

FR

FR

FR



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 4.2.2011
COM(2011) 43 final

2011/0020 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

**relative à la signature et à l'application provisoire d'un protocole de coopération entre
l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique en matière de recherche et de
développement dans le domaine de l'aviation civile**

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1.1. Motivation et objectifs de la proposition

Le 30 mars 2009, le Conseil a invité la Commission à prendre toutes les mesures nécessaires en vue de parvenir au niveau le plus élevé d'interopérabilité entre SESAR, le programme européen de modernisation de la gestion du trafic aérien (ATM) (voir ci-après), et NextGen, son équivalent aux États-Unis, ainsi qu'avec d'autres projets régionaux dans les régions de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale). Il lui a également demandé de veiller à la cohérence nécessaire entre SESAR et l'évolution du concept global de l'OACI. A cette fin, il l'a invitée à présenter une recommandation autorisant la Commission à engager des négociations concernant un protocole de coopération avec l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis d'Amérique¹. La Commission a présenté la recommandation² au Conseil le 10 juin 2009. Cependant, elle a proposé que le cadre de coopération à négocier avec la FAA ne soit pas limité à l'interopérabilité SESAR-NextGen mais soit étendu au champ plus vaste de la recherche et du développement dans le domaine de l'aviation civile.

Le 9 octobre 2009, sur la base de la recommandation de la Commission, le Conseil a adopté une décision chargeant cette dernière d'entamer des négociations avec la FAA au nom de l'UE concernant un protocole de coopération en matière de recherche et de développement dans le domaine de l'aviation civile. Le Conseil a également demandé à la Commission d'établir, en parallèle, une annexe consacrée à l'interopérabilité entre SESAR et NextGen.

Le projet de protocole proposé définit les modalités et conditions relatives à la coopération mutuelle entre l'UE et les États-Unis aux fins de promouvoir et d'amplifier la recherche et le développement dans le domaine de l'aviation civile. Il constitue un instrument essentiel qui permettra aux parties, grâce à un cadre de coopération juridiquement contraignant et à des principes de réciprocité définis d'un commun accord et respectés, de poursuivre ensemble l'objectif commun de mettre en place des systèmes de transport aérien plus respectueux de l'environnement et plus efficaces. Le projet de protocole permettra aux deux parties d'établir des activités de coopération en matière de recherche et développement portant sur toute question relative à l'aviation civile.

Un projet de protocole de coopération et un projet d'annexe relative à l'interopérabilité SESAR-NextGen, établis sur la base des directives de négociation prévues dans le mandat, ont été paraphés par les deux parties le 18 juin 2010. En attendant l'approbation du Parlement européen et la décision du Conseil concernant la conclusion du protocole présenté, la Commission propose que le Conseil adopte une décision autorisant la signature et l'application provisoire dudit projet de protocole.

1.2. Contexte général

SESAR

¹ Projet de résolution du Conseil sur l'approbation du plan directeur européen de gestion du trafic aérien, articles 14 et 15, 30 mars 2009.

² Communication de la Commission au Conseil européen, SEC(2009) 744 final du 8.6.2009.

Le programme de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen (SESAR - *Single European Sky Air Traffic Management Research*) est le pilier technologique de la politique du ciel unique européen (SES - *Single European Sky*)³. Le programme SESAR comprend trois phases consistant successivement à **définir**, **développer** et **déployer** une nouvelle génération de technologies, systèmes et procédures de qualité pour la gestion du trafic aérien, conformes aux objectifs et exigences du ciel unique européen. La phase de définition de SESAR est terminée et l'un de ses principaux résultats est le plan directeur européen de gestion du trafic aérien («plan directeur»), qui est une feuille de route élaborée conjointement, approuvée par le Conseil de l'UE et reconnue par toutes les parties prenantes dans ce domaine et qui vise à assurer le déploiement d'une nouvelle génération de technologies et procédures de gestion du trafic aérien au cours des 10 à 15 prochaines années. Le plan directeur pilote le programme de travail pour la phase de développement et sera, de manière analogue, un outil essentiel pour la gestion de la phase de déploiement du programme SESAR.

Le programme SESAR est maintenant dans sa phase de développement, composée de plus de 300 projets de recherche, développement et validation qui sont menés de façon cohérente et coordonnée et sont gérés de manière centralisée par l'entreprise commune SESAR («EC SESAR»), le premier partenariat public-privé de gestion du trafic aérien établi en tant qu'organisme de l'UE. La mission de l'EC SESAR est de procéder à la modernisation du système européen de gestion du trafic aérien en coordonnant et concentrant tous les efforts de recherche et de développement de l'UE dans ce domaine. Ses membres fondateurs sont l'UE et Eurocontrol et elle compte 15 membres du secteur industriel (constructeurs d'équipements au sol et embarqués, aéroports, compagnies aériennes, prestataires de services de transport aérien), notamment des entités provenant de pays non-membres de l'UE, ainsi que plusieurs partenaires associés.

Aux États-Unis, la FAA a aussi lancé un programme de modernisation de la gestion du trafic aérien, connu sous le nom de NextGen. Vu le parallélisme entre SESAR et NextGen, les utilisateurs de l'espace aérien européen ont insisté sur la nécessité d'assurer l'interopérabilité des deux systèmes afin de garantir la sécurité et la bonne continuité des opérations à l'échelle mondiale, d'accroître les débouchés pour l'industrie européenne et d'éviter les frais liés à une obligation de prévoir les équipements en double à bord des avions. Les entreprises américaines ont déjà accès à des programmes européens de recherche et de développement tels que SESAR. Il est donc essentiel de garantir des possibilités réciproques pour les entreprises européennes.

La Commission estime qu'il est urgent de renforcer la coopération technique et opérationnelle avec la FAA, une action indispensable pour le secteur de l'aviation civile en général. Il est en réalité plus utile, si l'on veut améliorer l'efficacité et la viabilité des systèmes de transport aérien, d'adopter une approche holistique couvrant tous les aspects de l'aviation civile. C'est pourquoi la Commission a recommandé d'élargir la portée du cadre de coopération, pour l'étendre au domaine plus vaste de l'aviation civile.

La proposition de protocole de coopération avec les États-Unis fournit une base juridiquement contraignante solide pour l'instauration d'activités de coopération en R&D, tout en accordant toute l'attention nécessaire aux questions sensibles telles que la responsabilité, les droits de propriété intellectuelle (DPI) et la réciprocité. De plus, le protocole offre la possibilité de fixer

³ Règlements...

les normes internationales dans le domaine de l'aviation en assurant l'interopérabilité à l'échelle mondiale attendue par les parties intéressées de ce secteur et en élargissant les débouchés commerciaux des entreprises européennes.

1.3. Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

La Commission européenne et la FAA ont d'abord signé, le 18 juillet 2006, un protocole d'accord qui établit un cadre de coopération permettant de faciliter les opérations conjointes au niveau mondial afin de favoriser la mise en place d'un ATM de plus grande envergure. Le protocole d'accord a été actualisé le 17 mars 2009 de manière à prendre en compte le rôle essentiel que joue l'EC SESAR dans la coopération avec la FAA sous l'autorité de la Commission européenne. Cependant, le protocole d'accord est de nature déclarative et n'offre donc pas le cadre juridiquement contraignant requis pour traiter de manière appropriée les questions de responsabilité, de DPI et de réciprocité. Le protocole de coopération proposé, et notamment son annexe sur l'interopérabilité entre SESAR et NextGen, est appelé à remplacer l'actuel protocole d'accord.

1.4. Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

Le protocole de coopération proposé contribuera à la réalisation des objectifs de la politique du ciel unique européen puisqu'il en soutient le volet technologique: le programme SESAR. Le développement et le déploiement en temps utile de nouvelles technologies et procédures en matière de gestion du trafic aérien auront en réalité pour effet de stimuler la capacité d'innovation de l'Europe et de renforcer la compétitivité de ses entreprises au niveau mondial, permettant à l'UE de faire entendre sa voix dans les organismes de normalisation.

En fournissant un cadre juridique clair, le projet de protocole favorisera la coopération technique et opérationnelle entre les parties. Cette impulsion est en parfaite correspondance avec la politique de recherche de l'UE et contribuera à la réalisation du 7^e programme-cadre.

2. CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

2.1. Consultation des parties intéressées

Le secteur aérien est favorable aux perspectives qu'offre un protocole de coopération de nature contraignante entre l'UE et les États-Unis. Grâce à l'application des principes de réciprocité qui sous-tendent le protocole, les entreprises européennes espèrent pouvoir profiter d'opportunités comparables pour entamer des activités de coopération avec les États-Unis reposant sur la transparence, les avantages mutuels et un traitement juste et équitable.

Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

Tout au long du processus de négociation, la Commission a consulté les parties intéressées (notamment par le truchement de l'entreprise commune SESAR) et les États membres, par le biais du comité spécial créé par le Conseil aux fins de la négociation du protocole.

Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

Les observations des parties concernées ont été dûment prises en considération dans la préparation de la position de négociation de l'Union.

2.2. Obtention et utilisation d'expertise

L'entreprise commune SESAR a fourni l'expertise technique au cours des négociations. L'expertise juridique a été fournie par le Service juridique de la Commission. Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts extérieurs.

2.3. Analyse d'impact

Le protocole fournit une base juridique solide qui permet une coopération technique et opérationnelle approfondie amenant à développer rapidement des normes communes dans le domaine de l'aviation civile. De plus, la définition de principes de réciprocité, leur mise en œuvre et leur contrôle aideront les entreprises européennes à s'implanter sur de nouveaux marchés américains, alors qu'elles n'y auront pas accès de manière équitable si la réciprocité n'est pas appliquée.

Dans le cas particulier de la modernisation de l'ATM, le fait que l'UE et les États-Unis coordonnent leur soutien aux activités de normalisation de l'OACI aura un effet moteur grâce auquel les normes communes relatives à l'interopérabilité SESAR-NextGen pourraient devenir des normes internationales en matière de gestion du trafic aérien. Sans interopérabilité, il faudrait prévoir les équipements embarqués en double sur des milliers d'aéronefs effectuant des vols en Europe et aux États-Unis, ce qui représenterait un investissement impensable pour les compagnies aériennes en cette période de crise financière.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3.1. Résumé des mesures proposées

Le protocole de coopération proposé comprend un document principal qui fixe les grands principes de coopération et le système de gouvernance, ainsi que des annexes et des appendices des annexes qui approfondissent les objectifs techniques spécifiques relatifs à la recherche et au développement en matière d'aviation civile. Comme le demandait le Conseil dans son mandat, la première annexe porte sur l'interopérabilité entre SESAR et NextGen.

Le système de gouvernance consiste en un comité mixte composé de représentants de la Commission, assistés de représentants des États membres, et de représentants de la FAA. Le comité mixte peut étudier toute question portant sur le fonctionnement du protocole, de ses annexes et de leurs appendices.

3.2. Base juridique

Article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, en liaison avec son article 218, paragraphe 5.

3.3. Principe de subsidiarité

Eu égard à la nature paneuropéenne du transport aérien et compte tenu de la nécessité d'adopter une approche cohérente au niveau européen, les États membres ne sont pas en mesure d'atteindre les objectifs du protocole de coopération sur une simple base bilatérale avec les États-Unis. La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

3.4. Principe de proportionnalité

Le protocole de coopération entre l'UE et les États-Unis est un instrument juridiquement contraignant efficace qui favorise la coopération technique entre les deux parties. Il établit un cadre général qui permet de lancer des activités de coopération en garantissant aux deux parties des possibilités de coopération comparables dans leurs activités de recherche et développement dans tous les secteurs de l'aviation civile.

Le protocole proposé n'imposera de charges administratives ou financières supplémentaires, ni pour les autorités des États membres ni pour les entreprises.

3.5. Choix des instruments

Instrument proposé: Protocole de coopération

Seuls des accords internationaux peuvent avoir une incidence sur les relations extérieures dans le domaine de l'aviation.

4. INCIDENCE BUDGETAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la signature et à l'application provisoire d'un protocole de coopération entre l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique en matière de recherche et de développement dans le domaine de l'aviation civile

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, en liaison avec son article 218, paragraphe 5,

vu la proposition de la Commission européenne⁴,

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission a négocié, au nom de l'Union, un protocole de coopération entre l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique en matière de recherche et de développement dans le domaine de l'aviation civile (ci-après «le protocole») ainsi que l'annexe I de ce protocole relative à la coopération SESAR-NextGen visant à assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale, conformément à la décision du Conseil autorisant la Commission à entamer des négociations.
- (2) Le protocole et son annexe I ont été paraphés le 18 juin 2010.
- (3) Le protocole et son annexe I négociés par la Commission devraient être signés et appliqués à titre provisoire, sous réserve de la conclusion du protocole à une date ultérieure.
- (4) Il est nécessaire d'établir les procédures requises en ce qui concerne la participation de l'Union au comité mixte institué par le protocole, le règlement des litiges et la dénonciation des annexes et appendices du protocole,

A ADOPTE LA PRESENTE DECISION:

Article premier (Signature)

1. La signature du protocole et de son annexe I est approuvée au nom de l'Union, sous réserve d'une décision du Conseil concernant la conclusion du protocole. Les textes du protocole et de son annexe I sont joints à la présente décision.

⁴ JO C du ... , p... .

2. Le président du Conseil est autorisé à désigner la ou les personnes habilitées à signer le protocole au nom de l'Union, sous réserve de sa conclusion.

Article 2 (Application provisoire)

Dans l'attente de son entrée en vigueur, le protocole est appliqué à titre provisoire par l'Union européenne à partir du premier jour du mois suivant la première de ces deux dates: (i) la date de la dernière note par laquelle les parties se sont notifiées l'accomplissement des procédures nécessaires à cet effet ou (ii) le premier anniversaire de la date de la signature du protocole.

Article 3 (Comité mixte)

1. Au sein du comité mixte institué par l'article III du protocole, l'Union est représentée par la Commission, assistée de représentants des États membres.
2. La Commission, après consultation du comité spécial institué par le Conseil, détermine la position à prendre par l'Union au sein du comité mixte en ce qui concerne notamment:
 - l'adoption de nouvelles annexes du protocole et de nouveaux appendices des annexes;
 - l'adoption de modifications apportées aux annexes du protocole et aux appendices des annexes.

Article 4 (Mise en œuvre)

La Commission peut prendre toute mesure appropriée en vertu de l'article II, point B, et des articles IV, V, VII et VIII du protocole.

Article 5 (Règlement des litiges)

La Commission représente l'Union dans les consultations menées au titre de l'article XI du protocole.

Article 6 (Dénonciation des annexes et des appendices)

La Commission, après consultation du comité spécial visé à l'article 3, paragraphe 2, peut dénoncer les annexes ou les appendices du protocole conformément à l'article XII, point D, de ce dernier.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le Président

PROTOCOLE DE COOPÉRATION

NAT-I-9406

ENTRE

LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

ET

L'UNION EUROPÉENNE

Considérant que les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne ont pour objectif commun de promouvoir et de développer la coopération en matière de recherche et de développement dans le domaine de l'aviation civile; et

considérant que cette coopération favorisera l'essor et la sécurité de l'aéronautique civile aux États-Unis d'Amérique et dans l'Union européenne;

les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne (ci-après également dénommés conjointement «les parties» et individuellement «la partie») conviennent de mener des programmes communs conformément aux conditions et modalités définies ci-après.

ARTICLE PREMIER — OBJECTIF

- A. Le présent protocole de coopération, y compris ses annexes et leurs appendices (ci-après «le protocole»), définit les modalités et conditions relatives à la coopération mutuelle aux fins de promouvoir et d'amplifier la recherche et le développement dans le domaine de l'aviation civile. Les parties peuvent à cette fin, sous réserve de la disponibilité des fonds et ressources nécessaires, fournir du personnel, des ressources et des services connexes afin d'assurer le degré de coopération prévu dans les annexes du présent protocole et dans leurs appendices.
- B. Les objectifs du présent protocole peuvent être réalisés au moyen d'une coopération dans l'un des domaines suivants:
 - 1. échange d'informations concernant les programmes et projets, les résultats de la recherche ou les publications;
 - 2. réalisation d'analyses communes;
 - 3. coordination de programmes et projets de recherche et développement, ainsi que leur exécution dans le cadre d'efforts conjoints;
 - 4. échange de membres du personnel scientifique et technique;
 - 5. échange de matériel, de logiciels et de systèmes spécifiques pour des activités de recherche et des études de compatibilité;
 - 6. organisation commune de symposiums ou de conférences; et

7. consultations réciproques en vue d'établir des actions concertées dans le cadre d'enceintes internationales appropriées.
- C. Dans le cadre des lois, règlements et politiques applicables et de leurs modifications éventuelles, les parties promeuvent, autant que possible, l'association de participants à des activités de coopération menées dans le cadre du présent protocole, en vue d'offrir des possibilités comparables de participation à leurs activités de recherche et de développement. Les parties associent des participants aux activités de coopération, qui sont menées sur la base d'une réciprocité conformément aux principes suivants:
 1. avantage mutuel;
 2. possibilités comparables de s'associer à des activités de coopération;
 3. traitement juste et équitable;
 4. échange, en temps opportun, d'informations pouvant avoir une incidence sur les activités de coopération; et
 5. transparence.
- D. Ces activités de coopération se déroulent en application des annexes et appendices spécifiques visés à l'article II.

ARTICLE II - MISE EN ŒUVRE

- A. Le présent protocole est mis en œuvre au moyen d'annexes et d'appendices spécifiques. Ces annexes du présent protocole et leurs appendices décrivent, le cas échéant, la nature et la durée de la coopération pour un domaine ou un objectif donné, le régime applicable à la propriété intellectuelle, la responsabilité, le financement, la répartition des coûts et d'autres aspects pertinents. Sauf indication contraire, en cas d'incompatibilité entre une disposition figurant dans une annexe ou un appendice et une disposition figurant dans le présent protocole, la disposition du protocole prévaut.
- B. Les représentants des États-Unis d'Amérique et de l'Union européenne se réunissent périodiquement en vue de:
 1. discuter de propositions de nouvelles activités de coopération; et
 2. examiner le statut des activités en cours qui ont été entreprises au titre d'une annexe ou d'un appendice du présent protocole.
- C. La coordination et la facilitation des activités de coopération dans le cadre du présent protocole sont assurées au nom du gouvernement des États-Unis d'Amérique par l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) et au nom de l'Union européenne par la Commission européenne.
- D. Les bureaux désignés pour la coordination et la gestion du présent protocole et destinés à recevoir toutes les demandes de prestation de services en application du présent protocole sont les suivants:

1. Pour les États-Unis d'Amérique:

Federal Aviation Administration

Office of International Aviation

Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East

600 Independence Ave., S.W.

Washington D.C.

20591 États-Unis d'Amérique

Téléphone: +1-202-385-8900

2. Pour l'Union européenne:

Commission européenne

Direction générale de la mobilité et des transports

Direction «Transport aérien»

1040 Bruxelles – Belgique

Téléphone: +32-2-2968430

Télécopieur: +32-2-2968353

E. Les liens avec le programme technique pour des activités spécifiques sont établis comme le prévoient les annexes et appendices du présent protocole.

ARTICLE III — ORGANE DE DIRECTION

- A. Les Parties créent un comité mixte qui est chargé de veiller au bon fonctionnement du présent protocole et se réunit à intervalles réguliers pour évaluer l'efficacité de sa mise en œuvre.
- B. Le comité mixte est composé de représentants:
1. des États-Unis d'Amérique, et plus particulièrement de l'Administration fédérale de l'aviation (FAA, assurant la coprésidence), et
 2. de l'Union européenne, et plus particulièrement de la Commission européenne (assurant la coprésidence), assistés de représentants des États membres de l'Union européenne.
- C. Le comité mixte peut inviter des experts spécialisés dans un domaine particulier à participer à ces travaux sur une base ad hoc. Le Comité peut créer des groupes de travail techniques et en surveiller les travaux, de même que les travaux des comités et groupes créés en vertu des annexes et appendices spécifiques. Le comité mixte élabore et adopte des procédures internes.

- D. Toutes les décisions du comité mixte sont prises par consensus des deux parties qui le constituent. Ces décisions sont rédigées par écrit et signées par les représentants des parties au comité mixte.
- E. Le comité mixte peut examiner toute question portant sur le fonctionnement du protocole, de ses annexes et de leurs appendices. Il est notamment chargé:
1. de servir d'enceinte de discussion, dans le cadre du présent protocole, de ses annexes et de leurs appendices, concernant:
 - a. les questions qui peuvent se poser et les modifications susceptibles d'affecter la mise en œuvre du présent protocole, de ses annexes et de leurs appendices;
 - b. les approches communes en matière d'introduction de nouvelles technologies et procédures, de programmes de recherche et d'évaluation, ainsi que d'autres domaines d'intérêt mutuel; et
 - c. les projets de mesures réglementaires et législatives élaborés par une partie qui sont susceptibles d'affecter les intérêts de l'autre partie, dans le cadre du présent protocole, de ses annexes et de leurs appendices;
 2. d'adopter, le cas échéant, de nouvelles annexes du protocole et de nouveaux appendices des annexes;
 3. d'adopter, le cas échéant, des modifications apportées aux annexes du protocole et à leurs appendices; et
 4. de soumettre aux parties, s'il y a lieu, des propositions de modification du présent protocole.

ARTICLE IV — ECHANGE DE PERSONNEL

Les parties peuvent échanger des membres de leur personnel technique selon les besoins pour la poursuite des activités décrites dans une annexe ou un appendice du présent protocole. De tels échanges doivent respecter les modalités et conditions définies dans le présent protocole, dans ses annexes et dans leurs appendices. Le personnel technique échangé par les parties doit exécuter ses tâches conformément aux indications de l'annexe ou de l'appendice. Il doit appartenir à des agences des États-Unis d'Amérique ou de l'Union européenne ou à des entreprises contractantes, selon ce qui aura été mutuellement convenu.

ARTICLE V — DISPOSITIONS RELATIVES AU PRET DE MATERIEL

Une partie (la «partie prêteuse») peut prêter du matériel à l'autre partie (la «partie emprunteuse») au titre d'une annexe ou d'un appendice du présent protocole. Les dispositions générales suivantes s'appliquent à tous les prêts de matériel, sauf disposition contraire figurant dans une annexe ou un appendice:

- A. La partie prêteuse détermine la valeur du matériel à prêter.
- B. La partie emprunteuse prend la garde et la jouissance du matériel dans les installations de la partie prêteuse qui sont désignées par les parties dans l'annexe ou

l'appendice. La partie emprunteuse conserve la garde et la jouissance du matériel jusqu'à sa restitution à la partie prêteuse conformément au point H ci-après.

- C. La partie emprunteuse se charge, à ses propres frais, de transporter le matériel vers les installations désignées par les parties dans l'annexe ou l'appendice.
- D. Les parties coopèrent pour la délivrance des licences d'exportation et des autres documents nécessaires pour la livraison du matériel.
- E. La partie emprunteuse est responsable de l'installation du matériel dans les installations désignées par les parties dans l'annexe ou l'appendice. Au besoin, la partie prêteuse aide la partie emprunteuse à installer le matériel prêté selon les modalités convenues par les parties.
- F. Pendant la durée du prêt, la partie emprunteuse utilise le matériel et le maintient en bon état, assure la capacité de fonctionnement continu du matériel et permet à la partie prêteuse de l'inspecter à tout moment jugé raisonnable.
- G. La partie prêteuse aide la partie emprunteuse à déterminer des sources d'approvisionnement pour les articles courants et les pièces particulières qui ne sont pas faciles à obtenir.
- H. Lors de l'expiration ou de la dénonciation de l'annexe ou de l'appendice correspondant du présent protocole, ou lorsque l'utilisation du matériel prend fin, la partie emprunteuse restitue le matériel, à ses propres frais, à la partie prêteuse.
- I. En cas de perte ou de dommage d'un matériel qui est prêté au titre du présent protocole et dont la partie emprunteuse a la garde et la jouissance, c'est à la partie prêteuse de décider si la partie emprunteuse doit réparer le matériel ou la dédommager de la valeur (déterminée par la partie prêteuse conformément au point A) du matériel perdu ou endommagé.
- J. Un équipement échangé au titre du présent protocole doit servir aux seules fins de la recherche, du développement ou de la validation, et ne peut en aucune manière être utilisé pour l'aviation civile active ni aucune autre exploitation opérationnelle.
- K. Les transferts de technologie, de matériel ou d'autres éléments effectués au titre du présent protocole sont régis par les législations et politiques applicables des parties.

ARTICLE VI — FINANCEMENT

- A. Sauf disposition contraire figurant dans une annexe ou un appendice du présent protocole, chaque partie supporte les coûts des activités qu'elle exécute au titre du présent protocole.
- B. Les États-Unis d'Amérique ont attribué à ce programme de coopération le numéro de protocole NAT-I-9406, qui sera indiqué dans toute correspondance relative au présent protocole.

ARTICLE VII — PUBLICATION D'INFORMATIONS

- A. Sauf lorsque la législation applicable l'exige ou sauf accord préalable écrit entre les parties, aucune partie ne doit communiquer d'informations ou de documentation en rapport avec les tâches ou programmes approuvés au titre du présent protocole, de ses annexes et de leurs appendices, à des tiers autres que (i) des contractants ou des sous-contractants prenant part aux tâches ou programmes et pour autant qu'ils soient nécessaires à l'exécution de ces tâches ou programmes; ou (ii) d'autres autorités publiques des parties.
- B. Si l'une des parties constate qu'elle sera, ou risque de se trouver, en vertu de ses dispositions législatives ou réglementaires, dans l'incapacité de se conformer aux dispositions de non-divulgaration du présent article, elle en informe immédiatement l'autre partie avant la divulgation. Les parties se consultent ensuite pour définir la ligne de conduite à adopter.

ARTICLE VIII — DROITS DE PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

- A. Lorsqu'une partie fournit une propriété intellectuelle (comprenant notamment, aux fins du présent protocole, les analyses, rapports, bases de données, logiciels, savoir-faire, informations techniques et sensibles sur le plan commercial, données et registres ainsi que la documentation et le matériel connexe, sous quelque forme et sur quelque support que ce soit) à l'autre partie conformément aux conditions d'une annexe ou d'un appendice du présent protocole, elle conserve les droits de propriété relatifs à la propriété intellectuelle qu'elle détenait au moment de l'échange. Lorsqu'une partie fournit un document ou toute autre propriété intellectuelle au titre d'une annexe ou d'un appendice du présent protocole, elle indique clairement sur le document ou autre propriété intellectuelle qu'il s'agit d'une information de nature confidentielle, exclusive ou constituant un secret commercial, selon le cas.
- B. Sauf stipulation expresse d'une annexe ou d'un appendice du présent protocole, la partie qui reçoit une propriété intellectuelle de l'autre partie au titre du présent protocole:
 - 1. n'obtient pas de droits de propriété relatifs à cette propriété intellectuelle du fait qu'elle l'a reçue de l'autre partie; et
 - 2. ne divulgue pas la propriété intellectuelle à des tiers autres que des contractants ou des sous-contractants prenant part à un programme lié à une annexe ou à un appendice du présent protocole, sans avoir préalablement obtenu l'accord écrit de l'autre partie. En cas de divulgation à un contractant ou un sous-contractant prenant part au programme, la partie qui divulgue la propriété intellectuelle doit:
 - a. limiter l'utilisation de la propriété intellectuelle de telle sorte que le contractant ou le sous-contractant ne l'emploient qu'aux seules fins indiquées dans l'annexe ou l'appendice applicable; et
 - b. interdire que le contractant ou le sous-contractant divulguent plus largement la propriété intellectuelle à des tiers, sauf si l'autre partie l'autorise préalablement par un accord écrit.
- C. Sauf stipulation expresse d'une annexe ou d'un appendice du présent protocole, les parties se partagent les droits de propriété relatifs à une propriété intellectuelle

qu'elles ont développée conjointement au titre du présent protocole et de ses annexes ou de leurs appendices.

1. Chaque partie a droit, dans tous les pays, à un droit non exclusif et irrévocable concernant la reproduction, la conception de produits dérivés, la diffusion publique et la traduction de cette propriété intellectuelle, pour autant que ces activités de reproduction, conception, diffusion et traduction n'affectent pas la protection des droits de propriété intellectuelle de l'autre partie. Chaque partie, ou ses instances de mise en œuvre, ont le droit d'examiner la traduction avant sa diffusion publique.
2. Tous les exemplaires diffusés dans le public d'articles de magazines scientifiques et techniques, de livres et de rapports scientifiques non exclusifs découlant de la coopération menée au titre du présent protocole et de ses annexes ou de leurs appendices doivent indiquer les noms des auteurs, sauf ceux qui refusent expressément d'être cités.
- D. Si une partie estime qu'un document ou autre propriété intellectuelle fourni par l'autre partie au titre d'une annexe ou d'un appendice du présent protocole ne doit pas être qualifié d'information de nature confidentielle, exclusive ou de secret commercial, elle demande à consulter l'autre partie sur cette question. Les consultations peuvent avoir lieu à l'occasion d'une réunion du comité mixte ou d'une réunion d'autres comités éventuellement créés en vertu d'une annexe ou d'un appendice du présent protocole.

ARTICLE IX — IMMUNITÉ ET RESPONSABILITÉ

- A. Les parties traitent les questions d'immunité et de responsabilité liées aux activités relevant du protocole dans l'annexe ou l'appendice qui s'y rapporte, le cas échéant.
- B. Les parties conviennent que toutes les activités entreprises au titre du présent protocole et de ses annexes ou de leurs appendices doivent être menées avec la diligence professionnelle requise et que tous les efforts raisonnables doivent être consentis afin de minimiser les risques possibles pour les tiers et de satisfaire toutes les exigences en matière de sécurité et de surveillance.

ARTICLE X — MODIFICATIONS

- A. Les parties peuvent modifier le présent protocole, ses annexes ou leurs appendices. Elles décrivent toute modification de manière détaillée dans un accord écrit signé par les deux parties.
- B. Les modifications des annexes du présent protocole ou de leurs appendices, adoptées par le comité mixte, entrent en vigueur sur décision du comité mixte adoptée conformément à l'article III, point D, du présent protocole et signée au nom des parties par les deux coprésidents du comité mixte.

ARTICLE XI — RÈGLEMENT DES LITIGES

Les parties règlent les litiges concernant l'interprétation ou l'application du présent protocole, de ses annexes ou de leurs appendices au moyen de consultations entre les parties. Elles ne les soumettent pas à un tribunal international ou à un tiers.

ARTICLE XII – ENTRÉE EN VIGUEUR ET DENONCIATION

- A. En attendant son entrée en vigueur, le présent protocole s'applique provisoirement à compter de la date de sa signature.
- B. Le présent protocole entre en vigueur à la date à laquelle les parties se sont mutuellement notifié par écrit l'accomplissement des procédures internes respectives nécessaires à cet effet et demeure en vigueur tant qu'il n'a pas été dénoncé.
- C. Les annexes ou appendices distincts adoptés par le comité mixte après l'entrée en vigueur du présent protocole entrent en vigueur sur décision du comité mixte adoptée conformément à l'article III, point D, du présent protocole et signée au nom des parties par les deux coprésidents du comité mixte.
- D. Chaque partie peut dénoncer le présent protocole, ses annexes ou leurs appendices à tout moment moyennant un préavis de soixante (60) jours adressé par écrit à l'autre partie. La dénonciation du présent protocole ne modifie en rien les droits et obligations des parties au titre des articles V, VII, VIII et IX. Chaque partie dispose de cent vingt (120) jours pour liquider ses activités à compter de la date de dénonciation du présent protocole, de ses annexes ou de leurs appendices. La dénonciation du présent protocole met également un terme à l'ensemble des annexes et des appendices conclus au titre du présent protocole.

ARTICLE XIII — AUTORITE

Les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne conviennent des dispositions du présent protocole, comme en témoignent les signatures de leurs représentants dûment habilités.

LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

L'UNION EUROPÉENNE

PAR:

PAR:

QUALITÉ:

QUALITÉ:

Administrateur adjoint

pour l'aviation internationale

Administration fédérale de l'aviation (FAA)

Ministère des transports

ANNEXE 1

du

PROTOCOLE DE COOPÉRATION

NAT-I-9406

ENTRE

LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

ET

L'UNION EUROPÉENNE

COOPERATION SESAR-NEXTGEN VISANT A ASSURER L'INTEROPERABILITE A L'ECHELLE MONDIALE

Considérant que SESAR et NextGen sont les programmes lancés respectivement par l'Union européenne et par les États-Unis d'Amérique en vue de développer de nouvelles générations de systèmes de gestion du trafic aérien;

considérant que l'entreprise commune SESAR a été constituée par le règlement n° 219/2007 du Conseil du 27 février 2007 aux fins de gérer la phase de développement du programme SESAR;

les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne (ci-après dénommés conjointement «les parties» et individuellement «la partie») conviennent des dispositions suivantes:

ARTICLE PREMIER — OBJECTIF

La présente annexe a pour objet la mise en œuvre du protocole de coopération NAT-I-9406 conclu entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne («le protocole») en fixant les modalités et conditions selon lesquelles les parties établissent une coopération visant à garantir l'interopérabilité au niveau mondial entre leurs programmes respectifs de modernisation de la gestion du trafic aérien (ATM), NextGen et SESAR, en tenant compte des intérêts des usagers civils et militaires de l'espace aérien.

ARTICLE II - DEFINITIONS

Aux fins de la présente annexe, on entend par «validation» la confirmation, tout au long du cycle de développement, que la solution proposée (y compris le concept, le système et les procédures) est conforme aux besoins des parties prenantes.

ARTICLE III — PRINCIPES

Dans le cadre des programmes NextGen et SESAR et conformément aux principes énoncés à l'article I, point C, du protocole, les parties doivent:

- A. le cas échéant, autoriser les organismes gouvernementaux et sectoriels de l'autre partie à prendre part aux organes consultatifs et aux initiatives dans le domaine

industriel, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables et aux règles régissant ces organes et initiatives;

- B. s'efforcer d'offrir aux parties prenantes de l'autre partie des possibilités de contribuer aux programmes de travail et d'accéder aux informations et aux résultats relatifs à des programmes et projets de recherche et développement équivalents; et
- C. déterminer mutuellement, par le biais du comité de haut niveau créé en application de l'article V de la présente annexe et dans des compléments joints à la présente annexe («les compléments»), les domaines qui ouvrent des possibilités spécifiques de participation aux organes consultatifs, aux initiatives et aux programmes et projets de recherche de chacune des parties, notamment dans les domaines qui permettent de contribuer à la définition de systèmes de haut niveau, tels que l'interopérabilité, la définition d'architectures et les fondements techniques.

Le comité de haut niveau contrôle la mise en œuvre du présent article et met à jour les compléments, le cas échéant.

ARTICLE IV — PORTEE DES TRAVAUX

- A. Les travaux contribuent aux activités de recherche, développement et validation en matière de gestion du trafic aérien aux fins de l'interopérabilité à l'échelle mondiale. Ils peuvent inclure, sans que cette liste soit exhaustive, les activités indiquées aux paragraphes 1 à 5 du présent article.

1. Activités transversales

Les activités transversales couvrent les tâches qui ne sont pas spécifiques à un développement opérationnel ou technique particulier, mais sont interdépendantes dans les programmes SESAR et NextGen. Ces activités sont particulièrement importantes pour la coopération, car toute approche divergente pourrait avoir des implications concrètes considérables sur le plan de l'harmonisation et de l'interopérabilité. Dans ce domaine, les parties entendent examiner les aspects suivants:

- a. concept des opérations et feuille de route;
- b. disposition concernant la dissociation;
- c. établissement de feuilles de route incluant la normalisation et la réglementation en vue de synchroniser plus facilement la mise en œuvre;
- d. plan d'entreprise et planification des investissements;
- e. environnement;
- f. coordination des efforts techniques à l'appui des activités de normalisation au niveau mondial et au niveau de l'OACI dans le domaine de la modernisation de la gestion du trafic aérien;
- g. synchronisation et cohérence des feuilles de route de l'avionique, afin de garantir une efficacité économique maximale pour les usagers de l'espace aérien; et
- h. coordination des modifications techniques et opérationnelles permettant d'obtenir/maintenir la bonne continuité des opérations du point de vue

des usagers de l'espace aérien.

2. Gestion de l'information

L'accent mis sur la gestion de l'information vise à assurer la diffusion en temps utile d'informations exactes et pertinentes en rapport avec l'ATM dans l'ensemble de la communauté des parties prenantes, d'une manière homogène (interopérable), sûre et propice à la prise de décision en collaboration. Dans ce domaine, les parties entendent examiner les aspects suivants:

- a. interopérabilité du système SWIM (gestion de l'information englobant l'ensemble du système de transport aérien);
- b. interopérabilité du système AIM (gestion de l'information aéronautique); et
- c. échange d'informations météorologiques.

3. Gestion des trajectoires

La gestion des trajectoires englobe l'échange air/air et air/sol de trajectoires en quatre dimensions (4D) qui exigent une approche cohérente en ce qui concerne la terminologie, la définition et l'échange d'informations de vol à tout moment et dans toutes les phases de vol. Dans ce domaine, les parties entendent examiner les aspects suivants:

- a. définition commune des trajectoires et échange;
- b. planification des vols et mises à jour dynamiques des plans de vol;
- c. gestion du trafic (y compris intégration et prévision des trajectoires);
- d. intégration des systèmes UAS (avions sans équipage) dans la gestion du trafic aérien; et
- e. convergence des concepts SESAR et NextGen relatifs aux opérations, des définitions des services et de leurs applications, notamment des opérations relatives à la définition des trajectoires 4D et au format d'échange.

4. Interopérabilité des systèmes de communication, navigation, surveillance (CNS) et des systèmes embarqués

L'interopérabilité des systèmes CNS et embarqués comprend la planification des équipements embarqués et le développement de systèmes et applications air/air et air/sol interopérables. Dans ce domaine, les parties entendent examiner les aspects suivants:

- a. interopérabilité des systèmes embarqués, notamment:
 - i. système anticollision embarqué (ACAS);

- ii. feuille de route de l'avionique; et
 - iii. systèmes de garantie de séparation des vols (ASAS) pour l'aide à la séparation air/air et air/sol;
- b. communications, notamment:
 - i. services et technologie relatifs à la liaison de données; et
 - ii. architecture de communication flexible;
- c. navigation, notamment:
 - i. navigation fondée sur les performances (PBN); et
 - ii. applications du système mondial de navigation par satellite (GNSS) pour les phases de route et d'approche, notamment l'approche avec guidage vertical;
- d. surveillance, notamment:
 - i. services et technologie relatifs à la surveillance dépendante automatique (ADS); et
 - ii. surveillance au sol.

5. Projets de collaboration

Les projets de collaboration comprennent des projets ad hoc pour lesquels les parties reconnaissent la nécessité d'une coordination et d'une collaboration ciblées. Dans ce domaine, les parties entendent examiner les aspects suivants:

- a. initiative transatlantique d'interopérabilité pour la réduction des émissions (AIRE); et
- b. améliorations de la surveillance et de la géolocalisation des aéronefs au-dessus des régions océaniques et éloignées.

B. S'il y a lieu, les parties produisent sur la base de la réciprocité, soit individuellement soit conjointement pour se les échanger, des rapports décrivant des concepts d'utilisation, des modèles, des prototypes, des évaluations, des exercices de validation et des études comparatives portant sur les aspects techniques et opérationnels de l'ATM. Les évaluations et validations peuvent utiliser une panoplie d'outils tels que des simulations et des essais en grandeur réelle.

ARTICLE V — GESTION

Sous réserve de la disponibilité de fonds, les Parties établissent et gèrent des projets et des activités et veillent à ce que les travaux en cours restent pragmatiques, menés en temps utile et axés sur les résultats. À cette fin, les niveaux de gestion suivants sont établis:

- A. Un comité de haut niveau, composé d'un nombre égal de participants de la Commission européenne, éventuellement assistés par l'entreprise commune SESAR, et de participants de l'Administration fédérale de l'aviation (FAA).
1. Le comité de haut niveau est coprésidé par un représentant de la Commission européenne et un représentant de la FAA. Le comité de haut niveau se réunit au moins une fois par an dans le but de:
- a. superviser la coopération SESAR-NextGen;
 - b. évaluer les résultats obtenus;
 - c. prendre des décisions sur le lancement de nouveaux projets et activités sur proposition du comité de coordination défini ci-après;
 - d. prendre des décisions sur des propositions visant à ajouter de nouveaux appendices ou à modifier des appendices existants de la présente annexe, qu'il soumet au comité mixte pour approbation conformément à l'article III, point D, du protocole.
 - e. fournir des instructions au comité de coordination défini ci-après; et
 - f. contrôler la mise en œuvre de l'article III de la présente annexe et, au besoin, mener des consultations sur des mécanismes de participation des entreprises ou transmettre des questions au comité mixte institué en vertu du présent protocole.
2. Le comité de haut niveau établit ses procédures de travail; toutes les décisions sont prises par consensus entre les coprésidents.
3. Le comité de haut niveau fait rapport au comité mixte institué par l'article III du protocole.
- B. Un comité de coordination, composé d'un nombre adéquat et limité de participants venant de l'entreprise commune SESAR et de l'organisme de trafic aérien FAA, qui peuvent dans les deux cas être assistés d'experts.
1. Le comité de coordination est coprésidé par un représentant de l'entreprise commune SESAR et un représentant de l'organisme de trafic aérien FAA. Le comité de coordination se réunit au moins deux fois par an dans le but de:
- a. contrôler les progrès des projets et activités conjoints en cours de réalisation, tels que définis dans les appendices;
 - b. veiller à la bonne exécution des appendices par le biais des groupes de travail définis ci-après;
 - c. veiller à la bonne mise en œuvre de l'article III de la présente annexe;
 - d. établir des rapports à présenter au comité de haut niveau, ou
 - e. examiner des propositions à soumettre au comité de haut niveau, visant notamment à ajouter de nouveaux appendices ou à modifier des

appendices existants de la présente annexe.

2. Le comité de coordination établit ses procédures de travail; toutes les décisions sont prises par consensus entre les coprésidents.
- C. Des groupes de travail consacrés à des projets ou activités spécifiques décrits dans les appendices Chaque groupe de travail est composé d'un nombre adéquat et limité de participants. Les groupes de travail se réunissent selon les besoins, se conforment aux instructions données par le comité de coordination et font régulièrement rapport à ce dernier.

ARTICLE VI — IMMUNITÉ ET RESPONSABILITÉ

Les parties traitent les questions d'immunité et de responsabilité liées aux activités relevant de la présente annexe dans l'appendice qui s'y rapporte, le cas échéant.

ARTICLE VII - MISE EN ŒUVRE

- A. Tous les travaux fournis au titre de la présente annexe sont décrits dans les appendices, qui font partie de la présente annexe dès leur entrée en vigueur.
- B. Chaque appendice est numéroté dans l'ordre et contient une description des travaux que doivent effectuer les parties ou les entités désignées pour exécuter les travaux, notamment le lieu et la durée estimée des travaux, le personnel et les autres ressources nécessaires pour accomplir les travaux, l'estimation des coûts et toute autre information pertinente concernant les travaux.

ARTICLE VIII - DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Le financement des travaux à exécuter au titre de la présente annexe est fourni conformément à l'article VI du protocole.

ARTICLE IX — POINTS DE CONTACT

- A. Les bureaux désignés pour la coordination et l'administration de la présente annexe sont les suivants:
 1. Pour les États-Unis d'Amérique:

Bureau Afrique, Europe & Moyen-Orient, AEU-10

Administration fédérale de l'aviation (FAA)

Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East

600 Independence Ave., S.W.

Washington D.C. 20591 États-Unis d'Amérique

Téléphone: +1 202-385-8905

Télécopieur: +1 202-267-5032

2. Pour l'Union européenne:

Unité «Ciel unique et modernisation du contrôle aérien»

Direction générale de la mobilité et des transports

Direction «Transport aérien»

Commission européenne

Rue de Mot 24

1040 Bruxelles - Belgique

Téléphone: +32 2 296 84 30

Télécopieur: +32 2 296 83 53

- B. Le lien avec le programme technique pour des activités spécifiques est établi comme le prévoient les appendices de la présente annexe.

ARTICLE X – ENTRÉE EN VIGUEUR ET DENONCIATION

- A. En attendant son entrée en vigueur, la présente annexe s'applique provisoirement à compter de la date de sa signature.
- B. La présente annexe entre en vigueur à la date à laquelle les parties se sont mutuellement notifiées par écrit l'accomplissement des procédures internes respectives nécessaires à cet effet et demeure en vigueur tant qu'elle n'a pas été dénoncée conformément à l'article XII du protocole. La dénonciation de la présente annexe met également un terme à l'ensemble des appendices conclus par les parties au titre de la présente annexe.

ARTICLE XI — AUTORITE

Les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne conviennent des dispositions de la présente annexe, comme en témoignent les signatures de leurs représentants dûment habilités.

LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

L'UNION EUROPÉENNE

PAR:

PAR:

QUALITÉ:

QUALITÉ:

Administrateur adjoint

pour l'aviation internationale

Administration fédérale de l'aviation (FAA)

Ministère des transports

DATE

DATE

LIEU

LIEU