

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

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 CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Parlement européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽³⁾,

considérant qu'il y a une disparité croissante entre l'expansion du système des transports aériens en Europe et la capacité de l'infrastructure aéroportuaire de faire face à cette demande; que, par conséquent, le nombre d'aéroports saturés est de plus en plus grand dans la Communauté;

considérant que l'attribution de créneaux horaires dans les aéroports saturés devrait être fondée sur des règles neutres, transparentes et non discriminatoires;

considérant que le respect du principe de neutralité est assuré au mieux lorsque la décision de coordonner un aéroport est prise par l'État membre responsable de cet aéroport, sur la base de critères objectifs;

considérant que, dans certaines conditions, afin de faciliter les opérations, il est souhaitable qu'un État membre puisse qualifier un aéroport d'aéroport coordonné pour autant que les principes de transparence, de neutralité et de non-discrimination soient respectés;

considérant qu'il appartient à l'État membre responsable de l'aéroport coordonné de veiller à désigner un coordonnateur dont la neutralité soit incontestée;

considérant que la transparence de l'information constitue un élément essentiel en vue d'assurer une procédure objective d'attribution des créneaux horaires;

considérant que 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;

considérant que, comme le prévoit le règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires ⁽⁴⁾, la politique communautaire vise notamment à faciliter la concurrence et à encourager l'entrée sur le marché; que, pour atteindre ces objectifs, il convient de donner un soutien résolu aux transporteurs désireux de commencer à opérer sur des liaisons intracommunautaires;

considérant que le système en vigueur comporte des droits acquis;

considérant que de futures dispositions devraient également autoriser de nouveaux arrivants sur le marché communautaire;

considérant qu'il est nécessaire, dans des conditions définies, de prendre des dispositions spéciales pour le maintien de services aériens intérieurs adéquats desservant les régions de l'État membre concerné;

considérant qu'il faut également éviter des situations où, faute de créneaux horaires disponibles, les avantages de la libéralisation sont inégalement partagés et la concurrence soumise à des distorsions;

considérant qu'il est souhaitable d'utiliser au mieux les créneaux horaires existants afin de réaliser les objectifs exposés ci-dessus;

considérant qu'il est souhaitable que les pays tiers accordent aux transporteurs communautaires un traitement équivalent;

considérant que l'application du présent règlement ne porte pas atteinte aux règles en matière de concurrence fixées par le traité, notamment par ses articles 85 et 86;

considérant que 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; que ce régime n'est pas encore entré en application;

⁽¹⁾ JO n° C 43 du 19. 2. 1991, p. 3.

⁽²⁾ JO n° C 13 du 20. 1. 1992, p. 446.

⁽³⁾ JO n° C 339 du 31. 12. 1991, p. 41.

⁽⁴⁾ JO n° L 240 du 24. 8. 1992, p. 8.

considérant que le présent règlement devrait être réexaminé à l'issue d'une période d'application déterminée en vue d'évaluer son fonctionnement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

Article premier

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique à l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté.
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 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 du royaume d'Espagne et du Royaume-Uni. Les gouvernements du royaume d'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 :

- a) « créneau horaire », l'heure prévue d'arrivée ou de départ disponible ou attribuée à un mouvement d'aéronef à une date précise dans un aéroport coordonné aux termes du présent règlement ;
- b) « nouvel arrivant » :
 - i) un transporteur aérien demandant que lui soient attribués des créneaux horaires dans un aéroport pour un jour quelconque et disposant de moins de quatre créneaux horaires ou en ayant reçu moins dans cet aéroport, le jour en question
ou
 - ii) un transporteur aérien demandant que lui soient attribués des créneaux horaires en vue d'un service sans escale entre deux aéroports communautaires, lorsque, au plus, deux autres transporteurs aériens exploitent un service direct entre ces aéroports ou systèmes aéroportuaires, le jour en question, et disposant de moins de quatre créneaux horaires ou en ayant reçu moins de quatre dans cet aéroport, le jour en question, pour ledit service sans escale.

Un transporteur aérien détenant plus de 3 % du total des créneaux horaires disponibles le jour en question, dans un aéroport déterminé, ou détenant plus de 2 % du total des créneaux horaires disponibles le jour en question, dans un système aéroportuaire dont ledit aéroport fait partie, n'est pas considéré comme un nouvel arrivant dans cet aéroport ;
- c) « service aérien direct », un service assuré entre deux aéroports, escales comprises, avec le même aéronef et le même numéro de vol ;
- d) « période de planification horaire », la saison d'été ou d'hiver, telle qu'elle est établie dans les horaires des transporteurs aériens ;
- e) « transporteur aérien communautaire », un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable délivrée par un État membre conformément au règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens⁽¹⁾ ;
- f) « aéroport coordonné », un aéroport où un coordonnateur a été désigné pour faciliter les opérations des transporteurs aériens qui opèrent ou envisagent d'opérer dans cet aéroport ;
- g) « aéroport entièrement coordonné », un aéroport coordonné où tout atterrissage ou décollage, au cours des périodes pendant lesquelles l'aéroport est entièrement coordonné, est subordonné à l'attribution préalable d'un créneau horaire au transporteur aérien par un coordonnateur ;
- 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.

Article 3

Conditions dans lesquelles s'opère la coordination d'un aéroport

1. Un État membre n'est pas tenu de qualifier un aéroport d'aéroport coordonné autrement qu'en application des dispositions du présent article.
2. Un État membre peut toutefois prévoir qu'un aéroport, quel qu'il soit, est qualifié d'aéroport coordonné, pour autant que soient respectés les principes de transparence, de neutralité et de non-discrimination.
3. i) Lorsque des transporteurs aériens représentant plus de la moitié des mouvements dans un aéroport et/ou lorsque les autorités de l'aéroport estiment sa capacité insuffisante au regard des mouvements effectifs ou prévus à certaines périodes
ou
ii) lorsque de nouveaux arrivants éprouvent de sérieux problèmes à obtenir des créneaux horaires
ou
iii) lorsqu'un État membre le juge nécessaire,
l'État membre veille à ce qu'il soit procédé dans les meilleurs délais à une étude approfondie de la capacité de l'aéroport, en tenant compte des méthodes généralement reconnues en la matière, afin de déterminer comment la capacité peut être accrue à court terme en opérant des changements au niveau de l'infrastructure ou de l'exploitation et de fixer le calendrier envisagé pour résoudre les problèmes. Cette étude est actualisée à intervalles réguliers. L'étude et la méthode qui la sous-tendent sont mises à la disposition des parties intéressées.

⁽¹⁾ JO n° L 240 du 24. 8. 1992, p. 1.

4. Si, après consultation des transporteurs aériens qui utilisent régulièrement l'aéroport, de leurs organisations représentatives, des autorités aéroportuaires, des autorités responsables du contrôle du trafic aérien et des organisations de passagers lorsqu'elles existent, l'étude ne dégage pas de possibilité de résoudre, à court terme, les problèmes graves, l'État membre veille à ce que l'aéroport soit qualifié d'entièrement coordonné pendant les périodes au cours desquelles des problèmes de capacité se posent.

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

Article 4

Coordonnateur

1. L'État membre responsable d'un aéroport coordonné ou entièrement coordonné veille à ce que soit désignée comme coordonnateur de l'aéroport une personne physique ou morale possédant une connaissance approfondie de la coordination en matière de planification des mouvements d'aéronefs des transporteurs aériens, après avoir consulté les transporteurs aériens qui utilisent régulièrement l'aéroport, leurs organisations représentatives et les autorités aéroportuaires. Un même coordonnateur peut être désigné pour plusieurs aéroports.

2. L'État membre veille à ce que le coordonnateur accomplisse en toute indépendance les tâches prévues par le présent règlement.

3. Le coordonnateur agit conformément au présent règlement, de façon neutre, non discriminatoire et transparente.

4. Le coordonnateur participe aux conférences internationales de planification des mouvements d'aéronefs des transporteurs aériens dans le respect du droit communautaire.

5. Le coordonnateur est chargé de l'attribution des créneaux horaires.

6. Le coordonnateur surveille l'utilisation des créneaux horaires.

7. Lorsque des créneaux horaires sont attribués, le coordonnateur communique, sur demande et dans un délai raisonnable, à toutes les parties intéressées, pour examen, les informations suivantes :

- a) les créneaux horaires historiques, ventilés par compagnie aérienne et classés dans l'ordre chronologique pour tous les transporteurs utilisant l'aéroport ;
- b) les créneaux horaires demandés (à l'origine), ventilés par transporteur et classés dans l'ordre chronologique, pour tous les transporteurs ;
- 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 ;
- e) des informations complètes et détaillées sur les critères d'attribution.

8. Les informations visées au paragraphe 7 sont communiquées au plus tard au moment des conférences pertinentes de planification des mouvements d'aéronefs ou, selon le cas, au cours de celles-ci et ultérieurement.

Article 5

Comité de coordination

1. Les États membres veillent à ce que, dans tout aéroport qualifié d'entièrement coordonné, un comité de coordination soit créé pour assister, à titre consultatif, le coordonnateur visé à l'article 4. La participation à ce comité est ouverte, au moins, aux transporteurs et/ou à leurs organisations représentatives qui utilisent régulièrement le (ou les) aéroport(s), aux autorités aéroportuaires concernées et aux représentants du contrôle du trafic aérien. Un même comité de coordination peut être désigné pour plusieurs aéroports.

Le comité de coordination a, entre autres, pour tâche de formuler des avis sur :

- les possibilités d'accroître la capacité déterminée conformément aux dispositions de l'article 6,
- les manières d'améliorer les conditions de trafic dans l'aéroport considéré,
- l'examen des réclamations concernant l'attribution des créneaux horaires, conformément à l'article 8 paragraphe 7,
- la formulation de méthodes de surveillance de l'utilisation des créneaux horaires attribués,
- la formulation d'orientations pour l'attribution des créneaux horaires, compte tenu des conditions locales,
- l'examen des problèmes sérieux éprouvés par les nouveaux arrivants, conformément à l'article 10.

2. Le paragraphe 1 peut être appliqué aux aéroports qualifiés d'aéroports coordonnés aux termes de l'article 3.

Article 6

Capacité d'un aéroport

1. Dans un aéroport où se fait l'attribution de créneaux horaires, les autorités compétentes déterminent deux fois par an, selon des méthodes généralement reconnues, la capacité disponible pour l'attribution de créneaux horaires, en coopération avec des représentants du contrôle du trafic aérien, de l'administration des douanes et des autorités responsables en matière d'immigration, des transporteurs aériens qui utilisent l'aéroport et/ou de leurs organisations représentatives, ainsi qu'avec le coordonnateur de l'aéroport. Lorsque les autorités compétentes ne sont pas les autorités aéroportuaires, ces dernières sont également consultées.

Cet exercice repose sur une analyse objective des possibilités d'accueil de trafic aérien, compte tenu des différents types de trafic dans l'aéroport en question.

Les résultats de cet exercice sont communiqués en temps utile au coordonnateur de l'aéroport, avant que n'ait lieu l'attribution initiale de créneaux horaires pour les besoins des conférences de planification des mouvements d'aéronefs.

2. Le paragraphe 1 peut être appliqué aux aéroports qualifiés d'aéroports coordonnés aux termes de l'article 3.

Article 7

Informations pour le coordonnateur

Les transporteurs aériens exploitant, ou envisageant d'exploiter, sur un aéroport coordonné ou entièrement coordonné fournissent au coordonnateur les informations pertinentes réclamées par celui-ci.

Article 8

Procédure d'attribution des créneaux horaires

1. a) Sous réserve des dispositions de l'article 10, un transporteur qui a exploité un créneau horaire approuvé par le coordonnateur peut prétendre à ce même créneau pour la période de planification horaire correspondante suivante.
 - b) Lorsque toutes les demandes de créneaux horaires formulées par les transporteurs concernés ne peuvent pas être satisfaites, la préférence est accordée aux services aériens commerciaux et, en particulier, aux services réguliers et aux services non réguliers programmés.
 - c) Le coordonnateur tient également compte des règles de priorité complémentaires fixées par le secteur des transport aériens et, si possible, des orientations complémentaires préconisées par le comité de coordination et permettant de tenir compte des conditions locales, pour autant que ces orientations respectent le droit communautaire.
2. Lorsqu'une demande de créneau horaire ne peut être satisfaite, le coordonnateur en communique les raisons au transporteur aérien demandeur et lui indique le créneau de remplacement le plus proche.
 3. Le coordonnateur s'efforce, en tout temps, de donner suite aux demandes de créneaux *ad hoc* pour tout type d'aviation, y compris l'aviation générale. À cette fin, il peut utiliser les créneaux disponibles dans le *pool* visé à l'article 10, mais non encore attribués, ainsi que les créneaux libérés au dernier moment.
 4. Les créneaux horaires peuvent, en toute liberté, être échangés entre transporteurs ou transférés par un transporteur d'une liaison à une autre ou d'un type de service à un autre, d'un commun accord ou à la suite d'une prise de contrôle partielle ou totale ou unilatéralement. Tout échange ou transfert doit être transparent et être soumis à

la confirmation, par le coordonnateur, que l'opération est réalisable et :

- a) qu'elle ne nuira pas au fonctionnement de l'aéroport ;
- b) que les limitations imposées par un État membre conformément à l'article 9 sont respectées ;
- c) que le changement d'utilisation ne relève pas des dispositions de l'article 11.

5. Les créneaux horaires attribués aux nouveaux arrivants exploitant un service entre deux aéroports communautaires ne peuvent, pendant deux saisons, être échangés entre transporteurs aériens ou transférés par un transporteur aérien d'une liaison à une autre, comme le prévoit le paragraphe 4.

6. La Commission peut établir, après consultation des transporteurs aériens, des coordonnateurs et des autorités aéroportuaires, les normes préconisées auxquelles doivent répondre les systèmes informatisés que les coordonnateurs utilisent afin d'assurer la bonne application des articles 4 et 7.

7. En cas de réclamation sur l'attribution des créneaux horaires, le comité de coordination examine la question et peut présenter au coordonnateur des propositions visant à résoudre les problèmes.

8. Si, à l'issue de cet examen par le comité de coordination, les problèmes ne peuvent être résolus, l'État membre concerné peut prévoir la médiation d'une organisation représentative des transporteurs aériens ou d'une autre tierce partie.

Article 9

Services régionaux

1. Un État membre peut réserver certains créneaux horaires dans un aéroport entièrement coordonné pour des services réguliers exploités à l'intérieur de son territoire :
 - a) sur une liaison vers un aéroport desservant une région périphérique ou en développement située sur son territoire, si cette liaison est considérée comme vitale pour le développement économique de la région dans laquelle est situé l'aéroport, à condition :
 - i) que les créneaux horaires concernés soient utilisés sur cette liaison à la date d'entrée en vigueur du présent règlement ;
 - ii) qu'un seul transporteur aérien exploite cette liaison ;
 - iii) qu'aucun autre moyen de transport ne puisse fournir un service adéquat ;
 - iv) que la réservation de créneaux horaires prenne fin lorsqu'un deuxième transporteur aérien a mis en place un service intérieur régulier sur cette liaison avec le même nombre de fréquences que celles du premier transporteur aérien et qu'il l'a exploité pendant au moins une saison ;
 - b) sur des liaisons où des obligations de service public ont été imposées conformément à la législation communautaire.

2. Les procédures visées à l'article 4 paragraphe 1 points d) à i) du règlement (CEE) n° 2408/92 sont appliquées si un autre transporteur aérien communautaire est intéressé à exploiter la liaison et s'il n'a pas été en mesure d'obtenir un créneau dans une plage horaire comprise entre une heure avant et une heure après les heures demandées au coordonnateur.

3. Les États membres communiquent à la Commission une liste des liaisons pour lesquelles des créneaux horaires ont été ainsi réservés dans un aéroport entièrement coordonné. Ils le font pour la première fois à la date d'entrée en vigueur du présent règlement. La Commission publie au *Journal officiel des Communautés européennes* une liste complète des liaisons concernées, au plus tard deux mois après cette communication.

Article 10

Regroupement des créneaux horaires dans un *pool*

1. Dans un aéroport où se fait une attribution de créneaux horaires, un *pool* est constitué regroupant, pour chaque période de coordination, les créneaux horaires nouvellement créés, ceux qui sont inutilisés, ceux qui ont été abandonnés par un transporteur en cours ou en fin de saison ou qui sont devenus disponibles pour d'autres raisons.

2. Tout créneau horaire non utilisé est retiré et versé dans le *pool* approprié, sauf si la non-utilisation peut se justifier par l'immobilisation au sol d'un type d'aéronef, la fermeture d'un aéroport ou d'un espace aérien ou par tout autre motif exceptionnel analogue.

3. Le fait qu'un transporteur se soit vu attribuer certains créneaux horaires pour assurer un service régulier ou un service non régulier programmé à un moment donné de la journée et pour le même jour de la semaine pendant une période déterminée pouvant s'étendre à une saison complète de planification horaire n'ouvre pas à ce transporteur un droit à la même série de créneaux pour la saison correspondante suivante, à moins qu'il ne puisse apporter la preuve au coordonnateur qu'il a utilisé ces créneaux, avec l'autorisation du coordonnateur, pendant 80 % au moins de la période pour laquelle ils ont été attribués.

4. Les créneaux attribués à un transporteur 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 pour réattribution avant ces dates, ne sont pas pris en compte aux fins du calcul du pourcentage d'utilisation.

5. Lorsqu'il ne peut être démontré que la série de créneaux horaires a été utilisée jusqu'à concurrence de 80 %, tous les créneaux de la série sont versés dans le *pool*, à moins que, preuves à l'appui, la non-utilisation des créneaux ne soit due à l'un quelconque des facteurs suivants :

a) circonstances imprévisibles et inévitables sur lesquelles le transporteur n'a aucune prise entraînant, par exemple :

— l'immobilisation au sol des aéronefs du type généralement employé pour assurer le service en question

ou

— la fermeture d'un aéroport ou d'un espace aérien ;

b) problèmes posés par le lancement d'un nouveau service « passagers » régulier assuré au moyen d'aéronefs ayant une capacité inférieure ou égale à 80 sièges sur une liaison entre un aéroport régional et l'aéroport coordonné, sur laquelle la capacité annuelle ne dépasse pas 30 000 sièges

ou

c) graves difficultés financières du transporteur aérien communautaire concerné entraînant la délivrance, par les autorités compétentes en la matière, d'une licence temporaire, dans l'attente de la restructuration financière du transporteur, conformément à l'article 5 paragraphe 5 du règlement (CEE) n° 2407/92 ;

d) interruption d'une série de services non réguliers à la suite d'annulations de voyageurs, notamment en dehors de la période de pointe habituelle, pour autant que l'utilisation totale du créneau ne devienne pas inférieure à 70 % ;

e) interruption d'une série de services en raison d'une action visant à affecter ces services, 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.

6. Si de sérieux 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.

7. Sans préjudice de l'article 8 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 2408/92, les créneaux horaires versés dans les *pools* sont répartis entre les transporteurs ayant introduit une demande. 50 % de ces créneaux sont attribués à de nouveaux arrivants, à moins que les demandes de nouveaux arrivants représentent moins de 50 %.

8. Un nouvel arrivant qui s'est vu offrir des créneaux dans une plage horaire comprise entre deux heures avant et deux heures après l'heure demandée, mais qui n'a pas accepté cette offre, ne conserve pas le statut de nouvel arrivant.

Article 11

Mécanisme de sauvegarde

1. Lorsqu'une solution ne peut être trouvée au titre du paragraphe 2 et vu qu'il ne doit pas exister de distorsion de concurrence entre les transporteurs aériens concernés, un transporteur aérien n'est pas autorisé à faire usage de la souplesse prévue à l'article 8 paragraphe 4 pour instaurer une (ou plusieurs) fréquence(s) supplémentaire(s) sur une liaison entre un aéroport entièrement coordonné situé sur le territoire de la Communauté et un aéroport situé dans un autre État membre, si un autre transporteur aérien communautaire ayant obtenu une licence d'exploitation dans un autre État membre n'a pas été en mesure, malgré des efforts sérieux et suivis, d'obtenir des créneaux d'atterrissage et de décollage pouvant raisonnablement être utilisés pour assurer une (ou plusieurs) fréquence(s) supplémentaire(s) sur cette liaison dans une plage horaire

comprise entre deux heures avant et deux heures après les heures demandées au coordonnateur.

Cette disposition n'est pas applicable si le transporteur aérien faisant usage de la souplesse prévue à l'article 8 paragraphe 4 ne dépasse pas les fréquences de l'autre transporteur aérien.

2. Compte tenu du fait qu'il ne devrait pas y avoir de distorsion de concurrence entre les transporteurs aériens concernés, l'État membre responsable de l'aéroport entièrement coordonné visé au paragraphe 1 s'efforce de faciliter la conclusion d'un accord entre les transporteurs aériens concernés.

D'autres solutions au problème devraient être recherchées, telles que :

- des efforts pour assurer que la demande d'attribution de créneaux horaires faite par le transporteur aérien ayant obtenu une licence d'exploitation de l'autre État membre est satisfaite,
- le recours raisonnable par ce transporteur à la souplesse permise par les dispositions de l'article 8 paragraphe 4.

3. Un État membre concerné peut demander à la Commission d'examiner, dans un délai de deux mois après qu'un transporteur aérien a informé le coordonnateur de son intention de faire usage de la souplesse prévue à l'article 8 paragraphe 4, si les dispositions du présent article sont respectées.

Article 12

Dispositions générales

1. Lorsqu'il apparaît que, en matière d'attribution de créneaux horaires dans les aéroports, un pays tiers :

- a) n'accorde pas aux transporteurs aériens communautaires un traitement comparable à celui qui est réservé par les États membres aux transporteurs aériens de ce pays
ou
- b) n'accorde pas *de facto* aux transporteurs aériens communautaires le traitement national
ou
- c) accorde aux transporteurs aériens d'autres pays tiers un traitement plus favorable que celui qu'il réserve aux transporteurs aériens communautaires,

une action appropriée peut être entreprise afin de remédier à la situation à l'égard de l'aéroport (ou des aéroports)

concerné(s), notamment par une suspension totale ou partielle des obligations qui découlent du présent règlement à l'égard d'un transporteur aérien de ce pays tiers, et ce conformément au droit communautaire.

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

Article 13

Rapport et coopération

1. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application du présent règlement trois ans après son entrée en vigueur. Ce rapport comporte, entre autres, les éléments suivants :

- a) la structure du secteur des transports aériens ;
- b) les progrès réalisés par ce secteur pour réduire le degré de non-utilisation des créneaux horaires ;
- c) le volume du *pool* de créneaux, tel que défini à l'article 10 paragraphe 1, à chaque saison, dans des aéroports sélectionnés ;
- d) le volume des demandes de créneaux non satisfaites, à chaque saison, dans des aéroports sélectionnés ;
- e) le nombre de nouveaux arrivants présentant une demande de créneaux, à chaque saison, dans des aéroports sélectionnés ;
- f) le recours aux procédures en cas de litige établies en application de l'article 8.

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

Article 14

Révision

Le Conseil décide de maintenir inchangé ou de réviser le présent règlement d'ici au 1^{er} juillet 1997, sur la base d'une proposition de la Commission à soumettre au plus tard le 1^{er} janvier 1996.

Article 15

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le trentième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

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

Fait à Bruxelles, le 18 janvier 1993.

Par le Conseil

Le président

T. PEDERSEN