre intermédiaire de son choix ou via l'internet ou par tout autre moyen disponible. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ces services, et toute personne est libre de les acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans des monnaies librement convertibles, conformément à la réglementation nationale des changes en vigueur.

10. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés à régler les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie contractante, notamment mais pas exclusivement pour l'achat de carburant, en monnaie locale ou en monnaie librement convertible conformément à la réglementation nationale des changes et du commerce extérieur en vigueur.

11. Tout transporteur aérien a le droit, s'il en fait la demande, de convertir dans une monnaie librement convertible et de transférer, à tout moment, de quelque manière que ce soit, tous ses excédents de recettes sur ses dépenses locales vers le pays de son choix, sans restriction ni taxes, au taux de change en vigueur au moment de la demande de transfert.

Les procédures administratives liées à la conversion et au transfert des excédents de recettes sont applicables conformément à la réglementation des changes en vigueur propre à chaque partie contractante. La conversion et le transfert ne sont 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

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

- a) un ou plusieurs transporteurs aériens des parties contractantes; et
- b) un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers; et
- c) un ou plusieurs transporteurs de surface, terrestres ou maritimes, de n'importe quel pays;

à condition que: i) le transporteur exploitant le service dispose des droits de trafic adéquats; et ii) les transporteurs commercialisant le service soient titulaires des droits appropriés pour les routes concernées; et iii) ces accords répondent aux exigences de sécurité et de concurrence auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis.

13. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol relevant d'accords de coopération commerciale, l'acheteur doit être informé, lors de la vente du billet d'avion ou à l'enregistrement, ou en tout cas 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 contractantes sont autorisés, sans restriction, à utiliser en correspondance avec le transport aérien international tout moyen de transport de surface pour l'acheminement du fret à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des parties contractantes ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport reconnu internationalement 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 à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de transport de fret aérien. Ces services intermodaux de fret peuvent être offerts moyennant un tarif forfaitaire unique couvrant le transport par air et en surface, pour autant que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

## Franchisage et marques

16. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante ont le droit de conclure des accords de franchise ou de marque avec des entreprises, y compris des transporteurs aériens, de l'une ou l'autre partie contractante ou de pays tiers, à condition que les transporteurs aériens disposent des autorisations appropriées et respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires appliquées par les parties contractantes à de tels accords, notamment celles exigeant la communication de l'identité du transporteur aérien qui assure le service.

## Location

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

- a) tout transporteur aérien des parties contractantes; et
- b) un ou plusieurs transporteurs aériens de pays tiers,

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

## ARTICLE 9

### Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs utilisés pour un service aérien international par les transporteurs aériens d'une partie contractante, 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 (notamment les denrées alimentaires, les boissons et alcools, les tabacs et tout autre article destiné à la vente aux passagers ou à leur usage en quantités limitées pendant le vol), et les autres articles destinés à l'exploitation ou à l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international ou utilisés uniquement à ces fins, sont exemptés, à leur arrivée sur le territoire de l'autre partie contractante, sur une base de réciprocité, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété ou le capital, de tout droit de douane et droits d'accises, et de toute taxe ou redevance analogue qui:

- a) sont imposés par les autorités nationales ou locales, ou l'Union européenne; et
- b) ne sont pas calculés en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipement et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

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

- a) les provisions de bord importées ou obtenues sur le territoire d'une partie contractante et embarquées, en quantités raisonnables, sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
- b) l'équipement au sol et les pièces de rechange (notamment les moteurs) importés sur le territoire d'une partie contractante et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant un service aérien international;
- c) le carburant, les huiles lubrifiantes et les fournitures techniques consommables importés ou obtenus sur le territoire d'une partie contractante pour être utilisés sur un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant un service 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 contractante, importés ou obtenus sur le territoire d'une partie contractante et embarqués sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant un service 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 terminaux de fret.

3. Nonobstant toute autre disposition contraire, rien dans le présent accord n'empêche une partie contractante d'appliquer des prélèvements, impôts, 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 habituel des aéronefs, ainsi que le matériel, les fournitures et les pièces de rechange visés aux paragraphes 1 et 2, normalement conservés à bord des aéronefs exploités par un transporteur aérien de l'une des parties contractantes, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie contractante qu'avec l'autorisation préalable des autorités douanières de celle-ci et il peut être exigé qu'ils soient placés sous la surveillance ou le contrôle desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés conformément à la réglementation douanière en vigueur des deux parties contractantes.
5. Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent également lorsque les transporteurs aériens d'une partie contractante ont conclu avec un autre transporteur aérien, lequel bénéficie d'exemptions similaires octroyées par l'autre partie contractante, des contrats concernant le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre partie contractante des éléments visés aux paragraphes 1 et 2.
6. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie contractante d'appliquer des impôts, droits, taxes et redevances sur la vente d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une partie du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.
7. Les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire d'une partie contractante sont exemptés d'impôts, droits de douane, taxes et autres redevances comparables qui ne sont pas calculés en fonction du coût des prestations fournies.

8. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.
9. Les dispositions du présent accord sont sans incidence sur le régime de la taxe sur la valeur ajoutée, exception faite de cette taxe sur les importations.
10. Le présent accord ne modifie pas les dispositions des conventions respectives en vigueur entre un État membre et la Tunisie pour éviter la double imposition sur le revenu et sur le capital.

## ARTICLE 10

### Redevances d'usage

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I du présent accord, les parties contractantes veillent à ce que leurs législations, leurs réglementations ou leurs procédures applicables assurent, au minimum, la mise en œuvre et l'application des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe II, partie A.
2. Chaque partie contractante 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 contractante pour l'utilisation des services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien soient calculées en fonction des coûts et soient non discriminatoires. Dans tous les cas, ces redevances d'usage ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien.

3. Chaque partie contractante 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 contractante pour l'utilisation d'infrastructures et de services aéroportuaires et de sûreté aérienne et des infrastructures et services connexes, à l'exception des droits perçus pour la prestation des services décrits à l'article 8, paragraphe 5 (Activités commerciales), soient justes, raisonnables, non injustement discriminatoires, ne discriminent pas sur la base de la nationalité et soient équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Sans préjudice de l'article 15, paragraphe 1 (Gestion du trafic aérien), ces redevances peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût complet supporté par les autorités ou organismes compétents en matière de redevances pour la fourniture des infrastructures et services aéroportuaires et de sûreté aérienne appropriés dans l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur imposition.

4. Chaque partie contractante 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 un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 2 et 3. Chaque partie contractante veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances informent les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur avis et de soumettre leurs observations.

## ARTICLE 11

### Tarifs des passagers et de fret

1. Les parties contractantes autorisent la libre fixation des tarifs des passagers et de fret par les transporteurs aériens des parties contractantes sur la base d'une concurrence libre et loyale.
2. Chaque partie contractante peut exiger, de manière non discriminatoire, que les transporteurs aériens des deux parties contractantes notifient à ses autorités compétentes, de façon simplifiée et aux seules fins d'information, les tarifs 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 de fret.
3. Des discussions peuvent être menées entre les autorités compétentes, notamment sur des questions telles que les exigences et procédures relatives à la notification des tarifs des passagers et de fret ainsi que le caractère injuste, déraisonnable, discriminatoire ou subventionné de tarifs.

## ARTICLE 12

### Statistiques

1. Chaque partie contractante fournit à l'autre partie contractante, sur une base non discriminatoire, les statistiques disponibles concernant les services aériens exploités dans le cadre du présent accord, telles qu'elles sont exigées par la législation et la réglementation respectives des deux parties contractantes, et qui peuvent être raisonnablement demandées.

2. Les parties contractantes coopèrent, notamment dans le cadre du comité mixte institué en vertu de l'article 21 (Comité mixte), pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de surveiller le développement des services aériens exploités dans le cadre du présent accord.

## TITRE II

### COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE

#### ARTICLE 13

##### Sécurité aérienne

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties contractantes veillent à ce que leurs législations, leurs réglementations ou leurs procédures applicables assurent, au minimum, la mise en œuvre et l'application des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe II, partie B.

2. Les autorités compétentes des parties contractantes reconnaissent, aux fins de l'exploitation des services aériens couverts par l'accord, la validité des certificats de navigabilités, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'autre partie contractante et toujours en vigueur, sous réserve que les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets et licences soient équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la convention. Toutefois, les autorités compétentes peuvent refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de leur propre territoire, des brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés à leurs propres ressortissants par les autorités de l'autre partie contractante.

3. Les parties contractantes peuvent introduire, à tout moment, une demande de consultations concernant les normes de sécurité maintenues en vigueur par l'autre partie contractante.
4. Les parties contractantes veillent à ce qu'un aéronef d'une partie contractante soupçonné de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention et atterrissant sur un aéroport ouvert au trafic aérien international situé sur le territoire de l'autre partie contractante soit soumis à une inspection au sol par les autorités compétentes de l'autre partie contractante, à bord et à l'extérieur de l'aéronef, afin de s'assurer de la validité des documents de l'aéronef et de son équipage, ainsi que de l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements.
5. Les autorités compétentes de l'une ou l'autre des parties contractantes peuvent prendre immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elles ont des motifs raisonnables de penser :
  - a) qu'un aéronef, un composant ou l'exploitation d'un aéronef ne satisfait pas aux normes minimales établies en vertu de la convention ou des exigences réglementaires visées à l'annexe II, partie B, selon le cas,
  - b) qu'il y a des préoccupations sérieuses selon lesquelles un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef pourrait ne pas respecter les normes minimales établies en vertu de la convention ou des exigences réglementaires visées à l'annexe II, partie B, selon le cas; ou
  - c) qu'il y a des préoccupations sérieuses selon lesquelles les normes minimales établies en vertu de la convention ou des exigences réglementaires visées à l'annexe II, partie B, selon le cas, pourraient ne pas être maintenues en vigueur ou correctement appliquées.

6. Lorsque les autorités compétentes d'une partie contractante décident de prendre des mesures au titre du paragraphe 5, elles en informent sans délai les autorités compétentes de l'autre partie contractante, en justifiant leur décision.

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

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

## ARTICLE 14

### Sûreté aérienne

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties contractantes veillent à ce que leurs législations, leurs réglementations ou leurs procédures applicables assurent au minimum la mise en œuvre et l'application des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien figurant à l'annexe II, partie C.

2. Tout en prenant pleinement en considération et en respectant leur souveraineté respective, les parties contractantes peuvent accepter qu'un ou plusieurs de leurs aéroports puissent faire l'objet d'une visite de l'autre partie contractante concernant les mesures de sûreté aérienne qui y sont déployées. Les parties contractantes mettent en place les mécanismes nécessaires pour assurer l'échange d'informations sur les résultats de ces visites.

3. Chaque partie contractante réaffirme son obligation vis-à-vis de l'autre partie contractante 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<sup>er</sup> mars 1991, pour autant que les parties contractantes soient toutes deux parties à ces conventions ainsi que toutes autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux parties contractantes adhèrent.

4. Les parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

5. Les parties contractantes se conforment, dans leurs rapports mutuels, aux normes de sûreté aérienne et, dans la mesure où elles les appliquent, aux pratiques recommandées établies par l'OACI et qui sont désignées comme annexes à la convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux parties contractantes. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

6. Chaque partie contractante veille à ce que des mesures soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, y compris, mais sans s'y limiter, l'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine, l'inspection-filtrage des bagages de soute, l'examen et les contrôles de sûreté des personnes autres que les passagers, y compris l'équipage, ainsi que les objets qu'ils transportent, l'examen 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 de la menace pesant sur la sûreté aérienne. Chaque partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté aérienne visées au paragraphe 5 et d'autres dispositions relatives à la sûreté aérienne que l'autre partie contractante impose pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre partie contractante.

7. Tout en prenant pleinement en considération et en respectant la souveraineté de l'autre partie contractante, une partie contractante 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, lesquelles devraient être communiquées sans délai à l'autre partie contractante. Chaque partie contractante examine avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière, et la première partie contractante tient compte des mesures de sûreté déjà appliquées par l'autre partie contractante et du point de vue exprimé par celle-ci. Toutefois, chaque partie contractante reconnaît qu'aucune disposition du présent article ne limite la possibilité, pour une partie contractante, de refuser l'accès à son territoire à tout vol qu'elle juge présenter une menace pour sa sûreté. Sauf lorsque ce n'est pas raisonnablement possible en cas d'urgence, chaque partie contractante informe à l'avance l'autre partie contractante 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 contractante peut solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 21 (Comité mixte) pour discuter de ces mesures de sûreté.

8. En cas d'actes de capture illicite ou de menace d'actes de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant la communication et les autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou menace.

9. Chaque partie contractante prend toutes les mesures qu'elle juge réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef faisant l'objet d'actes de capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite qui se trouve au sol sur son territoire soit immobilisé à moins que son départ soit rendu indispensable par l'impérieuse nécessité de protéger la vie humaine. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises à la suite de consultations mutuelles.

10. Lorsqu'une partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article relatives à la sûreté aérienne, elle demande des consultations immédiates avec l'autre partie contractante.

11. Sans préjudice de l'article 4 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation), l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de la demande visée au paragraphe 10 constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'un ou plusieurs transporteurs aériens de l'autre partie contractante.

12. Lorsque cela est justifié par une menace immédiate et extraordinaire, une partie contractante peut entreprendre une action provisoire avant l'expiration du délai de quinze (15) jours visé au paragraphe 11.

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

## ARTICLE 15

### Gestion du trafic aérien

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties contractantes veillent à ce que leurs législations, leurs réglementations ou leurs procédures applicables assurent au minimum la mise en œuvre et l'application des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien figurant à l'annexe II, partie D, et, dans les domaines non couverts par le cadre réglementaire de l'Union européenne, des procédures de l'OACI pour les services de navigations aérienne, dans les conditions indiquées ci-après.
2. Les parties contractantes s'engagent à assurer le degré le plus élevé de coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen à la Tunisie, et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale du trafic aérien général en Europe, d'optimiser les capacités et de réduire au minimum les retards. A cette fin, la Tunisie participe au comité du ciel unique en qualité d'observateur. Le comité mixte est chargé de surveiller et de faciliter la coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien.
3. En vue de faciliter la réalisation des objectifs du ciel unique européen sur leurs territoires:
  - a) la Tunisie prend les mesures nécessaires pour adapter ses services de navigation aérienne et ses structures institutionnelles et de surveillance pour la gestion du trafic aérien conformément au ciel unique européen, notamment en matière de sécurité aérienne;
  - b) la Tunisie, en particulier, établit une autorité nationale de contrôle appropriée et indépendante, au moins fonctionnellement, du ou des fournisseurs de services de navigation aérienne;

- c) l'Union européenne associe la Tunisie aux initiatives opérationnelles pertinentes dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité qui découlent du ciel unique européen, notamment par:
- i) la coopération avec la Tunisie ou l'association de la Tunisie à un bloc d'espace aérien fonctionnel;
  - ii) la participation aux fonctions réseau du ciel unique européen, en particulier l'échange des données sur les flux de trafic;
  - iii) l'alignement avec les plans de déploiement de SESAR;
  - iv) le renforcement de l'interopérabilité; et
- d) les parties contractantes coopèrent dans le domaine du schéma de performance de l'Union européenne avec l'objectif d'optimiser l'efficacité globale des vols, la réduction des coûts et l'amélioration de la sécurité et la capacité des systèmes existants. La coopération porte notamment sur les outils de mesures de suivi des indicateurs de performance et sur l'utilisation des outils relatifs à la gestion et la conception de l'espace aérien.

## ARTICLE 16

### Protection de l'environnement

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties contractantes veillent à ce que leurs législations, leurs réglementations ou leurs procédures applicables assurent au minimum la mise en œuvre et l'application des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien figurant à l'annexe II, partie E.
2. Les parties contractantes soutiennent la nécessité de protéger l'environnement en favorisant le développement durable de l'aviation. Les parties contractantes entendent coopérer pour identifier les enjeux liés à l'impact de l'aviation sur l'environnement.
3. Les parties contractantes reconnaissent l'importance de collaborer en vue d'étudier et de réduire le plus possible les effets de l'aviation sur l'environnement en accord avec les objectifs du présent accord.
4. Les parties contractantes reconnaissent l'importance de la lutte contre le changement climatique et donc de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à l'aviation, tant au niveau national qu'au niveau international. Les parties contractantes conviennent d'intensifier la coopération sur ces questions, y compris grâce à des accords multilatéraux pertinents, notamment la mise en œuvre de mesures globales fondées sur le marché, telle qu'elle a été agréée à la 39<sup>ème</sup> Assemblée de l'OACI, et l'utilisation du mécanisme de développement durable institué par l'article 6.4 de l'accord de Paris au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques pour le développement de mesures internationales globales fondées sur le marché pour réduire les émissions de GES dans le secteur de l'aviation et tout autre aspect prévu audit article 6 revêtant un intérêt particulier pour les émissions dues à l'aviation internationale.

5. Les parties contractantes s'engagent à échanger des informations et à tenir un dialogue régulier entre experts, en vue de renforcer la coopération visant à limiter les incidences de l'aviation sur l'environnement, incluant:

- 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 effets de l'aviation sur l'environnement;
- c) la recherche et le développement de nouveaux carburants 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, afin de réduire les effets de l'aviation sur l'environnement.

6. Les parties contractantes s'engagent également, dans le respect de leurs droits et obligations découlant d'engagements multilatéraux en matière d'environnement, à renforcer efficacement la coopération, notamment financière et technologique, relative aux mesures destinées à réduire les émissions de GES provenant de l'aviation internationale.

7. Les parties contractantes reconnaissent la nécessité de prendre des mesures appropriées pour prévenir ou traiter les effets de l'aviation 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 contractantes réaffirment leurs obligations au titre des conventions internationales ratifiées par les deux parties contractantes.

## ARTICLE 18

### Protection des consommateurs

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties contractantes veillent à ce que leurs législations, leurs réglementations ou leurs procédures applicables assurent au minimum la mise en œuvre et l'application des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien figurant à l'annexe II, partie F.

## ARTICLE 19

### Aspects sociaux

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties contractantes veillent à ce que leurs législations, leurs réglementations ou leurs procédures applicables assurent au minimum la mise en œuvre et l'application des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien figurant à l'annexe II, partie G.

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

3. Les parties contractantes via leurs législations, réglementations et pratiques promeuvent des niveaux élevés de protection dans le domaine social et de l'emploi dans le secteur de l'aviation civile.

4. Les parties contractantes reconnaissent l'importance des bénéfices que procurent des avantages économiques importants, découlant de l'existence de marchés ouverts et concurrentiels, combinés avec des normes de travail élevées pour les travailleurs. Les parties contractantes mettent en œuvre le présent accord de façon à favoriser des normes de travail élevées, indépendamment de la propriété ou de la nature des transporteurs aériens concernés, et à assurer que les droits et principes énoncés dans leurs législations respectives ne sont pas compromis mais mis en œuvre de manière effective.

5. Les parties contractantes s'engagent à la promotion et à la mise en œuvre effective, dans leurs législations et dans leurs pratiques, des normes fondamentales du travail reconnues au niveau international, telles qu'elles figurent dans les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail, ratifiées par la Tunisie et les États membres de l'UE.

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

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

### TITRE III

#### DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES ET FINALES

#### ARTICLE 20

##### Interprétation et mise en œuvre

1. Les parties contractantes prennent toutes les mesures, générales ou particulières, propres à assurer l'exécution des obligations résultant du présent accord, et s'abstiennent de toute mesure susceptible de compromettre la réalisation de ses objectifs.
2. Chaque partie contractante est responsable sur son territoire de la mise en œuvre correcte du présent accord.
3. Chaque partie contractante fournit à l'autre partie contractante toutes les informations et l'assistance nécessaires, sous réserve des lois et règlements applicables de la partie contractante concernée, pour les enquêtes concernant d'éventuelles infractions que l'autre partie contractante mène dans le cadre des compétences prévues par le présent accord.

4. Lorsque les parties contractantes agissent en vertu des pouvoirs que leur confère le présent accord dans des domaines présentant de l'intérêt pour l'autre partie contractante et qui concernent les autorités ou des entreprises de cette autre partie contractante, les autorités compétentes de cette autre partie contractante sont pleinement informées et ont la possibilité de formuler des observations avant qu'une décision définitive ne soit prise.

## ARTICLE 21

### Comité mixte

1. Il est institué un comité composé de représentants des parties contractantes (ci-après dénommé "comité mixte"), responsable de l'administration du présent accord et de sa mise en œuvre correcte. À cette fin, il émet des recommandations et prend des décisions dans les cas prévus par le présent accord.
2. Le comité mixte mène ses travaux et arrête ses décisions sur la base du consensus. Les décisions adoptées par le comité mixte sont contraignantes pour les parties contractantes.
3. Le comité mixte adopte par décision son règlement intérieur.
4. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Chaque partie contractante peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte.

5. Chaque partie contractante peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Cette réunion doit se tenir 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 contractantes.

6. Aux fins de la mise en œuvre correcte du présent accord, les parties contractantes procèdent à des échanges d'informations et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du comité mixte.

7. Le comité mixte doit valider par une décision l'évaluation effectuée par l'Union européenne, de la mise en œuvre et de l'application par la Tunisie des exigences réglementaires et des normes prévues par la législation de l'Union européenne, telle qu'elle est décrite à l'annexe I, point 1.

8. Le comité mixte examine les questions relatives aux investissements dans les transporteurs aériens des parties contractantes et aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties contractantes.

9. Le comité mixte développe également la coopération, notamment par les moyens suivants sans que cette liste soit exhaustive:

a) en examinant les conditions de marché ayant une incidence sur les services aériens relevant du présent accord;

- b) en répondant, dans le but d'apporter une solution effective, aux questions liées à la conduite des affaires et aux possibilités commerciales visées à l'article 8 (Activités commerciales), qui peuvent notamment entraver l'accès au marché et le fonctionnement harmonieux des services aériens relevant du présent accord, en tant que moyen d'assurer une concurrence loyale, le rapprochement réglementaire et en réduisant les contraintes réglementaires d'exploitation des services aériens;
- c) en échangeant les informations, y compris sur les modifications des législations, réglementations et politiques des parties contractantes respectives, susceptibles d'avoir une incidence sur les services aériens;
- d) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans le présent accord, notamment en recommandant d'éventuelles modifications de ce dernier ou en recommandant des conditions et procédures d'adhésion d'autres parties au présent accord;
- e) en examinant des questions d'ordre général liées aux investissements, à la propriété et au contrôle;
- f) en développant la coopération réglementaire et l'engagement mutuel d'atteindre la reconnaissance réciproque et le rapprochement des règles et mesures;
- g) en encourageant la consultation, 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;

- h) en facilitant l'échange d'informations statistiques entre elles afin de suivre le développement des services aériens dans le cadre du présent accord; et
- i) en examinant les conséquences sociales du présent accord tel qu'il est appliqué, et en apportant les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes.

10. Si le comité mixte ne se prononce pas dans les six (6) mois sur une question dont il a été saisi, les parties contractantes peuvent prendre des mesures de sauvegarde temporaires appropriées en application de l'article 23 (mesures de sauvegarde).

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

## ARTICLE 22

### Règlement des différends et arbitrage

1. Tout différend relatif à l'application ou à l'interprétation du présent accord, autre que les questions relevant de l'article 7 (Concurrence loyale), qui n'est pas réglé par la réunion du comité mixte, peut être soumis à une personne ou à un organisme en vue d'une décision par accord des parties contractantes. En l'absence d'accord des parties contractantes, le différend est, à la demande de l'une d'entre elles, soumis à l'arbitrage conformément aux procédures énoncées dans le présent article.
2. La demande d'arbitrage est adressée par écrit à l'autre partie contractante. La partie contractante plaignante identifie dans sa demande la mesure en cause et explique clairement les raisons pour lesquelles elle est incompatible avec le présent accord.
3. À moins que les parties contractantes n'en conviennent autrement, l'arbitrage est rendu par un tribunal arbitral composé de trois arbitres et constitué comme suit:
  - a) dans un délai de vingt (20) jours à compter de la réception d'une demande d'arbitrage, chaque partie contractante désigne un arbitre. Dans un délai de trente (30) jours suivant la désignation de ces deux arbitres, ceux-ci désignent d'un commun accord un troisième arbitre qui agit en tant que président du tribunal arbitral;

- b) si l'une des parties contractantes ne parvient pas à nommer un arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément au point a), l'une ou l'autre des parties contractantes peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner un arbitre ou des arbitres, selon le cas, 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 de la Tunisie ou d'un État membre, le vice-président le plus ancien de ce Conseil, qui n'est pas exclu pour ce motif, procède à la nomination.
4. La date de la mise en place du tribunal arbitral est celle à laquelle le dernier des trois arbitres accepte sa nomination
5. Si l'une des parties contractantes le demande, le tribunal arbitral statue, dans un délai de dix (10) jours suivant sa mise en place, sur la question de savoir s'il juge l'affaire urgente.
6. À la demande d'une partie contractante, le tribunal arbitral peut ordonner à l'autre partie contractante d'appliquer des mesures correctives provisoires, dans l'attente de sa décision définitive.
7. Le tribunal arbitral notifie aux parties contractantes un rapport intermédiaire exposant les constatations de fait, l'applicabilité des dispositions pertinentes et les justifications fondamentales de ses constatations et de ses recommandations, au plus tard quatre-vingt-dix (90) jours après la date de sa mise en place. S'il considère que ce délai ne peut pas être respecté, le président du tribunal arbitral informe les parties contractantes par écrit en précisant les raisons du retard et la date à laquelle le tribunal prévoit de remettre son rapport intermédiaire. En aucun cas, le rapport intermédiaire n'est notifié plus de cent vingt (120) jours après la date de la mise en place du tribunal.

8. Une partie contractante peut présenter au tribunal arbitral une demande écrite de revoir certains aspects du rapport intermédiaire dans les quatorze (14) jours de sa notification.
  
9. En cas d'urgence, le tribunal arbitral met tout en œuvre pour remettre son rapport intermédiaire dans les quarante-cinq (45) jours et, en tout état de cause, au plus tard soixante (60) jours après la date de sa mise en place. Une partie contractante pourra demander par écrit au tribunal arbitral qu'il revoie des aspects précis du rapport intermédiaire dans les sept (7) jours suivant la notification dudit rapport.
  
10. Après avoir examiné toute observation écrite des parties contractantes concernant le rapport intermédiaire, le tribunal arbitral peut modifier son rapport et procéder à tout autre examen qu'il juge utile. Les constatations de la décision finale comprennent une analyse suffisante des arguments avancés durant la phase de réexamen intermédiaire et répondent clairement aux questions et aux observations des parties contractantes.
  
11. Le tribunal arbitral notifie sa décision finale aux parties contractantes dans un délai de cent vingt (120) jours à compter de la date de sa mise en place. S'il considère que ce délai ne peut pas être respecté, le président du tribunal arbitral informe les parties contractantes par écrit en précisant les raisons du retard et la date à laquelle le tribunal prévoit de communiquer sa décision finale. En aucun cas, la décision finale n'est notifiée plus de cent cinquante (150) jours après la date de la mise en place du tribunal arbitral.

12. En cas d'urgence, le tribunal arbitral s'efforce de rendre sa décision finale dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de sa mise en place. S'il considère que ce délai ne peut pas être respecté, le président du tribunal informe les parties contractantes par écrit en précisant les raisons du retard et la date à laquelle le tribunal prévoit de communiquer sa décision finale. En aucun cas, la décision finale ne peut être rendue plus de soixante-quinze (75) jours après la date de la mise en place du tribunal arbitral.

13. Les parties contractantes peuvent déposer des demandes d'explication de la décision finale dans un délai de dix (10) jours à compter de sa notification; toute explication est donnée dans un délai de quinze (15) jours à compter de la demande.

14. Si le tribunal arbitral estime qu'il y a eu violation du présent accord et que la partie contractante responsable ne se conforme pas à la décision finale du tribunal, ou ne parvient pas à un accord avec l'autre partie contractante sur une solution mutuellement satisfaisante dans les quarante (40) jours suivant la notification de la décision définitive du tribunal, l'autre partie contractante peut suspendre l'application d'avantages comparables découlant du présent accord, ou peut suspendre partiellement ou, le cas échéant, totalement la mise en œuvre du présent accord jusqu'à ce que la partie contractante responsable se conforme à la décision définitive du tribunal ou que les parties contractantes soient parvenues à un accord sur une solution mutuellement satisfaisante.

## ARTICLE 23

### Mesures de sauvegarde

1. Si une partie contractante considère que l'autre partie contractante n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose le présent accord, elle peut prendre des mesures appropriées. Les mesures de sauvegarde sont limitées, dans leur champ d'application et leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation ou rétablir l'équilibre du présent accord. Priorité est accordée aux mesures qui perturbent le moins le fonctionnement du présent accord.
2. Lorsqu'une partie contractante envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise l'autre partie contractante par l'intermédiaire du comité mixte et fournit toutes les informations utiles.
3. Les parties contractantes se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.
4. Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 1, point c) (Autorisation d'exploitation), et de l'article 4, paragraphe 1, point d) (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation), la partie contractante concernée ne prend aucune mesure de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 2 du présent article, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 3 du présent article n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.

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

## ARTICLE 24

### Relations avec d'autres accords

1. Le présent accord prévaut sur les dispositions pertinentes des accords et arrangements existants entre les parties contractantes qui sont en place au moment de la signature du présent accord, sauf dans la mesure prévue au paragraphe 2.
2. Pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre transporteurs aériens de l'Union européenne sur la base de la nationalité:
  - a) les droits de trafic existants et les dispositions ou traitements plus favorables en matière de propriété, de droits de trafic, de capacité, de fréquences, de type ou de changement d'aéronefs, de partage de codes et de tarification des accords ou arrangements entre les parties contractantes, qui sont en place au moment de la signature du présent accord, qui ne sont pas couverts par le présent accord ou qui sont plus favorables ou flexibles en termes de liberté pour les transporteurs aériens concernés que dans le cadre du présent accord peuvent continuer à être exercés;

b) un litige entre les parties contractantes quant à la question de savoir si les dispositions ou traitements au titre des accords ou arrangements entre les parties contractantes sont plus favorables ou flexibles, est réglé dans le cadre du mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 22 (règlement des différends et arbitrage). Les différends portant sur la relation à établir entre des dispositions ou traitements contradictoires sont également traités dans le cadre du mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 22.

3. Si les parties contractantes deviennent parties à un accord multilatéral ou adhèrent à une décision de l'OACI ou de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte conformément à l'article 21 (Comité mixte) en temps utile afin de déterminer si le présent accord doit être révisé à la lumière de cette situation.

## ARTICLE 25

### Dialogue régional

Les parties contractantes s'engagent à mener un dialogue continu tendant à assurer la cohérence du présent accord avec le processus de Barcelone et ont pour objectif ultime un espace aérien euro-méditerranéen commun. C'est pourquoi, la possibilité d'agréer mutuellement des modifications pour tenir compte d'autres accords euro-méditerranéens relatifs aux services aériens est étudiée au sein du comité mixte conformément à l'article 21, paragraphe 9 (comité mixte).

## ARTICLE 26

### Modifications

1. Si une partie contractante désire modifier le présent accord, elle en informe le comité mixte.
2. Toute modification du présent accord peut être convenue par les parties contractantes à la suite de consultations tenues conformément à l'article 21 (Comité mixte). Les modifications entrent en vigueur conformément à l'article 30 (Entrée en vigueur).
3. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie contractante et conformément au présent article, décider par consensus de modifier les annexes du présent accord.
4. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie contractante, sous réserve du respect du principe de non-discrimination et des dispositions du présent accord, d'adopter unilatéralement de nouvelles législations ou de modifier sa législation en vigueur relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe II.
5. Lorsque l'une des parties contractantes envisage d'adopter de nouvelles législations ou de modifier sa législation en vigueur relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe II, elle en informe l'autre partie contractante dans la mesure du nécessaire et du possible. À la demande de l'une ou l'autre des parties contractantes, un échange de vues peut avoir lieu au sein du comité mixte.

6. Dès qu'une partie contractante adopte de nouvelles législations ou des modifications de sa législation en vigueur relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe II, susceptibles d'influencer le bon fonctionnement du présent accord, elle en informe l'autre partie contractante, au plus tard trente (30) jours après l'adoption ou la modification. À la demande de l'une ou l'autre des parties contractantes, le comité mixte procède, dans un délai de soixante (60) jours, à un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement du présent accord.

7. À la suite des échanges de vues mentionnés au paragraphe 6 du présent article, le comité mixte:

- a) adopte une décision portant révision de l'annexe II afin d'y intégrer, en tant que de besoin sur une base de réciprocité, les dispositions législatives nouvelles ou les modifications intervenues dans la législation concernée;
- b) adopte une décision aux termes de laquelle la nouvelle législation ou la modification concernée sont réputées conformes au présent accord; ou
- c) recommande toute autre mesure à adopter dans un délai raisonnable visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent accord.

## ARTICLE 27

### Dénonciation

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

## ARTICLE 28

### Enregistrement de l'accord

Le présent accord et toutes ses modifications sont enregistrés auprès de l'OACI, conformément à l'article 83 de la convention, et auprès du Secrétariat des Nations unies, conformément à l'article 102 de la charte des Nations unies, après leur entrée en vigueur.

## ARTICLE 29

### Adhésion de nouveaux États membres de l'Union européenne

1. Le présent accord peut être ouvert pour l'adhésion par des États qui sont devenus membres de l'Union européenne après la date de signature dudit accord

2. L'adhésion au présent accord par un État membre de l'Union européenne s'effectue par le dépôt d'un acte d'adhésion au secrétariat général du Conseil de l'UE, qui notifiera les parties contractantes et la Commission européenne du dépôt d'un acte d'adhésion et de la date de celui-ci. L'adhésion prend effet à partir de trente jours suivant la date de dépôt de l'acte d'adhésion.

3. Les paragraphes 1 et 2 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'Union européenne.

## ARTICLE 30

### Entrée en vigueur

Le présent accord entre en vigueur le premier jour du second mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties contractantes pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien. Aux fins de cet échange, la Tunisie remet au secrétariat général du Conseil de l'Union européenne sa note diplomatique à l'Union européenne et ses États membres, tandis que le secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet à la Tunisie la note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres. La note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres contient les communications de chaque État membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

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

## ARTICLE 31

### Versions faisant foi

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

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment habilités à cet effet, ont signé le présent accord.

Fait à [...], le [...] de l'an [...]

Pour le Royaume de Belgique

Pour la République de Bulgarie

Pour la République tchèque

Pour le Royaume de 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 la République de 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

Pour l'Union européenne

Pour la République tunisienne

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

1. La mise en œuvre et l'application par la Tunisie des exigences réglementaires et des normes prévues par la législation de l'Union européenne relative au transport aérien indiquée à l'annexe II, font l'objet d'une évaluation sous la responsabilité de l'Union européenne qui doit être validée par une décision du comité mixte. Cette évaluation doit être effectuée au plus tard deux (2) ans après l'entrée en vigueur du présent accord.
2. Le rapprochement progressif de la Tunisie vers la mise en œuvre des exigences réglementaires et normes prévues par la législation de l'Union européenne relative au transport aérien indiqué à l'annexe II peut être soumis à des évaluations régulières. Les évaluations sont effectuées par la Commission européenne en coopération avec la Tunisie.
3. La mise en œuvre et l'application par la Tunisie des exigences réglementaires et des normes prévues par la législation de l'Union européenne en matière de sûreté aérienne doit faire l'objet d'une évaluation sous la responsabilité de l'Union européenne qui doit être validée par une décision du comité mixte. Une telle évaluation doit être effectuée au plus tard trois (3) ans après l'entrée en vigueur du présent accord.
4. Les dispositions figurant à l'article 7 (Concurrence loyale), paragraphe 6 (Subventions et aides publiques), s'appliqueront trois (3) ans après la date de la signature du présent accord.

**DISPOSITIONS TRANSITOIRES  
RELATIVES À L'AÉROPORT INTERNATIONAL TUNIS CARTHAGE**

Nonobstant l'article 2, paragraphe 3, point (c), du présent accord, l'aéroport international de Tunis Carthage est soumis aux dispositions transitoires suivantes pour une durée de cinq ans à compter de la date de signature du présent accord et pour les seuls services agréés de transport de passagers ou combinés:

1. Lorsqu'il existe un accord bilatéral en vigueur entre la Tunisie et un État membre de l'UE, la désignation et les droits de troisième et de quatrième libertés de et vers l'aéroport international de Tunis Carthage sont accordés conformément audit accord bilatéral, quelles que soient les fréquences opérées:
  - aux transporteurs aériens de la Tunisie titulaires d'une licence d'exploitation en cours de validité, et
  - aux transporteurs aériens de l'Union européenne titulaires d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par l'État membre de l'Union européenne d'où part le vol ou à destination duquel il est.
2. Les régimes de mono-désignation dans les accords bilatéraux existants entre la Tunisie et les États membres deviennent des régimes de bi-désignation.

3. Pour les accords bilatéraux existants contenant une clause de type Bermuda, le paragraphe 1 s'applique et lorsqu'il y a moins de dix (10) fréquences exercées à la date de signature de l'accord, le nombre de fréquences hebdomadaires sera fixé à dix (10) sauf si les parties contractantes décident d'aller au-delà conformément à leurs accords bilatéraux.
4. Pour les États membres avec lesquels la Tunisie n'a pas d'accord de service aérien bilatéral, ou lorsque l'accord de service aérien bilatéral existant prévoit moins de dix (10) fréquences hebdomadaires vers et de l'aéroport international de Tunis Carthage , le nombre de fréquences hebdomadaires de et vers cet aéroport est fixé à dix (10) fréquences hebdomadaires avec un régime de bi-désignation pour les transporteurs aériens de la Tunisie titulaires d'une licence d'exploitation en cours de validité, et de l'Union européenne, titulaires d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par l'État membre de l'Union européenne d'où part le vol ou à destination duquel il est.
5. Une augmentation annuelle de 10% sera accordée aux fréquences citées aux paragraphes 1, 3 et 4 de la présente annexe, à compter d'un an après la signature du présent accord.
6. Les parties contractantes discutent au sein du comité mixte, dans les plus brefs délais, de toute question concernant l'interprétation et la mise en œuvre de la présente annexe.

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

**LISTE DES RÈGLES APPLICABLES À L'AVIATION CIVILE**

La partie tunisienne veille à ce que les exigences réglementaires et les normes reprises dans les dispositions applicables des actes suivants, tel qu'indiqué sont mises en œuvre et appliquées dans la législation, la réglementation ou les procédures applicables en Tunisie, conformément au présent accord. La partie tunisienne veille à ce que les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes soient, le cas échéant, introduites dans la législation, la réglementation ou les procédures applicables en Tunisie.

**A. LIBÉRALISATION DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION ET AUTRES RÈGLES APPLICABLES À L'AVIATION CIVILE**

Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté

Dispositions applicables: articles 2, 5, 7, 11, 23(1), 24 et annexe I

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

- Règlement (UE) n° 285/2010 de la Commission du 6 avril 2010

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 8

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

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 11

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

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 9, articles 11 à 21 et annexe

En ce qui concerne l'application de l'article 20, paragraphe 2, le terme "la Commission" doit se lire "le Comité mixte".

## B. SÉCURITÉ AÉRIENNE

### La sécurité de l'aviation civile et règlement de base de l'AESA

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

- Règlement (CE) n° 690/2009 de la Commission du 30 juillet 2009,
- Règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009,

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 3 (uniquement le premier paragraphe) et annexe

- Règlement (UE) n° 6/2013 de la Commission du 8 janvier 2013,
- Règlement (UE) 2016/4 de la Commission du 5 janvier 2016

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 16, annexes I à Vb.

## Operations aériennes

Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifié par :

- Règlement (UE) n° 800/2013 de la Commission du 14 août 2013,
- Règlement (UE) n° 71/2014 de la Commission du 27 janvier 2014,
- Règlement (UE) n° 83/2014 de la Commission du 29 janvier 2014,
- Règlement (UE) n° 379/2014 de la Commission du 7 avril 2014,
- Règlement (UE) 2015/140 de la Commission du 29 janvier 2015,
- Règlement (UE) 2015/1329 de la Commission du 31 juillet 2015,
- Règlement (UE) 2015/640 de la Commission du 23 avril 2015,
- Règlement (UE) 2015/2338 de la Commission du 11 décembre 2015,

- Règlement (UE) 2016/1199 de la Commission du 22 juillet 2016,
- Règlement (UE) 2017/363 de la Commission du 1<sup>er</sup> mars 2017

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 9 bis, annexes I à VIII

Règlement (UE) n° 1332/2011 de la Commission du 16 décembre 2011 établissant des exigences communes pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation communes pour l'évitement de collision en vol, modifié par :

- Règlement (UE) 2016/583 de la Commission du 15 avril 2016.

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 5, annexe

### Personnel Navigant

Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifié par :

- Règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission du 30 mars 2012,
- Règlement (UE) n° 70/2014 de la Commission du 27 janvier 2014,
- Règlement (UE) n° 245/2014 de la Commission du 13 mars 2014,

- Règlement (UE) 2015/445 de la Commission du 17 mars 2015,
- Règlement (UE) 2016/539 de la Commission du 6 avril 2016.

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 11, annexes I à IV.

### Enquête sur les accidents

Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE, modifié par :

- Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 23, à l'exception de l'article 7, paragraphe 4, et de l'article 19 (abrogé par le Règlement(UE) n° 376/2014)

Décision 2012/780/UE de la Commission du 5 décembre 2012 relative aux droits d'accès au registre central européen des recommandations de sécurité et des réponses à ces recommandations institué en vertu de l'article 18, paragraphe 5, du règlement(UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE.

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 5.

## Navigabilité initiale

Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production, modifié par :

- Règlement (UE) n° 7/2013 de la Commission du 8 janvier 2013,
- Règlement (UE) n° 69/2014 de la Commission du 27 janvier 2014,
- Règlement (UE) 2015/1039 de la Commission du 30 juin 2015,
- Règlement d'exécution (UE) 2016/15 de la Commission du 7 janvier 2016

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 10, annexe I.

## Maintien de la navigabilité

Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches, modifié par :

- Règlement (UE) 2015/1088 de la Commission du 3 juillet 2015,

- Règlement (UE) 2015/1536 de la Commission du 16 septembre 2015
- Règlement (UE) 2017/334 de la Commission du 27 février 2017

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 6, annexes I à IV.

### Spécification de navigabilité supplémentaire

Règlement (UE) 2015/640 de la Commission du 23 avril 2015 concernant des spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation et modifiant le règlement (UE) n° 965/2012

### Aérodromes

Règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au Règlement(CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 10, annexes I à IV

## Gestion du trafic aérien / Services de navigation aérienne

Règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de le trafic aérien conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) n° 805/2011 de la Commission.

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 10, annexes I à IV.

Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1<sup>er</sup> mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) n° 482/2008, les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) n° 677/2011

## Rapport d'événements

Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 7; article 9, paragraphe 3; article 10, paragraphes 2 à 4; article 11, paragraphes 1 et (7); article 13 à l'exception du paragraphe 9; article 14 à 16; article 21 - annexes I à III.

Règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: article 1<sup>er</sup> , annexes I à V.

Liste européenne de la sécurité aérienne des transporteurs aériens soumis à une interdiction d'exploitation dans la Communauté

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

- Règlement d'exécution (UE) 2016/963 de la Commission du 16 juin 2016.

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

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

- Règlement (CE) n° 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006,
- Règlement (CE) n° 1900/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006,
- Règlement (CE) n° 8/2008 de la Commission du 11 décembre 2007,
- Règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008.

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

### C. SÛRETÉ AÉRIENNE

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

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 15, 18, 21 et annexe.

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

- Règlement (UE) n° 297/2010 de la Commission du 9 avril 2010,
- Règlement (UE) n° 720/2011 de la Commission du 22 juillet 2011,
- Règlement (UE) n° 1141/2011 de la Commission du 10 novembre 2011,
- Règlement (UE) n° 245/2013 de la Commission du 19 mars 2013.

Règlement (UE) n° 1254/2009 de la Commission du 18 décembre 2009 fixant les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile et d'adopter d'autres mesures de sûreté, tel qu'il a été modifié par le règlement (UE) 2016/2096 de la Commission

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

Dispositions applicables: entièrement.

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

- Règlement d'exécution (UE) 2015/2426 de la Commission du 18 décembre 2015

Dispositions applicables: entièrement y compris l'annexe.

#### D. GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement-cadre"), modifié par :

- Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009. Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 5, à l'exception de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 4, article 6, articles 9 à 13.

Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services"); modifié par :

- Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 18, annexe I

Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen ("règlement sur l'espace aérien"), modifié par :

- Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 9

Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien ("règlement sur l'interopérabilité"); modifié par :

- Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 10, annexes I à V

#### Performance et tarification

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

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

## Fonctions du Réseau

Règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission du 7 juillet 2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010, modifié par :

- Règlement d'exécution (UE) n° 970/2014 de la Commission du 12 septembre 2014
- Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1<sup>er</sup> mars 2017

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 25 et annexes

Règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien, modifié par :

- Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012
- Règlement d'exécution (UE) 2016/1006 de la Commission du 22 juin 2016

Dispositions applicables : articles 1<sup>er</sup> à 15 et annexe

C(2011)4130

Décision de la Commission du 7 juillet 2011 relative à la désignation du gestionnaire de réseau pour les fonctions de réseau de gestion du trafic aérien (ATM) du ciel unique européen.

## Bloc d'espace aérien fonctionnels

Règlement (UE) n° 176/2011 de la Commission du 24 février 2011 concernant les informations à fournir préalablement à la création ou à la modification d'un bloc d'espace aérien fonctionnel.

## Interopérabilité

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

- Règlement (CE) n° 30/2009 de la Commission du 16 janvier 2009

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 9, annexes I à V

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

- Règlement d'exécution (UE) n° 929/2010 de la Commission du 18 octobre 2010
- Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012

- Règlement d'exécution (UE) n° 428/2013 de la Commission du 8 mai 2013
- Règlement d'exécution (UE) 2016/2120 de la Commission du 2 décembre 2016

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 5, annexe

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

- Règlement (UE) n° 283/2011 de la Commission du 22 mars 2011

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 6, annexes I à IV.

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

- Règlement d'exécution (UE) 2015/310 de la Commission du 26 février 2015

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 14, annexes I à III

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

- Règlement d'exécution (UE) 2016/2345 du 14 décembre 2016

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 12, annexes I à VI

Règlement (UE) n° 73/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 définissant les exigences relatives à la qualité des données et des informations aéronautiques pour le ciel unique européen, modifié par:

- Règlement d'exécution (UE) n° 1029/2014 de la Commission du 26 septembre 2014

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 13, annexes I à X

Règlement d'exécution (UE) n° 1206/2011 de la Commission du 22 novembre 2011 fixant les exigences relatives à l'identification d'un aéronef dans le cadre des activités de surveillance pour le ciel unique européen

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 11, annexes I à VII

Règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011 de la Commission du 22 novembre 2011 fixant les exigences relatives à la performance et à l'interopérabilité des activités de surveillance pour le ciel unique européen, modifié par :

- Règlement d'exécution (UE) n° 1028/2014 de la Commission du 26 septembre 2014.
- Règlement d'exécution (UE) 2017/386 de la Commission du 6 mars 2017

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 14, annexes I à IX

Règlement d'exécution (UE) n° 1079/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 établissant des spécifications relatives à l'espacement des canaux de communication vocale pour le ciel unique européen, modifié par :

- Règlement d'exécution (UE) n° 657/2013 de la Commission du 10 juillet 2013.
- Règlement d'exécution (UE) 2016/2345 de la Commission du 14 décembre 2016

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 14, annexes I à V.

### SESAR

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

- Règlement (CE) n° 1361/2008 du Conseil du 16 décembre 2008,
- Règlement (UE) n° 721/2014 du Conseil du 16 juin 2014.

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

Règlement d'exécution (UE) n° 409/2013 de la Commission du 3 mai 2013 concernant la définition de projets communs et l'établissement d'un mécanisme de gouvernance et de mesures incitatives destinés à soutenir la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 15

Règlement d'exécution (UE) n° 716/2014 de la Commission du 27 juin 2014 sur la mise en place du projet pilote commun de soutien à la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien.

### Espace Aérien

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

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 9, annexe

Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010, modifié par :

- Règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015

- Règlement (UE) 2016/1185 de la Commission de la Commission du 20 juillet 2016

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 10, annexe, y compris ses appendices

## E. ENVIRONNEMENT ET BRUIT

Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement; modifié par le règlement 1137/2008 et la directive 2015/996

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 12, annexes I à VI

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

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

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

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 5, annexes I et II

Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 10, annexes I et II

## F. PROTECTION DES CONSOMMATEURS

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

- Règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 6 et annexes

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

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 16

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

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 16, annexes I et II

## G. ASPECTS SOCIAUX

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

- Directive 2007/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 16.

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

Dispositions applicables: articles 2 et 3, annexe

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

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 20, 22 à 23

---