



Conseil de
l'Union européenne

**Bruxelles, le 8 décembre 2023
(OR. en)**

**8904/16
ADD 1 REV 1 DCL 1**

**AVIATION 101
RELEX 388
ASIE 29**

DÉCLASSIFICATION

du document: 8904/16 ADD 1 REV 1 RESTREINT UE/EU RESTRICTED

en date du: 30 mai 2016

Nouveau statut: Public

Objet: Projet de décision du Conseil autorisant la Commission à ouvrir des négociations en vue d'un accord global dans le domaine des transports aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et les États membres de l'Association des nations du Sud-Est asiatique (ASEAN), d'autre part, en ce qui concerne les matières relevant de la compétence exclusive de l'Union
- Adoption

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

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



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 30 mai 2016
(OR. en)

8904/16
ADD 1 REV 1

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

AVIATION 101
RELEX 388
ASIE 29

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents (1re partie) / Conseil / Représentants des gouvernements des États membres, réunis au sein du Conseil
N° doc. préc.:	8313/1/16 REV 1 EU RESTRICTED
N° doc. Cion:	15116/15 + ADD 1 EU RESTRICTED
Objet:	Projet de décision du Conseil autorisant la Commission à ouvrir des négociations en vue d'un accord global dans le domaine des transports aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et les États membres de l'Association des nations du Sud-Est asiatique (ASEAN), d'autre part, en ce qui concerne les matières relevant de la compétence exclusive de l'Union - Adoption

Les délégations trouveront en annexe le texte du projet de décision du Conseil visé en objet,
proposé par la présidence.

**PROJET DE
DÉCISION DU CONSEIL**

autorisant la Commission à ouvrir des négociations en vue d'un accord global dans le domaine des transports aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et les États membres de l'Association des nations du Sud-Est asiatique (ASEAN), d'autre part, en ce qui concerne les matières relevant de la compétence exclusive de l'Union

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, et son article 218, paragraphes 3 et 4,

vu la recommandation de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Il convient d'ouvrir des négociations en vue de conclure un accord global dans le domaine des transports aériens avec les États membres de l'Association des nations du Sud-Est asiatique (ASEAN).
- (2) Il convient de désigner la Commission comme négociatrice.
- (3) Il convient que les négociations soient conduites par la Commission en consultation avec le comité spécial et conformément aux rôles respectifs des institutions énoncés à l'article 13, paragraphe 2, du traité sur l'Union européenne et à l'article 218 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, tels qu'interprétés par la Cour de justice de l'Union européenne.

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

- (4) Afin de servir au mieux les intérêts de la politique extérieure de l'Union dans le domaine de l'aviation, il convient que l'autorisation de négocier soit limitée dans le temps, avec la possibilité de prolonger ce délai. Avant l'expiration du délai fixé, le Conseil devrait évaluer, sur la base d'une recommandation de la Commission, s'il est dans l'intérêt de l'Union de poursuivre les négociations, compte tenu de la position des États membres de l'ASEAN, des progrès accomplis dans les négociations ainsi que d'autres facteurs pertinents pour cette évaluation. Une telle autorisation assortie d'un délai et de la possibilité de prolonger celui-ci ne devrait pas avoir pour effet de restreindre le pouvoir dont dispose le négociateur de l'Union pendant qu'il négocie avec les États membres de l'ASEAN,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

DECLASSIFIED

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

Article premier

La Commission est autorisée à négocier, au nom de l'Union, un accord global dans le domaine des transports aériens avec les États membres de l'Association des nations du Sud-Est asiatique (ASEAN) en ce qui concerne les matières relevant de la compétence exclusive de l'Union.

Article 2

La Commission conduit les négociations conformément aux directives de négociation figurant à l'annexe de la présente décision. Les directives de négociation ne sauraient être interprétées comme portant atteinte, de quelque manière que ce soit, aux compétences respectives de l'Union et des États membres.

Article 3

Les négociations sont conduites en consultation avec le comité spécial et conformément à la procédure établie à la section 2 de l'annexe de la présente décision.

Article 3 bis

La présente décision est valable quatre ans à compter de la date de son adoption. Au plus tard six mois avant l'expiration de la validité de la décision, la Commission peut présenter au Conseil une recommandation visant à prolonger sa durée de validité. Le Conseil peut décider de prolonger cette durée de validité à la suite d'une évaluation prenant en compte les progrès accomplis dans les négociations, la position des États membres de l'ASEAN, ainsi que d'autres facteurs pertinents pour l'évaluation.

Article 4

La Commission est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil

Le président

DIRECTIVES DE NÉGOCIATION

en vue d'un

**accord global dans le domaine des transports aériens avec
les États membres de l'Association des nations du Sud-Est asiatique (ASEAN)**

SECTION 1

1. OBJECTIFS DE LA NEGOCIATION

S'appuyant sur les relations politiques et économiques étroites qui existent entre l'Union européenne (ci-après dénommée l'"UE") et l'Association des nations du Sud-Est asiatique (ci-après dénommée l'"ASEAN"), l'accord devra couvrir une série d'aspects dans le but essentiel d'ouvrir le marché entre l'UE et l'ASEAN, de sorte que les transporteurs des deux parties pourront progressivement fournir leurs services librement sur la base de principes commerciaux, dans des conditions de concurrence équitables et égalitaires et en étant soumis à des conditions réglementaires harmonisées.

Les négociations avec les États membres de l'ASEAN devraient viser l'ouverture progressive réciproque de l'accès aux marchés et le renforcement de la coopération et de la convergence en matière de réglementation. L'objectif de ces négociations devrait être la conclusion d'un accord complet de bloc à bloc, qui sera notamment un moyen de contribuer à renforcer les relations UE-ASEAN dans un secteur stratégique.

L'accord devrait offrir les mêmes conditions d'accès au marché de l'ASEAN pour tous les transporteurs aériens de l'UE.

2. CHAMP D'APPLICATION DE L'ACCORD

Un accord global dans le domaine des transports aériens permettrait aux parties d'établir un cadre clair et cohérent dans lequel elles pourraient développer de manière constructive leurs relations futures en matière d'aviation.

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

Ce cadre serait fondé sur un ensemble global de droits et d'obligations visant à assurer et promouvoir, notamment et dans la mesure du possible, le rapprochement des législations relatives à l'aviation conformément aux normes et à la législation pertinentes de l'UE dans les domaines de la sûreté, de la sécurité, de la gestion du trafic aérien, des infrastructures aéronautiques, des normes environnementales, de la concurrence, de la protection des consommateurs, des systèmes informatiques de réservation et des aspects sociaux. L'accord couvrirait différents aspects en vue d'assurer une ouverture graduelle, réciproque, durable et équilibrée des marchés, accompagnée d'un processus de coopération en matière réglementaire visant la convergence, tout en prévoyant une marge de manœuvre appropriée (par exemple en ce qui concerne les périodes de transition). L'accord ne réduira pas le niveau d'accès au marché résultant des accords bilatéraux existants entre les États membres de l'UE et ceux de l'ASEAN.

- (1) La Commission veillera à ce que l'accord soit compatible avec le traité et la législation applicable de l'Union.
- (2) L'accord devrait veiller à ce que, dans toutes les matières qu'il couvre, tous les transporteurs aériens de l'UE soient traités sur un pied d'égalité et d'une manière non discriminatoire, quelle que soit leur nationalité, toute réserve formulée à cet égard par une des parties à l'accord devant être considérée comme nulle et non avenue.
- (3) L'accord devrait prévoir des mécanismes adéquats de vérification et d'échange d'informations afin de garantir la confiance mutuelle dans le respect des obligations contractées, pour assurer des conditions de concurrence équitables.
- (4) L'accord devrait comprendre une disposition relative aux demandes d'autorisation d'exploitation introduites par les transporteurs aériens. Cette disposition devrait être fondée sur des procédures aussi courtes que possible et, en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'UE, devrait refléter les dispositions des traités UE et de la réglementation de l'UE en matière d'octroi de licences.
- (5) Une disposition prévoyant une perspective de libéralisation plus poussée, ou de libéralisation totale, du régime de propriété et de contrôle des transporteurs aériens devrait être envisagée sur la base de la réciprocité et de l'égalité des chances.

- (6) L'accord devrait tendre à libéraliser le marché des transports aériens entre l'UE et l'ASEAN et poser le cadre d'une concurrence ouverte et non faussée, soumise à des conditions réglementaires qui s'appliquent de la même manière aux transporteurs de l'UE et aux transporteurs de l'ASEAN. Autrement, l'important objectif consistant à créer des conditions de concurrence équitables ne serait pas atteint. Il est donc essentiel de déterminer les principaux domaines où l'égalité des conditions de concurrence doit être assurée, en tenant compte des intérêts des consommateurs et des transporteurs aériens. Les divergences potentielles entre les règles de l'UE et celles de l'ASEAN dans ces domaines devraient être répertoriées et analysées. Ce travail préparerait le terrain pour l'élaboration du cadre réglementaire en vue de l'accord projeté.

La libéralisation du marché des transports aériens entre l'UE et l'ASEAN devrait couvrir, sur une base réciproque, les droits de trafic de troisième et de quatrième liberté (pour les services de voyageurs et les services mixtes) et les droits de trafic de cinquième liberté pour les services intra-UE et intra-ASEAN; en ce qui concerne les services tout-cargo, elle devrait porter sur les droits de trafic de troisième, quatrième et cinquième liberté.

- (7) L'accord devrait prévoir des dispositions aussi strictes que possible en matière de sécurité et de sûreté aériennes. L'objectif devrait être d'atteindre des niveaux comparables à ceux observés dans l'Union et, le cas échéant, en conformité avec les normes reconnues et les pratiques et procédures recommandées au niveau international pour les services de navigation aérienne.

- (8) L'accord devrait comprendre des dispositions solides en matière de concurrence loyale et d'aides d'État, afin de garantir des conditions équitables pour tous les opérateurs du marché. La "clause de compétition loyale", qui représente le modèle européen en la matière, devrait servir de base pour les négociations, tous les principes qu'elle contient devant être repris dans l'accord.

L'accord devrait comprendre des dispositions garantissant la transparence, notamment en ce qui concerne les informations financières et comptables, afin de garantir le respect des exigences qu'il impose.

- (9) L'accord devrait comprendre des dispositions relatives à la souplesse opérationnelle et commerciale (couvrant par exemple les aspects d'intermodalité entre différents modes de transport).

- (10) L'accord devrait contenir des dispositions garantissant que les politiques et législations respectives des parties favorisent des niveaux de protection élevés dans les domaines social et du travail, et des dispositions garantissant que les possibilités créées par l'accord n'affaiblissent pas la législation et les normes intérieures en matière de travail et le contrôle de leur application. L'accord devrait aussi viser à promouvoir des normes et accords internationalement reconnus dans les domaines social et du travail, qui sont pertinents pour le secteur des transports aériens, notamment ceux établis par les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail (OIT), ainsi que leur application effective.
- (11) L'accord devrait rappeler l'importance et l'urgence de l'action climatique et l'importance à accorder aux normes environnementales pertinentes pour l'aviation. Tout en permettant un renforcement du dialogue sur les mesures mondiales, il devrait aussi promouvoir les normes et la législation de l'UE en la matière et préserver intégralement l'autonomie réglementaire de chacune des parties afin qu'elles puissent élaborer et conserver une législation appropriée pour traiter les problèmes climatiques et environnementaux.
- (12) L'accord ne devrait pas interdire la taxation, appliquée sur une base non discriminatoire, des carburants d'aviation fournis aux aéronefs pour les vols entre deux points du territoire d'une partie, y compris les vols entre deux États membres de l'Union européenne.
- (13) Une attention particulière devrait être accordée à la résolution de problèmes concernant la conduite des affaires.
- (14) L'accord ne devrait pas avoir d'incidence en matière de TVA. En outre, l'accord ne devrait pas influencer sur les dispositions des accords respectifs en vigueur entre un État membre de l'UE et un État membre de l'ASEAN en vue d'éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.
- (15) L'accord devrait veiller à ce que tous les transporteurs soient libres de transférer, sans restrictions, les revenus générés sur place, vers le pays ou les pays de leur choix, rapidement, dans des devises librement convertibles au taux de change du marché.

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

- (16) L'accord devrait prévoir l'éventualité d'une adhésion future de la Norvège et de l'Islande et, potentiellement, d'autres pays tiers.
- (17) L'accord, qui devrait faire également foi dans toutes les langues officielles de l'UE, devrait comporter une clause linguistique à cet effet.

3. STRUCTURE DE L'ACCORD

Une fois entré en vigueur, l'accord final prévaudra sur les dispositions correspondantes des accords bilatéraux en matière de services aériens existant entre des États membres de l'UE et des États membres de l'ASEAN, en tenant compte des accords horizontaux en matière de transport aérien entre l'UE et Singapour, la Malaisie, le Viêt Nam et l'Indonésie.

Il peut être proposé de mettre en œuvre certains éléments d'un accord final selon une approche par étapes, en particulier la libéralisation du marché des transports aériens entre l'UE et l'ASEAN. La Commission devrait négocier des clauses appropriées en vue de l'application provisoire de l'accord entre sa signature et son entrée en vigueur.

4. GESTION DE L'ACCORD

Chaque partie sera responsable de faire respecter l'accord sur son territoire et en ce qui concerne ses ressortissants et ses transporteurs aériens.

Il sera établi un comité mixte de représentants des parties qui sera chargé de l'administration de l'accord et veillera à son application correcte.

L'accord devrait comprendre un mécanisme rapide, efficace et contraignant de règlement des différends, qui en assurera la bonne application.

Nonobstant l'existence de ce mécanisme de règlement des différends, l'accord devrait contenir des dispositions applicables en cas de non-respect des obligations qui en découlent, telles que la possibilité d'adopter des mesures de sauvegarde adéquates ou de suspendre en tout ou en partie les droits ou privilèges octroyés aux termes de l'accord.

5. CONDUITE DES NEGOCIATIONS

La Commission conduira les négociations conformément aux présentes directives et assurera une coordination adéquate avec les négociations en cours et futures dans d'autres domaines pertinents.

DECLASSIFIED

SECTION 2

PROCÉDURE POUR LES NÉGOCIATIONS

Le groupe "Aviation" est désigné comme le comité spécial chargé d'assister la Commission dans les négociations.

Les négociations seront préparées longtemps à l'avance. À cette fin, la Commission informera le plus tôt possible le comité spécial du calendrier prévu et des thèmes de négociation et lui transmettra tous les documents pertinents.

Les négociations seront conduites de manière à assurer une consultation complète et rapide de toutes les parties prenantes concernées tout au long des négociations.

Chaque session de négociation sera précédée d'une réunion du comité spécial pour permettre à celui-ci de formuler des opinions et des indications relatives à la négociation. La Commission fournira au comité toutes les informations nécessaires au suivi, par ce dernier, de la progression des négociations.

La Commission informera le comité spécial par écrit de l'issue et de l'avancement des négociations après chaque session de négociation en cas d'élément nouveau et, en tout état de cause, au moins une fois par trimestre.

Sans préjudice de l'article 17 du TUE, la Commission pourra inviter les membres du comité spécial à l'assister en qualité d'experts pendant le déroulement des négociations.