



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 24.4.2003

COM(2003) 207 final

2001/0140 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la proposition modifiée de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant 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

(présentée par la Commission conformément à l'article 250,
paragraphe 2 du traité CE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Introduction

Les hostilités en Irak affectent la fourniture des services de transport aérien dans la Communauté et en dehors. Cette situation internationale exacerbe les craintes de nouvelles attaques terroristes dans l'aéronautique, ce qui entraîne une forte baisse de la demande. En outre, les transporteurs aériens de divers pays sont obligés de fournir des capacités de transport aux armées, pour les besoins d'urgence de la défense, en mettant à disposition des aéronefs normalement utilisés pour des opérations de transport commercial. L'offre a donc également diminué, ce qui entraîne une réduction notable des capacités et des fréquences sur diverses liaisons, essentiellement transatlantiques et à destination du Proche et du Moyen Orient. De plus, le ralentissement général de l'économie a des répercussions négatives sur le secteur du transport aérien. Enfin, l'apparition récente de l'épidémie du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) en Asie du Sud-Est a eu de graves conséquences sur le transport aérien.

L'accalmie des combats en Irak et la cessation des hostilités militaires de grande ampleur n'ont pas encore inversé les tendances négatives du trafic aérien.

Les prévisions communiquées par l'Association du transport aérien international (IATA) indiquaient que, dans le cas d'hostilités au Proche et au Moyen Orient d'une durée de trois mois, le trafic passagers baisserait de 10 %, celui du fret de 5 %, et une baisse de 5 % du trafic passagers perdurerait pendant trois mois après l'arrêt des hostilités. Au niveau mondial, cela se traduirait par une baisse considérable des recettes (6 milliards de dollars US) et une hausse des coûts de 0,2 milliard de dollars. Il en résulterait des pertes nettes en 2003 pour les compagnies aériennes du monde entier de l'ordre de 5,8 milliards de dollars (après intérêts). Cette sombre perspective s'aggrave si la durée des hostilités est doublée, soit 6 mois, affectant de ce fait la totalité de la saison de planification horaire d'été (avril à octobre 2003). En pareil cas, les pertes nettes (après intérêts) pourraient atteindre les 8 milliards de dollars au moins. Selon l'IATA, ces hypothèses étaient relativement pessimistes par rapport aux effets de la guerre du Golfe en 1990-91. En outre, elles n'ont pas tenu compte de l'apparition du SRAS.

De même, selon l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne, la guerre risque d'entraîner une baisse notable des passagers kilomètres transportés (PKT), de l'ordre de 2 à 3 millions de PKT. Étant donné que le 11 septembre a entraîné des pertes massives de trafic (jusqu'à la fin 2002 en Europe: - 8 %, dans l'Atlantique Nord: - 22 %) et des pertes d'exploitation (en 2001, 3,02 milliards de dollars US), les effets de ce nouveau conflit pourraient rendre la situation encore plus fragile.

En outre, toujours selon les données de l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), en ce qui concerne l'incidence des premiers jours de guerre (semaine du 17 au 23 mars), le trafic international de passagers a été inférieur de 12,3 % à celui de la même semaine l'année précédente. Dans les liaisons à l'intérieur de l'Europe, la baisse était de 14,6 %, dans celles de l'Atlantique Nord, de 10,2 %, et dans celles avec l'Extrême Orient, de 12,4 %. Les liaisons avec le Moyen Orient ont connu une chute vertigineuse de 42,2 %. Depuis le début de la guerre, plusieurs grands transporteurs aériens européens ont annoncé des réductions importantes de leurs effectifs.

Contre la position des transporteurs aériens de l'IATA, de l'IACA, de l'AEA et de l'ERA, les transporteurs à bas tarifs tels qu'Easy Jet et Ryanair ont déclaré que les règles d'attribution des créneaux horaires doivent être appliquées normalement, qu'il ne doit y avoir aucun aménagement des règles qui ont permis la prospérité de l'aviation européenne au cours de la dernière décennie, et qu'ils considèrent comme une forme d'aide d'État le fait d'accorder aux compagnies aériennes la protection de leurs créneaux horaires.

En particulier, le début des opérations militaires a entraîné la perturbation des services aériens commerciaux à destination de la région directement touchée par les hostilités, ainsi qu'à l'intérieur de la Communauté. Les premières estimations données par Eurocontrol indiquent qu'environ 500 vols quotidiens (compagnies communautaires et de pays tiers confondues) à destination de la région sont touchés. Les compagnies aériennes en cause sont aussi bien communautaires que de pays tiers. Il faut également garder à l'esprit que l'espace aérien d'Irak est fermé aux opérations de transport aérien civil depuis la première guerre du Golfe. Aussi les restrictions sur l'espace aérien d'autres pays de la région sont-elles susceptibles d'entraîner encore davantage d'annulations de vol, ainsi que des modifications d'itinéraire pour les vols en provenance d'Europe centrale et d'Asie du Sud-Est.

En ce qui concerne l'épidémie du SRAS, à la date du 9 avril 2003, sur la base des données de l'Organisation Mondiale de la Santé, un total de 48 cas a été signalé dans la Communauté, et un total de 2650 cas a été répertorié au niveau mondial dont 103 mortels.

Toutefois, en dépit de ces circonstances, la plupart des transporteurs aériens présents dans les aéroports communautaires ne sont pas en mesure de réduire les capacités, car ils perdraient alors les créneaux inutilisés, conformément au principe "on s'en sert ou on le perd" (use-it-or-lose-it), qui leur fait obligation d'utiliser leurs créneaux à au moins 80 % au cours d'une saison de planification horaire, afin de conserver ces créneaux pour la saison correspondante suivante.

Ainsi, en l'absence d'une décision préservant les créneaux horaires relevant de "droits acquis", les compagnies seraient forcées de maintenir les capacités existantes alors même que la demande se trouve sensiblement réduite et que l'offre est limitée par les restrictions sur l'espace aérien, ce qui aggraverait les difficultés économiques présentes. Dans certains cas, elles pourraient même se trouver dans l'impossibilité d'utiliser leurs appareils, réquisitionnés pour le transport de militaires.

Les dispositions du règlement sur les créneaux horaires

Le point de référence du règlement, comme indiqué dans son article 10, paragraphe 3, est l'attribution et l'utilisation des créneaux au cours d'une saison (principe "on s'en sert ou on le perd" (use-it-or-lose-it)), et en particulier la situation en fin de saison, après l'utilisation effective des créneaux. L'article dispose, notamment, que seuls les transporteurs aériens qui peuvent démontrer à la satisfaction du coordonnateur qu'ils ont exploité leurs créneaux, avec l'autorisation du coordonnateur, pendant au moins 80 % du temps au cours de la période pour laquelle ils leur avaient été attribués, auront droit à la même série de créneaux pour la saison correspondante suivante.

En outre, le règlement, dans son article 8, par. 1, point a et son article 10, paragraphe 3, prévoit le calcul du taux d'utilisation en fin de saison, une fois que les créneaux ont été exploités et aux fins de l'acquisition des droits pour la saison correspondante suivante.

L'article 10, paragraphe 5, donne une liste non exhaustive de motifs qui peuvent être invoqués par les transporteurs aériens pour justifier la non utilisation des créneaux alloués au cours d'une saison de planification horaire. Le point a de cette liste donne des exemples de circonstances imprévisibles et inévitables sur lesquelles le transporteur n'a aucune prise. Il n'est pas fait référence à une situation de guerre ou de conflit armé et à l'incidence qu'une telle situation peut avoir sur l'application des règles d'attribution des créneaux horaires.

Le règlement est fondé sur le principe que l'allocation et la surveillance de l'utilisation des créneaux horaires incombent au coordonnateur (articles 4, par. 5 et 6). On entend par coordonnateur de l'aéroport un organisme indépendant, c.à.d. une personne physique ou morale possédant une connaissance approfondie de la coordination des horaires des transporteurs aériens, dont la nomination est assurée par l'État membre responsable de l'aéroport où intervient l'attribution des créneaux horaires (article 4, paragraphe 1). Enfin, le coordonnateur doit accomplir ses tâches non seulement en toute indépendance, mais aussi agir de façon neutre, non discriminatoire et transparente (article 4, paragraphes 2 et 3).

On peut donc conclure qu'en appliquant l'article 10, paragraphes 3 et 5, le coordonnateur doit agir en conformité avec les principes indiqués à l'article 4 précité.

La nécessité de modifier le règlement

Pour les raisons évoquées plus haut, ni la Commission ni les États membres ne peuvent formuler aucune instruction destinée aux coordonnateurs, car cela remettrait en cause leur indépendance.

Il est donc proposé d'insérer dans le règlement un nouvel article 10ter disposant que les coordonnateurs doivent accepter, lorsque les transporteurs aériens invoquent les hostilités en Irak pour justifier la non utilisation des créneaux qui leur ont été attribués pour l'été 2003, de leur attribuer ces créneaux pour la saison correspondante suivante (été 2004).

Sachant que les transporteurs aériens doivent être encouragés à placer dans le pool les créneaux qu'ils ne vont pas utiliser au cours de la saison touchée par les hostilités, il est rappelé que les coordonnateurs des aéroports attribuent les créneaux placés dans le pool pour donner suite aux demandes de créneaux ad hoc pour l'aviation générale (voir article 8, paragraphe 3 du règlement actuel) ainsi qu'à celles des transporteurs en place et des nouveaux arrivants, d'une manière équitable (règle dite "50/50" à l'article 10, paragraphe 7 du règlement actuel). On évitera ainsi de gaspiller la capacité des créneaux au cours de la saison touchée par les hostilités.

Calendrier

Un aspect important de la présente proposition est le calendrier. L'attribution initiale des créneaux a lieu au cours des conférences de l'IATA pour la planification des horaires, en novembre pour la saison d'été suivante, et en juin pour la saison d'hiver suivante. Par conséquent, les créneaux pour l'été 2003 ont déjà été attribués lors de la conférence de planification horaire de novembre 2002, alors que les créneaux pour la saison d'hiver 2002-2003 ont été attribués en juin 2002. L'article 10, paragraphe 4 du règlement prévoit que les transporteurs peuvent reverser des créneaux dans le pool avant certaines dates, sans que cela affecte le calcul du taux d'utilisation des créneaux qui leur restent. Le tableau ci-après présente les dates essentielles du processus d'allocation, telles que fixées dans les lignes directrices mondiales de planification horaire et d'attribution des créneaux établies par les compagnies aériennes (IATA) et dans le règlement.

Saison	Durée de la saison	Conférence d'attribution de l'IATA	Date de retour	Confirmation des créneaux "acquis" 6 jours avant la conférence IATA	révision - dernière date d'entrée
Hiver 02-03	27.10.02 – 29.3.03	8 - 11 juin 02	31.8.02	2.6.2002	1.6.2002
Été 03	30.3.03 – 25.10.03	9- 12 nov. 02	31.1.03	3.11.2002	2.11.2002
Hiver 03-04	26.10.03 – 28.3.04	14 – 17 juin 03	31.8.03	8.6.2003	7.6.2003
Été 04	29.03.04 – 30.10.04	8 – 11 nov. 03	31.1.04	2.11.2003	1.11.2003

Selon les lignes directrices mondiales de planification horaire de l'IATA, une fois identifié le droit à l'"acquisition" des créneaux, les coordonnateurs doivent indiquer à chaque compagnie le détail de ses "droits acquis" en matière de créneaux horaires, dès que ceux-ci ont été déterminés par le coordonnateur, et au plus tard:

- le troisième lundi d'avril pour les créneaux consignés comme "acquis", tels qu'effectivement exploités lors de la saison d'hiver précédente
- le troisième lundi de septembre pour les créneaux consignés comme "acquis", tels qu'effectivement exploités jusqu'à ce moment pendant la saison d'été en cours

Sur la base de ce qui précède, la proposition modifiée, assortie de la présente proposition de modification, concernant l'insertion d'un nouvel article 10ter devrait être adoptée par le Parlement européen et le Conseil avant la fin de la saison de planification horaire d'été 2003, puisque c'est le 15 septembre ("le troisième lundi de septembre" comme indiqué plus haut) que le taux d'utilisation des créneaux horaires relevant de "droits acquis" sera établi pour cette saison. Les coordonnateurs doivent donner leur confirmation avant la coordination des horaires et l'attribution des créneaux pour la saison d'été suivante lors de la conférence de l'IATA, qui aura lieu début novembre 2003. La règle proposée doit donc entrer en vigueur auparavant, afin que les coordonnateurs et les transporteurs aériens puissent préserver les créneaux inutilisés.

Dans le cas contraire, il existe un risque important d'actions en justice par les transporteurs aériens auxquels ont été attribués des créneaux dans des aéroports où les coordonnateurs n'ont pas accepté le motif de circonstances exceptionnelles dues aux hostilités pendant la saison horaire d'été 2003.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la proposition modifiée de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant 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

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission¹,

vu l'avis du Comité économique et social européen²,

vu l'avis du Comité des régions³,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité⁴,

considérant ce qui suit:

- (1) La guerre lancée en mars 2003 contre l'Irak et les développements politiques qui ont suivi ce lancement ainsi que l'apparition de l'épidémie du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) ont gravement touché les opérations de transport aérien des compagnies aériennes et ont entraîné une réduction sensible de la demande au début de la saison de planification horaire d'été 2003.
- (2) Afin de faire en sorte que la non utilisation des créneaux attribués pour cette saison ne fasse pas perdre aux transporteurs aériens leur droit à ces créneaux, il est nécessaire de disposer clairement et sans ambiguïté que ces saisons de planification horaire sont affectées négativement par le conflit armé.

¹ JO C ..., ..., p. ...

² JO C ..., ..., p. ...

³ JO C ..., ..., p. ...

⁴ JO C ..., ..., p. ...

- (3) Il convient donc de modifier en conséquence 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 Communauté⁵

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'article 10ter suivant est inséré dans le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil:

"Article 10ter

1. Aux fins de l'article 10, paragraphe 3, les coordonnateurs acceptent que les transporteurs aériens aient droit à la même série de créneaux horaires au cours de la saison de planification horaire d'été 2004 que celle qui leur a été attribuée pour la saison de planification horaire d'été 2003.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 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 tous les États membres.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

⁵ JO L 14 du 22.1.1993, p. 1.