

ANNEXE 1**Section 1**

Conformément aux dispositions de l'article 22 du présent accord, les accords bilatéraux suivants signés entre les États-Unis et les États membres sont suspendus ou remplacés par le présent accord:

- a) République d'Autriche: accord sur les services aériens, signé à Vienne le 16 mars 1989; modifié le 14 juin 1995.
- b) Royaume de Belgique: accord de transport aérien, conclu par échange de notes à Washington, le 23 octobre 1980; modifié le 22 septembre et le 12 novembre 1986; modifié le 5 novembre 1993 et le 12 janvier 1994.

(modification conclue le 5 septembre 1995 (appliquée provisoirement).)

- c) République de Bulgarie: accord sur la sûreté de l'aviation civile, signé à Sofia le 24 avril 1991.
- d) République tchèque: accord de transport aérien, signé à Prague le 10 septembre 1996; modifié le 14 juin 2001 et le 14 février 2002.

- e) Royaume de Danemark: accord en matière de transports aériens, conclu par échange de notes à Washington le 16 décembre 1944; modifié le 6 août 1954; modifié le 16 juin 1995.
- f) République de Finlande: accord de transport aérien, signé à Helsinki le 29 mars 1949; protocole y afférent signé le 12 mai 1980; accord modifiant l'accord de 1949 et le protocole de 1980 conclu le 9 juin 1995.
- g) République française: accord de transport aérien, signé à Washington le 18 juin 1998; modifié le 10 octobre 2000; modifié le 22 janvier 2002.
- h) République fédérale d'Allemagne: accord de transport aérien avec échange de notes, signé à Washington le 7 juillet 1955; modifié le 25 avril 1989.

(protocole y afférent conclu le 1er novembre 1978; accord connexe conclu le 24 mai 1994; protocole modifiant l'accord de 1955 conclu le 23 mai 1996; accord modifiant le protocole de 1996 conclu le 10 octobre 2000 (tous appliqués à titre provisoire).)
- i) République hellénique: accord de transport aérien, signé à Athènes le 31 juillet 1991; prorogé jusqu'au 31 juillet 2007 par échange de notes du 22 et du 28 juin 2006.

- j) République de Hongrie: accord de transport aérien avec protocole d'entente, signé à Budapest le 12 juillet 1989; prorogé jusqu'au 12 juillet 2007 par échange de notes du 11 et du 20 juillet 2006.
- k) Irlande: accord en matière de transports aériens, réalisé par échange de notes à Washington le 3 février 1945; modifié le 25 janvier 1988 et le 29 septembre 1989; modifié le 25 juillet et le 6 septembre 1990.

(protocole d'entente sur les consultations, signé à Washington le 28 octobre 1993 (appliqué à titre provisoire).)

- l) République italienne: accord de transport aérien, avec protocole et échange de notes, signé à Rome le 22 juin 1970; modifié le 25 octobre 1988; protocole d'accord y afférent signé le 27 septembre 1990; modifications de l'accord de 1970 et du protocole d'accord de 1990 conclues le 22 novembre et le 23 décembre 1991; modifications de l'accord de 1970 et du protocole de 1990 conclues le 30 mai et le 21 octobre 1997; accord complétant l'accord de 1970 conclu le 30 décembre 1998 et le 2 février 1999.

(protocole modifiant l'accord de 1970 conclu le 6 décembre 1999 (appliqué à titre provisoire).)

- m) Grand-Duché de Luxembourg: accord de transport aérien, signé à Luxembourg le 19 août 1986; modifié le 6 juin 1995; modifié le 13 et le 21 juillet 1998.
- n) Malte: accord de transport aérien, signé à Washington le 12 octobre 2000.
- o) Royaume des Pays-Bas: accord de transport aérien, signé à Washington le 3 avril 1957; protocole modifiant l'accord de 1957, conclu le 31 mars 1978; modification du protocole de 1978, conclue le 11 juin 1986; modification de l'accord de 1957, conclue le 13 octobre et le 22 décembre 1987; modification de l'accord de 1957, conclue le 29 janvier et le 13 mars 1992; modification de l'accord de 1957 et du protocole 1978, conclue le 14 octobre 1992.
- p) République de Pologne: accord de transport aérien, signé à Varsovie le 16 juin 2001.
- q) République portugaise: accord de transport aérien, signé à Lisbonne le 30 mai 2000.
- r) Roumanie: accord de transport aérien, signé à Washington le 15 juillet 1998.
- s) République slovaque: accord de transport aérien, signé à Bratislava le 22 janvier 2001.

- t) Royaume d'Espagne: accord de transport aérien, signé à Madrid le 20 février 1973; accord connexe du 20 février, du 31 mars et du 7 avril 1987; modification de l'accord de 1973, conclue le 31 mai 1989; modification de l'accord de 1973, conclue le 27 novembre 1991.
- u) Royaume de Suède: accord en matière de transports aériens, conclu par échange de notes à Washington le 16 décembre 1944; modifié le 6 août 1954; modifié le 16 juin 1995.
- v) Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord: accord sur les services aériens avec échange de lettres, signé aux Bermudes le 23 juillet 1977; accord relatif aux tarifs aériens sur l'Atlantique Nord, conclu le 17 mars 1978; accord modifiant l'accord de 1977, conclu le 25 avril 1978; accord modifiant et prorogeant l'accord de 1978 relatif aux tarifs aériens sur l'Atlantique Nord, conclu le 2 et le 9 novembre 1978; accord modifiant l'accord de 1977, conclu le 4 décembre 1980; accord modifiant l'accord de 1977, conclu le 20 février 1985; accord modifiant l'article 7, l'annexe 2 et l'annexe 5 de l'accord de 1977, conclu le 25 mai 1989; accord concernant les modifications de l'accord de 1977, fin de l'arbitrage entre les États-Unis et le Royaume-Uni concernant les redevances d'usage de l'aéroport d'Heathrow et la demande d'arbitrage introduite par le Royaume-Uni dans sa note d'ambassade n° 87 du 13 octobre 1993 et règlement des questions ayant conduit à ces procédures, conclu le 11 mars 1994; accord modifiant l'accord de 1977, conclu le 27 mars 1997.

(arrangements, appliqués à titre provisoire, contenus dans le protocole d'entente sur les consultations daté du 11 septembre 1986; arrangements contenus dans l'échange de lettres datées du 27 juillet 1990; arrangements contenus dans le protocole d'entente sur les consultations du 11 mars 1991; arrangements contenus dans l'échange de lettres datées du 6 octobre 1994; arrangements contenus dans le protocole d'entente sur les consultations du 5 juin 1995; arrangements contenus dans l'échange de lettres datées du 31 mars et du 3 avril 2000 (tous appliqués à titre provisoire).)

Section 2

Nonobstant la section 1 de la présente annexe, en ce qui concerne les zones qui ne sont pas comprises dans la définition du "territoire" à l'article 1 du présent accord, les accords cités aux points e) (Danemark–États-Unis), g) (France–États-Unis), et v) (Royaume-Uni–États-Unis) de ladite section restent applicables conformément à leurs dispositions.

Section 3

Nonobstant l'article 3 du présent accord, les transporteurs des États-Unis n'ont pas le droit de fournir des services tout-cargo qui ne font pas partie d'un service desservant les États-Unis à destination ou à partir de points situés dans les États membres, sauf à destination ou à partir de points situés dans la République tchèque, la République française, la République fédérale d'Allemagne, le Grand-Duché de Luxembourg, Malte, la République de Pologne, la République portugaise et la République slovaque.

Section 4

Nonobstant toute autre disposition du présent accord, la présente section s'applique au transport aérien mixte, par vols réguliers et affrétés, entre l'Irlande et les États-Unis, avec effet à partir du début de la saison d'hiver IATA 2006/2007 jusqu'à la fin de la saison d'hiver IATA 2007/2008.

- a) i) Chaque transporteur des États-Unis ou communautaire peut exploiter trois vols sans escale entre les États-Unis et Dublin pour chaque vol sans escale qu'il exploite entre les États-Unis et Shannon. Ce droit à des vols sans escale à destination/au départ de Dublin repose sur la moyenne des vols effectués au cours de toute la période de transition qui s'étale sur trois saisons. Un vol est considéré comme un vol sans escale à destination/au départ de Dublin, ou comme un vol sans escale à destination/au départ de Shannon si l'aéroport correspondant constitue le premier point d'entrée en Irlande ou le dernier point de sortie de l'Irlande.
- ii) L'exigence de desservir Shannon prévue au point a) i) de la présente section prend fin si un transporteur aérien quelconque inaugure un service mixte par vols réguliers ou affrétés entre Dublin et les États-Unis, dans l'un ou l'autre sens, sans exploiter au moins un vol sans escale à destination de Shannon pour trois vols sans escale à destination de Dublin, en moyenne au cours de la période de transition.

- b) En ce qui concerne les services entre les États-Unis et l'Irlande, les transporteurs aériens communautaires ne peuvent desservir, aux États-Unis, que les villes de Boston, New York, Chicago, Los Angeles et trois points supplémentaires à notifier aux États-Unis lors de leur choix ou de leur modification. Ces services peuvent comprendre des points intermédiaires dans d'autres États membres ou des pays tiers.

 - c) Le partage de code entre l'Irlande et les États-Unis est autorisé uniquement via d'autres points situés dans la Communauté européenne. Les autres arrangements de partage de code seront examinés sur une base de courtoisie et de réciprocité.
-

ANNEXE 2

concernant
la coopération sur les questions de concurrence dans le secteur des transports aériens

Article 1

La coopération exposée dans la présente annexe est mise en œuvre par le ministère des transports des États-Unis d'Amérique et par la Commission des Communautés européennes (ci-après dénommés "les participants"), dans le cadre de leurs fonctions respectives, en relation avec le traitement des problèmes de concurrence dans le secteur des transports aériens impliquant les États-Unis et la Communauté européenne.

Article 2**Objet**

Cette coopération a pour objet:

- 1) de renforcer la compréhension mutuelle de l'application, par les participants, des lois, procédures et pratiques dans le cadre de leurs régimes de concurrence respectifs afin d'encourager la concurrence dans le secteur des transports aériens;
- 2) de faciliter la compréhension, entre les participants, de l'incidence des évolutions qui caractérisent le secteur des transports aériens sur la concurrence dans le cadre du marché du transport aérien international;

- 3) de réduire les possibilités de conflits dans l'application, par les participants, de leurs régimes de concurrence respectifs aux accords et autres arrangements de coopération qui ont une incidence sur le marché transatlantique; et
- 4) de promouvoir une régulation selon des approches compatibles à l'égard des accords et autres arrangements de coopération, grâce à une meilleure compréhension des méthodes et des techniques d'analyse, y compris la définition des marchés concernés et l'analyse des conséquences pour la concurrence et les corrections que les participants appliquent dans le cadre de leurs examens indépendants respectifs en matière de concurrence.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente annexe, le terme "régime de concurrence" englobe les lois, procédures et pratiques qui régissent l'exercice, par les participants, de leurs fonctions respectives concernant l'examen des accords et autres arrangements de coopération entre transporteurs aériens sur le marché international. Pour la Communauté européenne, le régime de concurrence inclut, sans que cette liste soit exhaustive, les articles 81, 82 et 85 du traité instituant la Communauté européenne et leurs règlements d'exécution en application dudit traité, ainsi que leurs modifications éventuelles. En ce qui concerne le ministère des transports, le régime de concurrence inclut, sans que cette liste soit exhaustive, les sections 41308, 41309, et 41720 du titre 49 du "United States Code", et ses règlements d'exécution et la jurisprudence y afférente.

Article 4

Domaines de coopération

Sous réserve des dispositions prévues au point 1), a) et b) de l'article 5, la coopération entre les participants prend les formes suivantes:

- 1) des réunions entre les représentants des participants, y compris des experts de la concurrence, en principe sur une base semestrielle, afin de discuter des évolutions dans le secteur des transports aériens, de questions d'intérêt commun relatives à la politique de la concurrence et de méthodes d'analyse pour l'application du droit de la concurrence au transport aérien international, notamment sur le marché transatlantique. Ces discussions peuvent conduire à une meilleure connaissance des approches respectives des participants à l'égard des questions de concurrence, y compris des points communs existants, et à une compatibilité accrue de ces approches, notamment en ce qui concerne les accords inter-transporteurs;
- 2) des consultations entre les participants, organisées à n'importe quel moment par accord mutuel ou à la demande de l'un des participants, afin de discuter de toute question en rapport avec la présente annexe, y compris de cas spécifiques;
- 3) chaque participant peut, à sa discrétion, inviter des représentants d'autres autorités gouvernementales à participer, le cas échéant, à toute réunion ou consultation tenue en application des points 1) ou 2) ci-dessus;

- 4) la notification en temps utile des procédures ou événements ci-après qui, selon le participant qui fait cette notification, peuvent avoir des implications importantes pour les intérêts de l'autre participant en matière de concurrence:
- a) de la part du ministère des transports, i) les procédures d'examen des demandes d'approbation d'accords et d'autres arrangements de coopération entre transporteurs aériens dans le domaine des services aériens internationaux, notamment les demandes d'exemption des dispositions antitrust impliquant des transporteurs aériens constitués conformément à la législation des États-Unis et de la Communauté européenne, et ii) la réception, par le ministère des transports, d'un accord d'entreprise commune en application de la section 41720 du titre 49 du "United States Code"; et
 - b) de la part de la Commission des Communautés européennes, i) les procédures d'examen des accords et autres arrangements de coopération entre transporteurs aériens dans le domaine des services aériens internationaux, notamment les alliances et autres accords de coopération impliquant des transporteurs aériens constitués conformément à la législation des États-Unis et de la Communauté européenne et ii) l'examen des exemptions, individuelles ou par catégorie, des dispositions du droit de la concurrence de l'Union européenne;
- 5) la notification de la disponibilité (et des conditions éventuelles régissant cette disponibilité) d'informations et de données déposées auprès d'un participant, sous forme électronique ou autre, qui, selon ce participant, peuvent avoir des implications importantes pour les intérêts de l'autre participant en matière de concurrence; et

- 6) la notification d'autres activités relatives à la politique de la concurrence dans le domaine du transport aérien, et qu'un participant juge utile de communiquer.

Article 5

Utilisation et divulgation d'informations

1. Nonobstant toute autre disposition de la présente annexe, aucun participant n'est censé fournir des informations à l'autre participant si la divulgation de ces informations au participant qui les demande:
 - a) est interdite par les lois, règlements ou pratiques du participant qui détient les informations; ou
 - b) serait incompatible avec des intérêts importants du participant qui détient les informations.
2. Dans la mesure du possible, chaque participant préserve la confidentialité de toute information qui lui est transmise confidentiellement par l'autre participant au titre de la présente annexe et refuse toute demande de divulgation de ces informations à un tiers sans l'autorisation du participant qui les a fournies. Les participants s'avertissent mutuellement lorsqu'une information qu'il est proposé d'échanger lors de discussions ou d'une quelconque autre manière risque de devoir être divulguée dans le cadre d'une procédure publique.

3. Lorsqu'un participant fournit à l'autre participant, en application de la présente annexe, des informations à titre confidentiel aux fins spécifiées à l'article 2, ces informations devraient être utilisées uniquement à ces fins par le participant qui les reçoit.

Article 6

Mise en œuvre

1. Chaque participant désigne un représentant comme responsable de la coordination des activités établies dans le cadre de la présente annexe.
2. La présente annexe et toutes les activités entreprises par un participant en application de celle-ci:
 - a) sont destinées à être mises en œuvre uniquement dans la mesure où elles sont compatibles avec toutes les lois, les règlements et les pratiques applicables au participant concerné; et
 - b) sont destinées à être mises en œuvre sans préjudice de l'accord entre les Communautés européennes et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant l'application de leurs règles de concurrence.

ANNEXE 3

concernant
les services de transport achetés par les pouvoirs publics des États-Unis

Les transporteurs aériens de la Communauté ont le droit de transporter des passagers et du fret sur des vols réguliers ou affrétés pour lesquels un service, une agence ou un organe civil officiel des États-Unis (1) obtient le service de transport pour lui-même ou dans le cadre d'un accord prévoyant que le paiement est effectué par les pouvoirs publics ou à partir de fonds mis à disposition des pouvoirs publics, ou (2) fournit le service de transport à destination ou pour le compte d'un pays tiers ou d'une organisation internationale ou autre sans remboursement, pour autant que le transport soit effectué (a) entre un point situé aux États-Unis et un point situé dans un État membre, sauf - en ce qui concerne les passagers uniquement - entre les points pour lesquels il existe un tarif contractuel "paire de villes" , ou (b) entre deux points situés à l'extérieur des États-Unis. Le présent paragraphe ne s'applique pas aux services de transport obtenus ou financés par le secrétaire à la défense ou par le secrétaire d'un département militaire.

ANNEXE 4

concernant
des questions complémentaires en rapport avec la propriété, les investissements et le contrôle

Article 1**Propriété des transporteurs aériens d'une partie**

1. Les ressortissants d'un ou des États membres sont autorisés à détenir des actions d'un transporteur aérien des États-Unis, sous réserve de deux limitations. En premier lieu, la totalité des ressortissants étrangers ne peuvent détenir plus de 25 % des actions avec droit de vote d'une société. En second lieu, les ressortissants étrangers ne sont pas non plus autorisés à avoir le contrôle réel d'un transporteur aérien des États-Unis. Sous réserve de la limitation globale de 25 % appliquée à la détention, par des étrangers, d'actions avec droit de vote:

a) la détention par des ressortissants d'un ou de plusieurs États membres:

1) de 25 % des actions avec droit de vote; et/ou

2) de 49,9 % du capital total;

d'un transporteur aérien des États-Unis n'est pas considérée en soi comme constitutive d'un contrôle dudit transporteur;

et

b) la détention par des ressortissants d'un ou de plusieurs États membres de 50 % ou plus du capital total d'un transporteur aérien des États-Unis n'est pas présumée constituer un contrôle dudit transporteur. Cette détention est examinée au cas par cas.

2. Les ressortissants des États-Unis sont autorisés à être propriétaires d'un transporteur aérien de la Communauté, sous réserve de deux limitations. En premier lieu, des États membres et/ou des ressortissants des États membres doivent être propriétaires majoritaires dudit transporteur. En second lieu, le transporteur aérien doit être sous le contrôle effectif de ces États et/ou de ces ressortissants.
3. Aux fins de l'article 4, point b), et de l'article 5, paragraphe 1, point b), du présent accord, un membre de l'EACE à la date de la signature du présent accord et les citoyens dudit membre sont traités respectivement comme un État membre et comme des ressortissants d'un État membre. Le comité mixte peut décider que cette disposition s'applique aux nouveaux membres de l'EACE et à leurs citoyens.
4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2, la Communauté européenne et ses États membres se réservent le droit de limiter, en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Communauté, les investissements en actions avec droit de vote réalisés par des ressortissants des États-Unis après la signature du présent accord à un niveau équivalent à celui autorisé par les États-Unis pour les ressortissants étrangers en ce qui concerne les transporteurs aériens des États-Unis, pour autant que l'exercice de ce droit soit compatible avec le droit international.

Article 2

Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un État tiers

1. Aucune des parties n'exerce les droits pouvant découler d'accords conclus avec un pays tiers en matière de services aériens pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien dudit pays tiers au motif qu'une part substantielle de la propriété de ce transporteur aérien est entre les mains de l'autre partie, de ses ressortissants, ou des deux à la fois.
2. Les États-Unis n'exercent pas les droits pouvant découler d'accords dans le domaine des services aériens pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien de la Principauté de Liechtenstein, de la Confédération suisse ou d'un membre de l'EACE à la date de la signature du présent accord, ou d'un pays africain qui met en œuvre un accord "Ciel ouvert" conclu avec les États-Unis dans le domaine des services aériens à la date de la signature du présent accord, au motif que le contrôle effectif dudit transporteur est entre les mains d'un ou de plusieurs États membres, de ressortissants dudit ou desdits États membres, ou des deux à la fois.
3. Le comité mixte peut décider qu'aucune des parties n'exerce les droits visés dans le présent article, paragraphe 2, à l'égard des transporteurs aériens d'un ou de plusieurs pays déterminés.

Article 3

Contrôle des transporteurs aériens

1. Les règles applicables dans la Communauté européenne à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens de la Communauté sont énoncées à l'article 4 du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens. En vertu de ce règlement, la délivrance d'une licence d'exploitation à un transporteur aérien de la Communauté incombe aux États membres. Les États membres appliquent le règlement n° 2407/92 dans le respect de leurs réglementations et procédures nationales.
2. Les règles applicables aux États-Unis sont énoncées dans le code des États-Unis (U.S.C.), titre 49, sections 40102(a)(2), 41102 et 41103, qui impose que les licences délivrées par le ministère des transports, qu'il s'agisse d'un certificat, d'une dérogation ou d'une licence de transport de troisième niveau, à un transporteur aérien pour fournir des "services aériens" en qualité de transporteur public, soient détenues uniquement par des citoyens américains selon la définition du code des États-Unis, titre 49, section 40102(a)(15). Aux termes de cette section, le président et les deux tiers du conseil d'administration et des autres membres de la direction d'une société soit citoyens américains, au moins 75 % des actions avec droit de vote soit la propriété de citoyens américains et la société est sous le contrôle réel de citoyens américains. Cette condition doit être remplie à l'origine par le demandeur, et il incombe au transporteur américain titulaire d'une licence de continuer à la respecter.
3. Les modalités suivies par chaque partie pour appliquer ses dispositions législatives et réglementaires sont précisées à l'appendice de la présente annexe.

Appendice de l'annexe IV

1. Aux États-Unis, la citoyenneté des transporteurs aériens déposant une demande de certificat, de dérogation ou de licence de transport de troisième niveau doit être déterminée. Une première demande de licence est consignée dans un registre public officiel et traitée avec les déclarations enregistrées par le demandeur et toute autre partie concernée. Le ministère des transports rend une décision définitive moyennant un arrêté fondé sur les données publiques officielles du dossier, y compris les documents ayant bénéficié d'un traitement confidentiel. Un dossier évaluant la conformité continue aux obligations peut être géré de manière informelle par le ministère ou peut servir dans le cadre de procédures consignées similaires à celles utilisées pour les demandes initiales.

2. Les décisions du ministère se fondent sur une série de précédents qui reflètent notamment la nature fluctuante des marchés financiers et des structures d'investissement, ainsi que la volonté du ministère des transports de prendre en considération de nouvelles approches des investissements étrangers qui sont conformes à la législation des États-Unis. Le ministère des transports collabore avec les demandeurs afin de réfléchir aux modalités d'investissement proposées et de les aider à élaborer des transactions qui respectent en tous points la législation américaine sur la citoyenneté, et les demandeurs consultent régulièrement le ministère des transports avant d'établir la version définitive de leurs demandes. À tout moment avant qu'une procédure officielle ne soit engagée, le ministère des transports peut examiner les questions en rapport avec la citoyenneté ou d'autres aspects de la transaction proposée et suggérer le cas échéant des solutions qui permettraient que le projet de transaction réponde aux obligations de la législation américaine en matière de citoyenneté.

3. Pour prendre une décision initiale comme pour s'assurer continûment du respect des obligations en matière de citoyenneté et de conformité, le ministère des transports prend en considération la situation complète du transporteur aérien des États-Unis, et les précédents du ministère ont permis de prendre en compte la nature de la relation établie dans le domaine aérien entre les États-Unis et le ou les pays d'origine des investisseurs étrangers. Dans le cadre du présent accord, le ministère des transports considérera les investissements des ressortissants de l'UE au moins aussi favorablement que les investissements des ressortissants de pays partenaires dans le cadre d'un accord "Ciel ouvert" bilatéral ou multilatéral.
4. En ce qui concerne l'Union européenne, l'article 4, paragraphe 5, du règlement n° 2407/92 stipule que la Commission européenne, agissant à la demande d'un État membre, vérifie le respect des conditions prévues à l'article 4 et arrête, le cas échéant, une décision. En arrêtant de telles décisions, la Commission doit veiller au respect des droits procéduraux reconnus comme principes généraux du droit communautaire par la Cour de justice des Communautés européennes, y compris le droit des parties intéressées à être entendues en temps voulu.
5. Lorsqu'elle applique ses lois et réglementations, chaque partie veille à ce que les transactions dans le cadre desquelles des ressortissants de l'autre partie investissent dans un de ses transporteurs aériens bénéficient d'une procédure équitable et rapide.

ANNEXE 5

concernant
le franchisage et la marque

1. Les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit de conclure des accords de franchisage ou de marque, y compris en ce qui concerne les modalités de protection de la marque ou les questions opérationnelles, pour autant qu'ils se conforment en particulier aux dispositions législatives et réglementaires applicables au contrôle, que la capacité du transporteur aérien à exister en-dehors de la franchise ne soit pas mise en danger, que l'accord n'ait pas pour effet que le transporteur étranger entreprenne des opérations de cabotage et que les dispositions réglementaires applicables, telles que celles relatives à la protection des consommateurs, notamment en ce qui concerne la communication de l'identité du transporteur aérien exploitant le service, soient respectées. Dans la mesure où ces exigences sont respectées, les transporteurs aériens de chaque partie et des entreprises étrangères sont autorisés à nouer des relations commerciales étroites et à conclure des accords de coopération. Au nombre des éléments constitutifs d'un accord de franchise ou de marque, les éléments figurant ci-après, entre autres, ne devraient pas en tant que tels, sauf circonstances exceptionnelles, soulever de questions relatives au contrôle:
 - a) utiliser et afficher une marque ou une appellation propre au franchiseur, y compris les stipulations sur la zone géographique dans laquelle la marque ou l'appellation peut être utilisée;
 - b) afficher sur l'aéronef du franchisé les couleurs et le logo de la marque du franchiseur, y compris l'affichage, de façon bien visible, d'une telle marque ou appellation ou d'un tel logo ou signe d'identification analogue sur ses aéronefs ou sur les uniformes de son personnel;

- c) utiliser et afficher la marque, l'appellation ou le logo sur les installations et équipements aéroportuaires du franchisé ou dans le cadre de ces installations et équipements;
 - d) appliquer des normes de service à la clientèle conçues à des fins de commercialisation;
 - e) appliquer des normes de service à la clientèle conçues pour protéger l'intégrité de la marque de la franchise;
 - f) prévoir des frais de licence en fonction de conditions commerciales standard;
 - g) prévoir la participation à des programmes de fidélisation pour grands voyageurs, y compris l'accumulation des bénéfices; et
 - h) prévoir dans l'accord de franchise ou de marque le droit du franchiseur ou du franchisé de dénoncer l'accord et de retirer la marque, à condition que des ressortissants des États-Unis ou des États membres conservent le contrôle du transporteur aérien des États-Unis ou de la Communauté respectivement.
2. Les accords de franchise et de marque, tout en pouvant coexister avec un accord de partage de code, sont indépendants d'un tel accord, qui suppose que les deux transporteurs aériens disposent des autorisations adéquates des parties, comme le prévoit l'article 10, paragraphe 7, du présent accord.
-

Déclaration commune

Les représentants des États-Unis et de la Communauté européenne et de ses États membres ont confirmé que l'accord de transport aérien, paraphé à Bruxelles le 2 mars 2007 et dont la signature est prévue pour le 30 avril 2007, doit être authentifié dans d'autres langues, selon les modalités prévues, soit par échange de lettres avant sa signature, soit par décision du comité mixte après cette signature.

La présente déclaration commune fait partie intégrante de l'accord de transport aérien.

Pour les États-Unis:

Pour la Communauté européenne
et ses États membres, ad
referendum

[signé: John Byerly]

Date: 18 avril 2007

[signé: Daniel Calleja]

Date: 18 avril 2007