

ACCORD DE TRANSPORT AÉRIEN

LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE (ci-après dénommés "les États-Unis"),

d'une part, et

LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE HELLENIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,

LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,

LA ROUMANIE,

LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LE ROYAUME DE SUÈDE,

LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,

parties au traité instituant la Communauté européenne et États membres de l'Union européenne
(ci-après dénommés "les États membres"),

et la COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE,

d'autre part,

DESIREUX de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence
entre transporteurs aériens, sur un marché soumis à un minimum d'intervention et de régulation
étatiques;

DÉSIREUX de favoriser l'essor du transport aérien international, notamment par le développement de réseaux de services aériens répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs de services satisfaisants ;

DÉSIREUX de permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux passagers et aux expéditeurs des tarifs et des services compétitifs sur des marchés ouverts;

DÉSIREUX de faire profiter l'ensemble du secteur du transport aérien, y compris le personnel des transporteurs aériens, des avantages d'un accord de libéralisation;

DÉSIREUX de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement des services aériens 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;

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

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

SOULIGNANT qu'il importe de protéger les consommateurs, au sens notamment de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999;

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur les accords existants pour ouvrir les marchés et maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, le personnel et les populations des deux côtés de l'Atlantique;

RECONNAISSANT l'importance d'améliorer l'accès de leurs transporteurs aériens aux marchés mondiaux de capitaux afin de renforcer la concurrence et de promouvoir les objectifs du présent accord;

AYANT L'INTENTION de créer un précédent de portée mondiale pour exploiter pleinement les avantages de la libéralisation dans ce secteur économique essentiel;

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

ARTICLE 1

Définitions

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

1. Le terme "accord": le présent accord et ses annexes et appendice, y compris leurs modifications éventuelles;
2. L'expression "service aérien": le transport par aéronef de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux;
3. Le terme "Convention": la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend:
 - a) tout amendement applicable en l'espèce entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la Convention, et ratifié par les États-Unis, d'une part, et l'État membre ou les États membres concerné(s), d'autre part, et
 - b) toute annexe, ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté(e) en vertu de l'article 90 de la Convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois aux États-Unis et à l'État membre ou aux États membres concerné(s);

4. L'expression "coût de revient complet": les coûts liés à la fourniture du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais généraux administratifs;
5. L'expression "service aérien international": un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État;
6. Le terme "partie": soit les États-Unis, soit la Communauté européenne et ses États membres;
7. Le terme "tarifs": les tarifs, prix ou redevances appliqués par les transporteurs aériens ou leurs agents pour le transport par aéronefs de passagers, de bagages et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier), y compris, le cas échéant, le transport de surface lié au service aérien international, ainsi que les conditions régissant la disponibilité desdits tarifs, prix ou redevances;
8. L'expression "escale non commerciale": un atterrissage effectué à une fin autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de marchandises et/ou de courrier en transport aérien;

9. Le terme "territoire": dans le cas des États-Unis, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales qui se trouvent sous leur souveraineté ou leur juridiction, et, dans le cas de la Communauté européenne et de ses États membres, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité instituant la Communauté européenne, conformément aux dispositions prévues par ce dernier et tout accord qui lui succède; l'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé, et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les États membres, conformément à la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006; et

10. L'expression "redevance d'usage": une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation d'installations et services aéroportuaires, d'environnement liés aux aéroports, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

ARTICLE 2

Possibilité de concurrence loyale et équitable

Chaque partie offre aux transporteurs aériens des deux parties la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services aériens internationaux régis par le présent accord.

ARTICLE 3

Octroi de droits

1. Chaque partie accorde à l'autre partie les droits ci-après, pour l'exploitation de services aériens internationaux par les transporteurs aériens de l'autre partie:
 - a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
 - b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales à des fins non commerciales;
 - c) le droit d'exploiter des services aériens internationaux entre des points situés sur les routes suivantes:
 - i) dans le cas des transporteurs des États-Unis (ci-après dénommés "transporteurs des États-Unis"): à partir de points en deçà des États-Unis, via les États-Unis et des points intermédiaires, vers tout point ou tous points d'un ou plusieurs États membres et au-delà; pour les services tout-cargo, entre tout État membre et tout point ou tous points (y compris dans tout autre État membre);

ii) dans le cas des transporteurs de la Communauté européenne et de ses États membres (ci-après dénommés "transporteurs communautaires"): à partir de points en deçà des États membres, via les États membres et des points intermédiaires, vers tout point ou tous points des États-Unis et au-delà; pour les services tout-cargo, entre les États-Unis et tout point ou tous points; pour les services mixtes, entre tout point ou tous points des États-Unis et tout point ou tous points de tout membre de l'Espace aérien commun européen (ci-après dénommé "l'EACE") à la date de la signature du présent accord; et

d) les autres droits spécifiés dans le présent accord.

2. Chaque transporteur aérien peut, sur l'un quelconque ou l'ensemble de ses vols et à sa convenance:

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 les points en deçà, les points intermédiaires et au-delà, et les points situés sur le territoire des parties, dans toute combinaison et n'importe quel ordre;

d) omettre des escales en un ou plusieurs points;

- e) transférer du trafic de l'un quelconque de ses aéronefs vers l'un quelconque de ses autres aéronefs, en tout point;
- f) desservir des points en deçà de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et proposer ces services au public en tant que services directs;
- g) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des parties ou en dehors de celui-ci;
- h) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre partie; et
- i) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci;

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.

3. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent sous réserve que:
- a) dans le cas des transporteurs des États-Unis, à l'exception des services tout-cargo, le transport fasse partie d'un service desservant les États-Unis, et
 - b) dans le cas des transporteurs communautaires, à l'exception i) des services tout-cargo et ii) des services mixtes entre les États-Unis et tout membre de l'EACE à la date de la signature du présent accord, le transport fasse partie d'un service desservant un État membre.

4. Chaque partie autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité du service aérien international qu'il souhaite offrir sur la base de considérations commerciales relatives au marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services, le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs aériens de l'autre partie ni n'exige de leur part le dépôt de leurs programmes de vols réguliers ou affrétés ou de plans d'exploitation, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement (en application de l'article 15), et ceci dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

5. Tout transporteur aérien assurant un service aérien international est libre de changer, en tout point, le type ou le nombre d'aéronefs qu'il utilise, à condition que, a) dans le cas des transporteurs des États-Unis, à l'exception des services tout-cargo, le transport fasse partie d'un service desservant les États-Unis, et b) dans le cas des transporteurs communautaires, à l'exception i) des services tout-cargo et ii) des services mixtes entre les États-Unis et un membre de l'EACE à la date de la signature du présent accord, le transport fasse partie d'un service desservant un État membre.

6. Aucune disposition du présent accord ne peut être interprétée comme conférant:

- a) aux transporteurs des États-Unis, le droit d'embarquer, sur le territoire d'un État membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit État membre;

b) aux transporteurs communautaires, le droit d'embarquer, sur le territoire des États-Unis, à titre onéreux, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire des États-Unis.

7. L'accès des transporteurs communautaires aux services de transport achetés par les pouvoirs publics des États-Unis est régi par l'annexe 3.

ARTICLE 4

Autorisation

Dès réception des demandes introduites par un transporteur aérien de l'une des parties, dans les formes prescrites pour les autorisations d'exploitation et les agréments techniques, l'autre partie accorde dans les délais les plus brefs les autorisations et agréments appropriés, à condition que:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien des États-Unis, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de ce transporteur aérien soient entre les mains des États-Unis, de ressortissants des États-Unis, ou des deux à la fois, et que le transporteur soit titulaire d'une licence de transporteur aérien des États-Unis et ait son principal établissement sur le territoire des États-Unis;
- b) dans le cas d'un transporteur communautaire, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de ce transporteur aérien soient entre les mains d'un ou plusieurs États membres, de ressortissants de ce ou ces États membres, ou des deux à la fois, et que le transporteur soit titulaire d'une licence de transporteur aérien communautaire et ait son principal établissement sur le territoire de la Communauté européenne;

- c) le transporteur aérien soit en mesure de répondre aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées en matière d'exploitation de services aériens internationaux par la partie qui examine la ou les demandes; et
- d) les dispositions de l'article 8 (Sécurité) et de l'article 9 (Sûreté) soient maintenues en vigueur et appliquées.

ARTICLE 5

Révocation d'une autorisation d'exploitation

1. Chacune des parties se réserve le droit de révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou agréments techniques, ou de suspendre ou limiter d'une autre manière les activités d'un transporteur aérien de l'autre partie, lorsque:
 - a) dans le cas d'un transporteur des États-Unis, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de ce transporteur aérien ne sont pas entre les mains des États-Unis, de ressortissants des États-Unis, ou des deux à la fois, ou lorsque le transporteur n'est pas titulaire d'une licence de transporteur aérien des États-Unis ou n'a pas son principal établissement sur le territoire des États-Unis;
 - b) dans le cas d'un transporteur communautaire, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de ce transporteur aérien ne sont pas entre les mains d'un ou plusieurs États membres, de ressortissants de ce ou ces États membres, ou des deux à la fois, ou lorsque le transporteur n'est pas titulaire d'une licence de transporteur aérien communautaire ou n'a pas son principal établissement sur le territoire de la Communauté européenne; ou

c) ce transporteur aérien a enfreint les dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 7 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) du présent accord.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour éviter de nouvelles infractions aux dispositions du paragraphe 1, point c), du présent article, les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec l'autre partie.

3. Le présent article ne restreint pas les droits de chaque partie de refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'un ou de plusieurs transporteurs aériens de l'autre partie conformément aux dispositions de l'article 8 (Sécurité) ou de l'article 9 (Sûreté).

ARTICLE 6

Questions complémentaires en rapport avec la propriété, les investissements et le contrôle

Nonobstant toute autre disposition du présent accord, les parties mettent en œuvre les dispositions prévues à l'annexe 4 lorsqu'ils arrêtent des décisions en vertu de leurs lois et règlements respectifs concernant la propriété, les investissements et le contrôle.

ARTICLE 7

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. Les dispositions législatives et réglementaires d'une partie régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs assurant la navigation aérienne internationale, ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs utilisés par les transporteurs aériens de l'autre partie et sont observées par lesdits aéronefs lorsqu'ils entrent sur le territoire de la première partie, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.

2. Lors de l'entrée et du séjour sur le territoire de l'une des parties, ainsi que de la sortie de celui-ci, les dispositions législatives et réglementaires régissant sur ce territoire l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (y compris celles régissant les formalités d'entrée, les congés, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) sont respectées par les passagers, membres d'équipage ou le fret des transporteurs aériens de l'autre partie ou par quiconque agissant en leur nom.

ARTICLE 8

Sécurité

1. Les autorités compétentes des parties reconnaissent, aux fins de l'exploitation des services aériens couverts par le présent accord, la validité des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre partie et demeurant en vigueur, sous réserve que les conditions d'obtention de ces certificats, brevets et licences soient égales 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 des licences délivrés ou validés pour leurs propres ressortissants par les autorités de l'autre partie.

2. Les autorités compétentes d'une partie peuvent demander des consultations avec les autorités compétentes de l'autre partie au sujet des normes de sécurité appliquées par ces dernières concernant les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des transporteurs aériens surveillés par lesdites autorités. Ces consultations se déroulent dans un délai de 45 jours à compter de la date à laquelle elles ont été demandées, sauf accord contraire des parties. Si, à la suite de ces consultations, les autorités compétentes qui les ont demandées estiment que les autorités de l'autre partie ne maintiennent ou n'appliquent pas effectivement des normes et des exigences de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être établies dans ces domaines en application de la Convention, elles informent les autorités de l'autre partie de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et les autorités de l'autre partie adoptent les mesures correctives qui s'imposent. Les autorités compétentes qui ont fait la demande de consultations se réservent le droit de refuser, de révoquer ou de limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'un ou de plusieurs transporteurs aériens dont les autorités de l'autre partie assurent le contrôle en matière de sécurité, au cas où lesdites autorités n'adoptent pas les mesures correctives demandées dans un délai raisonnable, et de prendre des mesures immédiates à l'encontre du ou des transporteurs aériens concernés si ces mesures sont indispensables pour empêcher de nouvelles infractions à l'obligation de maintenir en vigueur et d'appliquer les normes et exigences précitées, qui engendreraient une menace directe pour la sécurité des vols.

3. Toutes les demandes et notifications faites en vertu du présent article sont à communiquer simultanément à la Commission européenne.

4. Aucune disposition du présent article n'empêche les autorités compétentes des parties de tenir des débats sur la sécurité, y compris en ce qui concerne l'application courante des normes et exigences de sécurité ou les situations d'urgence qui peuvent survenir de temps à autre.

ARTICLE 9

Sûreté

1. Conformément aux droits et obligations que leur confère le droit international, les parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent accord. Sans limiter la généralité des droits et obligations que leur confère le droit international, les parties agissent en particulier conformément aux accords suivants: la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988.

2. Les parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour faire face à toute menace pour la sûreté de l'aviation civile, et notamment 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.

3. Les parties agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation et aux pratiques recommandées appropriées qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque partie veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs, pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages de soute et leurs bagages à main, ainsi que le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et ce proportionnellement à l'augmentation de la menace. Chaque partie convient que les dispositions relatives à la sûreté requises par l'autre partie pour le départ et durant le séjour sur son territoire doivent être observées. Chaque partie examine avec bienveillance toute demande émanant de l'autre partie en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté pour faire face à une menace particulière.

5. Tout en prenant pleinement en considération et en respectant la souveraineté de l'autre partie, une partie peut adopter des mesures de sûreté concernant l'entrée sur son territoire. Dans la mesure du possible, cette partie tient compte des mesures de sûreté déjà appliquées par l'autre partie et du point de vue exprimé par celle-ci. Toutefois, chaque partie reconnaît qu'aucune disposition du présent article ne limite la possibilité, pour une partie, de refuser l'accès à son territoire de tout vol qu'elle considère comme présentant une menace pour sa sûreté.

6. Une partie peut prendre des mesures d'urgence, y compris la modification des mesures en vigueur, pour faire face à une menace spécifique pour la sûreté. De telles mesures sont notifiées immédiatement aux autorités compétentes de l'autre partie.

7. Les parties soulignent l'importance de collaborer en vue de l'adoption de pratiques et de normes compatibles afin de renforcer la sûreté du transport aérien et de réduire les divergences entre les réglementations. À cette fin, les parties exploitent pleinement et développent les canaux existants pour discuter des mesures de sûreté actuelles et proposées. Les parties s'attendent à ce que les discussions portent, entre autres, sur les nouvelles mesures en matière de sûreté proposées ou envisagées par l'autre partie, y compris la révision des mesures de sûreté occasionnée par un changement de circonstance, sur les mesures proposées par l'une des parties pour satisfaire aux exigences de l'autre partie en matière de sûreté, sur les possibilités d'adapter plus rapidement les normes relatives aux mesures de sûreté de l'aviation, et, enfin, sur la compatibilité des exigences d'une des parties avec les obligations législatives de l'autre partie. Ces discussions devraient servir à favoriser la communication précoce et la discussion préalable des nouvelles initiatives et exigences en matière de sûreté.

8. Sans préjudice de la nécessité de prendre des mesures immédiates afin d'assurer la sûreté du transport aérien, les parties affirment que, lors de l'examen de mesures envisagées en matière de sûreté, chaque partie en évalue les effets négatifs possibles sur les services aériens internationaux et, à moins d'y être obligée par la loi, prend en compte ces facteurs pour déterminer quelles mesures sont nécessaires et appropriées en vue de répondre aux préoccupations liées à la sûreté.
9. En cas de capture ou de menace de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.
10. Si l'une des parties a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre partie a dérogé aux dispositions du présent article en matière de sûreté de l'aviation, les autorités compétentes de la première partie peuvent demander aux autorités compétentes de l'autre partie des consultations immédiates. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation et les agréments techniques d'un ou plusieurs transporteurs aériens de cette partie. En cas d'urgence, une partie peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de quinze jours.

11. Indépendamment des inspections d'aéroports entreprises pour déterminer la conformité avec les normes et les pratiques en matière de sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3, une partie peut demander la coopération de l'autre partie afin de vérifier si des mesures spécifiques prises par cette dernière en matière de sûreté répondent aux exigences de la partie requérante. Les autorités compétentes des parties se coordonnent pour établir à l'avance la liste des aéroports à inspecter et les dates des inspections, et établissent une procédure pour l'exploitation des résultats de ces inspections. Sur la base des résultats des inspections réalisées, la partie requérante peut décider que les mesures de sûreté appliquées sur le territoire de l'autre partie sont d'un niveau équivalent à celles qu'elle applique sur son propre territoire, de sorte que les passagers, les bagages et/ou le fret en correspondance peuvent être exemptés d'une nouvelle inspection sur le territoire de la partie requérante. Cette décision est communiquée à l'autre partie.

ARTICLE 10

Activités commerciales

1. Les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre partie aux fins de la promotion et de la vente de services aériens et d'activités connexes.
2. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre partie en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer des services aériens.

3. a) Sans préjudice du point b) ci-après, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre partie:

- i) d'assurer ses propres services d'assistance en escale ("auto-assistance") ou, à sa convenance,
- ii) de choisir parmi 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 permettent l'accès au marché à ces prestataires et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.

b) Les droits établis au point a), i) et ii) ci-dessus sont soumis uniquement aux contraintes spécifiques d'espace ou de capacité résultant de la nécessité d'assurer l'exploitation en toute sécurité de l'aéroport. Lorsque de telles contraintes entravent l'auto-assistance, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, l'ensemble de ces services est mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions égales et appropriées; le prix desdits services ne dépasse pas leur coût de revient complet compte tenu d'un taux de retour raisonnable sur actifs, après amortissement.

4. Tout transporteur aérien de chaque partie est autorisé à procéder à la vente de services aériens sur le territoire de l'autre partie, directement et/ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents ou de tout autre intermédiaire de son choix. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ce service, et toute personne est libre de l'acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans toute monnaie librement convertible.

5. Tout transporteur aérien a le droit, s'il en fait la demande, de convertir et de transférer les recettes locales excédant les dépenses effectuées sur place à partir du territoire de l'autre partie et à destination de son territoire national ou, sauf dispositions contraires aux dispositions législatives et réglementaires applicables, du ou des pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés promptement, sans restrictions ni impositions, au taux de change courant à la date à laquelle le transporteur présente sa demande initiale de transfert.

6. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à régler en monnaie locale les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie (notamment pour l'achat de carburant). Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses dans une monnaie librement convertible, conformément à la réglementation nationale des changes.

7. Tout transporteur aérien d'une partie 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 code, avec:

- a) tout transporteur aérien des parties;
- b) tout transporteur aérien d'un pays tiers; et

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

à condition i) que tous les participants à de tels accords disposent des autorisations appropriées et

ii) que ces accords satisfassent aux conditions prescrites par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties à l'exploitation ou à la prestation de services aériens internationaux.

8. Les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit de conclure des accords de franchisage ou de marque avec des compagnies, y compris des transporteurs aériens, de l'une des parties ou de pays tiers, à condition que les transporteurs aériens disposent des autorisations appropriées et satisfassent aux conditions prescrites par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties à de tels accords. L'annexe 5 s'applique à ces accords.

9. Les transporteurs aériens de chaque partie peuvent conclure des accords pour la fourniture d'aéronefs avec équipage destinés à des services aériens internationaux avec:

a) tout transporteur aérien des parties; et

b) tout transporteur aérien d'un pays tiers;

à condition que tous les participants à de tels accords disposent des autorisations appropriées et satisfassent aux conditions prescrites par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties à de tels accords. Aucune des deux parties n'exige d'un transporteur aérien de l'une des parties 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.

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

ARTICLE 11

Droits de douane et taxes

1. À leur arrivée sur le territoire de l'autre partie, les aéronefs utilisés par les transporteurs aériens d'une partie pour assurer des services aériens internationaux, de même que leurs équipements normaux, l'équipement au sol, les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord (incluant, mais de manière non limitative, la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation en quantités limitées pendant le vol) et autres articles prévus pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international ou utilisés uniquement à ces fins sont exemptés, sur une base de réciprocité, de toutes restrictions à l'importation, taxes sur la propriété, de tout prélèvement sur le capital, de tous droits de douane et d'accises, et de toutes taxes ou redevances qui sont a) imposées par les autorités nationales ou la Communauté européenne, et b) ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord des aéronefs.
2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité, des impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies:
 - a) les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une partie et embarquées, en quantités raisonnables, à bord d'un aéronef en partance appartenant à un transporteur de l'autre partie assurant des services aériens internationaux, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;

- b) l'équipement au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une partie aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant des services aériens internationaux;
 - c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une partie pour être utilisés à bord d'un aéronefs appartenant à un transporteur aérien de l'autre partie assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire; et
 - d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie, introduits ou fournis sur le territoire d'une partie et embarqués à bord d'un aéronef en partance appartenant à un transporteur aérien de l'autre partie assurant des services aériens internationaux, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus du territoire de la partie dans laquelle ils ont été embarqués à bord.
3. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.
4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque les transporteurs aériens d'une partie ont passé contrat avec un autre transporteur aérien, bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre partie, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre partie des articles mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

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

6. Lorsque deux États membres ou plus envisagent de supprimer l'exonération prévue à l'article 14, paragraphe 1, point b), de la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 pour le carburant fourni sur leur territoire aux aéronefs des transporteurs des États-Unis, pour les vols entre lesdits États membres, le comité mixte examine cette question conformément à l'article 18, paragraphe 4, point e).

7. Une partie peut demander l'aide de l'autre partie, au nom de son ou ses transporteurs aériens, afin d'obtenir une exonération des impôts, taxes, droits et redevances perçus par toutes autorités ou collectivités fédérées, régionales, ou locales de niveau infra-étatique sur les biens mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ainsi qu'une exonération des redevances de distribution de carburant, dans les conditions énoncées au présent article, sauf dans la mesure où ces redevances sont basées sur le coût du service fourni. En réponse à une telle demande, l'autre partie fait part aux autorités compétentes des remarques de la partie requérante et leur recommande qu'il en soit dûment tenu compte.

ARTICLE 12

Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une partie aux transporteurs aériens de l'autre partie sont justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Dans tous les cas, ces redevances d'usage ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur imposition.
2. Les redevances d'usage imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie peuvent refléter, sans l'excéder, le coût de revient complet assumé par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et services aéroportuaires appropriés, d'environnement liés aux aéroports, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation, sur un aéroport ou au sein d'un système aéroportuaire. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances sont fournis sur une base efficace et économique.
3. Chaque partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et installations, et invite les autorités ou organismes compétents et les transporteurs aériens à échanger les informations nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque partie encourage les autorités compétentes à informer les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre de ces modifications.

4. Dans le cadre des procédures de règlement des différends prévues à l'article 19, aucune partie n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si a) elle n'examine pas, dans un délai raisonnable, une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre partie, ou si b) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

ARTICLE 13

Tarifs

1. Les tarifs des services aériens exploités en vertu du présent accord sont établis librement et ne sont pas soumis à approbation. Leur dépôt ne peut être imposé.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1:
 - a) l'introduction ou le maintien du tarif qu'un transporteur aérien des États-Unis a l'intention d'appliquer ou applique pour un service aérien international entre un point situé dans un État membre et un point situé dans un autre État membre doit être compatible avec les dispositions de l'article 1er, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 2409/92 du Conseil du 23 juillet 1992, ou d'un règlement ultérieur qui ne serait pas plus restrictif;
 - b) en vertu du présent paragraphe, les transporteurs aériens des parties permettent aux autorités compétentes des parties qui en font la demande d'avoir accès immédiatement aux informations concernant les tarifs pratiqués dans le passé, les tarifs en vigueur et les tarifs dont l'introduction est proposée, et ce selon des modalités et sous une forme acceptables pour lesdites autorités.

ARTICLE 14

Subventions et aides d'État

1. Les parties reconnaissent que les subventions et aides d'État peuvent fausser la concurrence loyale et équitable entre les transporteurs aériens pour la fourniture des services aériens internationaux régis par le présent accord.
2. Si l'une des parties estime qu'une subvention ou une aide d'État que l'autre partie envisage d'accorder ou accorde aux transporteurs aériens de cette dernière fausserait ou fausse la concurrence loyale et équitable au détriment des transporteurs aériens de la première partie, elle peut présenter des observations à cette partie. Elle peut en outre demander une réunion du comité mixte, conformément à l'article 18, afin d'examiner la question et d'apporter les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes.
3. Chaque partie peut s'adresser aux pouvoirs publics compétents sur le territoire de l'autre partie, y compris à toutes entités fédérées, régionales ou locales de niveau infra-étatique, si elle estime qu'une subvention ou une aide envisagée ou accordée par ces entités aura sur la concurrence les effets négatifs visés au paragraphe 2. Si une partie décide d'établir ces contacts directs, elle en informe sans délai l'autre partie par la voie diplomatique. Elle peut aussi demander une réunion du comité mixte.

4. Les questions soulevées au titre du présent article peuvent inclure, par exemple, des injections de capitaux, des subventions croisées, des dons, des garanties, la propriété, des réductions ou exonérations d'impôts, de la part de toute entité publique.

ARTICLE 15

Environnement

1. Les parties reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale. Elles reconnaissent que les coûts et les avantages des mesures destinées à protéger l'environnement doivent être soigneusement pesés dans le cadre de l'élaboration de la politique aéronautique internationale.
2. Lorsqu'une partie examine des projets de mesures de protection de l'environnement, il convient qu'elle en évalue les effets négatifs possibles sur l'exercice des droits prévus dans le présent accord et, si ces mesures sont adoptées, il convient qu'elle prenne les dispositions appropriées pour en atténuer les effets négatifs éventuels.
3. Lorsque des mesures de protection de l'environnement sont adoptées, les normes sur la protection de l'environnement adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans les annexes à la convention sont respectées, sauf dans les cas où des différences par rapport à ces normes ont été notifiées. Les parties appliquent toute mesure de protection de l'environnement ayant une incidence sur les services aériens régis par le présent accord conformément à l'article 2 et à l'article 3, paragraphe 4, du présent accord.

4. Si une partie estime qu'une question liée à la protection de l'environnement dans le contexte de l'aviation soulève des préoccupations quant à l'application ou à la mise en œuvre du présent accord, elle peut demander une réunion du comité mixte, conformément à l'article 18, afin d'examiner la question et d'apporter les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes.

ARTICLE 16

Protection des consommateurs

Les parties affirment l'importance de la protection des consommateurs; chaque partie peut demander une réunion du comité mixte afin de discuter de questions liées à la protection des consommateurs qu'elle considère comme importantes.

ARTICLE 17

Systemes informatisés de réservation

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

2. Aucune des parties n'impose ou n'autorise l'imposition, sur son territoire, de règles plus strictes aux fournisseurs de SIR de l'autre partie que celles imposées à ses propres fournisseurs de SIR, en ce qui concerne les affichages des SIR (y compris les paramètres de modification et d'affichage), les activités, les pratiques, les ventes ou la propriété.

3. Les propriétaires ou exploitants de SIR d'une partie qui se conforment aux exigences réglementaires applicables de l'autre partie ont les mêmes possibilités de posséder des SIR sur le territoire de l'autre partie que les propriétaires ou exploitants de cette dernière.

ARTICLE 18

Comité mixte

1. Un comité mixte composé de représentants des parties se réunit au moins une fois par an afin de procéder à des consultations concernant le présent accord et d'en examiner la mise en œuvre.

2. Chaque partie peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre des questions portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Toutefois, en ce qui concerne les questions visées à l'article 20 ou à l'annexe 2, le comité mixte peut examiner uniquement les questions ayant trait au refus de l'un des participants de mettre en œuvre les engagements souscrits et à l'incidence des décisions en matière de concurrence sur l'application du présent accord. Cette réunion se tient dans les plus brefs délais, et au plus tard 60 jours après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des parties.

3. Le comité mixte examine, au plus tard lors de sa première réunion annuelle et selon les besoins par la suite, la mise en œuvre globale de l'accord, et notamment les effets éventuels des contraintes liées aux infrastructures aéroportuaires sur l'exercice des droits prévus à l'article 3, les effets des mesures de sûreté prises en vertu de l'article 9, les effets sur les conditions de concurrence, notamment dans le domaine des systèmes informatisés de réservation, ainsi que les effets sociaux éventuels de la mise en œuvre de l'accord.
4. Le comité mixte développe également la coopération:
 - a) en promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs et réglementaires, en matière notamment de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéroportuaires (y compris les créneaux horaires) et de protection des consommateurs;
 - b) en examinant les conséquences sociales de l'accord tel qu'il est appliqué, et en apportant les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes;
 - c) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans l'accord, voire en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier;
 - d) en tenant un inventaire des questions relatives aux subventions ou aides publiques soulevées par l'une ou l'autre des parties au sein du comité mixte;
 - e) en prenant des décisions par consensus concernant toute question relative à l'application de l'article 11, paragraphe 6;

- f) en mettant au point, dans un délai d'un an à compter de l'application provisoire, des lignes de conduite concernant les décisions réglementaires en matière de citoyenneté et de conformité des transporteurs aériens, afin d'obtenir la reconnaissance réciproque de ces décisions;
- g) en élaborant une conception commune des critères utilisés par les parties pour prendre leurs décisions respectives dans les cas concernant le contrôle des transporteurs aériens, dans une mesure qui soit compatible avec les exigences de confidentialité;
- h) en encourageant la consultation, le cas échéant, sur les questions liées au transport aérien traitées au sein des organisations internationales et dans les relations avec les pays tiers, notamment en vue d'examiner l'opportunité d'adopter une approche commune;
- i) en prenant par consensus les décisions visées à l'article 1^{er}, paragraphe 3, et à l'article 2, paragraphe 3, de l'annexe 4.

5. Les parties partagent l'objectif consistant à maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique en étendant le présent accord aux pays tiers. À cette fin, le comité mixte s'emploie à élaborer une proposition concernant les conditions et les procédures requises, y compris toute modification nécessaire du présent accord, pour l'adhésion de pays tiers au présent accord.

6. Le comité mixte fonctionne sur la base du consensus.

ARTICLE 19

Arbitrage

1. Tout différend relatif à l'application ou à l'interprétation du présent accord, sauf s'il porte sur les questions visées à l'article 20 ou à l'annexe 2, et qui n'est pas résolu par une réunion du comité mixte, peut être soumis à une personne ou à un organisme en vue d'une décision par accord des parties. En l'absence d'accord des parties, le différend est soumis, à la demande d'une des parties, à un arbitrage selon la procédure exposée ci-après.
2. À moins que les parties n'en conviennent autrement, l'arbitrage est rendu par un tribunal composé de trois arbitres et constitué comme suit:
 - a) dans les vingt jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque partie désigne un arbitre. Dans les 45 jours suivant la désignation de ces deux arbitres, ceux-ci désignent d'un commun accord un troisième arbitre, qui exerce les fonctions de président du tribunal;

- b) si l'une des parties ne désigne pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément au point a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre des parties peut demander au président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la désignation ou aux désignations nécessaires dans un délai de 30 jours à compter de la réception de cette demande. Si le président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale est ressortissant des États-Unis ou d'un État membre, le vice-président le plus gradé de ce conseil à qui ce motif de disqualification ne s'applique pas procède à cette désignation.
3. Sauf accord contraire des parties, le tribunal définit l'étendue de sa juridiction conformément au présent accord et fixe ses règles de procédure. À la demande d'une partie, le tribunal peut, après avoir été constitué, demander à l'autre partie d'appliquer des mesures correctives provisoires dans l'attente de sa décision définitive. À l'initiative du tribunal ou à la demande de l'une des parties, une conférence a lieu dans un délai maximal de quinze jours suivant la constitution complète du tribunal afin que celui-ci détermine les questions précises qui doivent faire l'objet de l'arbitrage et les procédures spécifiques à suivre.
4. Sauf accord contraire des parties ou autre décision du tribunal:
- a) le mémoire en demande est présenté dans les 30 jours qui suivent la constitution complète du tribunal, et le mémoire en défense est présenté 40 jours après. Toute réponse de la partie demanderesse est soumise dans les quinze jours qui suivent la présentation du mémoire en défense. Toute réponse de la partie défenderesse est soumise dans les quinze jours qui suivent.

- b) Le tribunal tient une audience, à la demande d'une des parties ou de sa propre initiative, dans un délai de quinze jours à compter du dépôt de la dernière réponse.
5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision par écrit dans un délai de 30 jours à compter de la fin de l'audience ou, si aucune audience n'a été organisée, dans les 30 jours qui suivent la soumission de la dernière réponse. Le tribunal rend ses décisions à la majorité de ses membres.
6. Les parties peuvent déposer des demandes d'explication de la décision dans un délai de dix jours suivant son prononcé; toute explication est donnée dans un délai de quinze jours suivant cette demande.
7. Si le tribunal estime qu'il y a eu violation du présent accord et que la partie responsable de cette violation n'y remédie pas ou ne parvient pas, dans les 40 jours suivant la notification de la décision du tribunal, à un accord mutuellement acceptable avec l'autre partie, cette dernière peut suspendre l'application d'avantages comparables découlant du présent accord, jusqu'à ce que les parties parviennent à régler le différend. Aucune des dispositions du présent paragraphe ne saurait être interprétée comme restreignant le droit de l'une ou l'autre des parties de prendre des mesures proportionnelles conformément au droit international.

8. Les frais du tribunal, y compris les rémunérations et frais des arbitres, sont partagés à égalité entre les parties. Toute dépense engagée par le président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou par un vice-président dudit conseil, du fait des procédures mentionnées au paragraphe 2, point b), du présent article est réputée faire partie des frais du tribunal.

ARTICLE 20

Concurrence

1. Les parties reconnaissent que la concurrence entre les transporteurs aériens sur le marché transatlantique est importante pour promouvoir les objectifs du présent accord, et confirment qu'elles appliqueront leurs régimes de concurrence respectifs afin de protéger et de renforcer la concurrence globale et non des concurrents spécifiques.

2. Les parties reconnaissent que des différences affectant le marché transatlantique peuvent survenir en ce qui concerne l'application de leurs régimes de concurrence respectifs au transport aérien international et que la concurrence entre les transporteurs aériens sur ce marché pourrait être stimulée par une réduction de ces différences.

3. Les parties reconnaissent que la coopération entre leurs autorités de la concurrence respectives contribue à stimuler la concurrence sur les marchés et est susceptible de favoriser la compatibilité des résultats de la régulation et de limiter au maximum les différences d'approche dans les examens, sur le plan de la concurrence, des accords inter-transporteurs. C'est pourquoi les parties approfondissent cette coopération dans la mesure du possible, en tenant compte des différences existant entre les responsabilités, les compétences et les procédures de leurs autorités, conformément à l'annexe 2.
4. Le comité mixte est informé chaque année des résultats de la coopération menée dans le cadre de l'annexe 2.

ARTICLE 21

Négociations en vue d'une seconde étape

1. Les parties partagent l'objectif consistant à poursuivre l'ouverture de l'accès aux marchés et à maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, le personnel et les populations des deux côtés de l'Atlantique, notamment en facilitant les investissements afin de mieux refléter les réalités de l'industrie aéronautique mondiale, en renforçant le système de transport aérien transatlantique et en établissant un cadre qui encouragera les autres pays à ouvrir leurs propres marchés des services aériens. Les parties entament des négociations au plus tard 60 jours après la date d'application provisoire du présent accord, en vue de la préparation rapide de l'étape suivante.

2. À cette fin, le calendrier des négociations en vue d'une seconde étape comprend les points ci-après, qui présentent un intérêt prioritaire pour l'une ou l'autre des parties:

- a) poursuite de la libéralisation des droits de trafic;
- b) opportunités d'investissements étrangers supplémentaires;
- c) effet des mesures environnementales et des contraintes liées aux infrastructures sur l'exercice des droits de trafic;
- d) meilleur accès au transport aérien financé par les pouvoirs publics; et
- e) fourniture d'aéronefs avec équipage.

3. Les parties examinent les progrès qu'elles ont accomplis dans la conclusion d'un accord de seconde étape au plus tard dix-huit mois à compter de la date à laquelle les négociations doivent commencer conformément au paragraphe 1. Si aucun accord de seconde étape n'est atteint par les parties dans les douze mois qui suivent le début de cet examen, chaque partie se réserve le droit de suspendre des droits prévus dans le présent accord. Une telle suspension ne prend pas effet avant le début de la saison IATA (Association internationale du transport aérien) qui commence au plus tôt douze mois après la date à laquelle la notification de la suspension est donnée.

ARTICLE 22

Relations avec d'autres accords

1. Au cours de la période d'application provisoire prévue à l'article 25 du présent accord, les accords bilatéraux énumérés à la section 1 de l'annexe 1 sont suspendus, sauf dans la mesure prévue à la section 2 de l'annexe 1.
2. Lors de l'entrée en vigueur du présent accord en application de son article 26, celui-ci remplace les accords bilatéraux énumérés à la section 1 de l'annexe 1, sauf dans la mesure prévue à la section 2 de l'annexe 1.
3. Si les parties deviennent parties à un accord multilatéral ou appliquent une décision de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer s'il y a lieu de réviser le présent accord à la lumière de cette situation.

ARTICLE 23

Dénonciation

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

ARTICLE 24

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent accord et tous ses amendements sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 25

Application provisoire

Dans l'attente de l'entrée en vigueur en application de l'article 26:

1. les parties conviennent d'appliquer le présent accord à partir du 30 mars 2008.
2. Chaque partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie, par la voie diplomatique, sa décision de ne plus appliquer le présent accord. Dans ce cas, cette application prend fin à minuit GMT à la fin de la saison IATA (Association internationale du transport aérien) en cours un an après la date de notification écrite, sauf si cette notification est retirée par accord entre les parties avant l'expiration de ce délai.

ARTICLE 26

Entrée en vigueur

Le présent accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien. Aux fins de cet échange de notes, les États-Unis remettent à la Communauté européenne la note diplomatique destinée à la Communauté européenne et à ses États membres, et la Communauté européenne remet aux États-Unis la ou les notes diplomatiques de la Communauté européenne et de ses États membres. La ou les notes diplomatiques de la Communauté européenne et de ses États membres contiennent des communications de chaque État membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

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

FAIT à Bruxelles, le vingt-cinq avril 2007, et à Washington, le trente avril 2007, en double exemplaire.