

Les relations extérieures de l'Union européenne en matière de transport

2002/2085(INI) - 19/11/2002 - Document annexé à la procédure

La Commission a présenté une communication sur les conséquences des arrêts de la Cour du 5 novembre 2002 (arrêts "ciel ouvert") pour la politique européenne en matière de transport aérien. Le document rappelle que depuis la Convention de Chicago de 1944, le cadre réglementaire international s'est développé sur la base d'accords bilatéraux concernant les services aériens (ASA). Ces accords réglementent les conditions du marché applicables à la fourniture de services aériens par les transporteurs. Depuis la création du marché intérieur, les États membres ont continué de conclure des accords bilatéraux classiques dans le domaine du transport aérien. La plupart ont signé un très grand nombre d'ASA avec des pays tiers; on en compte en moyenne entre 60 et 70 par État membre. Toutefois, la nature du système et la manière individuelle dont il a été appliqué par les États membres créent des conflits avec le système unifié de réglementation qui a été élaboré dans la Communauté. De plus en plus préoccupée par ces conflits, la Commission a ouvert une procédure judiciaire contre huit États membres qui ont signé des accords bilatéraux avec les États-Unis. Sept de ces derniers (Belgique, Danemark, Allemagne, Luxembourg, Autriche, Finlande, Suède) ont signé des accords de type "ciel ouvert". Un d'entre eux (le Royaume-Uni) a signé un accord bilatéral plus restrictif. Le 5 novembre 2002, la Cour européenne de justice a prononcé un arrêt à l'encontre des huit États membres. Ces arrêts de la Cour dits "arrêts ciel ouvert" déclarent que le principe de l'"AETR" s'applique à l'aviation. La Communauté acquiert donc une compétence externe du fait de l'exercice de sa compétence interne "lorsque les engagements internationaux relèvent du domaine d'application des règles communes", ou "en tout cas d'un domaine déjà couvert en grande partie par de telles règles. La Cour a identifié trois domaines spécifiques de compétence exclusive de la Communauté: les créneaux horaires dans les aéroports, les systèmes informatisés de réservation et les tarifs intracommunautaires. Outre les domaines identifiés par la Cour, il existe d'autres aspects, qui sont généralement traités dans le cadre d'accords bilatéraux sur des services aériens, pour lesquels la Communauté jouit d'une compétence externe exclusive, comme par exemple : les questions relatives à la sécurité, les possibilités commerciales (y compris l'assistance en escale), les taxes et droits de douane, les restrictions imposées aux aéronefs pour des raisons d'environnement, mais aussi la compensation pour refus d'embarquement, la responsabilité des transporteurs aériens, les voyages, vacances et circuits à forfait et la protection des données. La Cour a également estimé que les huit accords en question contiennent des éléments - notamment les clauses de nationalité - qui privent les transporteurs aériens de la Communauté des droits que leur confère le traité. En outre, comme la plupart des ASA traditionnels, les accords litigieux comportent des clauses strictes concernant la propriété et le contrôle. Ces clauses empêchent toute fusion ou acquisition concernant des transporteurs communautaires qui exploitent des réseaux internationaux et font obstacle au développement d'entreprises communautaires de transport aérien à plusieurs plates-formes ("hub"). Au regard du droit communautaire, une telle discrimination doit à présent être considérée comme illégale. Les arrêts de la Cour de justice du 5 novembre 2002 dans les procédures "ciel ouvert" ont donc des conséquences non seulement pour les accords spécifiques avec les États-Unis, mais aussi pour les accords aériens bilatéraux existants entre les États membres et d'autres pays tiers, et pour toute future négociation sur des questions bilatérales relatives à des services aériens. Comme le constate la Cour, en cas d'infraction découlant d'un accord international, il est impossible pour les États membres non seulement de prendre de nouveaux engagements internationaux, mais aussi de maintenir en vigueur leurs engagements internationaux qui enfreignent le droit communautaire. Ceci plaide fortement en faveur d'un développement urgent de la politique des relations extérieures de la Communauté dans le domaine des transports aériens. À la lumière de ces considérations, la Commission invite : - les huit gouvernements directement concernés par les arrêts à faire jouer les clauses de dénonciation contenues dans leurs accords avec les États-Unis pour assurer, le plus vite possible, le respect des arrêts de la Cour de justice; - les sept autres États membres à faire jouer les clauses de dénonciation contenues dans leurs accords avec les États-Unis pour assurer la compatibilité de leurs

accords avec le droit communautaire; - tous les États membres à s'abstenir de prendre tout engagement international sous quelque forme que ce soit dans le domaine de l'aviation avant d'avoir réglé la question de la compatibilité de tels engagements avec le droit communautaire. Enfin, pour pouvoir ouvrir les travaux dans ce domaine, la Commission a invité instamment le Conseil de l'Union européenne à adopter le plus rapidement possible un mandat pour les négociations à mener en vue de remplacer les accords bilatéraux existants avec les États-Unis par un accord au niveau de la Communauté.