



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 1.12.2011
COM(2011) 827 final

2011/0391 (COD)

Paquet aéroportuaire

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans
les aéroports de l'Union Européenne**

(Refonte)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SEC(2011) 1443 final}

{SEC(2011) 1444 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1.1. *Contexte*

1. Dans les aéroports où la demande des compagnies aériennes pour des créneaux de décollage et d'atterrissage excède la capacité de l'aéroport, des mécanismes d'attribution des créneaux horaires sont utilisés pour définir un ensemble de règles à suivre à cette fin. Pour une compagnie aérienne, l'obtention d'un créneau horaire dans un aéroport signifie qu'elle peut utiliser l'ensemble des infrastructures nécessaires pour l'exploitation d'un vol à un moment donné (pistes, voies de circulation, postes de stationnement et, pour les vols passagers, terminaux). Selon les caractéristiques de l'aéroport, l'attribution des créneaux peut être nécessaire à certaines heures de la journée ou durant certaines périodes chargées. L'objectif est de garantir que l'accès aux aéroports encombrés est organisé selon des règles équitables, non discriminatoires et transparentes pour l'attribution des créneaux horaires de décollage et d'atterrissage, afin de permettre une utilisation optimale des capacités des aéroports et des conditions de concurrence loyales.
2. En 1993, la Communauté européenne a adopté le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (ci-après, le «règlement sur les créneaux horaires»), dont elle a modifié plusieurs points importants en 2004. Si l'aviation civile est par nature une activité mondiale, elle est aussi soumise à des réglementations locales; c'est pourquoi il est important de noter que l'attribution des créneaux horaires fonctionne différemment selon les régions du monde. En Europe, le règlement sur les créneaux horaires s'inspire des orientations mondiales formulées par l'Association du transport aérien international (IATA).
3. Les principales caractéristiques du régime actuel d'attribution des créneaux horaires sont les suivantes: l'État membre est tenu de désigner un aéroport comme étant un aéroport coordonné si une analyse poussée de la capacité prouve que la capacité de l'aéroport considéré est nettement insuffisante¹. Dans un deuxième temps, l'État membre désigne un coordonnateur pour l'aéroport. Ce dernier est chargé de l'attribution des créneaux horaires et doit agir de manière indépendante, neutre, non discriminatoire et transparente.
4. Les créneaux sont attribués pour la saison aéronautique d'été ou pour la saison aéronautique d'hiver. Si un transporteur a utilisé une série de créneaux horaires² pendant au moins 80 % du temps durant la saison, il aura droit à la même série de

¹ Les aéroports susceptibles d'être saturés à certaines périodes seulement seront qualifiés d'aéroports à facilitation d'horaires. Dans ces aéroports, la procédure repose sur une coopération volontaire entre les transporteurs aériens. Un facilitateur d'horaires sera désigné pour faciliter les activités des transporteurs aériens.

² En vertu de l'article 2, point k), du règlement sur les créneaux horaires, une «série de créneaux horaires» désigne «au moins cinq créneaux horaires demandés pour une même période de planification horaire régulièrement à la même heure le même jour de la semaine et attribués de cette manière ou, si cela n'est pas possible, attribués approximativement à la même heure».

créneaux durant la saison correspondante suivante («créneaux historiques», «droits acquis » ou «règle des 80-20»). Si le seuil n'est pas atteint, les créneaux sont versés dans le pool de créneaux horaires pour être attribués. 50 % de ces créneaux sont d'abord attribués aux nouveaux arrivants³.

5. Il y a actuellement 89 aéroports entièrement coordonnés situés dans des États où le règlement sur les créneaux horaires s'applique (l'Espace économique européen plus la Suisse). Parmi ces aéroports, 62 sont coordonnés tout au long de l'année et 27 sont coordonnés sur une base saisonnière. Dans certains de ces aéroports, comme London Heathrow et Paris Orly, la demande excède de beaucoup la capacité à tout moment de l'année; dans d'autres, la capacité est limitée durant certaines périodes de pointe. Dix-huit États membres ont au moins un aéroport coordonné et doivent donc désigner un coordonnateur.

1.2. Motivation et objectifs de la proposition

6. La mise en œuvre du règlement sur les créneaux horaires a considérablement amélioré l'attribution des créneaux dans les aéroports européens encombrés, du point de vue de la neutralité et de la transparence de la procédure; elle a ainsi grandement contribué à la création du marché intérieur de l'aviation. Le règlement sur les créneaux horaires a été introduit à une époque où le marché européen des transports aériens était encore dominé par un petit nombre de compagnies nationales traditionnelles. Cependant, la concurrence est de nos jours bien plus vive. Depuis 1992, le nombre de liaisons intra-UE a plus que doublé et les vols long-courriers au départ des aéroports européens ont augmenté de 150 %. En 1992, seulement 93 liaisons en Europe étaient exploitées par plus de deux compagnies aériennes. Ces liaisons étaient au nombre de 479 en 2010. On peut se demander si de tels progrès auraient pu être accomplis sans un système garantissant que les créneaux horaires dans les aéroports encombrés sont attribués de manière libre de toute influence injustifiée de la part des pouvoirs publics, des compagnies nationales ou des aéroports.
7. Comme l'ont mis en évidence Eurocontrol et ACI Europe⁴, l'un des défis majeurs auxquels l'Europe est confrontée est la saturation des aéroports. Selon les prévisions à long terme d'Eurocontrol publiées en décembre 2010⁵, même une fois prises en compte les améliorations des infrastructures prévues à ce jour, 10 % au moins de la demande de transport aérien ne sera pas satisfaite en 2030 en raison d'une insuffisance de capacité. En outre, l'analyse d'impact jointe à la présente proposition montre que, dans les aéroports les plus encombrés de l'Union, la situation actuelle n'est pas susceptible de s'améliorer, même en tenant compte des plans de renforcement des capacités⁶.

³ En vertu de l'article 2, point b), du règlement sur les créneaux horaires, un nouvel arrivant est un transporteur ayant un temps de présence limité dans un aéroport.

⁴ Airport Council International Europe (www.aci-europe.org).

⁵ <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc415-LTF10-Report-Vol1.pdf>. Les chiffres figurant dans le rapport d'Eurocontrol se rapportent uniquement aux mouvements aériens IFR (exploités selon les règles de vol aux instruments).

⁶ Voir Tableau 1 Forecast Airport Congestion, Analyse d'impact accompagnant cette proposition, p. 17.

8. Au vu du manque de capacités dans des aéroports de premier plan et des répercussions sur la mobilité des citoyens européens, la solution qui semble s'imposer est de construire de nouvelles pistes et infrastructures aéroportuaires. Toutefois, l'impact des infrastructures sur l'environnement et l'aménagement du territoire est une préoccupation croissante. En outre, la crise économique actuelle confirme l'importance d'une viabilité à long terme des budgets. Il convient de trouver des solutions plus efficaces et économiques que l'extension des infrastructures matérielles pour remédier à la saturation.
9. Il est clair qu'un mécanisme d'attribution des créneaux horaires ne peut dégager de capacités supplémentaires. Qui plus est, l'attribution des créneaux ne peut pas résoudre les nombreuses difficultés engendrées par un manque de capacités: comment, par exemple, assurer des liaisons aériennes adéquates vers les régions d'Europe à partir d'aéroports aux capacités limitées, ou améliorer les connexions entre des hubs saturés et toutes les régions du monde? Développer davantage les régimes d'attribution des créneaux horaires ne permettra jamais de répondre à ces besoins importants. Ces régimes peuvent toutefois constituer un instrument efficace pour la gestion de capacités limitées.
10. Par conséquent, il est nécessaire de réviser le règlement sur les créneaux horaires pour déterminer dans quelle mesure il est possible de l'améliorer en vue de faire correspondre la capacité avec la demande de transport aérien dans tous les secteurs (vols long-courriers, liaisons régionales, transport de fret, etc.). Le livre blanc sur les transports de mars 2011 reconnaît l'importance de l'attribution des créneaux en vue de la création d'un marché intégré et efficace dans la perspective d'un espace européen unique des transports; ce livre blanc fait partie de l'initiative phare sur une Europe économe en ressources lancée dans le cadre de la stratégie Europe 2020. Dès lors, la Commission a envisagé avec beaucoup de soin l'introduction de mécanismes basés sur le marché pour gérer l'utilisation des créneaux aéroportuaires: en effet, en offrant aux acteurs du marché (les compagnies aériennes) des incitations et des avantages susceptibles d'influencer favorablement leur comportement, les capacités limitées disponibles peuvent être utilisées par ceux qui sont à même d'en faire le meilleur usage économique. Une utilisation plus rationnelle des capacités limitées disponibles serait ainsi possible sans extension des capacités physiques existantes.
11. Un tel marché des créneaux aéroportuaires (sous la forme d'un marché secondaire) fonctionne depuis quelque temps dans des aéroports du Royaume-Uni, comme la Commission l'a constaté dans une communication de 2008⁷. Ainsi, des créneaux disponibles à l'aéroport d'Heathrow ont été échangés à des prix élevés: en mars 2008, l'information selon laquelle Continental Airlines avait payé 209 millions de dollars américains (143 millions d'euros au taux de change du jour) pour quatre paires de créneaux à Heathrow a largement circulé.
12. Ces dernières années, la nécessité de renforcer la performance du système de transport aérien au niveau européen a bénéficié d'une attention plus grande. Les changements apportés à la gestion du trafic aérien en Europe depuis 2009 dans le cadre de l'initiative «Ciel unique européen» témoignent que le système est, à certains égards, mieux géré au niveau européen ou régional. On le constate avec la création

⁷ COM (2008) 227.

des blocs d'espace aérien fonctionnels et le renforcement de fonctions centrales telles que la gestion du réseau. En raison de la nature du réseau, qui comprend à la fois des liaisons de point à point et des liaisons en étoile, il n'est pas possible d'éviter que des problèmes sur une partie du réseau (par exemple, la fermeture d'un nœud important) aient des répercussions sur d'autres parties du réseau. Ce constat est plus frappant encore lorsque des parties essentielles du réseau fonctionnent au maximum de leur capacité ou juste en deçà, ce qui réduit la marge disponible pour accueillir des vols déroutés, par exemple. Dès lors, améliorer la performance du système européen passe aussi par une amélioration de sa capacité de résistance aux crises.

1.3. Objectifs de la proposition

13. L'objectif général est de garantir une attribution et une utilisation optimales des créneaux aéroportuaires dans les aéroports encombrés. Les objectifs spécifiques sont les suivants:

- (1) renforcer les mécanismes d'attribution et d'utilisation des créneaux horaires et garantir leur application effective; et
- (2) favoriser une concurrence loyale et stimuler la compétitivité entre les opérateurs.

1.4. Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

14. La proposition concerne une modification du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté. Aucune autre disposition ne traite directement de l'attribution des créneaux horaires.

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

15. Cette initiative est l'une des actions requises pour la mise en place de l'Espace européen unique des transports décrit dans le livre blanc de la Commission intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» [COM (2011) 144]. Elle fait également partie de l'ensemble de mesures du «paquet aéroports», qualifié d'initiative stratégique dans le programme de travail 2011 de la Commission [COM (2010) 623] en vue d'exploiter le potentiel de croissance du marché unique.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

2.1. Consultation des parties intéressées

16. Après une première consultation des parties intéressées en 2007, et après l'adoption des Communications de 2007 (COM(2007)704) et 2008 (COM(2008)227), en septembre 2010, la Commission a lancé une vaste consultation publique en ligne dans le but d'évaluer le fonctionnement du règlement à ce moment et de susciter les commentaires des parties concernées sur une liste détaillée de mesures qui pourraient être mises en place dans le cadre d'une révision du règlement. Une seconde audition des parties concernées a été organisée le 29 novembre 2010, avec 16 États membres et des représentants des différentes parties prenantes concernées.

17. Une synthèse des réponses à la consultation figure sur le site web de la Commission⁸. Les transporteurs sont, d'une manière générale, satisfaits du fonctionnement du règlement sur les créneaux horaires dans sa version actuelle; par conséquent, la plupart des répondants de ce groupe ne sont favorables à aucune modification. Le fait que le régime d'attribution des créneaux régule véritablement l'accès à certains des aéroports les plus demandés dans le monde explique le caractère sensible de la question, en particulier pour les compagnies aériennes. Plusieurs compagnies aériennes font valoir que le problème majeur est le manque de capacités aéroportuaires, auquel une modification du règlement sur les créneaux horaires ne remédierait pas.
18. Les aéroports et associations d'aéroports perçoivent davantage la nécessité d'un changement et ont donc plus tendance à trouver une utilité aux solutions avancées durant la consultation. Ce constat s'applique également, bien que dans une moindre mesure, aux coordonnateurs de créneaux. Les divergences de vues entre les États membres et entre les autres répondants sont plus nombreuses, bien que ces parties concernées soient généralement favorables à une modification du règlement sur les créneaux horaires.

2.2. *Obtention et utilisation d'expertise*

19. La surveillance continue du fonctionnement du règlement par la Commission s'est accompagnée de plusieurs études externes, dont les résultats sont disponibles sur le site web de la Commission⁹. La Commission a notamment décidé en 2010 d'entreprendre une analyse approfondie de la situation pour la période 2006-2010¹⁰. Selon les conclusions de cette étude, plusieurs problèmes empêchent actuellement l'utilisation efficace des capacités aéroportuaires en Europe.

2.3. *Analyse d'impact*

20. L'analyse d'impact donne une vue d'ensemble des différentes solutions envisagées. Le contenu des trois paquets de mesures peut être résumé comme suit.
21. Le premier paquet comprend des mesures visant à améliorer l'efficacité de l'attribution et de l'utilisation des créneaux, sans modifier la nature administrative du système. Le régime actuel serait amélioré sur plusieurs points, mais aucun mécanisme fondé sur le marché ne serait introduit. En raison de la portée limitée de ce paquet, les bénéfices estimés sont plutôt modestes: une augmentation annuelle moyenne de 0,4 % du nombre de passagers transportés.
22. Le deuxième paquet intègre les éléments du premier paquet mais en ajoutant plusieurs éléments, y compris des mécanismes fondés sur le marché (il prévoit explicitement la possibilité d'établir un marché secondaire des créneaux à travers

⁸ http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm. La synthèse figure au point 8 de l'étude concernant les options de révision du règlement sur les créneaux horaires (Steer Davies Gleave, 2011).

⁹ Citons notamment: National Economic Research Associates (NERA), *Study to assess the effects of different slot allocation schemes*, 2004, et Mott MacDonald, *Study on the impact of the introduction of secondary trading at Community airports*, 2006. Toutes les études mentionnées peuvent être consultées sur le site http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm.

¹⁰ Voir l'étude de Steer Davies Gleave visée à la note de bas de page 8.

l'UE). Il comporte également plusieurs propositions favorisant la concurrence, comme la révision de la règle relative aux nouveaux arrivants et la définition de critères un peu plus stricts pour l'octroi d'une priorité pour l'attribution d'un créneau pour la saison suivante («droit acquis»). Pour la période 2012-2025, il est estimé que ce paquet devrait permettre une augmentation annuelle moyenne de 1,6 % (soit 23,8 millions) du nombre de passagers transportés, un bénéfice économique net de 5,3 milliards d'euros, ainsi qu'une augmentation significative de l'emploi (jusqu'à 62.000 emplois à temps plein).

23. Ce paquet risque d'avoir des incidences négatives sur l'environnement car les émissions de CO₂ vont augmenter en raison du nombre accru de vols. Cependant, étant donné que les émissions de CO₂ dues au transport aérien seront comptabilisées dans le système général d'échange de quotas d'émissions à partir de 2012, cette série de mesures ne devrait pas entraîner d'augmentation du total des émissions de CO₂. Comme, en outre, les capacités existantes seraient plus intensivement exploitées, on éviterait les incidences environnementales dues à une augmentation des capacités.
24. Le troisième paquet comprend tous les éléments du second paquet mais développe davantage le mécanisme fondé sur le marché en prévoyant le retrait des créneaux relevant de «droits acquis» ou «créneaux historiques» et leur mise aux enchères. Ce paquet permettrait d'accroître de 1,9 à 2 % le nombre d'usagers des transports aériens, ce qui représenterait de 27,3 à 28,7 millions de passagers supplémentaires par an. Cependant, s'agissant d'une mesure inédite, son incidence positive potentielle doit être mise en balance avec le risque, pour les compagnies aériennes, de voir leurs coûts de fonctionnement considérablement accrus, du fait de la perturbation de leurs horaires et de leur modèle de fonctionnement en étoile reposant sur un vaste portefeuille de créneaux dans les aéroports encombrés. En conséquence, ce paquet conduirait à des bénéfices économiques moins importantes, soit entre 2,8 et 5 milliards d'euros.
25. Compte tenu de l'évaluation des différents paquets de mesures sur base des critères d'efficacité, d'efficacités, et de cohérence, il est recommandé de mettre en œuvre le deuxième de ces paquets car ses bénéfices seraient considérablement plus importants que les coûts engendrés.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3.1. Résumé des mesures proposées

3.1.1. Introduction de la possibilité de recourir au commerce secondaire des créneaux horaires et le renforcement de la concurrence

26. Afin d'encourager une plus grande mobilité des créneaux horaires, la proposition autorise expressément les compagnies à acheter et vendre des créneaux. Améliorer la mobilité des créneaux aidera les compagnies aériennes à adapter leurs portefeuilles selon leurs besoins de planification. Le règlement sur les créneaux horaires autorise déjà les échanges de créneaux entre compagnies aériennes. Dans de nombreux cas, il s'agit d'échanger un créneau disponible à un moment recherché de la journée contre un créneau «pourri», c'est-à-dire un créneau situé tard le soir ou tôt dans l'après-midi, et donc pas particulièrement utile. Une fois la transaction opérée, le «créneau

pourri», qui n'avait qu'une valeur d'échange, est remis dans le pool. En vertu du règlement actuel, les *transferts* de créneaux ne sont autorisés que dans un nombre de cas très limité.

27. La règle en vigueur concernant les nouveaux arrivants, qui accorde la priorité aux compagnies aériennes ne disposant que de quelques créneaux dans un aéroport coordonné, n'a pas donné les résultats escomptés. Généralement, un concurrent puissant qui arrive dans un aéroport déterminé doit se constituer un portefeuille de créneaux viable pour pouvoir concurrencer réellement le transporteur dominant dans cet aéroport (normalement, le transporteur «national»). En vertu des règles en vigueur, les compagnies aériennes sortent rapidement du champ de la définition du nouvel arrivant dans un aéroport, même si elles disposent de peu de créneaux. C'est pourquoi il est proposé d'élargir la définition du nouvel arrivant pour faciliter l'essor des concurrents sérieux et réduire la segmentation des programmes d'exploitation qui se produit lorsque des créneaux sont alloués à un plus grand nombre de compagnies, qui ne sont pas en mesure de les utiliser de manière à contrer durablement les transporteurs dominants.

3.1.2. Renforcer la transparence de la procédure d'attribution des créneaux et l'indépendance des coordonnateurs de créneaux

28. La proposition comporte plusieurs dispositions visant à garantir que la procédure d'attribution des créneaux se déroule avec un degré de transparence suffisant. C'est important non seulement pour les compagnies qui utilisent les créneaux, mais également pour les autorités publiques qui assument des fonctions réglementaires. C'est plus important encore dans le cadre d'un système où le commerce secondaire est permis.

29. La proposition permettra de définir des critères plus stricts pour l'indépendance des coordonnateurs à l'égard de toute partie intéressée. Elle prône aussi un renforcement de la coopération entre les coordonnateurs par la mise au point, dans un premier temps, de projets communs concernant, par exemple, le développement de logiciels communs d'attribution des créneaux horaires, voire le regroupement des activités de coordination pour des aéroports situés dans différents États membres. En fonction des progrès réalisés, la Commission pourrait proposer à terme la création d'un coordonnateur européen responsable de l'attribution des créneaux horaires dans l'ensemble des aéroports de l'Union.

3.1.3. Intégrer le régime d'attribution des créneaux à la réforme du système européen de gestion du trafic aérien (Ciel unique européen)

30. La proposition a pour objet d'aider notamment au renforcement de la gestion du réseau de transport aérien au niveau européen en associant le responsable du réseau européen à la procédure d'attribution des créneaux. Ainsi, la Commission peut demander qu'une analyse de la capacité d'un aéroport soit effectuée, dans le cas où le responsable de réseau le juge nécessaire pour garantir la cohérence avec le programme d'exploitation de l'aéroport (déjà prévue dans le règlement créant la fonction de responsable du réseau). Cette analyse des capacités devrait être effectuée conformément aux normes approuvées au niveau européen. Par ailleurs, la Commission pourra faire des recommandations à l'État membre concernant l'évaluation des capacités si le gestionnaire du réseau estime que les besoins du

fonctionnement du réseau européen ne sont pas pleinement pris en compte. Ces recommandations auraient pour but de permettre à l'État membre de prendre en considération l'évolution du réseau européen et de mieux faire comprendre l'incidence de l'évaluation des capacités aéroportuaires sur l'ensemble du réseau, en termes de retards par exemple.

31. La proposition introduit également une nouvelle catégorie d'aéroport: l'«aéroport faisant partie du réseau». Les aéroports de ce type ne sont pas coordonnés, mais ils sont considérés comme étant importants car ils pourraient offrir des solutions de secours en cas de perturbation du réseau. Ainsi, la proposition prévoit que des informations sur les opérations à ces aéroports seront recueillies par les coordonnateurs.

3.1.4. *Modification de la «règle des 80-20» et de la définition de la série de créneaux et recours au système de redevances aéroportuaires en vue de décourager la remise tardive de créneaux horaires au pool*

32. Pour faire en sorte que la capacité existante soit utilisée de façon optimale, la proposition apporte quelques changements aux critères appliqués pour l'utilisation des créneaux aéroportuaires en vue de l'octroi de «droit acquis». Pour qu'une compagnie aérienne se voie accorder une priorité pour l'attribution d'un créneau durant la saison aéronautique correspondante suivante, elle doit avoir utilisé au moins 85 % de la série de créneaux horaires attribuée (au lieu de 80 % actuellement).
33. Qui plus est, la longueur minimale d'une série (c'est-à-dire le nombre minimal de créneaux hebdomadaires requis pour qu'une priorité d'attribution soit accordée pour la saison correspondante suivante) est portée de 5 à 15 pour la saison aéronautique d'été et à 10 pour la saison aéronautique d'hiver. Augmenter la longueur de la série de créneaux réduira la segmentation de la structure des créneaux dans un aéroport, puisque des séries courtes propices aux droits acquis peuvent empêcher l'exploitation de séries plus longues par d'autres compagnies aériennes. Des exceptions sont prévues pour certains types de trafic (*charter*) en vue de prendre en compte les caractéristiques des aéroports régionaux.
34. Pour garantir que des créneaux réservés avant le début d'une saison aéronautique sont effectivement exploités conformément au programme d'une compagnie aérienne, la proposition autoriserait les aéroports à utiliser le système de redevances aéroportuaires en vue de dissuader les transporteurs de rendre tardivement les créneaux horaires au pool. Le fait de réserver de la capacité aéroportuaire sans l'utiliser génère un coût qui est actuellement supporté par les compagnies aériennes qui opèrent. La proposition encourage l'entité gestionnaire de l'aéroport à introduire un système de redevances décourageant les comportements conduisant à une utilisation moins efficace de la capacité aéroportuaire.

3.2. *Dispositions demeurant inchangées*

35. Les dispositions suivantes sont reprises du règlement actuel sans modifications majeures: article 2, points a), b) i), e), g), k), l), o) et p); article 3, paragraphes 1, 2, 4 et 6; article 4, paragraphe 1, deuxième alinéa, et paragraphe 5; article 5, paragraphe 3, points a) et d), et paragraphes 4, 5 et 6; article 6, paragraphe 3, points a), b) et c); article 8, paragraphe 1, points a) i), ii), iii) et v), et point c); article 9, paragraphes 3, 6, 7 et 9; article 10, paragraphe 1, paragraphe 5, points a) i)

et iii) et points c) et d), et paragraphe 6; article 12; article 13, paragraphe 2, deuxième alinéa, points b) et c), paragraphe 3, premier et deuxième alinéas; article 16, paragraphes 1 et 5; article 19; article 21, paragraphe 2; et article 21, paragraphe 2.

3.3. Base juridique

Article 91 du TFUE.

3.4. Principe de subsidiarité

36. Le principe de subsidiarité s'applique, la proposition ne relevant pas de la compétence exclusive de l'Union. Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être réalisés de manière satisfaisante par les États membres pour les raisons exposées ci-après. L'harmonisation des conditions d'accès aux aéroports saturés de l'UE demeure nécessaire pour éviter que des conflits entre les différentes pratiques nationales ne créent des entraves sur le marché aérien. C'est pourquoi les problèmes liés à l'accès aux aéroports saturés nécessitent une solution au niveau européen.

37. L'objectif consistant à assurer le fonctionnement du marché intérieur de l'aviation en réduisant les obstacles aux échanges intra-UE résultant des différences entre les normes ou les pratiques nationales ne pourrait pas être suffisamment atteint par les États membres. Par conséquent, conformément au principe de subsidiarité et compte tenu de l'ampleur et des effets du problème, une intervention s'impose au niveau de l'UE.

38. Les règles européennes en matière d'attribution des créneaux horaires sont un complément essentiel de la législation européenne sur laquelle se fonde le marché intérieur de l'aviation. En effet, un régime juste, transparent et non discriminatoire de répartition des capacités dans les aéroports où la demande excède l'offre est déterminant pour donner corps à la liberté de prestation de services aériens intra-UE des transporteurs aériens européens, comme le prévoit la législation de l'UE applicable.

39. La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

3.5. Principe de proportionnalité

40. Les contraintes supplémentaires pour les opérateurs économiques, les coordonnateurs de créneaux et les autorités nationales sont limitées à celles nécessaires pour garantir une procédure non discriminatoire d'attribution des créneaux et une répartition optimale des capacités limitées dans les aéroports les plus saturés d'Europe.

3.6. Choix des instruments

41. Instrument proposé: le règlement.

42. L'instrument juridique devrait être d'application générale. Il comporte plusieurs obligations directement applicables aux coordonnateurs aéroportuaires, aux transporteurs aériens ainsi qu'aux entités gestionnaires des aéroports et de l'espace aérien en Europe et à la Commission. Ainsi, l'instrument juridique le plus approprié est le règlement, car les autres solutions ne permettraient pas d'atteindre les objectifs poursuivis.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

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

5. ÉLÉMENTS OPTIONNELS

5.1. *Simplification*

44. La proposition simplifie la législation puisqu'elle refond le règlement sur les créneaux horaires pour incorporer dans un seul instrument les versions modifiées de ce règlement et les modifications prévues dans la proposition actuelle.

5.2. *Abrogation de dispositions législatives en vigueur*

45. L'adoption de la proposition entraînera l'abrogation du règlement sur les créneaux horaires en vigueur.

5.3. *Espace économique européen*

46. L'acte proposé concerne un domaine intéressant l'EEE et devrait donc être étendu à celui-ci.

↓ 95/93 (adapté)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de ~~la Communauté~~ ☒ l'Union Européenne ☒

(Refonte)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité ~~instituant la Communauté économique européenne~~ ☒ sur le fonctionnement de l'Union européenne ☒, et notamment son article ☒ 100, paragraphe 2 ☒,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹¹,

vu l'avis du Comité des régions¹²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

↓ nouveau

(1) Le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté¹³ a été modifié à plusieurs reprises et de façon substantielle¹⁴. À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte dudit règlement.

¹¹ JO C [...] du [...], p. [...].

¹² JO C [...] du [...], p. [...].

¹³ JO L 14 du 22.1.1993, p. 1.

¹⁴ Voir annexe I.

- (2) Le règlement(CEE) n° 95/93 a apporté une contribution décisive à la réalisation du marché intérieur de l'aviation et au développement des relations entre l'Union européenne, ses États membres et les États tiers, en garantissant l'accès aux aéroports saturés de l'Union selon des règles neutres, transparentes et non discriminatoires.
-

↓ 95/93 considérant 1 (adapté)

- (3) Toutefois, il y a une disparité croissante entre l'expansion du système des transports aériens en Europe et la capacité de certaines infrastructures aéroportuaires. L'infrastructure aéroportuaire ne peut pas faire face à cette demande. Par conséquent, le nombre d'aéroports saturés est de plus en plus grand dans la Communauté l'Union.
-

↓ nouveau

- (4) Le système d'attribution des créneaux horaires institué en 1993 n'assure pas l'attribution et l'utilisation optimales des créneaux et donc de la capacité aéroportuaire. Dans le contexte d'une congestion aéroportuaire croissante et du développement limité d'infrastructures aéroportuaires nouvelles majeures, les créneaux horaires constituent une ressource rare. L'accès à de telles ressources est d'une importance cruciale pour la fourniture de services de transports aériens et pour le maintien d'une concurrence effective. À cette fin, l'attribution et l'utilisation de créneaux peuvent être rendues plus efficaces en introduisant des mécanismes de marché, en garantissant que des créneaux horaires non utilisés soient mis à disposition d'opérateurs intéressés aussi tôt que possible et de manière transparente et en renforçant les principes de base du système, aussi bien dans l'allocation, la gestion que l'utilisation des créneaux. En même temps, bien que les créneaux historiques répondent au besoin de stabilité des horaires pour les compagnies aériennes, lors de la future évaluation de l'application du présent règlement, il pourrait être envisagé d'introduire graduellement d'autres mécanismes de marché comme le retrait des créneaux historiques et leur mise aux enchères.

- (5) Il est donc nécessaire de modifier le système d'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union.
-

↓ 95/93 considérant 2 (adapté)

- (6) L'attribution de créneaux horaires dans les aéroports saturés devrait continuer à être fondée sur des règles neutres, transparentes et non discriminatoires.
-

↓ nouveau

- (7) Le système actuel d'attribution des créneaux horaires devrait être adapté au développement des mécanismes de marché utilisés dans certains aéroports pour transférer ou échanger des créneaux horaires. Dans sa communication au Parlement

européen, au Conseil, au Comité Économique et Social Européen et au Comité des Régions relative à l'application du règlement (CE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté¹⁵, la Commission a pris l'engagement que, s'il apparaissait nécessaire, pour des raisons touchant à la concurrence ou autres, de réviser la législation en vigueur, elle présenterait des propositions à cette fin.

- (8) L'expérience montre que le commerce secondaire des créneaux horaires, c'est-à-dire l'échange de créneaux horaires avec compensation monétaire ou d'une autre nature, ne bénéficie pas d'un cadre législatif uniforme et cohérent, comportant des garanties de transparence et de sauvegarde de la concurrence. Il est donc nécessaire d'encadrer le commerce secondaire des créneaux horaires dans l'Union européenne.

↓ 95/93 considérant 6
⇒ nouveau

- (9) La transparence de l'information constitue un élément essentiel en vue d'assurer une procédure objective d'attribution des créneaux horaires. ⇒ Il est nécessaire de renforcer cette transparence et de prendre en compte les progrès technologiques. ⇐

↓ 95/93 considérant 10 (adapté)
⇒ nouveau

- (10) Des dispositions ☒ autorisant l'entrée ☒ de nouveaux arrivants sur le marché communautaire ☒ de l'Union devraient être prévues ☒. ⇒ L'expérience montre que la définition actuelle du nouvel arrivant n'a pas réussi à promouvoir pleinement la concurrence et qu'elle devrait donc être utilement modifiée. Par ailleurs, il est nécessaire de lutter contre les abus, en limitant la possibilité pour un opérateur d'accéder au statut de nouvel arrivant si, conjointement avec sa société mère, ses propres filiales ou les filiales de sa société mère, il détient plus de 10 % du nombre total des créneaux attribués le jour en question dans un aéroport déterminé. De même, un transporteur aérien ne devrait pas être considéré comme un nouvel arrivant s'il a transféré des créneaux obtenus en tant que nouvel arrivant afin de pouvoir invoquer à nouveau ce statut. ⇐

↓ nouveau

- (11) Il convient de supprimer la priorité donnée à un transporteur aérien demandant que lui soit attribué une série de créneaux horaires dans un aéroport pour un service régulier de passagers sans escale entre cet aéroport et un aéroport régional, dans la mesure où cette situation est déjà couverte par la priorité donnée à un transporteur aérien demandant que lui soit attribuée une série de créneaux horaires en vue d'un service régulier de passagers sans escale entre deux aéroports de l'Union.

¹⁵ COM(2008)227.

↓ 95/93 considérant 12 (adapté)

- (12) Il ~~faudrait~~ convient également d' éviter des situations où, faute de créneaux horaires disponibles, les avantages de la libéralisation sont inégalement partagés et la concurrence soumise à des distorsions.

↓ nouveau

- (13) Les progrès réalisés dans la mise en œuvre du ciel unique européen ont un impact important sur le processus d'attribution des créneaux horaires. L'imposition de schémas de performance, selon lesquels les aéroports, les prestataires des services de navigation aérienne et les utilisateurs de l'espace aérien sont soumis à des règles de surveillance et d'amélioration de la performance, et la fonction de gestion du réseau, fondée sur la mise en place d'un réseau européen des routes et une gestion centrale du trafic aérien, imposent une actualisation des règles d'attribution des créneaux. Il est donc nécessaire de créer un cadre adéquat permettant une implication du gestionnaire du réseau, de l'organe d'évaluation des performances et des autorités nationales de surveillance dans la procédure de fixation de la capacité aéroportuaire et des paramètres de coordination. Une nouvelle catégorie d'aéroports présentant un intérêt pour ce réseau devrait également être créée en vue de permettre une meilleure réaction du réseau face aux situations de crise.

- (14) Une meilleure concordance entre les plans de vol et les créneaux horaires devrait être assurée dans le but de mieux utiliser la capacité aéroportuaire et d'améliorer la ponctualité des vols.

↓ 95/93 considérant 5 (adapté)

⇒ nouveau

- (15) Il appartient à l'État membre responsable de l'aéroport à facilitation d'horaires ou coordonné de veiller à désigner un facilitateur d'horaires ou un coordonnateur dont la neutralité soit incontestée. ⇒ À cette fin, le rôle des coordonnateurs devrait être renforcé. Il convient donc de prévoir l'indépendance juridique, organisationnelle, décisionnelle et financière du coordonnateur vis-à-vis de toute partie intéressée, de l'État membre et des organes dépendant de cet État. Afin d'éviter que l'activité du coordonnateur ne soit affectée par le manque de ressources humaines, techniques ou financières, ou d'expertise l'État membre devra veiller à doter le coordonnateur des ressources lui permettant de mener à bien ses activités. ⇐

↓ nouveau

- (16) Il convient d'introduire des obligations supplémentaires pour les transporteurs aériens en ce qui concerne la transmission des informations au coordonnateur. Des sanctions supplémentaires en cas d'omission d'informations ou de transmission d'informations fausses ou trompeuses devraient être prévues. Pour les aéroports faisant partie du

réseau, les transporteurs aériens devraient avoir l'obligation de communiquer leurs intentions de vol ou d'autres informations pertinentes demandées par le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires.

- (17) Il convient que l'Union facilite la coopération entre les coordonnateurs et les facilitateurs d'horaires afin de leur permettre d'échanger leurs bonnes pratiques, en vue d'aboutir, le moment venu, à la création d'un coordonnateur européen.

↓95/93 considérant 4 (adapté)

- (18) ~~Dans certaines conditions, afin de faciliter les opérations, il est souhaitable qu'un Etat membre puisse qualifier Un~~ aéroport ☒ peut être qualifié ☒ d'aéroport coordonné pour autant que les principes de transparence, de neutralité et de non-discrimination soient respectés ☒ et dans les conditions énoncées au présent règlement ☒.

↓95/93 considérant 3 (adapté)
⇒ nouveau

- (19) ~~Le respect du principe de neutralité est assuré au mieux lorsque~~ La décision de coordonner un aéroport est ☒ devrait être ☒ prise par l'État membre responsable de cet aéroport, sur la base de critères objectifs. ⇒ Étant donné les progrès réalisés dans la mise en œuvre du ciel unique européen et dans la fonction de gestionnaire du réseau, il est utile de rapprocher les méthodes d'évaluation de la capacité aéroportuaire pour assurer un meilleur fonctionnement du réseau européen de gestion du trafic aérien. ⇐

↓ nouveau

- (20) Il est nécessaire de prévoir la procédure par laquelle un État membre décide de modifier la qualification d'un aéroport coordonné ou d'un aéroport à facilitation d'horaires pour en faire, respectivement, un aéroport à facilitation d'horaires ou un aéroport sans statut.

↓ 95/93 considérant 7

~~Les principes régissant le système d'attribution des créneaux horaires en vigueur pourraient servir de base au présent règlement à condition que ce système suive l'évolution des nouveaux développements en matière de transports dans la Communauté.~~

↓ nouveau

- (21) La durée de validité d'une série de créneaux horaires devrait être limitée à la période de planification horaire pour laquelle la série est accordée. La priorité pour l'attribution

d'une série de créneaux horaires, même historiques, devrait naître de l'attribution ou de la confirmation par le coordonnateur.

↓ 95/93 considérant 8

~~Comme le prévoit le règlement (CE) no 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires¹⁶, la politique communautaire vise notamment à faciliter la concurrence et à encourager l'entrée sur le marché. Pour atteindre ces objectifs, il convient de donner un soutien résolu aux transporteurs désireux de commencer à opérer sur des liaisons intracommunautaires.~~

↓ 95/93 considérant 9

~~Le système en vigueur comporte des droits acquis.~~

↓ 95/93 considérant 11 (adapté)
⇒ nouveau

(22) Il est nécessaire, dans des conditions définies, de ~~prendre~~ ☒ conserver ☒ des dispositions spéciales pour le maintien de services aériens intérieurs adéquats desservant les régions de l'État membre ~~concerné~~ ☒ ou des États membres concernés ☒ ⇒ lorsqu'une obligation de service public a été imposée ⇐ .

↓ nouveau

(23) Dans la mesure où les aspects environnementaux peuvent être pris en compte dans les paramètres de coordination et où la desserte régionale peut être pleinement assurée dans le cadre des obligations de service public, l'expérience n'a pas démontré l'utilité des règles locales. En outre, il ne peut être exclu que de telles règles ne conduisent à des discriminations dans l'attribution des créneaux. En conséquence, il convient de limiter la possibilité de recourir aux règles locales. Toutes les contraintes techniques, opérationnelles, de performance et environnementales qui doivent être appliquées par les coordonnateurs ou les facilitateurs devraient être définies dans les paramètres de coordination. Le recours aux règles locales serait ainsi réduit à la surveillance de l'utilisation des créneaux et à la possibilité de réduire la longueur de la série des créneaux horaires dans les cas prévus par le présent règlement. En vue de promouvoir une meilleure utilisation de la capacité aéroportuaire, il convient de renforcer deux principes de base dans l'attribution des créneaux horaires, à savoir la définition de la série de créneaux horaires et le calcul des créneaux historiques. Parallèlement, la flexibilité accordée aux transporteurs aériens devrait être mieux encadrée en vue

¹⁶ JO L 240 du 24.8.1992, p. 8.

d'éviter des distorsions au niveau de l'application du présent règlement dans les différents États membres. Il convient donc d'encourager une meilleure utilisation de la capacité aéroportuaire.

(24) Afin de permettre aux transporteurs aériens de s'adapter à des situations d'urgence impérieuse, telles qu'une chute marquée du trafic ou une crise économique affectant gravement l'activité des transporteurs aériens, affectant une grande partie de la période de planification horaire, il convient de permettre à la Commission d'adopter des mesures d'urgence en vue d'assurer la cohérence des mesures à prendre dans les aéroports coordonnés. Ces mesures permettraient aux transporteurs aériens de garder la priorité dans l'attribution des mêmes séries pour la période suivante de planification horaire même si le taux de 85 % n'a pas été atteint.

(25) Le rôle du comité de coordination devrait être doublement renforcé. D'une part, le gestionnaire du réseau, l'organe d'évaluation des performances et l'autorité nationale de surveillance devraient être invités à suivre les réunions du comité. D'autre part, parmi ses missions, le comité de coordination pourrait faire des propositions ou dispenser des conseils au coordonnateur et/ou à l'État membre sur toute question concernant la capacité de l'aéroport, en particulier en relation avec la mise en œuvre du ciel unique européen et le fonctionnement du réseau européen de gestion du trafic aérien. Le comité devrait aussi pouvoir fournir à l'organe d'évaluation des performances et à l'autorité nationale de surveillance des avis concernant le lien entre les paramètres de coordination et les indicateurs de performance clés proposés aux prestataires de services de navigation aérienne.

(26) L'expérience montre qu'un nombre important de créneaux horaires sont remis dans le pool trop tard pour pouvoir être utilement réattribués. Il convient donc d'encourager l'entité gestionnaire de l'aéroport à utiliser le système de redevances aéroportuaires pour décourager ce type de comportements. En ayant recours à ce mécanisme, l'entité gestionnaire de l'aéroport ne devrait toutefois pas décourager l'entrée sur le marché ou le développement des services par les transporteurs aériens.

↓ 95/93 considérant 13

~~Il est souhaitable d'utiliser au mieux les créneaux horaires existants afin de réaliser les objectifs exposés ci-dessus.~~

↓ 95/93 considérant 14 (adapté)

(27) Il est souhaitable que les pays tiers accordent aux transporteurs ~~communautaires~~ de l'Union un traitement équivalent.

↓ 95/93 considérant 15 (adapté)
⇒ nouveau

- (28) L'application du présent règlement ne ☒ devrait ☒ pas ☒ porter ☒ atteinte aux règles en matière de concurrence fixées par le traité, notamment par ses articles ☒ 101, ☒ et ☒ 102 ☒ ⇒ et 106 ⇐ .

↓ 95/93 considérant 16 (adapté)

- (29) ~~Le royaume d'Espagne et le Royaume-Uni sont convenus à Londres, le 2 décembre 1987, dans une déclaration conjointe des ministres des affaires étrangères des deux pays, d'un régime renforçant la coopération dans l'utilisation de l'aéroport de Gibraltar. Ce régime n'est pas encore entré en application.~~ ☒ La déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar, adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006 au cours de la première réunion ministérielle du Forum de dialogue sur Gibraltar, remplacera la déclaration conjointe sur l'aéroport faite à Londres le 2 décembre 1987, le respect total de la déclaration de 2006 étant assimilé au respect de la déclaration de 1987. ☒

↓ nouveau

- (30) Il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d' adopter des actes délégués, conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, afin de préciser les méthodes d'élaboration d'une étude de la capacité et de la demande. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées pendant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts.
- (31) Il convient que lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (32) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission¹⁷.
- (33) La procédure d'examen devrait être utilisée pour l'adoption d'actes d'exécution concernant la création d'un coordonnateur européen, le modèle du rapport annuel d'activité du coordonnateur et du facilitateur d'horaires et la décision qu'un ou plusieurs États membres doivent prendre des mesures en vue de remédier l'attitude discriminatoire d'un pays tiers vis-à-vis les transporteurs aériens de l'Union.

¹⁷ JO L 55 du 28.2.2011, p.13.

(34) La Commission devrait adopter des actes d'exécution immédiatement applicables, conformément à la procédure d'examen, lorsque, dans des cas dûment justifiés liés à la nécessité d'assurer la continuation des créneaux historiques, des raisons d'urgence impérieuse le requièrent.

↓ 95/93 considérant 17

(35) Le présent règlement devrait être réexaminé à l'issue d'une période d'application déterminée en vue d'évaluer son fonctionnement.

↓ nouveau

(36) Étant donné que les objectifs de l'action - à savoir, une application plus homogène de la législation de l'Union concernant les créneaux horaires - ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres et, en raison de l'importance de la dimension transfrontalière de l'activité de transport aérien, peuvent être mieux atteints au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé au même article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

↓ 95/93 (adapté)

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

⊗ Champ d'application et définitions ⊗

Article premier

Champ d'application

↓ 793/2004 art. 1, pt. 1 (adapté)

1. Le présent règlement s'applique aux aéroports de ~~la Communauté~~ ⊗ l'Union européenne ⊗.

↓ 95/93 (adapté)

2. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du ~~Royaume~~ d'Espagne et du Royaume-Uni ⊗ de Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord ⊗ au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé.

~~3. L'application des dispositions du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar est suspendue jusqu'à ce que soit mis en application le régime prévu dans la déclaration conjointe faite, le 2 décembre 1987, par les ministres des affaires étrangères de l'Espagne et du Royaume-Uni. Les gouvernements de l'Espagne et du Royaume-Uni informeront le Conseil de la date de cette mise en application.~~

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 a)

1) «créneau horaire», l'autorisation accordée par un coordonnateur conformément au présent règlement d'utiliser toutes les infrastructures aéroportuaires qui sont nécessaires pour la prestation d'un service aérien dans un aéroport coordonné à une date et à une heure précises, aux fins de l'atterrissage et du décollage, selon l'attribution faite par un coordonnateur conformément au présent règlement;

b2) «nouvel arrivant»:

- i)a) un transporteur aérien demandant que lui soit attribué, dans le cadre d'une série de créneaux horaires, un créneau horaire dans un aéroport pour un jour quelconque, sachant que, si sa demande était acceptée, il disposerait au total de moins de cinq créneaux horaires dans cet aéroport, le jour en question; ou

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 a)
(adapté)
⇒ nouveau

- ii)b) un transporteur aérien demandant que lui soit attribuée une série de créneaux horaires en vue d'un service régulier de passagers sans escale entre deux aéroports ~~communautaires~~ ☒ de l'Union européenne ☒, lorsque deux autres transporteurs aériens au plus exploitent le même service régulier sans escale entre ces aéroports ~~ou systèmes aéroportuaires~~ le jour en question, sachant que, si sa demande était acceptée, il disposerait de moins de ~~neuf~~ ⇒ neuf ← ~~cinq~~ créneaux horaires dans cet aéroport, le jour en question, pour ce service sans escale. ~~ou~~

- ~~iii) un transporteur aérien demandant que lui soit attribuée une série de créneaux horaires dans un aéroport pour un service régulier de passagers sans escale entre cet aéroport et un aéroport régional, lorsqu'aucun autre transporteur aérien n'exploite un service régulier de passagers sans escale entre ces aéroports ou systèmes aéroportuaires le jour en question, sachant que, si sa demande était acceptée, il disposerait de moins de cinq créneaux horaires dans cet aéroport, le jour en question, pour ce service sans escale.~~

Un transporteur aérien qui ⇒ , conjointement avec sa société mère, ses propres filiales ou les filiales de sa société mère, ~~↔~~ détient plus de ⇒ 10 ← ~~5~~ % du nombre total de créneaux horaires ⇒ attribués ← disponibles le jour en question dans un aéroport déterminé, ~~ou plus de 4 % du nombre total de créneaux horaires disponibles le jour en question dans un système aéroportuaire dont cet aéroport fait partie,~~ n'est pas considéré comme un nouvel arrivant dans cet aéroport.

↓ nouveau

Un transporteur aérien qui a transféré, au sens de l'article 13, des créneaux obtenus en tant que nouvel arrivant à un autre transporteur aérien dans le même aéroport afin de pouvoir invoquer à nouveau le statut de nouvel arrivant dans cet aéroport, n'est pas considéré comme nouvel arrivant dans cet aéroport;

↓ 95/93
⇒ nouveau

e) ~~«service aérien direct», un service assuré entre deux aéroports, escales comprises, avec le même aéronef et le même numéro de vol;~~

d3) «période de planification horaire», la saison d'été ou d'hiver, telle qu'elle est établie dans les horaires des transporteurs aériens ⇒ conformément aux règles et lignes directrices établies par le secteur des transports aériens à l'échelle mondiale ⇐ ;

↓ 95/93 (adapté)

e4) «transporteur aérien ~~communautaire~~ ☒ de l'Union ☒ », un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation ~~valable~~ ☒ en cours de validité ☒ délivrée par un État membre conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil;

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 b)
(adapté)
⇒ nouveau

f5) i) «transporteur aérien», une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation ~~valable~~ ☒ en cours de validité ☒ ou d'un document équivalent au plus tard le 31 janvier pour la saison d'été suivante ou le 31 août pour la saison d'hiver suivante; aux fins des articles ~~45, 89, 89bis~~ 10 ⇒ , 11 ⇐ et ~~1013~~, la définition de «transporteur aérien» englobe aussi les exploitants d'aviation d'affaires, ~~lorsque les services ainsi offerts sont réguliers~~; aux fins des articles 7, 17 et ~~1418~~, la définition de «transporteur aérien» englobe aussi tous les exploitants d'aéronefs civils;

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 b)

ii6) «groupe de transporteurs aériens», deux transporteurs aériens, ou plus, qui réalisent ensemble des opérations communes ou en franchise ou en partage de code aux fins de l'exploitation d'un service aérien déterminé;

↓ nouveau

7) «prestataire de services de navigation aérienne», toute prestataire de services de navigation aérienne au sens de l'article 2, paragraphe 5 du règlement (CE) n° 549/2004¹⁸;

¹⁸ JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

8) «fournisseur de services d'assistance en escale», tout prestataire de services d'assistance en escale au sens de l'article [...] du règlement n° [...] (sur les services d'assistance en escale); ou tout usager de l'aéroport au sens de l'article [...] du règlement n° [...] (sur les services d'assistance en escale) qui fournit d'auto-assistance au sens de l'article [...] du règlement n° [...] (sur les services d'assistance en escale);

9) «aéroport faisant partie du réseau», un aéroport qui n'est pas confronté à des problèmes de saturation mais qui, en cas d'augmentation subite et significative du trafic ou en cas de réduction subite et significative de sa capacité, pourrait avoir une incidence sur le fonctionnement du réseau européen de la gestion du trafic aérien (ci-après le «réseau») conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil¹⁹;

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 c)

10) «aéroport à facilitation d'horaires», un aéroport susceptible d'être saturé à certaines périodes de la journée, de la semaine ou de l'année, ce problème de saturation pouvant être résolu par une coopération volontaire entre transporteurs aériens, et dans lequel un facilitateur d'horaires a été désigné pour faciliter les activités des transporteurs aériens exploitant ou ayant l'intention d'exploiter des services dans cet aéroport;

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 b)

11) «aéroport coordonné», tout aéroport où, pour atterrir ou décoller, un transporteur aérien ou tout autre exploitant d'aéronefs doit s'être vu attribuer un créneau horaire par un coordonnateur, à l'exception des vols d'État, des atterrissages d'urgence et des vols humanitaires;

↓ 95/93

~~h)~~ ~~«système aéroportuaire», deux aéroports ou plus regroupés et desservant la même ville ou conurbation, comme indiqué à l'annexe II du règlement (CEE) n° 2408/92;~~

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 c)
(adapté)
⇒ nouveau

12) «entité gestionnaire d'un aéroport», l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, a pour mission, aux termes de la législation ou de la réglementation nationale, d'administrer et de gérer les infrastructures aéroportuaires ainsi que de

¹⁹ JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

coordonner et de contrôler les activités des différents opérateurs présents ~~sur~~ à l'aéroport ~~ou dans le système aéroportuaire considéré~~;

13) «série de créneaux horaires», au moins ~~15~~ ~~vingt~~ cinq créneaux horaires demandés pour une même période de planification horaire régulièrement d'été, et 10 créneaux horaires pour une période de planification horaire d'hiver, demandés à la même heure le même jour de la semaine pour des semaines consécutives et attribués par le coordonnateur ~~de~~ sur cette base ~~manière~~ ou, si cela n'est pas possible, attribués approximativement à la même heure;

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 c)

14) «aviation d'affaires», le secteur de l'aviation générale qui concerne l'exploitation ou l'utilisation d'aéronefs par des entreprises pour le transport de passagers ou de marchandises afin de les aider à conduire leurs affaires, les vols ayant lieu à des fins généralement considérées comme non accessibles au public et étant effectués par des pilotes titulaires, au minimum, d'une licence de pilote commercial valable avec une qualification de vol aux instruments;

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 c)
(adapté)
⇒ nouveau

15) «paramètres de coordination», l'expression, en termes opérationnels, de la capacité totale disponible pour l'attribution de créneaux horaires dans un aéroport au cours de chaque période de ~~coordination~~ de planification horaire et les règles opérationnelles sur l'utilisation de la capacité, en reflétant l'ensemble des facteurs techniques, opérationnels et environnementaux qui influent sur les performances des infrastructures aéroportuaires et de ses différents sous-systèmes;

↓ nouveau

16) «plan de vol», des informations spécifiques fournies aux unités du service de la circulation aérienne concernant un vol ou une portion de vol prévu d'un aéronef;

17) «services aérien régulier», une série de vols présentant les caractéristiques définies à l'article 2, point 16, du règlement (CE) n° 1008/2008 ;

18) «service aérien non-régulier programmé», une série de vols qui ne remplit pas toutes les conditions de l'article 2, point 16, du règlement (CE) n° 1008/2008, mais qui s'opère avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente;

19) «gestionnaire du réseau», l'organisme créé en vertu de l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004;

20) «organe d'évaluation des performances», l'organisme créé en vertu de l'article 11 du règlement (CE) n° 549/2004;

21) «autorité nationale de surveillance», l'organisme ou les organismes désignés ou établis par les États membres pour faire fonction d'autorité nationale conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 549/2004.

↓ 95/93 (adapté)
⇒ nouveau

⊗ Désignation des aéroports ⊗

Article 3

Conditions dans lesquelles s'opère la coordination ⇒ ou la facilitation d'horaires ⇐
⊗ dans ⊗ un aéroport

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 a)
(adapté)

1. ⊗ Les États membres ne sont pas tenus ⊗ de désigner un aéroport comme à facilitation d'horaires ou coordonné, sauf conformément aux dispositions du présent article.

⊗ Les États membres ne peuvent désigner ⊗ un aéroport comme coordonné, sauf conformément aux dispositions du paragraphe 3.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 art. 1, pt. 3 b)

2. Un État membre peut toutefois prévoir qu'un aéroport, quel qu'il soit, est qualifié →₁ d'aéroport à facilitation d'horaires ←, pour autant que soient respectés les principes de transparence, de neutralité et de non-discrimination.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 c)
⇒ nouveau

3. L'État membre responsable veille à ce qu'une étude approfondie de la capacité ⇒ et de la demande ⇐ soit effectuée dans un aéroport sans statut ⇒, dans un aéroport faisant partie du réseau européen de la gestion du trafic aérien (ci-après "le réseau") ⇐ ou dans un aéroport à facilitation d'horaires, par l'entité gestionnaire de cet aéroport ou par tout autre organisme compétent lorsque cet État membre le considère nécessaire ou dans un délai de six mois:

- i) à la suite d'une demande écrite de transporteurs aériens représentant plus de la moitié des mouvements dans un aéroport ou de l'entité gestionnaire de l'aéroport, lorsqu'ils estiment que la capacité est insuffisante pour les mouvements effectifs ou prévus à certaines périodes; ou

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 c)
(adapté)
⇒ nouveau

- ii) sur demande de la Commission, en particulier ~~lorsqu'un aéroport n'est en réalité accessible qu'aux seuls transporteurs aériens auxquels ont été attribués des créneaux horaires ou lorsque les transporteurs aériens, et en particulier~~ ☒ lorsque ☒ les nouveaux arrivants sont confrontés à de graves problèmes pour s'assurer des possibilités d'atterrissage et de décollage à l'aéroport en question ⇒ , ou lorsque le gestionnaire du réseau le juge nécessaire pour assurer la cohérence du plan opérationnel de l'aéroport avec le plan opérationnel du réseau, en conformité avec l'article 6, paragraphe 7, du règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission²⁰ ⇐ .

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 c)

Cette étude, ~~qui est basée sur des méthodes généralement reconnues,~~ détermine les insuffisances de capacité en tenant compte des contraintes environnementales applicables dans l'aéroport considéré. L'étude examine les possibilités de remédier à ces insuffisances à l'aide d'infrastructures nouvelles ou modifiées, de changements opérationnels ou de tout autre changement et le calendrier envisagé pour résoudre les problèmes.

⇓ nouveau

L'étude est basée sur des méthodes conçues par la Commission par voie d'acte délégué, en conformité avec l'article 15 du présent règlement. Les méthodes tiennent compte des exigences du plan de réseau opérationnel telles que requises par l'annexe V du règlement (UE) n° 677/2011.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 c)
(adapté)
⇒ nouveau

Cette étude est actualisée si le paragraphe ~~56~~ est invoqué, ~~ou~~ lorsque interviennent dans l'aéroport des changements qui influencent sensiblement sa capacité et son utilisation ⇒ ou à la demande du comité de coordination, de l'État membre ou de la Commission ⇐ . L'étude et la méthode utilisées sont mises à la disposition des parties qui ont demandé l'étude et, sur

²⁰ JO L 185 du 15.7.2011, p. 1.

demande, à d'autres parties intéressées. En même temps, l'étude est communiquée à la Commission.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 d)

4. Sur la base de l'étude, l'État membre consulte, à propos de la situation de l'aéroport en termes de capacité, l'entité gestionnaire de l'aéroport, les transporteurs aériens qui utilisent régulièrement l'aéroport, les organisations qui les représentent, les représentants de l'aviation générale qui utilisent régulièrement l'aéroport, et les autorités responsables du contrôle du trafic aérien.

↓ nouveau

5. La Commission peut demander au gestionnaire du réseau d'émettre un avis sur la manière dont la capacité est fixée par rapport aux besoins du fonctionnement du réseau. La Commission peut faire des recommandations. L'État membre motive toute décision qui ne suit pas ces recommandations. La décision est communiquée à la Commission.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 d)

⇒ nouveau

56. Lorsque des problèmes de capacité se posent pour une période de planification ou plus, l'État membre veille à ce que l'aéroport soit désigné comme coordonné pour les périodes concernées uniquement lorsque:

- a) les insuffisances de capacité sont tellement graves que des retards importants ne peuvent être évités à l'aéroport, et
- b) il n'y a aucune possibilité de résoudre ces problèmes à court terme.

67. Par dérogation au paragraphe 56, point b), les États membres peuvent, dans des situations exceptionnelles, désigner les aéroports touchés comme coordonnés, pour la période concernée ⇒ , qui peut être inférieure à une période de planification ⇐ .

↓ nouveau

Par dérogation aux paragraphes 3, 4, 5 et 6, les États membres peuvent, dans des situations d'urgence, désigner les aéroports touchés comme coordonnés, pour la période concernée.

8. Si l'étude actualisée de la capacité et de la demande dans un aéroport coordonné ou un aéroport à facilitation d'horaires démontre qu'une capacité suffisante pour répondre aux mouvements effectifs ou prévus est atteinte dans cet aéroport, l'État membre, après consultation des entités mentionnées au paragraphe 4, change sa qualification en aéroport à facilitation d'horaires ou en aéroport sans statut.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 art. 1, pt. 3 e)

→₁ 7. ← ~~Lorsqu'une capacité suffisante pour répondre aux mouvements effectifs ou prévus est atteinte dans un aéroport qualifié →₁ d'aéroport coordonné ←, il est mis fin à cette qualification.~~

↓ nouveau

9. À la demande de la Commission, qui peut agir de sa propre initiative ou à l'initiative du gestionnaire du réseau, et après consultation des entités mentionnées au paragraphe 4, l'État membre veille à ce qu'un aéroport sans statut soit désigné comme faisant partie du réseau. La décision est communiquée à la Commission. Si la Commission considère que l'aéroport ne présente plus d'intérêt pour le réseau, l'État membre, après consultation des entités mentionnées au paragraphe 4, change la qualification de l'aéroport en aéroport sans statut.

10. Si une décision est prise au titre des paragraphes 6, 8 ou 9, elle est communiquée par l'État membre aux entités mentionnées au paragraphe 4 au plus tard le 1^{er} avril en ce qui concerne la période de planification horaire d'hiver et au plus tard le 1^{er} septembre en ce qui concerne la période de planification horaire d'été.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
⇒ nouveau

Article ~~6~~ 4

Paramètres de coordination

1. Dans un aéroport coordonné ⇒ ou à facilitation d'horaires ⇐, l'État membre responsable assure la détermination des paramètres ⇒ de coordination ⇐ ~~d'attribution des créneaux horaires~~ deux fois par an, en tenant compte de toutes les contraintes techniques, opérationnelles ⇒, de performance ⇐ et environnementales pertinentes, ainsi que de tout changement intervenu au niveau de ces contraintes. ⇒ Ces contraintes doivent être communiquées à la Commission. La Commission, si nécessaire avec le soutien du gestionnaire du réseau, examine les contraintes et émet des recommandations qui doivent être prises en compte par l'État membre avant de procéder à la détermination des paramètres de coordination. ⇐

Cette opération est fondée sur une analyse objective des possibilités d'accueil du trafic aérien, compte tenu des différents types de trafic à l'aéroport, de la saturation de l'espace aérien susceptible de survenir au cours de la période de coordination et de la situation en termes de capacité.

32. La détermination des paramètres et la méthodologie utilisée ainsi que tous les changements y afférents sont examinés en détail au sein du comité de coordination en vue d'accroître la capacité et le nombre des créneaux horaires pouvant être attribués, avant qu'une

décision finale sur les paramètres ~~⇒ de coordination~~ ~~⇐ d'attribution des créneaux horaires~~ soit prise. Tous les documents pertinents sont mis à la disposition des parties intéressées qui en font la demande.

↓ nouveau

3. La détermination des paramètres de coordination ne doit pas affecter le caractère neutre et non discriminatoire de l'attribution des créneaux horaires.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
⇒ nouveau

4. En vue des conférences de planification horaire, les paramètres sont communiqués en temps utile au coordonnateur de l'aéroport, avant ~~que n'ait lieu l'attribution initiale~~ ~~⇒ le dépôt initial~~ ~~⇐ de créneaux horaires.~~

25. Aux fins de l'opération visée au paragraphe 1, le coordonnateur définit, si l'État membre ne l'a pas fait, les intervalles de coordination pertinents après consultation du comité de coordination et conformément à la capacité établie.

↓ 95/93 (adapté)

⊗ Organisation des activités de coordination, facilitation d'horaires et collecte de données ⊗

Article ~~4~~ 5

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 a)

Facilitateur d'horaires et coordonnateur

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 b)
(adapté)
⇒ nouveau

1. L'État membre responsable d'un aéroport ~~⇒ faisant partie du réseau,~~ ~~⇐ à facilitation d'horaires ou coordonné~~ veille à la nomination, ~~à la fonction de facilitateur d'horaires ou de coordonnateur~~ d'une personne physique ou morale qualifiée, ~~respectivement,~~ après consultation des transporteurs aériens qui utilisent régulièrement l'aéroport, des organisations qui les représentent et de l'entité gestionnaire de l'aéroport ainsi que du comité de

coordination, s'il existe. Le même facilitateur d'horaires ou coordonnateur peut être désigné pour plusieurs aéroports.

↓ nouveau

2. Les États membres encouragent la coopération étroite entre les coordonnateurs et les facilitateurs d'horaires afin de développer des projets communs au niveau européen. En fonction de l'état d'avancement de ces projets, des progrès réalisés dans la mise en œuvre du ciel unique européen et des résultats du rapport d'évaluation mentionné à l'article 21, la Commission adopte les mesures d'exécution relatives à la création d'un coordonnateur européen. Ces mesures d'exécution sont adoptées conformément à la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2. Les principes régissant l'indépendance du coordonnateur au paragraphe 3 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* au coordonnateur européen.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 b)
(adapté)
⇒ nouveau

23. L'État membre responsable d'un aéroport à facilitation d'horaires ou coordonné veille:

- a) à ce que, dans le cas d'un aéroport à facilitation d'horaires, le facilitateur d'horaires agisse au titre du présent règlement d'une manière indépendante, neutre, non discriminatoire et transparente;
 - b) à ce que, dans le cas d'un aéroport coordonné, ~~à l'indépendance du~~ le coordonnateur soit indépendant sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel le séparant fonctionnellement de toute partie intéressée, de l'État membre et des organes dépendant de cet État; cela implique:
-

↓ nouveau

i) sur le plan juridique, les fonctions essentielles du coordonnateur, qui consistent à attribuer les créneaux horaires d'une manière équitable et non discriminatoire, soient confiées à une personne physique ou morale qui ne soit pas elle-même un prestataire de services dans l'aéroport, une compagnie aérienne exploitant des liaisons au départ de l'aéroport ni l'organisme gestionnaire de l'aéroport en question;

ii) sur le plan organisationnel et décisionnel, le coordonnateur agisse de manière autonome vis-à-vis de l'État membre, de l'organisme gestionnaire de l'aéroport, des prestataires de services, des compagnies aériennes exploitant des liaisons au départ de l'aéroport en question, ne reçoive pas de consignes de leur part et ne soit pas tenu de leur présenter de rapport, à l'exception de l'État membre, ne fasse pas partie des structures qui sont directement ou indirectement chargées de leur gestion quotidienne et dispose de pouvoirs de décision effectifs en ce qui concerne les éléments d'actifs nécessaires à l'exécution de sa fonction. Les États membres veillent à ce que les

intérêts professionnels du coordonnateur soient pris en considération de manière à lui permettre d'agir en toute indépendance;

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 b)
(adapté)

c) ~~à ce que le système de financement des activités du coordonnateur est propre à~~ soit à même de garantir son indépendance.

ed) à ce que le coordonnateur agisse conformément au présent règlement d'une manière neutre, non discriminatoire et transparente.

↓ nouveau

Le financement prévue au point c) est assuré par les transporteurs aériens qui opèrent dans les aéroports coordonnés et par les aéroports, de manière à garantir une distribution équitable de la charge financière entre toutes les parties intéressées et à éviter à ce que le financement dépende principalement d'une seule partie intéressée. Les États membres veillent à ce que le coordonnateur dispose en permanence des ressources nécessaires, tant financières qu'humaines, techniques et matérielles, ainsi que de l'expertise pour mener à bien ses activités;

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 b)
(adapté)

34. Le facilitateur d'horaires et le coordonnateur participent aux conférences internationales de planification horaire réunissant , au niveau international, les transporteurs aériens et autorisés par le se conformant au droit communautaire de l'Union .

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 b)
⇒ nouveau

45. Le facilitateur d'horaires conseille les transporteurs aériens et recommande des heures d'arrivée et/ou de départ de rechange en cas de risque de saturation.

56. Le coordonnateur est la seule personne responsable de l'attribution des créneaux horaires. Il attribue les créneaux horaires conformément aux dispositions du présent règlement et veille à ce que, en cas d'urgence, les créneaux puissent aussi être attribués en dehors des heures de bureau.

67. Le facilitateur d'horaires s'assure que les activités des transporteurs aériens sont conformes aux horaires qui leur sont recommandés.

Le coordonnateur s'assure que les activités des transporteurs aériens sont conformes aux créneaux horaires qui leur sont attribués. Ces contrôles de conformité sont menés en coopération avec l'entité gestionnaire de l'aéroport ainsi qu'avec les autorités de contrôle du trafic aérien et ils tiennent compte des paramètres de temps et d'autres paramètres pertinents liés à l'aéroport concerné.

7. Tous les facilitateurs d'horaires et tous les coordonnateurs coopèrent afin de détecter des incohérences dans les horaires \Rightarrow et d'inciter les transporteurs aériens à les résoudre \Leftarrow .

\Downarrow 793/2004 art. 1, pt. 4 b) (adapté) \Rightarrow nouveau

Article 6

\boxtimes **Transparence des activités de coordination et de facilitation d'horaires** \boxtimes

1. \Rightarrow À la fin de chaque période de planification horaire, \Leftarrow ~~Sur demande,~~ le coordonnateur \Rightarrow ou le facilitateur d'horaires \Leftarrow soumet aux États membres concernés et à la Commission un rapport d'activité ~~annuel~~ \Rightarrow présentant la situation générale de l'attribution des créneaux et/ou de la facilitation d'horaire. Le rapport examine \Leftarrow ~~relatif,~~ en particulier, à l'application ~~des articles~~ \boxtimes de l'article \boxtimes \Rightarrow 9, paragraphe 5, et des articles \Leftarrow ~~8 bis~~ 13 et ~~14~~ 18 ainsi \boxtimes que \Leftarrow ~~qu'à~~ toute réclamation concernant l'application des articles ~~8~~ 9 et 10 soumise au comité de coordination et les mesures prises pour y donner suite. \Rightarrow Le rapport contient aussi les résultats d'une enquête faite auprès des parties intéressées et portant sur la qualité des services offerts par le coordonnateur. \Leftarrow

\Downarrow nouveau

2. La Commission peut adopter un modèle pour le rapport d'activité visé au paragraphe 1. Cet acte d'exécution est adopté conformément à la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

\Downarrow 95/93 \rightarrow 1 793/2004 art. 1, pt. 4 c)

~~\rightarrow 1 8. Sur demande et dans un délai raisonnable, le coordonnateur communique aux parties intéressées, notamment aux membres ou aux observateurs du comité de coordination, pour examen, les informations suivantes sous forme écrite ou toute autre forme aisément accessible. \Leftarrow~~

↓ nouveau

3. Le coordonnateur tient à jour une base de données électronique, d'accès gratuit, contenant les informations suivantes:

↓ 95/93

a) les créneaux horaires historiques, ventilés par compagnie aérienne et classés dans l'ordre chronologique pour tous les transporteurs utilisant l'aéroport;

↓ 95/93 (adapté)

b) les créneaux horaires demandés (~~à l'origine~~), ventilés par transporteur et classés dans l'ordre chronologique, pour tous les transporteurs;

↓ 95/93

⇒ nouveau

c) tous les créneaux horaires attribués, ainsi que les demandes en suspens, ventilés par transporteur et classés dans l'ordre chronologique, pour tous les transporteurs;

d) les créneaux horaires encore disponibles ⇒ par rapport à chaque type de contrainte prise en compte dans les paramètres de coordination. La base de données doit permettre aux transporteurs aériens de vérifier la disponibilité des créneaux correspondant à leurs demandes ⇐;

↓ nouveau

e) les créneaux transférés ou échangés, pour lesquels il est indiqué l'identité des transporteurs aériens impliqués, et si le transfert ou l'échange a été fait moyennant une compensation monétaire ou d'une autre nature. Des données agrégées sur les compensations monétaires sont publiées chaque année;

↓ 95/93

⇒ nouveau

ef) des informations complètes et détaillées sur ~~les critères d'attribution~~ ⇒ les paramètres de coordination ⇐.

↓ nouveau

Ces informations sont mises à jour de manière constante. À la fin de chaque saison, le coordonnateur assure la publication du rapport d'activité mentionné au paragraphe 1.

4. Le coordonnateur assure la conservation des données et leur accessibilité pour au moins 5 périodes consécutives de planification horaire équivalentes.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 d)

~~9. Les informations visées au paragraphe 8 sont communiquées au plus tard au moment des conférences pertinentes de planification horaire ainsi que, selon le cas, au cours de celles-ci et ultérieurement. Sur demande, le coordonnateur présente ces informations sous forme résumée. Il peut demander pour la communication de ces informations sous forme résumée une rétribution déterminée en fonction du coût.~~

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 e)
(adapté)
⇒ nouveau

~~105.~~ Si des normes pertinentes et généralement acceptées sont disponibles concernant ⇒ le format de ⇐ l'information sur les horaires, le facilitateur d'horaires, le coordonnateur et les transporteurs aériens les appliquent, à condition qu'elles soient conformes au droit communautaire ☒ de l'Union ☒.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5 (adapté)
⇒ nouveau

Article 7

Information du facilitateur d'horaires et du coordonnateur

1. Les transporteurs aériens exploitant, ou envisageant d'exploiter, des services dans un aéroport ⇒ faisant partie du réseau, un aéroport ⇐ à facilitation d'horaires ou un aéroport coordonné fournissent au facilitateur d'horaires ou au coordonnateur, ~~respectivement~~, toutes les informations pertinentes qu'ils demandent. ⇒ Lorsqu'un changement relatif à ces informations intervient, les transporteurs aériens en informent le facilitateur d'horaires et le coordonnateur dans les plus brefs délais. ⇐ Toutes les informations pertinentes sont présentées sous la forme et dans le délai spécifiés par le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur. En particulier, le transporteur aérien indique au coordonnateur, au moment de la demande d'attribution, s'il bénéficierait du statut de nouvel arrivant, tel que défini à l'article 2, point 2), en ce qui concerne les créneaux horaires demandés.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5 (adapté)
⇒ nouveau

Pour tous les autres aéroports sans statut particulier, ⇒ les transporteurs aériens exploitant, ou envisageant d'exploiter, des services dans l'aéroport, ⇐ l'entité gestionnaire de l'aéroport ⇒ , les fournisseurs de services d'assistance en escale et les prestataires de services de navigation aérienne ⇐ ~~fournit~~ ⊗ fournissent ⊗ , sur demande émanant d'un coordonnateur, toutes les informations en ~~sa~~ ⊗ leur ⊗ possession concernant les services prévus de transporteurs aériens.

↓ nouveau

Sur demande du gestionnaire du réseau, le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur lui transmet toutes les informations visées au présent paragraphe.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
⇒ nouveau

2. Lorsqu'un transporteur aérien omet de fournir les informations visées au paragraphe 1, à moins qu'il ne puisse démontrer d'une manière satisfaisante l'existence de circonstances atténuantes, ou s'il fournit des informations fausses ou trompeuses, le coordonnateur ne prend pas en considération la ou les demandes de créneaux horaires de ce transporteur aérien auxquelles se rapportent les informations manquantes, fausses ou trompeuses. ⇒ Il retire les séries des créneaux si elles sont déjà attribuées et/ou recommande l'application de sanctions par l'organisme compétent conformément au droit national. ⇐ Le coordonnateur donne à ce transporteur aérien la possibilité de soumettre ses observations.

3. Le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur, l'entité gestionnaire de l'aéroport et les autorités responsables du contrôle du trafic aérien échangent toutes les informations nécessaires à l'exercice de leurs fonctions respectives, notamment les données de vol et les créneaux horaires ⇒ , en particulier en vue d'assurer l'application de l'article 17⇐.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5 (adapté)
⇒ nouveau

Article ~~5~~ 8

Comité de coordination

1. L'État membre responsable veille à ce qu'un comité de coordination soit créé dans un aéroport coordonné. Un même comité de coordination peut être désigné pour plusieurs aéroports. La participation à ce comité est ouverte au moins aux transporteurs aériens qui utilisent régulièrement le (ou les) aéroport(s) et aux organisations qui les représentent, à l'entité gestionnaire de l'aéroport concerné, aux autorités responsables du contrôle du trafic

aérien concernées, ~~et~~ aux représentants de l'aviation générale qui utilisent régulièrement l'aéroport \Rightarrow , au gestionnaire du réseau, à l'organe d'évaluation des performances et à l'autorité nationale de surveillance de l'État membre concerné \Leftarrow .

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
 \Rightarrow nouveau

Les missions du comité de coordination sont:

- a) de faire des propositions ou de donner des conseils au coordonnateur et/ou à l'État membre sur:
- i) les possibilités d'accroître la capacité de l'aéroport déterminée conformément à l'article 3 ou d'en améliorer l'utilisation;
 - ii) les paramètres de coordination à déterminer conformément à l'article ~~64~~;
 - iii) les méthodes de surveillance de l'utilisation des créneaux horaires attribués;
 - iv) les lignes directrices locales ~~en matière d'attribution des créneaux horaires ou de surveillance de l'utilisation des créneaux attribués, compte tenu notamment d'éventuelles considérations environnementales~~, comme prévu à l'article ~~89~~, paragraphe ~~58~~;
 - v) \Rightarrow les facteurs affectant les \Leftarrow ~~l'amélioration des~~ conditions de trafic dans l'aéroport en question;
 - vi) les problèmes graves rencontrés par les nouveaux arrivants, comme prévu à l'article ~~109~~, paragraphe ~~96~~;
 - vii) toute question concernant la capacité de l'aéroport \Rightarrow , en particulier en relation avec la mise en œuvre du ciel unique européen et le fonctionnement du réseau \Leftarrow ;
-

↓ nouveau

- b) de fournir à l'organe d'évaluation des performances et à l'autorité nationale de surveillance des avis concernant le lien entre les paramètres de coordination et les indicateurs de performance clés proposés aux prestataires de services de navigation aérienne tels que définis par le règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission;
-

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
 \Rightarrow nouveau

- bc) d'assurer une médiation entre toutes les parties concernées sur les réclamations concernant l'attribution des créneaux horaires, comme prévu à l'article ~~119~~.

2. Les représentants de l'État membre et le coordonnateur sont invités à participer aux réunions du comité de coordination en tant qu'observateurs. ⇒ Sur sa demande, la Commission peut participer à ces réunions. ⇐

3. Le comité de coordination établit par écrit un règlement intérieur régissant, entre autres, la participation, les élections, la fréquence des réunions et la ou les langues utilisées.

Tout membre du comité de coordination peut proposer des lignes directrices locales, comme prévu à l'article 89, paragraphe 58. À la demande du coordonnateur, le comité de coordination examine les lignes directrices locales proposées pour l'attribution de créneaux horaires et pour la surveillance de l'utilisation des créneaux horaires attribués. Un rapport sur les travaux au sein du comité de coordination est soumis à l'État membre concerné, avec indication des différents points de vue exprimés au sein du comité. ⇒ Ce rapport est également communiqué à l'organe d'évaluation des performances et au gestionnaire du réseau. ⇐

↓ 95/93 (adapté)

⊗ Attribution des créneaux ⊗

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6
⇒ nouveau

Article ~~100~~

Pool des créneaux horaires

1. Le coordonnateur constitue un pool regroupant tous les créneaux horaires ~~non attribués conformément à l'article 8, paragraphes 2 et 4~~. Toute nouvelle capacité de créneaux horaires déterminée conformément à l'article 3, paragraphe 3, est placée dans le pool.

~~2. Une série de créneaux horaires attribuée à un transporteur aérien pour l'exploitation d'un service aérien régulier ou d'un service aérien non régulier programmé n'ouvre pas à ce transporteur un droit à la même série de créneaux lors de la période suivante de planification horaire équivalente, à moins qu'il puisse démontrer, à la satisfaction du coordonnateur, qu'il exploite ces créneaux, avec l'autorisation du coordonnateur, pendant au moins 80% du temps au cours de la période de planification horaire pour laquelle ils ont été attribués.~~

62. Sans préjudice de l'article 810, paragraphes 2 ⇒ et 3 ⇐, du présent règlement et sans préjudice de l'article 19, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1008/2008, les créneaux horaires placés dans le pool sont distribués aux transporteurs aériens demandeurs. 50 % de ces créneaux sont attribués d'abord aux nouveaux arrivants, à moins que les demandes de ceux-ci ne représentent moins de 50 %. ⇒ La préférence donnée aux nouveaux arrivants est respectée pendant toute la période de planification horaire. ⇐ Le coordonnateur traite équitablement les demandes des nouveaux arrivants et d'autres transporteurs, conformément aux périodes de coordination de chaque jour de planification horaire.

Parmi les demandes des nouveaux arrivants, la préférence est donnée à celles introduites par les transporteurs aériens pouvant prétendre au statut de nouvel arrivant en vertu de l'article 2, point ~~b) i) et ii)~~, ou de l'article 2, point b) i) et iii).

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5 (adapté)

3. Sans préjudice de l'article 10, paragraphe 2, lorsque toutes les demandes de créneaux horaires formulées par les transporteurs aériens concernés ne peuvent pas être satisfaites, la préférence est donnée aux services aériens commerciaux et, en particulier, aux services aériens réguliers et aux services aériens non réguliers programmés. En cas de demandes concurrentes dans une même catégorie de services, la priorité est donnée aux opérations ayant lieu toute l'année.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6
⇒ nouveau

~~74.~~ Un nouvel arrivant qui s'est vu offrir une série de créneaux dans une plage horaire comprise entre une heure avant et une heure après l'heure demandée, mais qui n'a pas accepté cette offre, ne conserve pas son statut de nouvel arrivant pour cette série pendant la période de planification horaire.

~~85.~~ En cas de services exploités par un groupe de transporteurs aériens, seul un des transporteurs aériens participants peut demander les créneaux horaires nécessaires. Le transporteur aérien qui exploite un tel service assume la responsabilité de la conformité aux critères d'exploitation requis pour bénéficier de la priorité ~~conserver les droits acquis en raison d'une utilisation préalable~~ visée à l'article ~~810~~, paragraphe 2.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6 (adapté)
⇒ nouveau

Les créneaux horaires attribués à un transporteur aérien peuvent être utilisés par un ou plusieurs autres transporteurs aériens ~~participant à une exploitation en commun~~ faisant partie d'un groupe de transporteurs aérien , à condition que le code d'identification du transporteur aérien auquel les créneaux horaires ont été attribués reste attaché au vol partagé, à des fins de coordination et de surveillance. Lorsque ces opérations prennent fin, le transporteur aérien auquel les créneaux utilisés de la sorte avaient été attribués initialement conserve ces créneaux. ~~Les transporteurs aériens participant à une exploitation en commun informent les coordonnateurs du détail de e~~ Ces opérations sont notifiées au coordonnateur par les transporteurs aériens faisant partie du groupe ~~avant le début de celles-ci~~ et ne peuvent démarrer qu'après confirmation expresse de ce dernier

↓ nouveau

Lorsqu'une série de créneaux horaires attribuée à un transporteur aérien est utilisée par un autre transporteur aérien en dehors des conditions du présent paragraphe, le coordonnateur retire la série et la remet dans le pool après avoir entendu les transporteurs concernés.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6

96. Si de graves problèmes continuent de se poser pour les nouveaux arrivants, l'État membre veille à ce qu'une réunion du comité de coordination de l'aéroport soit convoquée afin d'examiner les possibilités de remédier à cette situation. La Commission est invitée à cette réunion.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5

67. Lorsqu'une demande de créneau horaire ne peut pas être satisfaite, le coordonnateur en communique les raisons au transporteur aérien demandeur et lui indique le plus proche créneau de remplacement disponible.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5 (adapté)
⇒ nouveau

58. Le coordonnateur tient également compte des règles et lignes directrices complémentaires établies par le secteur des transports aériens à l'échelle ☒ de l'Union ou à l'échelle ☒ mondiale ~~ou communautaire~~, ainsi que des lignes directrices locales proposées par le comité de coordination et approuvées par l'État membre ou tout autre organisme compétent responsable de l'aéroport concerné, pour autant que ces règles et lignes directrices ne portent pas atteinte à l'indépendance du coordonnateur, respectent le droit communautaire ☒ de l'Union, ☒ et visent à améliorer l'utilisation efficace de la capacité des aéroports ⇒ et aient été notifiés préalablement à la Commission et approuvées par celle-ci ⇐ . ~~Ces règles sont communiquées à la Commission par ledit État membre.~~

↓ nouveau

Les lignes directrices locales ne peuvent porter que sur la surveillance de l'utilisation des créneaux attribués ou sur le changement de la définition de la série des créneaux horaires pour réduire sa longueur à moins de 10 créneaux pour la période de planification horaire d'hiver ou à moins de 15 créneaux pour la période de planification horaire d'été, mais en aucun cas à moins de 5 créneaux. La réduction de la longueur de la série des créneaux horaires est applicable uniquement dans les aéroports où les services aériens sont soumis à une forte saisonnalité de la demande.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5 (adapté)

~~79.~~ Le coordonnateur s'efforce, en plus de l'attribution de créneaux prévue pour la période de planification horaire, de donner suite aux demandes isolées de créneaux introduites au dernier moment pour tout type d'aviation, y compris l'aviation générale. À cet effet peuvent être utilisés les créneaux horaires encore disponibles dans le pool ~~visé à l'article 10~~ après l'attribution aux transporteurs demandeurs, ainsi que les créneaux libérés au dernier moment.

Article ~~8~~10

~~Processus d'attribution des~~ Créneaux horaires ☒ historiques ☒

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5

1. Les séries de créneaux horaires sont attribuées, en puisant dans le pool de créneaux horaires, aux transporteurs qui en font la demande sous forme d'autorisation d'utiliser les infrastructures aéroportuaires aux fins de l'atterrissage et du décollage pendant la période de planification horaire pour laquelle la demande a été formulée; à l'expiration de celle-ci, les créneaux sont remis dans le pool conformément aux dispositions de l'article ~~10~~9.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5 (adapté)
⇒ nouveau

~~2. Sans préjudice des articles 7, 8 bis et 9, de l'article 10, paragraphe 1, 12, 13 et de l'article 1417, le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas~~ ⇒ une priorité est accordée au transporteur aérien concerné pour l'attribution de la même série lors de la période suivante de planification horaire équivalente, si ledit transporteur aérien en fait la demande dans le délai visé à l'article 7, paragraphe 1, ~~⇐~~ lorsque les conditions suivantes sont remplies:

- a) une série de créneaux horaires a été utilisée par ~~un~~ ☒ ce ☒ transporteur aérien pour l'exploitation de services aériens réguliers et de services aériens non réguliers programmés, et
- b) ce transporteur aérien peut démontrer, à la satisfaction du coordonnateur, qu'il a exploité la série de créneaux horaires en question, avec l'autorisation du coordonnateur, pendant au moins ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ % du temps au cours de la période de planification horaire pour laquelle elle avait été attribuée.

~~En pareil cas, cette série de créneaux horaires donne au transporteur aérien concerné droit à la même série lors de la période suivante de planification horaire équivalente, si ledit transporteur aérien en fait la demande dans le délai visé à l'article 7, paragraphe 1.~~

~~43.~~ La reprogrammation de séries de créneaux horaires avant l'attribution aux autres transporteurs aériens demandeurs des créneaux restants du pool visé à l'article 9 est acceptée uniquement pour des raisons opérationnelles ⇒ comme, par exemple, des changements au niveau du type d'aéronef utilisé ou de la liaison exploitée par le transporteur aérien ⇐ ~~ou si la~~

~~programmation des créneaux horaires des transporteurs aériens demandeurs se trouve améliorée par rapport à la programmation initialement demandée.~~ Elle ne prend effet qu'après confirmation expresse par le coordonnateur.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6
⇒ nouveau

~~34.~~ Les créneaux horaires attribués à un transporteur aérien avant le 31 janvier pour la saison d'été suivante ou avant le 31 août pour la saison d'hiver suivante, mais qui sont restitués au coordonnateur avant ces dates, ne sont pas pris en considération pour le calcul de l'utilisation ⇒ pour autant que les créneaux qui restent attribués constituent une série au sens de l'article 2, point 13 ⇐.

↓ nouveau

Les créneaux coïncidant avec des jours fériés seront incorporés à la série pour la saison suivante sans devoir justifier la non utilisation.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6 (adapté)
⇒ nouveau

~~45.~~ Si l'utilisation à ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ % de la série de créneaux horaires ne peut pas être prouvée, ⇒ la priorité prévue au paragraphe 2 n'est pas accordée ⇐ ~~tous les créneaux horaires constituant cette série sont placés dans le pool de créneaux horaires,~~ à moins que la non-utilisation puisse être justifiée par l'une des raisons suivantes:

- a) des circonstances imprévisibles et irrésistibles sur lesquelles le transporteur n'a aucune prise et qui entraînent:
 - i) l'immobilisation au sol des aéronefs du type généralement employé pour assurer le service aérien en question;
 - ii) la fermeture ⇒ totale ou partielle ⇐ d'un aéroport ou d'un espace aérien;
 - iii) une grave perturbation des opérations dans les aéroports concernés, y compris les séries de créneaux horaires dans d'autres aéroports ~~communautaires~~ de l'Union en ce qui concerne des liaisons qui ont été touchées par cette perturbation, au cours d'une partie importante de la période de planification horaire pertinente;
- b) une interruption de services aériens en raison d'une action visant à affecter ces services ⇒ , par exemple, en cas de grève ⇐, qui fait qu'il devient impossible d'un point de vue pratique et/ou technique pour le transporteur aérien d'effectuer les opérations comme prévu;
- c) de graves difficultés financières du transporteur aérien ~~communautaire~~ de l'Union concerné entraînant la délivrance, par les autorités compétentes en la

matière, d'une licence temporaire pendant la restructuration financière du transporteur, conformément à l'article 9, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008;

- d) ☒ une ☒ procédure judiciaire relative à l'application de l'article 12 en ce qui concerne des liaisons pour lesquelles des obligations de service public ont été imposées au titre de l'article 16 du règlement (CE) n° 1008/2008 avec pour conséquence la suspension temporaire de l'exploitation de ces liaisons.

↓ nouveau

L'interdiction d'exploitation dans l'Union européenne adoptée en vertu du règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission²¹ ne peut pas être acceptée en tant que raison justifiant la non-utilisation de la série de créneaux horaires au sens du présent paragraphe.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6

56. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission contrôle l'application du paragraphe 45 par le coordonnateur d'un aéroport entrant dans le champ d'application du présent règlement.

Elle se prononce dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 1316, paragraphe 2.

↓ nouveau

7. Lorsque les conditions énoncées au paragraphe 2, points a) et b), ne sont pas remplies, la Commission peut toutefois décider qu'il soit accordé aux transporteurs aériens, pour la période de planification horaire suivante, une priorité pour l'attribution des mêmes séries, si cela est justifié par des raisons d'urgence impérieuse liées à des événements exceptionnels qui nécessitent une cohérence dans l'application à ces aéroports des mesures à prendre. La Commission adopte les mesures nécessaires, dont l'application n'excède pas la durée d'une période de planification horaire. Elle adopte ces actes d'exécution immédiatement applicables conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 3.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5 (adapté)
⇒ nouveau

Article 8 ter

~~Exclusion de demandes d'indemnisation~~

²¹ JO L 84 du 23.3.2006, p. 14.

8. ⇒ La priorité pour ~~Le droit à~~ une série de créneaux horaires visé ~~visé~~ visée ~~à l'article~~ ~~au~~ paragraphe 2 ~~du présent article~~ ne peut donner lieu à aucune demande de compensation en relation avec une limitation, une restriction ou une suppression quelconque de ~~cette~~ priorité ~~ce droit~~ imposée en vertu du droit communautaire ~~de~~ de l'Union ~~, en particulier~~ en application des règles du traité relatives au transport aérien.

↓ nouveau

Article 11

Réservation des créneaux

1. L'entité gestionnaire d'un aéroport coordonné peut prendre la décision d'utiliser le système de redevances aéroportuaires en vue de dissuader les transporteurs aériens de remettre tardivement les créneaux horaires dans le pool visé à l'article 9 et d'engager leur responsabilité pour avoir réservé l'infrastructure aéroportuaire sans l'utiliser. Les principes suivants sont respectés:

a) avant de prendre cette décision, la procédure prévue par l'article 6 de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil²² est respectée. Le coordonnateur est aussi consulté. Pour les aéroports coordonnés et non couverts par l'article 1, paragraphe 2 de la directive 2009/12/CE, l'entité gestionnaire de l'aéroport consulte le comité de coordination et le coordonnateur;

b) cette décision n'affecte pas le caractère non discriminatoire et transparent du processus d'attribution des créneaux horaires et du système de redevances aéroportuaires;

c) cette décision ne décourage pas l'entrée sur le marché ou le développement des services par les transporteurs aériens, et elle se limite à couvrir les coûts subis par l'aéroport pour réserver la capacité aéroportuaire correspondant à des créneaux qui sont restés non utilisés; ;

d) la responsabilité d'avoir réservé l'infrastructure aéroportuaire sans l'utiliser n'est pas engagée pour les créneaux attribués mais remis dans le pool avant le 31 janvier pour la période de planification horaire d'été suivante ou avant le 31 août pour la période de planification horaire d'hiver suivante, pour les créneaux coïncidant avec des jours fériés et remis au pool avant les mêmes dates, ainsi que pour les créneaux pour lesquels la non-utilisation peut être justifiée sur la base de l'article 10, paragraphe 5;

e) cette décision est communiquée au coordonnateur, aux parties intéressées et à la Commission au moins six mois avant le début de la période de planification horaire concernée.

2. Le coordonnateur communique à l'entité gestionnaire de l'aéroport toutes les informations permettant la mise en œuvre de la décision mentionnée au paragraphe premier.

²²

JO L 70 du 14.3.2009, p. 11.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5

Article ~~9~~12

Obligations de service public

1. Lorsque des obligations de service public ont été imposées sur une liaison conformément à l'article 16 du règlement (CE) n° 1008/2008, un État membre peut, dans un aéroport coordonné, réserver les créneaux horaires nécessaires pour les opérations envisagées sur la liaison en question. Si les créneaux horaires réservés pour la liaison concernée ne sont pas utilisés, ils sont mis à la disposition de tout autre transporteur aérien souhaitant exploiter la liaison conformément aux obligations de service public, sous réserve des dispositions du paragraphe 2. Si aucun autre transporteur ne souhaite exploiter cette liaison et si l'État concerné ne lance pas d'appel d'offres conformément à l'article 16, paragraphe 10, l'article 17, paragraphes 3 à 7, et à l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008, les créneaux horaires sont soit réservés pour une autre liaison soumise à des obligations de service public, soit remis dans le pool.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5 (adapté)

2. La procédure d'appel d'offres prévue à l'article 16, paragraphe 9, à l'article 17, paragraphe 3, à l'article 17, paragraphe 7, et à l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008 s'applique à l'utilisation des créneaux horaires visés au paragraphe 1 du présent article, si plus d'un transporteur aérien ~~de la Communauté~~ de l'Union souhaite exploiter la liaison et n'a pas pu obtenir de créneau horaire situé dans une plage horaire comprise entre une heure avant et une heure après les heures demandées au coordonnateur.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5 (adapté)

Mobilité des créneaux horaires

Article ~~8 bis~~ 13

~~Mobilité~~ **Transferts et échanges** **des créneaux horaires**

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
⇒ nouveau

1. Les créneaux horaires peuvent être:

- a) transférés par un transporteur aérien d'une liaison ou d'un type de service à une autre liaison ou à un autre type de service qu'il exploite;
- b) transférés \Rightarrow entre deux transporteurs aériens, avec ou sans compensation monétaire ou d'une autre nature; \Leftarrow
- ~~i) entre une société mère et ses filiales et entre des filiales de la même société mère;~~
- ~~ii) dans le cadre de l'acquisition du contrôle du capital d'un transporteur aérien;~~
- ~~iii) dans le cas d'un rachat total ou partiel, lorsque les créneaux sont directement liés au transporteur aérien racheté.~~
- c) échangés, l'un pour l'autre, entre transporteurs aériens \Rightarrow avec ou sans compensation monétaire ou d'une autre nature \Leftarrow .
-

\Downarrow nouveau

2. L'État membre met en place un cadre transparent permettant les contacts entre les transporteurs aériens intéressés par les transferts ou échanges de créneaux dans le respect du droit de l'Union.

\Downarrow 793/2004 art. 1, pt. 5 (adapté)
 \Rightarrow nouveau

2 Les transferts ou échanges visés au paragraphe 1 sont notifiés au coordonnateur et ne prennent effet qu'après la confirmation expresse de ce dernier. Le coordonnateur refuse de confirmer les transferts ou les échanges s'ils ne sont pas conformes aux exigences du présent règlement et s'il n'est pas convaincu que:

- a) les opérations aéroportuaires ne subiront pas un préjudice, compte tenu de l'ensemble des contraintes techniques, opérationnelles \Rightarrow , de performance \Leftarrow et environnementales;
- b) les limitations imposées conformément à l'article 9~~12~~ sont respectées;
- c) un transfert de créneaux ne relève pas du paragraphe 3 \boxtimes du présent article \boxtimes .
-

\Downarrow nouveau

Pour les transferts ou échanges visés au paragraphe 1, points b) et c), les transporteurs aériens communiquent au coordonnateur les détails de l'éventuelle compensation monétaire ou d'une autre nature. Les détails de la compensation accompagnant le transfert ou l'échange sont confidentiels et le coordonnateur ne les divulguera qu'à l'État membre où se situe l'aéroport ou à la Commission, à leur demande. Les transferts ou les échanges ne peuvent pas être soumis à des conditions visant à limiter la possibilité, pour le transporteur aérien souhaitant obtenir des

créneaux, d'entrer en concurrence avec le transporteur aérien qui transfère ou échange ces créneaux.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5

3. Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant, tel que défini à l'article 2, point 2), ne peuvent pas, pendant deux périodes de planification horaire équivalentes, être transférés comme le prévoit le paragraphe 1, point b), du présent article, sauf en cas de rachat légalement autorisé des activités d'une entreprise en faillite.

Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant, tel que défini à l'article 2, point ~~b), ii) 2), b) et iii)~~, ne peuvent pas, pendant deux périodes de planification horaire équivalentes, être transférés à une autre liaison aérienne comme le prévoit le paragraphe 1, point a), du présent article, à moins que le nouvel arrivant ne bénéficie pour la nouvelle liaison d'une priorité identique à celle qui lui était reconnue pour la liaison initiale.

Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant, tel que défini à l'article 2, point ~~b) 2)~~, ne peuvent pas, pendant deux périodes de planification horaire équivalentes, être échangés comme le prévoit le paragraphe 1, point c), du présent article, sauf afin d'améliorer la programmation des créneaux horaires pour les services en rapport avec la programmation initialement demandée.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5 (adapté)
⇒ nouveau

Article 14

⊗ Dispositions relatives au droit de la concurrence ⊗

Le présent règlement ne porte pas atteinte à la faculté des autorités publiques ~~d'exiger~~ ⇒ d'approuver ⇐ le transfert de créneaux horaires entre des transporteurs aériens et de régir les modalités de leur attribution en application de leur législation nationale en matière de concurrence ou des articles ~~81 ou 82~~ ⊗ 101, 102 ⊗ ⇒ ou 106 ⇐ du traité ou du règlement (CE) n° 139/2004²³ du Conseil. ~~Ces transferts peuvent uniquement être effectués sans indemnisation financière.~~

↓ 545/2009 art. 1, paragraphe 1

Article 10 bis

~~Aux fins de l'article 12, paragraphe 2, les coordonnateurs acceptent que les transporteurs aériens aient droit, pour la période de planification horaire de l'été 2010, aux séries de~~

²³ JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

~~créneaux horaires qui leur avaient été attribuées au début de la période de planification horaire de l'été 2009 en conformité avec le présent règlement."~~

↓ nouveau

Actes délégués et comité

Article 15

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par le présent article.

2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 3, paragraphe 3 in fine est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 3, paragraphe 3 in fine peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans ladite décision qui y est précisé. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de la dite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui y est précisée. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.

5. Les actes délégués visées à l'article 3, paragraphe 3 in fine n'entrent en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9 (adapté)

Article 16

⊗ Procédure de ⊗ Comité

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9 (adapté)
⇒ nouveau

1. La Commission est assistée par un comité. ⇒ Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011. ⇐

2. ~~Dans le cas où~~ ☒ Lorsqu' ☒ il est fait référence au présent paragraphe, ~~les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci~~ ⇒ l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011²⁴ s'applique ⇐.

~~La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.~~

↓ nouveau

Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai pour émettre un avis, le président le décide ou une majorité de deux tiers des membres du comité le demandent.

3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 8 du règlement (UE) n° 182/2011, en liaison avec l'article 5, s'applique.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9

~~34.~~ Le comité peut en outre être consulté par la Commission sur toute autre question concernant l'application du présent règlement.

~~4. Le comité adopte son règlement intérieur.~~

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9 (adapté)
⇒ nouveau

☒ Mesures d'application ☒

Article 17

☒ Concordance entre les créneaux horaires et les plans de vol ☒

²⁴ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

1. ⇨ Lorsque le transporteur aérien soumet un plan de vol, celui-ci inclut la référence au créneau horaire attribué. Le gestionnaire du réseau rejette ⇨ ~~Le plan de vol d'un transporteur aérien peut être refusé par les autorités compétentes en matière de gestion du trafic aérien~~ si ce transporteur aérien a l'intention d'atterrir ou de décoller dans un aéroport coordonné, pendant les périodes où l'aéroport est coordonné, sans disposer d'un créneau horaire attribué par le coordonnateur. ⇨ Les exploitants d'aviation d'affaires sont censés ne pas disposer d'un créneau horaire s'ils sont amenés à opérer au-delà de la plage horaire prévue par le créneau horaire et si le retard n'est pas dû aux services de navigation aérienne. ⇨

⇩ nouveau

2. L'État membre adopte les mesures nécessaires à l'échange des informations entre le coordonnateur, le gestionnaire du réseau, les prestataires de services de navigation aérienne et l'entité gestionnaire de l'aéroport.

⇩ 793/2004 art. 1, pt. 9
⇨ nouveau

Article ~~14~~18

Mise en œuvre

~~21.~~ Le coordonnateur retire la série de créneaux horaires qui ont été provisoirement attribués à un transporteur aérien en cours de création et la remet dans le pool, le 31 janvier pour la saison d'été suivante ou le 31 août pour la saison d'hiver suivante, si l'entreprise n'est pas titulaire à cette date d'une licence d'exploitation ou d'un document équivalent ou si l'autorité compétente en matière de licences n'indique pas qu'il est probable qu'une licence d'exploitation ou un document équivalent seront délivrés avant le début de la période de planification horaire concernée. ⇨ Les autorités compétentes en matière de licences communiquent régulièrement au coordonnateur des informations actualisées et répondent à ses demandes dans des délais raisonnables. ⇨

~~3. Le coordonnateur retire et remet dans le pool la série de créneaux horaires d'un transporteur aérien qu'il a reçue à la suite d'un échange en application de l'article 9, paragraphe 1, point e), lorsque les créneaux n'ont pas été utilisés comme prévu.~~

~~42.~~ Les transporteurs aériens qui, d'une manière répétée ⇨ ou ⇨ ~~et~~ intentionnelle, exploitent des services aériens à une heure significativement différente du créneau horaire attribué comme partie d'une série de créneaux ou utilisent des créneaux d'une manière significativement différente de celle indiquée au moment de l'attribution, ~~causant ainsi un préjudice aux activités de l'aéroport ou au trafic aérien,~~ perdent ⇨ la priorité ⇨ ~~le droit~~ visée à l'article ~~8~~10, paragraphe 2. Le coordonnateur peut décider de retirer la série de créneaux en question à ce transporteur aérien pour le restant de la période de planification horaire et de les placer dans le pool après avoir entendu le transporteur concerné et lui avoir adressé un avertissement unique. ⇨ Si le transporteur aérien demande des créneaux équivalents, le coordonnateur n'a pas l'obligation de les attribuer. ⇨

↓ nouveau

L'État membre veille à ce que le coordonnateur mette en place un système efficace de surveillance de l'application du présent paragraphe.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9

⇒ nouveau

53. Les États membres veillent à ce qu'existent ⇒ et soient appliquées ⇐ des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives ~~ou des mesures équivalentes~~ en cas

- d'exploitation répétée ⇒ ou ⇐ ~~et~~ intentionnelle de services aériens ⇒ sans créneau horaire correspondant ou ⇐ à une heure significativement différente des créneaux horaires attribués, ou d'utilisation de créneaux horaires d'une manière significativement différente de celle indiquée au moment de l'attribution, ~~lorsque ceci cause un préjudice aux activités de l'aéroport ou au trafic aérien;~~

↓ nouveau

- de restitution des créneaux après le 31 janvier pour la saison d'été suivante ou après le 31 août pour la saison d'hiver suivante, ou de conservation des créneaux non utilisés, la sanction devant prendre en compte le recours éventuel au mécanisme prévu par l'article 11;

- de refus de communiquer au coordonnateur ou au facilitateur d'horaires les informations prévues aux articles 7 et 13 ou de communication d'informations fausses ou trompeuses.

Le coordonnateur sera dûment informé de l'application de ces sanctions.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9

⇒ nouveau

64. Sans préjudice de l'article 10, paragraphe ~~45~~, lorsqu'un transporteur aérien ne peut pas atteindre le taux d'utilisation de ⇒ 85 ⇐ ~~80~~ % défini à l'article ~~810~~, paragraphe 2, le coordonnateur peut décider de retirer la série de créneaux horaires à ce transporteur aérien pour le reste de la période de planification horaire et de la placer dans le pool, après avoir entendu le transporteur aérien concerné.

Sans préjudice de l'article 10, paragraphe ~~45~~, lorsque, à l'issue d'une période correspondant à ⇒ 15 ⇐ ~~20~~ % de la période de validité de la série, aucun créneau horaire de cette série n'a été utilisé, le coordonnateur place ladite série de créneaux dans le pool pour le reste de la période de planification horaire, après avoir entendu le transporteur aérien concerné. ⇒ Le coordonnateur peut décider de retirer la série de créneaux horaires avant la fin d'une période correspondant à 15 % de la période de validité de la série si le transporteur ne démontre pas qu'il a l'intention de les utiliser. ⇐

Article ~~119~~

Réclamations et voies de recours

1. Sans préjudice des droits de recours prévus en vertu du droit national, les réclamations relatives à l'application de l'article 7, paragraphe 2, des articles ~~8, 8 bis et 10~~, 10, 13 et 17 ainsi que de l'article ~~14~~18, paragraphes ~~1 à 4 et 6~~ 1, 2 et 4, sont soumises au comité de coordination. Dans un délai d'un mois suivant le dépôt de la réclamation, le comité examine la question et formule autant que possible des propositions au coordonnateur en vue de résoudre les problèmes. Si une solution ne peut être trouvée, l'État membre responsable peut, dans un délai supplémentaire de deux mois, assurer une médiation par une organisation représentant les transporteurs aériens ou les aéroports ou par une autre tierce partie.

2. Les États membres prennent les mesures appropriées, conformément à la législation nationale, afin de protéger les coordonnateurs en ce qui concerne toute demande de réparation liée aux fonctions qu'ils exercent au titre du présent règlement, sauf en cas de négligence grave ou de faute intentionnelle.

Article ~~120~~

Relations avec les pays tiers

1. ☒ La Commission peut, conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2, décider qu'un ou plusieurs États membres doivent prendre des mesures, ☒ ⇒ y compris le retrait des créneaux horaires, ☒ ☒ à l'égard d'un ou de plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers en vue de remédier à l'attitude discriminatoire dudit pays tiers, ☒ Lorsqu'il apparaît que, en matière d'attribution et d'utilisation de créneaux horaires dans ses aéroports, un pays tiers:

- a) n'accorde pas aux transporteurs aériens ~~communautaires~~ ☒ de l'Union ☒ un traitement comparable à celui accordé par le présent règlement aux transporteurs aériens de ce pays, ou
- b) n'accorde pas de facto aux transporteurs aériens ~~communautaires~~ ☒ de l'Union ☒ le traitement national, ou
- c) accorde aux transporteurs aériens d'autres pays tiers un traitement plus favorable que celui qu'il accorde aux transporteurs aériens ~~communautaires~~ ☒ de l'Union ☒.

~~la Commission peut, conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2, décider qu'un ou plusieurs États membres doivent prendre des mesures, y compris la suspension totale ou partielle de l'application du présent règlement, à l'égard d'un ou de plusieurs transporteurs aériens de ce pays tiers en vue de remédier à l'attitude discriminatoire dudit pays tiers.~~

↓ 95/93 (adapté)

2. Les États membres informent la Commission de toute difficulté sérieuse rencontrée, en droit ou en fait, par les transporteurs aériens ☒ de l'Union ☒ pour obtenir des créneaux horaires dans les aéroports des pays tiers.

☒ Dispositions finales ☒

↓ 793/2004 art. 1, pt. 10
⇒ nouveau

Article ~~14 bis~~ 21

Rapport et coopération

1. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application du présent règlement au plus tard ~~trois~~ ⇒ quatre ⇐ ans après son entrée en vigueur. Ce rapport concerne en particulier l'application des articles ~~8, 8 bis et 9~~, 10⇨, 11 ⇐ et 13.

2. Les États membres et la Commission coopèrent pour l'application du présent règlement, notamment en ce qui concerne la collecte d'informations nécessaires pour l'établissement du rapport visé au paragraphe 1.



Article 22

Abrogation

Le règlement (CEE) n° 95/93 est abrogé.

Les références faites au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

↓ 95/93 (adapté)

Article ~~15~~²³

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le ☒ premier jour de la deuxième période de planification horaire qui débute après ☒ ~~trentième jour suivant celui de~~ sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Parlement européen
Le président
[...]

Par le Conseil
Le président
[...]



ANNEXE I

Règlement abrogé avec liste de ses modifications successives

Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil	(JO L 14 du 22.1.1993, p. 1)
Règlement (CE) n°894/2002 du Parlement européen et du Conseil	(JO L 142 du 31.5.2002, p. 3)
Règlement (CE) n°1554/2003 du Parlement européen et du Conseil	(JO L 221 du 4.9.2003, p. 1)
Règlement (CE) n°793/2004 du Parlement européen et du Conseil	(JO L 138 du 30.4.2004, p. 50)
Règlement (CE) n°545/2009 du Parlement européen et du Conseil	(JO L 167 du 29.6.2009, p. 24)

ANNEXE II

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (CEE) n° 95/93	Présent règlement
Article 1, paragraphes 1 et 2	Articles 1, paragraphes 1 et 2
Article 1, paragraphe 3	—
Article 2, point a)	Article 2, point 1)
Article 2, point b)	Article 2, point 2)
Article 2, point c)	—
Article 2, point d)	Article 2, point 3)
Article 2, point e)	Article 2, point 4)
Article 2, point f) i)	Article 2, point 5)
Article 2, point f) ii)	Article 2, point 6)
—	Article 2, point 7)
—	Article 2, point 8)
—	Article 2, point 9)
Article 2, point g)	Article 2, point 11)
Article 2, point h)	—
Article 2, point i)	Article 2, point 10)
Article 2, point j)	Article 2, point 12)
Article 2, point k)	Article 2, point 13)
Article 2, point l)	Article 2, point 14)
Article 2, point m)	Article 2, point 15)
—	Article 2, point 16)
—	Article 2, point 17)
—	Article 2, point 18)
—	Article 2, point 19)

—	Article 2, point 20)
—	Article 2, point 21)
Article 3, paragraphe 1	Article 3, paragraphe 1
Article 3, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2
Article 3, paragraphe 3	Article 3, paragraphe 3
Article 3, paragraphe 4	Article 3, paragraphe 4
—	Article 3, paragraphe 5
Article 3, paragraphe 5	Article 3, paragraphe 6
Article 3, paragraphe 6	Article 3, paragraphe 7
Article 3, paragraphe 7	Article 3, paragraphe 8
—	Article 3, paragraphe 9
—	Article 3, paragraphe 10
Article 4, paragraphe 1	Article 5, paragraphe 1
—	Article 5, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 2, point a)	Article 5, paragraphe 3, point a)
Article 4, paragraphe 2, point b), première phrase	Article 5, paragraphe 3, point b)
—	Article 5, paragraphe 3, point b), i)
—	Article 5, paragraphe 3, point b), ii)
Article 4, paragraphe 2, point b), deuxième phrase	Article 5, paragraphe 3, point c)
Article 4, paragraphe 2, point c)	Article 5, paragraphe 3, point d)
—	Article 5, paragraphe 3, in fine
Article 4, paragraphe 3	Article 5, paragraphe 4
Article 4, paragraphe 4	Article 5, paragraphe 5
Article 4, paragraphe 5	Article 5, paragraphe 6
Article 4, paragraphe 6	Article 5, paragraphe 7
Article 4, paragraphe 7	Article 5, paragraphe 7 et Article 6,

—	paragraphe 1
Article 4, paragraphe 8	Article 6, paragraphe 2
—	Article 6, paragraphe 3
Article 4, paragraphe 9	Article 6, paragraphe 4
Article 4, paragraphe 10	—
Article 5, paragraphe 1, premier alinéa	Article 6, paragraphe 5
Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 8, paragraphe 1, premier alinéa
—	Article 8, paragraphe 1, point a)
Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 8, paragraphe 1, point b)
Article 5, paragraphe 2	Article 8, paragraphe 1, point c)
Article 5, paragraphe 3	Article 8, paragraphe 2
Article 6, paragraphe 1	Article 8, paragraphe 3
Article 6, paragraphe 2	Article 4, paragraphe 1
Article 6, paragraphe 3	Article 4, paragraphe 5
—	Article 4, paragraphe 2
Article 6, paragraphe 1, in fine	Article 4, paragraphe 3
Article 7	Article 4, paragraphe 4
Article 8, paragraphe 1	Article 7
Article 8, paragraphe 2, premier alinéa, phrase introductive	Article 10, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 2, premier alinéa, premier et deuxième tirets	Article 10, paragraphe 2, phrase introductive
Article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 10, paragraphe 2, a) et b)
Article 8, paragraphe 3	—
Article 8, paragraphe 4	Article 9, paragraphe 3
Article 8, paragraphe 5	Article 10, paragraphe 5
—	Article 9, paragraphe 8, premier alinéa
	Article 9, paragraphe 8, deuxième alinéa

Article 8, paragraphe 6

Article 8, paragraphe 7

—

Article 8 *bis*

Article 8 *bis*, paragraphe 1

—

Article 8 *bis*, paragraphe 2

—

Article 8 *bis*, paragraphe 3

Article 8 *ter*, première phrase

Article 8 *ter*, deuxième phrase

Article 8 *ter*, troisième phrase

Article 9

Article 10, paragraphe 1

Article 10, paragraphe 2

Article 10, paragraphe 3

Article 10, paragraphe 4, point a), premier, deuxième et troisième tirets

Article 10, paragraphe 4, points b), c) et d)

—

Article 10, paragraphe 5

—

Article 10, paragraphe 6

Article 10, paragraphe 7

Article 10, paragraphe 8

Article 10, paragraphe 9

Article 10 *bis*

Article 9, paragraphe 7

Article 9, paragraphe 9

Article 11

Article 13

Article 13, paragraphe 1

Article 13, paragraphe 2, premier alinéa

Article 13, paragraphe 2, deuxième alinéa

Article 13, paragraphe 2, in fine

Article 13, paragraphe 3

Article 10, paragraphe 7

Article 14

—

Article 12

Article 9, paragraphe 1

—

Article 10, paragraphe 4

Article 10, paragraphe 5, point a), points i), ii) et iii)

Article 10, paragraphe 5, points b), c) et d)

Article 10, paragraphe 5, in fine

Article 10, paragraphe 7

Article 10, paragraphe 6

Article 9, paragraphe 3

Article 9, paragraphe 4

Article 9, paragraphe 5

Article 9, paragraphe 6

—

Article 11
Article 12
Article 13, paragraphes 1 et 2
—
Article 13, paragraphe 3
Article 13, paragraphe 4
—
Article 14, paragraphe 1
—
Article 14, paragraphe 2
Article 14, paragraphe 3
Article 14, paragraphe 4
Article 14, paragraphe 5
Article 14, paragraphe 6, points a) et b)

Article 14 *bis*
—
Article 15
—
—

Article 19
Article 20
Article 16, paragraphes 1 et 2
Article 16, paragraphe 3
Article 16, paragraphe 4
—
Article 15
Article 17, paragraphe 1
Article 17, paragraphe 2
Article 18, paragraphe 1
—
Article 18, paragraphe 2
Article 18, paragraphe 3
Article 18, paragraphe 4, premier et deuxième
alinéa
Article 21
Article 22
Article 23
Annexe I
Annexe II