



Conseil de
l'Union européenne

171063/EU XXVII. GP
Eingelangt am 30/01/24

Bruxelles, le 30 janvier 2024
(OR. fr)

11995/99
DCL 1

AVIATION 31

DÉCLASSIFICATION

du document:	ST 11995/99 RESTREINT UE/EU RESTRICTED
en date du:	28 octobre 1999
Nouveau statut:	Public
Objet:	AVIATION - Ouverture des négociations avec Chypre en vue d'un accord pour l'accès au marché du transport aérien

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 EUROPEENNE**

**Bruxelles, le 28 octobre 1999
(OR. f)**

11995/99

RESTREINT

AVIATION 31

NOTE POINT I/A

du :	Groupe Aviation
en date du :	14 octobre 1999
à :	COREPER/CONSEIL
prop. Cion :	10462/99 AVIATION 23 RESTREINT
Objet :	AVIATION - Ouverture des négociations avec Chypre en vue d'un accord pour l'accès au marché du transport aérien

1. La Commission vient de présenter au Conseil une recommandation pour l'ouverture des négociations avec Chypre en vue d'un accord établissant un cadre de coopération dans le domaine du transport aérien permettant à ce pays de rejoindre, à terme, l'espace aérien européen commun prévu dans les négociations actuellement en cours avec les PECO (doc. 10462/99 AVIATION 23)
2. Le Groupe a examiné cette recommandation de la Commission et, sous réserve de quelques modifications, a marqué son accord sur le texte des directives de négociation présentées par la Commission.

Au cours des travaux, la délégation hellénique a signalé une série de points dans l'exposé des motifs du document de la Commission méritant une mise au point factuelle et concernant l'historique du processus qui a amené le Conseil à inclure la République de Chypre dans la première vague de négociations à côté de 5 pays d'Europe centrale et orientale. Cette délégation a plus particulièrement insisté sur la nécessité que, dans les négociations dans le domaine aérien, Chypre soit alignée sur le traitement prévu pour

les PECO, sans toutefois que cela implique un retard dans le processus de négociation pour ces derniers. Chypre devrait être intégrée le plus tôt possible dans l'espace aérien européen commun qui entre-temps sera établi avec les PECOS.

Un accord est intervenu au Groupe sur la nécessité que Chypre soit intégrée le moment venu dans l'espace aérien européen commun sans difficultés. A cette fin, il a été considéré que l'article 40 du projet d'accord multilatéral en cours de négociation pourrait être utilement adapté de façon à permettre l'intégration automatique de Chypre dès que les négociations bilatérales CE-Chypre seraient conclues.

3. Dans ces conditions et sous réserve d'une confirmation au niveau du COREPER, il est suggéré au Conseil d'autoriser la Commission à entamer les négociations avec la République de Chypre en vue d'établir un régime de transport aérien fondé sur les principes de l'acquis communautaire.

Ces négociations seront conduites dans le cadre des directives figurant en Annexe à ce document et en consultation avec le même comité spécial déjà mis en place par le Conseil pour assister la Commission dans les négociations analogues en cours avec les PECO.

**Négociations d'accords pour l'accès au marché des transports aériens
entre la Communauté européenne et la République de Chypre**

1. PRINCIPES

1.1 Le respect des grands principes généraux ci-après est jugé nécessaire pour ce qui est de l'adaptation de la République de Chypre aux conditions du marché communautaire des transports aériens :

- L'ouverture du marché devrait se faire de manière progressive et par étapes, le passage d'une étape à l'étape suivante étant subordonné à l'adoption progressive par la République de Chypre de l'acquis communautaire, notamment pour ce qui concerne les normes de la Communauté européenne en matière d'exigences techniques, de sécurité, d'environnement et autres domaines susceptibles de donner lieu à harmonisation. A cet égard, il conviendra de tenir compte des dernières normes en date du JAA si celles-ci n'ont pas encore été intégrées dans le droit communautaire.
- Il conviendrait de limiter au maximum le nombre d'étapes afin d'éviter une trop grande complexité de l'accord. Les étapes devraient également être conformes à tout arrangement analogue applicable à la République de Chypre dans le cadre des négociations d'adhésion.
- A tout moment, les négociations devraient tenir compte des progrès réalisés dans les négociations menées avec la République de Chypre dans d'autres branches du secteur des transports, ainsi que de l'évolution globale des relations politiques de ce pays avec la Communauté européenne en général.

- 1.2 Dans ces négociations, la Commission sera assistée, selon la procédure exposée à l'annexe II du doc. 10533/96, par le Comité spécial déjà institué pour les négociations en cours avec les pays d'Europe centrale et orientale dans le domaine des transports aériens. Le Conseil sera régulièrement tenu informé de l'évolution de ces négociations.

DIRECTIVES DE NEGOCIATION

2. OBJET GENERAL

- 2.1 Les négociations auront, d'une manière générale, pour objet d'intégrer les marchés communautaires des transports aériens (tant réguliers que non réguliers), considérés aux fins des négociations comme constituant un marché unique, aux marchés de la République de Chypre, cette intégration devant être considérée comme des volets des engagements politiques à plus grande échelle visant à l'adhésion à terme de ce pays à l'Union européenne.
- 2.2 Cet objectif devrait être atteint par la conclusion d'un accord entre la Communauté et la République de Chypre, en vue de l'intégration à terme de cette dernière à l'espace aérien européen commun (EAEC), comme prévu à l'article 40 du projet d'accord multilatéral avec les Etats d'Europe centrale et orientale.
- 2.3 L'accord devrait être conforme à la réglementation communautaire et devrait constituer un cadre permettant aux transporteurs aériens d'opérer en Europe avec un maximum de souplesse dans des conditions de libéralisation économique et commerciale identiques et dans le respect total des règles de concurrence.
- 2.4 Ce processus, progressif, devrait être subordonné à l'acceptation sans réserve par la République de Chypre de l'acquis communautaire en matière d'aviation civile et à la corrélation existant entre libéralisation et pleine application des règles de concurrence.

2.5 De manière à assurer un juste équilibre entre la libéralisation et, à terme, l'harmonisation complète dans le domaine des conditions techniques, de la sécurité, de l'environnement et dans d'autres domaines, il sera nécessaire de prévoir une approche par étapes selon les paramètres suivants :

- des progrès importants devront être réalisés, à chaque étape, en matière de libéralisation ;
- un parallélisme devra être instauré entre libéralisation et harmonisation, notamment pour tout ce qui touche à la sécurité, domaine d'importance primordiale si l'on veut que le processus soit couronné de succès,
- il faudra prévoir des mesures de sauvegarde en matière de propriété/contrôle de manière à éviter que des groupes d'intérêts dans des pays non parties à l'accord ne tirent profit du processus,
- la République de Chypre devra s'engager à atteindre un niveau assez élevé d'harmonisation au cours de la première étape en contrepartie de l'octroi de droits de troisième ou de quatrième liberté ; la possibilité pourrait même être envisagée d'octroyer des droits de trafic aux transporteurs de la République de Chypre dans les liaisons intracommunautaires dès lors que ces transporteurs appliquent des normes se rapprochant davantage de celles qui sont en vigueur dans la Communauté européenne.

Les étapes devraient être conformes et subordonnées à tout arrangement analogue applicable à la République de Chypre dans le cadre des négociations d'adhésion.

2.6 Comme cela s'est produit pour les Etats membres de la Communauté, mais aussi pour assurer un développement coordonné et une libéralisation progressive et pour maintenir des conditions de concurrence loyale, il est proposé que la libéralisation de l'accès au marché et des régimes tarifaires se fasse de manière progressive et qu'elle soit assortie de clauses sauvegarde appropriées et de mesures de mise en œuvre par étapes.

- 2.7 Le but est de parvenir à une situation qui soit le plus vite possible conforme aux réglementations communautaires. Les premiers accords doivent donc comporter un calendrier précis de réalisation des objectifs en question. Il conviendra également de suivre de près l'évolution de la situation et d'en faire régulièrement le point, notamment en ce qui concerne l'application des normes.
- 2.8 Les accords n'aboutiront pas dès le départ à une libéralisation totale ; aussi se peut-il que, pendant une phase transitoire, des relations actuelles entre les Etats membres et la République de Chypre soient plus libérales que celles qui seraient prévues par l'accord. En pareils cas, des dispositions sont prévues pour que les réglementations éventuellement plus libérales restent d'application, sous réserve de leur conformité avec le droit communautaire ; ceci afin d'éviter de remplacer les réglementations en vigueur par d'autres plus restrictives. Afin que les services aériens entre les différents Etats membres et la République de Chypre puissent se développer de manière ordonnée, les Etats membres pourront, jusqu'à l'entrée en vigueur de la dernière étape de libéralisation, convenir avec Chypre d'un régime bilatéral plus souple que celui prévu par l'accord initial CE-Chypre. Un tel régime, qui devra respecter les obligations de la Communauté, entre autres le règlement intérieur du Conseil **1**, ne pourra être mis en œuvre que s'il respecte l'objet politique général des négociations communautaires, notamment pour ce qui est des normes techniques et de sécurité. De telles dispositions avaient d'ailleurs été prévues dans les premier et deuxième paquets de décisions en matière de transports aériens au sein de la Communauté européenne, respectivement par l'article 10 de la décision du Conseil 87/602 **2** et par l'article 13 du règlement du Conseil n° 2343/90 **3**.
- 2.9 Les autres parties contractantes à l'EAEC sont associées comme il convient aux négociations et à la procédure de consultation interne.

1 On citera, dans le prolongement direct dudit règlement intérieur, la décision sur la création et le fonctionnement du Groupe "Aviation" au sein du Conseil (annexe I du doc. 7662/93 AER 47). En vertu de cette décision, le Groupe "Aviation" doit être consulté lorsque des négociations bilatérales sont envisagées.

2 JO L 374 du 31.12.1987.

3 JO L 217 du 11.8.1990.

3. LIENS ENTRE LES ACCORDS SUR L'ACCES AU MARCHE ET L'ALIGNEMENT SUR LA LEGISLATION COMMUNAUTAIRE

- 3.1 Ainsi qu'il a été exposé au point 2.5, l'accord doit être fondé sur la définition d'un équilibre approprié entre le degré d'ouverture des marchés de l'aviation et les progrès réalisés au niveau de l'engagement pris par la République de Chypre d'adapter leur législation en matière d'aviation à la législation communautaire relative aux transports aériens. Il est clair qu'une mise en œuvre complète des règles du troisième paquet nécessiterait de facto une harmonisation et une application complètes de la législation dans d'autres domaines.
- 3.2 S'agissant du parallélisme, les règles qui ont un rapport évident avec l'accès au marché (créneaux, horaires, systèmes informatisés de réservation) et les normes communautaires en matière de sécurité et de bruit méritent une attention particulière. L'extension des règles du troisième paquet exige de la République de Chypre qu'elle mette en œuvre et applique également des normes techniques et opérationnelles équivalentes à celles appliquées dans la Communauté, en particulier dans les domaines de la sécurité et de l'environnement. L'harmonisation des normes techniques est un aspect très important, notamment si des éléments de cinquième liberté doivent faire partie de l'accord sur l'accès au marché. Aussi sera-t-il nécessaire de mettre sur pied, pour chaque étape du processus, des dispositions très strictes de suivi et de mise en œuvre.
- 3.3 Tout accord initial doit également prévoir des règles sur le contrôle effectif des transporteurs aériens susceptibles d'accéder aux marchés en question. L'esprit de l'article 4 du règlement (CEE) n° 2407/92 doit donc être respecté quel que soit l'accord. Il faut éviter que des groupes d'intérêts de pays non parties à l'accord puissent tirer profit d'une quelconque disposition de cet accord.

4. CONTENU MATERIEL DE L'ACCORD

L'accord devrait porter sur les domaines ci-après, en excluant toute discrimination pour motif de nationalité. La libre circulation des travailleurs restera toutefois régie par les dispositions prévues par l'accord d'association ; par analogie, ce n'est que dans la dernière étape de la libéralisation des marchés que le principe de la non-discrimination pour motif de nationalité devra pleinement s'appliquer pour ce qui est du droit d'établissement et de la libre prestation de services.

4.1 Droit d'établissement

Aux fins du présent accord, le plein accès au marché comprendra, entre autres et à part entière, le droit de posséder ou de constituer une compagnie de transport aérien. Au strict minimum, il faudra définir avec précision, notamment dans tout accord initial, les conditions préalables techniques et économiques qui s'appliquent en matière de propriété ou de contrôle.

4.2 Droits de trafic

Dans l'étape finale, toutes les libertés de l'air doivent être acquises, du droit de survol à celui de cabotage. Cela vise également les domaines connexes tels que la capacité et la combinaison de points. Toute limitation, notamment en ce qui concerne la désignation, devra tenir compte des besoins des parties intéressées dans la Communauté. Il conviendrait, en ce cas, d'envisager l'ouverture totale des services aériens régionaux. Un accord initial de ce type devrait comporter des droits de trafic de troisième et de quatrième libertés ; en revanche, des limitations en matière de capacité et de tarifs, analogues à celles appliquées dans les premier et second paquets, pourraient être introduites compte tenu des accords bilatéraux existants. Ces limitations devraient, cependant, être restreintes au maximum dans le temps. On peut concevoir l'octroi, au cours de la première étape, de droits de trafic intracommunautaire (cinquième liberté) en faveur de transporteurs de la République de Chypre, mais cela dépendra des progrès réalisés dans le volet "harmonisation".

L'accord devra également comporter, sous la forme qui sera jugée appropriée, des clauses de sauvegarde en matière de location avec équipage et de partage de code, dans le cadre de la libéralisation progressive de l'accès aux marchés. Les milieux économiques et financiers de pays qui ne sont pas parties à l'accord ne devraient pouvoir tirer avantage d'aucune disposition dudit accord.

4.3 Conditions particulières pour les services régionaux utilisant de petits aéronefs

Les conditions applicables aux nouveaux arrivants est un des éléments qui ont été pris en compte dans la réglementation communautaire en matière d'accès au marché (article 6 du règlement (CEE) n° 2408/92) et d'attribution de créneaux (article 9 du règlement (CE) n° 95/93). Il s'agit là d'un aspect important pour tout service aérien assuré au départ et à destination de régions dont l'économie est en développement et il faudrait donc qu'il soit inclus dans l'une des premières étapes.

4.4 Répartition du trafic au sein des systèmes aéroportuaires

Ce droit doit être maintenu pour les Etats membres de la Communauté européenne et il fait d'ailleurs partie de l'harmonisation prévue par le présent accord. Il convient toutefois d'assurer dès le départ que la réglementation en la matière n'ait pas pour effet de créer des discriminations entre transporteurs aériens.

4.5 Limitation de l'exercice des droits de trafic

Une certaine période transitoire a été prévue dans la réglementation communautaire et peut donc être accordée à la République de Chypre mais cela ne peut avoir lieu que sur la base d'une totale réciprocité.

4.6 Circonstances exceptionnelles justifiant la limitation de la capacité

Un mécanisme stabilisant la capacité au cas où le secteur des transports aériens de la République de Chypre se trouve dans une situation financière particulièrement difficile peut être mis en œuvre en accord avec les dispositions de l'article 10 du règlement (CE) n° 2408/92, dès lors que les services aériens ne sont pas soumis à une limitation de la capacité. Toutefois, il faut assurer une transparence totale et donner à la Communauté les moyens nécessaires de participer à une telle décision.

4.7 Régime des tarifs aériens

Lorsque des transporteurs aériens communautaires se trouvent dans une situation où une décision doit être prise à l'égard de tarifs excessivement élevés ou de tarifs en forte baisse, une transparence totale doit être assurée à la fois pour les services aériens internationaux et pour les services aériens intérieurs. Un régime doit être clairement défini en matière de tarifs aériens et il comprendra également des dispositions en matière de règlement des différends. Dans les première et seconde étapes, on pourrait prévoir d'appliquer le mécanisme résultant des premier et second paquets, notamment si l'harmonisation technique a marqué le pas.

4.8 Relations avec les pays tiers et les organisations internationales

L'accord doit prévoir des mécanismes de consultation visant à définir autant que possible des positions communes à l'égard des relations avec les pays tiers (pays non parties à l'accord) et avec les organisations internationales.

4.9 Concurrence

En outre, l'accord devrait confirmer le respect total des règles de concurrence et leur exécution effective.

4.10 Aspects connexes

Services internationaux

C'est sur la même base que ce qui a prévalu pour la Communauté que seront examinées les modalités, la mesure et les conditions dans lesquelles les pouvoirs publics peuvent intervenir pour garantir la fonction de service public des transports aériens.

Services intérieurs

Si l'harmonisation prévue dans le cadre de l'accord doit garantir l'application des mêmes règles dans la République de Chypre que dans la Communauté, l'accord doit aussi prévoir le droit pour les transporteurs aériens communautaires de participer à ces services aux mêmes conditions, notamment dès l'inclusion des droits de cabotage.

5. DISPOSITIONS D'EXECUTION

- 5.1 Afin d'assurer le suivi et la mise en œuvre de l'accord, il conviendra de prévoir des mesures et des procédures efficaces et concrètes afin qu'à tout moment soit réalisé un juste équilibre entre, d'une part, le degré de libéralisation à atteindre et, d'autre part, la mise en œuvre de mesures adéquates en matière d'harmonisation.
- 5.2 La mise en œuvre de l'accord concernant l'accès au marché dépendra, d'une manière générale, de l'application effective des règles de concurrence dans le secteur des transports aériens.
- 5.3 Des règles appropriées devront également être négociées pour assurer un contrôle efficace de l'application et du réel respect de l'accord lui-même. La portée et le contenu de ces règles dépendront du degré de libéralisation atteint mais elles devront également prévoir la possibilité, pour les parties contractantes, de prendre des mesures appropriées en cas de désaccord, voire des mesures unilatérales dans des cas extrêmes (par exemple

en cas de comportement prédateur) s'il n'est pas possible de dégager un consensus. En outre, ces règles devront sauvegarder le rôle des institutions communautaires pour ce qui est d'interpréter l'acquis communautaire et elles devront assurer comme il se doit une transparence et des consultations totales dans les domaines essentiels à la réalisation des objectifs de l'accord. Pour tout accord, le passage à un degré supérieur sera subordonné à la présentation au Conseil d'une proposition de la Commission, assortie d'un rapport sur le niveau d'harmonisation atteint.

- 5.4 En cas d'alignement complet sur l'acquis communautaire, la République de Chypre devra prévoir des dispositions en matière d'intégration institutionnelle afin de respecter le rôle imparti à la Commission et à la Cour de justice.

6. DISPOSITIONS PARTICULIERES

- 6.1 pour la gestion de l'accord, il sera institué un comité mixte constitué de représentants des deux parties. Le comité devra assurer l'application correcte de l'accord, suivre l'évolution du marché et veiller à ce que les transporteurs aériens opèrent dans des conditions de concurrence loyales et sans discrimination.
- 6.2 Il conviendrait de prévoir dans l'accord des mécanismes appropriés permettant d'adapter celui-ci aux éventuelles modifications de la législation communautaire et aux nouvelles réglementations éventuelles de la Communauté.

7. DUREE DE VALIDITE

- 7.1 L'accord devrait être de durée illimitée mais il devrait être réexaminé après cinq ans. Toutefois, cette période devrait être raccourcie si, avant l'expiration des cinq ans, une étape ultérieure vers la pleine intégration du marché pouvait être franchie. Le comité mixte sera chargé de préparer le réexamen en question.

8. RESILIATION DE L'ACCORD

- 8.1 Les parties à l'accord devraient pouvoir le résilier après consultation préalable de l'autre partie et moyennant préavis.

LISTE DES THEMES

A. Thèmes abordés par l'accord sur le transport aérien

- absence de discrimination pour motif de nationalité (première priorité)
- droits de trafic (1ère à 4ème liberté, première priorité), (5ème liberté au cas par cas), (7ème liberté, deuxième priorité) et (8ème et 9ème libertés, troisième priorité)
- participation des transporteurs aériens (première priorité)
- régime des tarifs aériens (première priorité)
- régime en matière de capacité (première priorité)
- droit de constituer une compagnie de transport aérien (droit d'établissement) (troisième priorité)
- conditions relatives aux obligations de service public pour les liaisons internationales et intérieures (troisième priorité)
- conditions relatives aux concessions exclusives temporaires (deuxième priorité)
- conditions particulières pour les services régionaux utilisant de petits aéronefs (première priorité)
- combinaisons de services (première priorité)
- répartition du trafic au sein des systèmes aéroportuaires (première priorité)
- services au sol (première priorité)
- circonstances exceptionnelles limitant l'exercice des droits de trafic
- circonstances exceptionnelles limitant la capacité (première priorité)

dispositions en matière de procédures (première priorité)

- mécanisme et règles de consultations concernant l'inclusion de futures dispositions législatives communautaires (première priorité, le cas échéant)
- mécanisme de consultation concernant les relations avec les pays tiers et les organisations internationales (première priorité)

B. Mesures importantes relatives à l'harmonisation et à la concurrence en matière d'aviation

- conditions d'octroi d'une licence d'exploitation (première priorité)
- conditions, sur le plan de la sécurité, du leasing d'aéronefs (première priorité)
- conditions relatives aux obligations de service public pour les liaisons intérieures (troisième priorité)
- règles relatives aux SIS (systèmes informatisés de réservation) (première priorité)
- règles relatives aux compensations en cas d'impossibilité d'embarquement (première priorité)
- règles pour les enquêtes menées en cas d'incidents ou d'accidents dans l'aviation civile (première priorité)
- règles de concurrence (première priorité)
- règles concernant la limitation des émissions sonores (première partie)
- règles concernant l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports saturés (première priorité)
- licences délivrées aux personnels
 - règles d'harmonisation (première priorité)
 - règles relatives à la reconnaissance mutuelle après harmonisation et adhésion à part entière au JAA (troisième priorité)
- règles pour l'attribution des marchés en ce qui concerne les systèmes et matériels de gestion du trafic aérien (première priorité)
- application de codes de navigabilité communs (JAR) et engagement de réaliser l'important objectif que constitue l'adhésion à part entière au JAA (première priorité)

Cette liste n'est pas nécessairement exhaustive.