



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 05.09.2005
COM(2005) 408 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

Définir une politique communautaire en matière d'aviation civile vis-à-vis de l'Australie

1. INTRODUCTION

- 1.1 De tout temps, l'activité de transport aérien international a été régie par des accords bilatéraux entre États. Cependant, les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes du 5 novembre 2002, dits arrêts «Ciel ouvert», ont marqué le début d'une politique extérieure de l'UE dans le domaine de l'aviation.

Comme cela est indiqué dans la communication de la Commission européenne *«Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté»*¹, des accords entre l'Union européenne et certains pays tiers auront comme effet notable de créer de nouveaux débouchés économiques, en ouvrant les marchés et en encourageant les investissements. Ces instruments seront en outre le meilleur moyen de garantir une concurrence loyale en favorisant une convergence des réglementations.

C'est pourquoi la Commission européenne a proposé d'entamer des négociations ciblées en vue de conclure des accords globaux dans les grandes régions du monde, pour renforcer les perspectives de développement des entreprises européennes dans des conditions de concurrence loyale, tout en s'efforçant de réformer l'aviation civile internationale.

- 1.2 En octobre 2003, l'Australie a demandé que soient entamées les négociations en vue d'un accord concernant la libéralisation de l'activité de transport aérien avec la Communauté européenne. L'Australie, dont les politiques économique et des transports reposent sur les lois du marché et sur des normes réglementaires élevées, est un candidat évident et prometteur pour la signature avec la Communauté européenne d'un accord marquant le début d'une nouvelle ère dans le domaine de l'aviation.

C'est la raison pour laquelle la communication de la Commission *«Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté»* mentionne l'Australie comme pays à retenir pour la conclusion d'un accord avec la Communauté. Dans ses conclusions relatives aux relations extérieures dans le domaine de l'aviation, le Conseil mentionne expressément l'Australie comme candidat potentiel pour une future demande de mandats de négociations globales².

- 1.3 L'Australie a par ailleurs exprimé sa volonté de réformer le cadre de l'activité de transport aérien international en collaboration avec la Communauté européenne en signant avec elle un accord sur certains aspects des services aériens le 7 avril 2005.

Un accord relatif à la libéralisation des services de transport aérien renforcera encore les bonnes relations qui existent entre l'UE et l'Australie, cette dernière adhérant à l'objectif communautaire de réforme du cadre de l'activité de transport aérien

¹ COM(2005) 79 final, du 11.3.2005.

² Conclusions du Conseil du 27 juin 2005 sur la communication *«Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté»*.

international. Un tel accord serait bénéfique, sur le plan économique, pour les transporteurs aériens, les aéroports, les passagers, les chargeurs, le secteur du tourisme et l'économie au sens large, aussi bien dans l'Union européenne qu'en Australie. Qui plus est, et non moins important, il constituera un jalon sur la voie d'une réforme internationale du cadre réglementaire régissant l'activité de transport aérien.

- 1.4 Par la présente communication, la Commission recommande donc au Conseil de l'autoriser à négocier un accord global avec l'Australie établissant un espace aérien sans frontières, qui combine une ouverture du marché et l'instauration d'une coopération et/ou d'une convergence en matière réglementaire, notamment dans des domaines prioritaires tels que la sécurité, la sûreté, la protection de l'environnement et des passagers et l'application de règles de concurrence permettant de mettre tous les acteurs sur un pied d'égalité.

Les contacts exploratoires constructifs noués au cours des dernières années entre le ministère des transports et des services régionaux australien et la Commission européenne pourraient constituer une bonne base pour entamer des négociations officielles avec l'Australie.

2. LE CADRE REGLEMENTAIRE ACTUEL APPLICABLE A L'EXPLOITATION DE LIAISONS AERIENNES ENTRE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE ET L'AUSTRALIE

Accords bilatéraux relatifs aux services aériens entre les États membres de l'UE et l'Australie

- 2.1 Les transports aériens entre l'Australie et l'UE sont actuellement régis par 15 accords bilatéraux en la matière³. Il n'existe actuellement pas de base juridique pour l'exploitation de services aériens entre l'Australie et les 10 autres États membres.

Le cadre réglementaire applicable aux services aériens entre la Communauté européenne et l'Australie empêche les compagnies aériennes, les passagers et les chargeurs de tirer pleinement profit des avantages des marchés où l'activité est libéralisée. Les accords bilatéraux dans le domaine de l'aviation ne sont pas tous aussi libéraux en ce qui concerne les libertés accordées et les capacités offertes, ce qui crée des déséquilibres dans la prestation de services aériens entre l'UE et l'Australie. Ces différences de niveau entre les accords bilatéraux dans le domaine de l'aviation conclus par certains États membres avec l'Australie conduisent à des inégalités dans les perspectives offertes aux transporteurs communautaires.

- 2.2 À l'instar de la plupart des accords bilatéraux en matière de services aériens, ceux conclus entre des États membres de l'UE et l'Australie prévoient des restrictions en fonction de la nationalité que la Cour de justice des Communautés européennes a jugées illégales. En avril 2005, la Commission européenne a conclu avec les autorités

³ La République tchèque, le Danemark, l'Allemagne, la Grèce, la France, l'Irlande, l'Italie, le Luxembourg, Malte, les Pays-Bas, l'Autriche, la Pologne, la Finlande, la Suède et le Royaume-Uni ont conclu des accords bilatéraux en matière de services aériens avec l'Australie.

aéronautiques australiennes un accord relatif à certains aspects des services aériens («Accord horizontal»)⁴ qui remplace ces clauses liées à la nationalité par une «clause communautaire». Cet accord autorise toutes les compagnies aériennes, en principe, compte tenu des droits de trafic disponibles, à exploiter des liaisons au départ de l'Australie vers n'importe quel État membre où elles sont établies. Toutefois, en raison des déséquilibres mentionnés plus haut, il a été nécessaire d'introduire une clause de «non-contournement» dans l'accord «horizontal» conclu récemment avec l'Australie, afin d'éviter un contournement des restrictions en matière de droits de trafic prévues dans les différents accords bilatéraux existants.

Le cadre réglementaire applicable aux liaisons aériennes avec l'Australie

- 2.3 Ces dernières années, l'Australie a introduit des changements importants dans sa politique en matière d'aviation afin de promouvoir les voyages, le commerce et le tourisme. Dans ce domaine, la politique australienne vise notamment à libéraliser les accords internationaux sur les services aériens, la propriété des compagnies aériennes et l'aviation internationale par des actions multilatérales.
- 2.4 Les droits de trafic offerts aux transporteurs aériens australiens en vertu d'accords bilatéraux relatifs à des services aériens sont attribués aux différentes compagnies par un organisme indépendant, la commission internationale des services aériens (International Air Services Commission). L'attribution de droits de trafic a pour objectif d'accroître l'efficacité économique en instaurant une concurrence dans la fourniture de services aériens internationaux⁵.
- 2.5 L'Australie a conclu avec 22 pays des accords de «ciel ouvert» prévoyant des droits de trafic illimités pour les vols assurant uniquement le transport de marchandises.

L'Australie et la Nouvelle-Zélande ont convenu en 1996 de créer un marché unique de l'aviation, dont la mise en place s'est achevée en 2002. La création de ce marché unique a eu pour effet de porter à 12 le nombre de compagnies aériennes assurant des vols réguliers pour le transport de passagers entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande et, par conséquent, d'accroître considérablement le trafic passagers. Ce marché unique de l'aviation ouvre le marché intérieur néo-zélandais aux transporteurs australiens et vice-versa.

À l'intérieur de ce marché unique, les transporteurs des deux pays qui satisfont aux conditions requises pour l'exploitation de vols domestiques en Australie ou en Nouvelle-Zélande et appartiennent pour moitié au moins et sont contrôlés par des ressortissants de l'un ou l'autre des deux pays peuvent proposer des vols, y compris domestiques, sans aucune limitation de capacité. Les autorités compétentes en matière de sécurité aérienne des deux pays se sont également entendues sur une reconnaissance mutuelle de tous les certificats liés à l'activité aéronautique.

⁴ Proposition de décision du Conseil relative à la signature et à l'application provisoire de l'accord entre la Communauté européenne et le Commonwealth d'Australie sur certains aspects des services aériens, COM(2005) 264.

⁵ «International Air Services Commission Act 1992», chapitre 3.

2.6 Suite à la libéralisation du marché australien en 1990, les limitations en matière de contrôle des compagnies aériennes nationales par des ressortissants étrangers ont été supprimées, sauf pour *Qantas*. Les ressortissants et les compagnies aériennes d'autres pays sont autorisés à détenir jusqu'à 100 % du capital d'une compagnie aérienne australienne. Le contrôle par des opérateurs étrangers des compagnies aériennes internationales est cependant limité à 49 % afin de garantir que d'autres pays accepteront la désignation de compagnies aériennes, étant donné que la plupart des services aériens bilatéraux restent régis par les dispositions habituelles en matière de propriété nationale⁶. Le «Qantas Sale Act of 1992» énonce des règles spécifiques en matière de propriété et de contrôle des principaux transporteurs aériens internationaux en Australie et limite notamment à 25 % leur contrôle par un même investisseur étranger. Quoiqu'il en soit, le gouvernement australien réfléchit actuellement à une suppression des restrictions concernant le contrôle de Qantas par des opérateurs étrangers.

2.7 La commission australienne de la concurrence et des consommateurs (Australian Competition and Consumer Commission) veille au respect des dispositions du «Trade Practices Act», qui interdit les pratiques anti-concurrentielles dans le secteur des transports aériens.

L'autorité de sécurité de l'aviation civile est compétente en matière de certification des aéronefs, de délivrance des licences et de surveillance de la sécurité, y compris les inspections des aéronefs étrangers. Les transporteurs aériens enregistrés en Australie ont d'excellents résultats en ce qui concerne la sécurité.

3. DEVELOPPER DAVANTAGE LES RELATIONS ENTRE L'UNION EUROPEENNE ET L'AUSTRALIE

3.1 L'Australie est un partenaire politique proche de l'Union européenne. Les relations entre l'Union européenne et l'Australie reposent sur des valeurs communes et des objectifs généraux convergents.

L'Union européenne et l'Australie ont officialisé leur coopération par une déclaration commune en 1997. Le cadre de cette coopération couvre un large éventail de sujets et répond à la volonté commune de promouvoir un développement viable de l'économie mondiale basé sur des principes de liberté économique et d'ouverture des marchés.

3.2 L'Union européenne est le premier partenaire économique de l'Australie. Les exportations de l'UE vers ce pays ont constamment augmenté jusqu'à atteindre 18 milliards d'euros en 2003. Les importations de l'Union européenne en provenance d'Australie se sont élevées à 9 milliards d'euros. En outre, l'Union européenne est le premier partenaire commercial de l'Australie dans le domaine des services. Le commerce des services entre l'Australie et l'Union européenne, qui continue de se développer, a représenté en 2003 près de 40 % de l'ensemble des échanges, les

⁶ «Air Navigation Act 1920», chapitre 11A.

services de transport représentant eux-mêmes une part importante du total. L'Union européenne est également le plus important bailleur de fonds étranger en Australie et la deuxième destination des investissements australiens à l'étranger.

- 3.3 Le programme de coopération entre l'Union européenne et l'Australie, tel qu'il a été révisé en 2004, prévoit une collaboration étroite des deux partenaires en vue de promouvoir la libéralisation des transports aériens dans les différentes enceintes internationales concernées. Les discussions bilatérales dans le domaine des transports aériens sont également encouragées, conformément à l'engagement commun de libéraliser l'activité aéronautique.

En février 2005, lors de la réunion de la troïka ministérielle UE/Australie, le gouvernement australien a confirmé son intérêt pour la signature d'un accord avec la Communauté dans le domaine de l'aviation. Un tel accord contribuerait notablement à resserrer encore les relations bilatérales entre l'Union européenne et l'Australie.

4. AVANTAGES ECONOMIQUES D'UN ACCORD GLOBAL DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS AERIENS ENTRE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE ET L'AUSTRALIE

- 4.1 Les vols directs entre l'Union européenne et l'Australie transportent chaque année environ un million de passagers. Ces vols sont actuellement assurés par *Qantas* et *British Airways*, dans le cadre d'un accord de services communs, ainsi que par *Austrian Airlines* et *Virgin Atlantic*. En raison de la longue distance cependant, les vols entre l'Europe et l'Australie doivent comporter une escale. Ainsi, les itinéraires indirects avec des correspondances au départ de l'Asie du sud-est ou de la région du Golfe sont une autre solution pratiquement équivalente aux vols directs avec une escale entre l'UE et l'Australie.

Environ la moitié du trafic passagers entre l'UE et l'Australie emprunte des routes indirectes, sur des vols assurés par des transporteurs aériens d'Asie ou du Proche-Orient⁷. Le volume annuel total du trafic aérien UE/Australie approche ainsi les deux millions de passagers. L'Australie est de ce fait l'un des marchés des transports aériens longue distance les plus importants pour l'UE.

- 4.2 La plupart des vols entre l'UE et l'Australie sont des vols comportant une escale en Asie. La viabilité économique de ce type de vol dépendant de la possibilité de transporter des passagers entre un point intermédiaire et l'Australie, les droits de cinquième liberté⁸ entre l'Australie et des points intermédiaires ont une valeur économique considérable pour les compagnies communautaires. Les transporteurs aériens communautaires exploitant des liaisons au départ et à destination de l'Australie acheminent une part considérable du fret et des personnes voyageant entre

⁷ Source: Australian Competition and Consumer Commission (2004).

⁸ Les droits de cinquième liberté permettent à un transporteur aérien d'acheminer des passagers et du fret à partir d'un pays vers un pays tiers sur des liaisons au départ de son pays d'origine; ainsi, un transporteur établi au RU a le droit d'acheminer des passagers entre Singapour et l'Australie sur un vol au départ du RU.

l'Australie, d'une part, et Singapour, la Thaïlande, la Malaisie et Hong Kong d'autre part.

Avantages et valeur ajoutée d'une approche communautaire

- 4.3 Même si l'impact immédiat sur l'économie de l'UE d'une libéralisation des transports aériens entre la Communauté européenne et l'Australie pourrait être limité à court terme, étant donné la faible part des vols directs entre les deux parties, la suppression des restrictions pourrait accroître les débouchés commerciaux pour les transporteurs communautaires et le nombre de vols directs sur l'ensemble du marché des services aériens entre l'UE et l'Australie. La suppression de toutes les restrictions entre l'UE et l'Australie augmenterait les possibilités, pour les transporteurs aériens communautaires, d'entrer en concurrence avec des compagnies du Proche-Orient ou d'Extrême-Orient qui ont accaparé une part importante du marché en question. Les passagers originaires de l'UE se verraient ainsi offrir un éventail plus large de vols vers l'Australie. Les transporteurs communautaires, quant à eux, s'implanteraient davantage sur un grand marché du transport à longue distance.

Le développement des liaisons aériennes (directes) intensifierait les flux commerciaux et touristiques entre l'UE et l'Australie et, partant, générerait des retombées économiques plus importantes pour l'économie européenne. Les aéroports, l'industrie aéronautique et les constructeurs d'aéronefs profiteraient eux aussi d'un développement des services aériens entre l'UE et l'Australie.

- 4.4 Du fait de son cadre réglementaire moderne et de ses politiques libérales en matière économique et en matière de transports, l'Australie est un candidat tout indiqué pour l'intensification des relations avec la Communauté européenne au sein d'un espace aérien sans frontières, sur le plan de l'accès au marché, d'une part, et de la coopération et de la convergence en matière réglementaire, d'autre part. Une coopération plus poussée dans le domaine réglementaire favoriserait le développement des services de transport aérien entre l'UE et l'Australie.
- 4.5 Les effets économiques à moyen terme sur d'autres marchés des transports aériens seront toutefois plus considérables encore que l'impact à court terme. Une étude sur les retombées économiques de la création d'un espace aérien sans frontières entre l'UE et les États-Unis réalisée pour le compte de la Commission européenne montre clairement les avantages économiques de l'ouverture des marchés internationaux de l'aviation⁹. Une fois supprimées les limitations relatives au nombre de vols hebdomadaires et aux itinéraires, le trafic aérien devrait s'intensifier. L'ouverture du marché de l'aviation permettra aux transporteurs aériens de profiter de nouveaux débouchés commerciaux et d'offrir des services aériens sur des routes demandées par les clients. Les flux d'investissements étrangers apporteront de nouveaux gains d'efficacité.

⁹ «The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area», étude effectuée par le Brattle Group pour le compte de la Commission européenne, décembre 2002.

Seule une action au niveau communautaire peut permettre de libéraliser totalement le marché des services de transport aérien avec l'Australie. En effet, à partir du moment où le droit communautaire définit les exigences en matière de propriété des transporteurs aériens communautaires, libéraliser les règles en matière de propriété et de contrôle requiert une action au niveau communautaire.

Les répercussions plus vastes sur les relations avec d'autres pays tiers dans le domaine de l'aviation produiraient des avantages considérables pour l'économie européenne. Compte tenu de l'existence d'un marché unique de l'aviation entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande et du niveau élevé d'intégration de ces deux marchés, les effets bénéfiques d'un espace aérien sans frontières avec l'Australie seraient multipliés en raison de la taille plus grande du marché qui résulterait de cette combinaison.

Par suite de l'ouverture des marchés de l'aviation:

- les compagnies aériennes amélioreront encore leur efficacité et leur compétitivité sur les liaisons internationales,
- les passagers et les chargeurs bénéficieront d'un choix plus étendu,
- les aéroports, les services et l'industrie aéronautiques profiteront d'une intensification de l'activité de transport aérien,
- l'augmentation du trafic favorisera un accroissement des flux commerciaux et touristiques.

- 4.6 Une étude d'impact effectuée par des consultants indépendants a confirmé les avantages potentiels évidents d'un accord créant un espace aérien sans frontières avec l'Australie. S'il est possible que les effets économiques à court terme soient relativement limités en raison de l'absence de vols sans escale programmés entre l'UE et l'Australie et du degré actuel déjà significatif d'ouverture du marché, il n'en reste pas moins qu'un accord avec l'Australie aurait des effets économiques considérables. Cette étude confirme également que, grâce au cadre réglementaire et politique applicable à l'activité de transport aérien en Australie, la Communauté devrait convenir assez aisément avec cette dernière d'un modèle d'accord qui permettrait de rapprocher davantage les réglementations et d'offrir de nouveaux débouchés aux entreprises et aux usagers des pays de l'UE. La création d'un espace aérien sans frontières avec l'Australie pourrait renforcer la compétitivité des compagnies aériennes communautaires vis-à-vis de leurs concurrents du Moyen-Orient et d'Extrême-Orient sur le marché UE-Australie. Elle pourrait entraîner une augmentation du nombre de vols directs entre l'UE et l'Australie et une meilleure répartition du trafic aérien qui est aujourd'hui très concentré sur Londres. Elle pourrait également permettre de développer les liaisons avec une escale entre des villes européennes et des aéroports australiens, et améliorer ainsi le confort des passagers au départ de l'UE. L'étude souligne par ailleurs les effets économiques considérables à plus longue échéance pour le secteur européen de l'aviation, les usagers du transport aérien et d'autres intervenants économiques, compte tenu des répercussions sur les relations avec d'autres pays.

5. CONCLUSIONS: FORTE VALEUR AJOUTEE D'UN FUTUR ACCORD UE-AUSTRALIE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS AERIENS

- 5.1 La modernisation du cadre de l'activité de transport aérien entre l'UE et l'Australie offre de nouvelles possibilités importantes de développer l'activité de transport aérien dans des conditions de concurrence homogènes. Qui plus est, les relations commerciales et politiques entre l'UE et l'Australie, déjà excellentes, s'en trouveraient renforcées.

Le modèle de partenariat en matière de transport aérien entre l'Union européenne et l'Australie est le fruit de la volonté de faire progresser un programme de réformes au niveau international. L'accord de libéralisation des transports aériens entre l'UE et l'Australie qui en résultera remplacera les accords bilatéraux existants en matière de services aériens et établira un cadre moderne pour l'exploitation de tels services entre les deux parties prévoyant une ouverture du marché et des normes réglementaires les plus poussées possibles. Il pourrait ainsi servir de modèle pour un partenariat en matière d'aviation étendu à d'autres pays.

- 5.2 Les négociations en vue d'un accord établissant un espace aérien sans frontières avec l'Australie auraient pour objet d'ouvrir l'accès au marché et de créer de nouvelles perspectives d'investissement. L'ouverture du marché ne peut être limitée à l'exercice des droits de troisième et quatrième libertés, elle doit également porter sur les droits de cinquième liberté¹⁰. En effet, l'Australie ne peut être desservie par des vols sans escale au départ de l'Europe. C'est pourquoi les vols entre l'UE et l'Australie sont des vols avec escale en des points intermédiaires situés dans des pays qui sont des marchés à part entière, par exemple Singapour, la Thaïlande ou Hong Kong. L'exploitation des liaisons aériennes entre les points intermédiaires et l'Australie en l'absence des droits de trafic respectifs ne serait pas rentable. En conséquence, les droits de cinquième liberté via de tels points intermédiaires sont essentiels pour concrétiser les effets bénéfiques potentiels de l'accord.

Certains États membres ont déjà mis en place une ouverture réciproque de leur marché avec le marché australien. D'autres États membres, cependant, ne sont pas encore parvenus à un degré élevé d'ouverture du marché dans leurs relations avec l'Australie. Ce cadre incohérent a conduit à des inégalités dans les perspectives offertes aux transporteurs communautaires, qui sont contraires au principe d'égalité des chances qui prévaut au sein du marché unique. Un accord communautaire global dans le domaine de l'aviation harmoniserait les relations de l'UE avec l'Australie et offrirait à tous les transporteurs aériens communautaires des droits équivalents et des conditions homogènes d'exploitation de services aériens vers ce pays. Des négociations au niveau communautaire permettraient d'instaurer une libéralisation totale des marchés. Lors de négociations récentes menées bilatéralement avec des États membres, l'Australie a indiqué qu'une ouverture totale du marché incluant

¹⁰ Dans le cas présent, la troisième liberté donne le droit de transporter des passagers et des marchandises au départ de l'UE vers l'Australie. La quatrième liberté donne le droit de transporter des passagers et des marchandises au départ de l'Australie vers l'UE. La cinquième liberté donne le droit de transporter des passagers et des marchandises à partir d'un point intermédiaire vers l'Australie sur une liaison au départ de l'UE.

l'exercice des droits de septième et huitième libertés ne pouvait être mise en œuvre qu'avec la Communauté, et non avec les États membres pris séparément¹¹.

Une telle ouverture créerait en outre de nouveaux débouchés commerciaux pour les transporteurs aériens des États membres qui n'ont actuellement aucun droit d'exploiter des services aériens au départ ou à destination de l'Australie. Un accord communautaire en matière de transport aérien donnerait en outre aux petites compagnies la possibilité d'étendre leur réseau de lignes à l'Australie. Si le niveau de la demande de trafic entre plusieurs États membres et l'Australie n'est pas forcément suffisante pour rendre les vols directs commercialement rentables, les compagnies aériennes pourraient néanmoins profiter de retombées commerciales grâce à des accords de partage de code sur des vols au départ et à destination de l'Australie.

Un accord UE-Australie permettrait à l'industrie aéronautique européenne de profiter d'une plus large ouverture du marché australien. La suppression des barrières actuelles aiderait les compagnies européennes à concurrencer les compagnies du Moyen-Orient et d'Extrême-Orient, qui ont accaparé une part importante du marché des liaisons aériennes UE-Australie. Le remplacement des vols indirects via la région du Golfe ou via l'Asie du sud-est par des vols directs supplémentaires au départ de l'UE profiterait aux aéroports communautaires. Un accord créant un espace aérien sans frontières entre l'UE et l'Australie permettrait à l'industrie aéronautique européenne d'investir en Australie et de bénéficier de capitaux en provenance de ce pays. Il donnerait aux transporteurs européens de marchandises la possibilité de mettre en place des liaisons internationales pour le fret dans la région Asie-Pacifique, donc de rationaliser leurs opérations, de proposer des services en fonction des demandes de leur clientèle mondiale et de ne plus être limités par la nécessité de combiner des droits en application des accords bilatéraux. L'ouverture des marchés et l'intensification de la concurrence qui en résulte sur des liaisons entre l'Europe et l'Australie apporteraient aux passagers et chargeurs européens des avantages supplémentaires.

- 5.3 Le fonctionnement de marchés de l'aviation ouverts doit être encadré pour garantir des conditions de concurrence loyale et des normes élevées de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement. Par conséquent, un accord devrait également avoir pour objet le maintien et le renforcement de normes élevées de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement pour les services aériens offerts entre l'Union européenne et l'Australie. Il mettrait tous les opérateurs sur un pied d'égalité et empêcherait ainsi les distorsions de concurrence.

En ce qui concerne les questions relatives à l'environnement, l'accord doit être conforme à l'engagement pris par la Communauté de poursuivre un développement durable. La croissance attendue du trafic aérien n'aura pas que des retombées économiques, comme indiqué plus haut; elle produira également des effets secondaires indésirables, notamment du point de vue de la qualité de l'air, des

¹¹ La septième liberté donne le droit de transporter des passagers et des marchandises entre deux pays en dehors du pays d'établissement du transporteur aérien; ainsi, un transporteur aérien communautaire peut exploiter des liaisons entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande. La huitième liberté donne le droit de transporter des passagers et des marchandises sur des vols à l'intérieur d'un pays tiers.

nuisances sonores aux abords des aéroports et d'une contribution au changement climatique planétaire. Il importe donc que l'accord ne limite pas la capacité de l'UE d'utiliser des instruments réglementaires ou économiques visant à atténuer ces effets néfastes.

Un autre élément essentiel sur des marchés de l'aviation ouverts est de préserver des conditions de concurrence loyale. Un accord global entre l'UE et l'Australie dans le domaine de l'aviation permettrait, grâce au rapprochement des réglementations, de garantir des conditions homogènes d'exercice de l'activité et donc d'éviter les distorsions de concurrence.

L'Australie est bien préparée pour atteindre un niveau de convergence élevée en matière réglementaire avec l'UE et les perspectives dans ce domaine sont excellentes.

Seule une action communautaire peut permettre d'atteindre ce résultat. En effet, les accords bilatéraux ne suffisent pas à garantir une coopération adéquate en matière réglementaire. Un accord UE-Australie devrait définir des mécanismes de coopération permettant de garantir que les dispositions qu'il prévoit sont respectées et améliorées.

Ce partenariat pourrait évoluer progressivement vers la création d'un espace aérien sans frontières entre l'Union européenne et l'Australie. Les entretiens préparatoires ont montré que l'Australie partage la volonté de l'UE de mettre en place un cadre modernisé pour les services aériens internationaux, exempt des restrictions actuelles et offrant la possibilité de fournir des services au niveau mondial. Le nouveau partenariat proposé aurait pour effet d'envoyer un signal clair aux autres pays tiers, les incitant à évoluer eux aussi vers un cadre international plus souple en matière de transport aérien.

5.4 L'impact économique d'un accord de transport aérien avec l'Australie serait encore amplifié par la conclusion d'accords similaires avec des pays asiatiques qui servent de principaux points intermédiaires. Ainsi, le nouveau partenariat entre l'Union européenne et l'Australie devrait être ouvert à l'adhésion d'autres pays désireux de s'y associer.

5.5 Le secteur de l'aviation civile offre de nouveaux débouchés importants dans la perspective d'un renforcement de la coopération et d'une augmentation des bénéfices mutuels entre l'UE et l'Australie dans le domaine des transports.

Au vu de ce qui précède, la Commission européenne recommande que le Conseil l'autorise à entamer des négociations avec l'Australie en vue de la conclusion d'un accord global dans le domaine des transports aériens.

5.6 La Commission travaillera en étroite collaboration avec les États membres et toutes les parties intéressées en vue de définir plus précisément et d'atteindre les objectifs énoncés dans les directives de négociation.