

RÈGLEMENT (UE) 2019/502 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 25 mars 2019****relatif à des règles communes garantissant une connectivité de base du transport aérien eu égard au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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

vu le traité 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 européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié son intention de se retirer de l'Union en application de l'article 50 du traité sur l'Union européenne. Les traités cesseront d'être applicables au Royaume-Uni à partir de la date d'entrée en vigueur d'un accord de retrait ou, à défaut, deux ans après cette notification, à savoir à partir du 30 mars 2019, sauf si le Conseil européen, en accord avec le Royaume-Uni, décide à l'unanimité de prolonger ce délai.
- (2) Le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ établit les conditions d'octroi de la licence d'exploitation de l'Union aux transporteurs aériens et consacre la liberté de fournir des services aériens intra-UE.
- (3) En l'absence de dispositions particulières, le retrait du Royaume-Uni de l'Union mettrait fin à l'ensemble des droits et obligations découlant du droit de l'Union en matière d'accès au marché tels qu'établis par le règlement (CE) n° 1008/2008 en ce qui concerne les relations entre le Royaume-Uni et les 27 États membres restants.
- (4) Il y a donc lieu d'instaurer un ensemble de mesures temporaires pour permettre aux transporteurs titulaires d'une licence du Royaume-Uni de fournir des services de transport aérien entre le territoire de ce dernier et les 27 États membres restants. Afin de garantir un équilibre adéquat entre le Royaume-Uni et les 27 États membres restants, les droits ainsi accordés devraient être subordonnés à l'octroi par le Royaume-Uni de droits équivalents aux transporteurs aériens titulaires d'une licence de l'Union et être soumis à certaines conditions garantissant une concurrence loyale.
- (5) Afin de refléter son caractère temporaire, l'application du présent règlement devrait être limitée à une courte période, sans préjudice de la négociation et de l'entrée en vigueur éventuelles d'un futur accord couvrant la fourniture de services aériens avec le Royaume-Uni, auquel l'Union serait partie. La Commission devrait, sur sa recommandation, être autorisée dès que possible à négocier un accord global de transport aérien avec le Royaume-Uni. Un tel accord devrait être négocié et conclu sans tarder.
- (6) Afin de maintenir des niveaux de connectivité mutuellement bénéfiques, des accords de coopération commerciale, tels que le partage de codes, devraient être prévus tant pour les transporteurs aériens du Royaume-Uni que pour les transporteurs aériens de l'Union, conformément au principe de la réciprocité.

⁽¹⁾ Avis du 20 février 2019 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 13 mars 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 19 mars 2019.

⁽³⁾ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

- (7) Au vu des circonstances uniques et exceptionnelles qui rendent nécessaire l'adoption du présent règlement et conformément aux traités, il convient que l'Union exerce temporairement la compétence partagée concernée qui lui est attribuée au titre des traités. Tout effet du présent règlement sur la répartition des compétences entre l'Union et les États membres devrait toutefois être strictement limité dans le temps. La compétence exercée par l'Union devrait par conséquent l'être uniquement au regard de la période d'application du présent règlement. Dès lors, la compétence partagée ainsi exercée cessera d'être exercée par l'Union aussitôt que le présent règlement cessera de s'appliquer. Conformément à l'article 2, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les États membres exerceront donc à nouveau leur compétence à partir de ce moment. De plus, il est rappelé que, conformément au protocole n° 25 sur l'exercice des compétences partagées, annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le champ d'application de l'exercice de compétence de l'Union dans le présent règlement ne couvre que les éléments régis par le présent règlement et ne couvre donc pas tout le domaine. Les compétences respectives de l'Union et des États membres en ce qui concerne la conclusion d'accords internationaux dans le domaine du transport aérien doivent être définies conformément aux traités et en tenant compte de la législation pertinente de l'Union.
- (8) Conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, afin de conserver une licence d'exploitation en cours de validité, les transporteurs aériens de l'Union doivent notamment respecter à tout moment les exigences de propriété et de contrôle établies dans ledit règlement. Si le retrait du Royaume-Uni de l'Union a lieu en l'absence de l'accord de retrait, certains transporteurs aériens de l'Union rencontreront probablement des difficultés à respecter ces exigences à partir de la date de retrait. Il est donc nécessaire de mettre en place des mesures d'urgence. Conformément aux principes d'égalité de traitement et de proportionnalité, ces mesures devraient se limiter à ce qui est strictement nécessaire pour résoudre les problèmes résultant d'un retrait désordonné du Royaume-Uni de l'Union. Compte tenu de ces mêmes principes, il est également nécessaire de mettre en place des mécanismes permettant une surveillance étroite des progrès réalisés en vue du respect des exigences de propriété et de contrôle et le retrait, lorsque cela se justifie, de la licence d'exploitation. Afin d'éviter toute cessation abrupte des opérations et de permettre notamment le rapatriement des passagers affectés, la révocation d'une licence d'exploitation non-conforme, si aucun plan approprié contenant des mesures correctives n'a été présenté, devrait prendre effet deux semaines après la décision de révocation.
- (9) Le présent règlement ne devrait pas empêcher les États membres de délivrer des autorisations d'exploitation pour les services aériens réguliers de transporteurs aériens de l'Union dans l'exercice des droits qui leur sont conférés par le Royaume-Uni, à l'image des situations survenant dans le cadre d'accords internationaux. En ce qui concerne lesdites autorisations, les États membres ne devraient pas introduire de discrimination entre les transporteurs aériens de l'Union.
- (10) La Commission et les États membres devraient résoudre les problèmes qui pourraient affecter les schémas actuels de répartition du trafic aérien du fait du retrait du Royaume-Uni de l'Union. Des mesures adéquates devraient notamment être prises afin de garantir le plein respect de ces schémas et de permettre une transition aussi ordonnée que possible afin d'éviter des perturbations pour les passagers et les entreprises dans l'Union.
- (11) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne l'adoption de mesures visant à garantir un degré équitable de réciprocité entre les droits unilatéralement accordés par l'Union aux transporteurs aériens du Royaume-Uni et par le Royaume-Uni aux transporteurs aériens de l'Union, et à assurer que la concurrence entre les transporteurs aériens de l'Union et ceux du Royaume-Uni pour la fourniture de services aériens se déroule dans des conditions équitables. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁽⁴⁾. Au vu de leurs conséquences potentielles pour la connectivité aérienne des États membres, la procédure d'examen devrait être utilisée pour l'adoption de ces mesures. La Commission devrait adopter des actes d'exécution immédiatement applicables lorsque, dans des cas dûment justifiés, des raisons d'urgence impérieuses le requièrent. De tels cas dûment justifiés pourraient se présenter lorsque le Royaume-Uni n'octroie pas de droits équivalents à des transporteurs aériens de l'Union et cause ainsi un déséquilibre manifeste, ou lorsque des conditions de concurrence moins favorables que celles dont bénéficient les transporteurs aériens du Royaume-Uni pour la fourniture de services de transports aériens au titre du présent règlement mettent en péril la viabilité économique de transporteurs aériens de l'Union.
- (12) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir établir des mesures provisoires régissant le transport aérien entre l'Union et le Royaume-Uni en cas d'absence d'un accord de retrait, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de ses dimensions et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

⁽⁴⁾ 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 Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (13) Gibraltar n'est pas inclus dans le champ d'application territorial du présent règlement ni dans les références faites au Royaume-Uni dans ce texte.
- (14) Le présent règlement est sans préjudice de la position juridique du Royaume d'Espagne concernant la souveraineté sur le territoire sur lequel est situé l'aéroport de Gibraltar.
- (15) Les dispositions du présent règlement devraient entrer en vigueur de toute urgence et s'appliquer, en principe, à compter du jour suivant la date à laquelle les traités cesseront de s'appliquer au Royaume-Uni, à moins qu'un accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni ne soit entré en vigueur à cette date. Toutefois, afin que les procédures administratives nécessaires puissent se dérouler dans les meilleurs délais, certaines dispositions devraient s'appliquer dès l'entrée en vigueur du présent règlement,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Champ d'application

Le présent règlement établit un ensemble de mesures temporaires régissant le transport aérien entre l'Union et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après dénommé «Royaume-Uni») après le retrait de celui-ci de l'Union.

Article 2

Exercice de compétence

1. L'exercice de la compétence de l'Union en vertu du présent règlement est limité à la période d'application du présent règlement, telle qu'elle est définie à l'article 16, paragraphe 4. Après la fin de cette période, l'Union cesse immédiatement d'exercer ladite compétence et les États membres exercent de nouveau leur compétence conformément à l'article 2, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.
2. L'exercice de la compétence de l'Union en vertu du présent règlement est sans préjudice de la compétence des États membres en matière de droits de trafic dans toute négociation, signature ou conclusion en cours ou à venir d'accords internationaux concernant les services aériens avec tout autre pays tiers, et avec le Royaume-Uni pour la période après que le présent règlement aura cessé de s'appliquer.
3. L'exercice de la compétence de l'Union visée au paragraphe 1 couvre uniquement les éléments régis par le présent règlement.
4. Le présent règlement est sans préjudice des compétences respectives de l'Union et des États membres dans le domaine du transport aérien en ce qui concerne des éléments autres que ceux régis par le présent règlement.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «transport aérien»: le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, comprenant les services aériens réguliers et non réguliers;
- 2) «transport aérien international»: une opération de transport aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États;
- 3) «transporteur aérien de l'Union»: un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par une autorité compétente pour l'octroi des licences en vertu du chapitre II du règlement (CE) n° 1008/2008;
- 4) «transporteur aérien du Royaume-Uni»: un transporteur aérien qui:
 - a) a son établissement principal au Royaume-Uni; et

- b) remplit l'une des deux conditions suivantes:
- i) le Royaume-Uni et/ou des ressortissants du Royaume-Uni détiennent plus de 50 % de l'entreprise et la contrôlent effectivement, soit directement, soit indirectement par le biais d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires; ou
 - ii) des États membres de l'Union et/ou des ressortissants d'États membres de l'Union et/ou d'autres États membres de l'Espace économique européen et/ou des ressortissants de ces États, quelle que soit la combinaison, séparément ou conjointement avec le Royaume-Uni et/ou des ressortissants du Royaume-Uni, détiennent plus de 50 % de l'entreprise et la contrôlent effectivement, soit directement, soit indirectement par le biais d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires;
- c) dans le cas visé au point b) ii), était titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 le jour précédant le premier jour d'application du présent règlement figurant à l'article 16, paragraphe 2, premier alinéa;
- 5) «contrôle effectif»: une relation constituée par des droits, des contrats ou tout autre moyen qui, soit séparément, soit conjointement et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise, grâce notamment:
- a) à un droit de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise;
 - b) à des droits ou à des contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise ou conférant par ailleurs une influence déterminante sur la conduite des affaires de l'entreprise;
- 6) «droit de la concurrence»: droit qui couvre le comportement suivant, lorsqu'il est susceptible d'affecter les services de transport aérien:
- a) un comportement consistant en:
 - i) des accords conclus entre transporteurs aériens, des décisions prises par des associations de transporteurs aériens et des pratiques concertées ayant pour objet ou pour effet de prévenir, de restreindre ou de fausser la concurrence;
 - ii) des abus de position dominante commis par un ou plusieurs transporteurs aériens;
 - iii) des mesures adoptées ou maintenues en vigueur par le Royaume-Uni concernant des entreprises publiques et des entreprises auxquelles le Royaume-Uni accorde des droits spéciaux ou exclusifs et qui sont contraires au point i) ou ii); et
 - b) des concentrations entre transporteurs aériens qui entravent de manière significative la concurrence effective, notamment en créant ou en renforçant une position dominante;
- 7) «subvention»: toute contribution financière accordée à un transporteur aérien ou à un aéroport par les pouvoirs publics ou tout autre organisme public à quelque niveau que ce soit, conférant un avantage, et notamment:
- a) le transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds, la reprise de passif, par exemple sous forme de garanties de prêts, d'injections de capitaux, de participation à la propriété, de protection contre la faillite ou d'assurance;
 - b) l'abandon ou le non-recouvrement de recettes normalement exigibles;
 - c) la fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale ou l'achat de biens ou de services; ou
 - d) des versements à un mécanisme de financement ou le fait de demander ou d'ordonner à un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions visées aux points a), b) et c), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics ou d'un autre organisme public, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics.
- Aucun avantage n'est réputé conféré par une contribution financière versée par les pouvoirs publics ou un autre organisme public dans le cas où un opérateur privé uniquement mû par des perspectives de rentabilité, se trouvant dans la même situation que l'organisme public en cause, verserait la même contribution financière;
- 8) «autorité indépendante de la concurrence»: une autorité qui est chargée de l'application et de l'exécution du droit de la concurrence ainsi que du contrôle des subventions et qui remplit toutes les conditions suivantes:
- a) l'autorité est indépendante sur le plan opérationnel et est dotée des ressources adéquates nécessaires à l'accomplissement de ses tâches;
 - b) dans l'exercice de ses fonctions et de ses compétences, l'autorité dispose des garanties nécessaires d'indépendance à l'égard de toute influence politique ou d'autres influences externes et agit avec impartialité; et
 - c) les décisions de l'autorité sont soumises au contrôle juridictionnel;

- 9) «discrimination»: tout type de différenciation, sans justification objective, en ce qui concerne les livraisons de biens et les prestations de services, y compris les services publics, employés pour l'exploitation de services de transport aérien, ou en ce qui concerne leur traitement par les autorités publiques compétentes pour de tels services;
- 10) «service de transport aérien régulier»: une série de vols qui présente l'ensemble des caractéristiques suivantes:
- a) sur chaque vol, des sièges et/ou des capacités de transport de fret et/ou de courrier, vendus individuellement, sont mis à disposition du public (soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés);
 - b) il est exploité de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux aéroports ou plus:
 - i) soit selon un horaire publié,
 - ii) soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente;
- 11) «service de transport aérien non régulier»: un service de transport aérien commercial effectué autrement qu'un service aérien régulier;
- 12) «territoire de l'Union»: le territoire terrestre, les eaux intérieures et la mer territoriale des États membres auxquels le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'appliquent, dans les conditions qui y sont fixées, et l'espace aérien au-dessus de ceux-ci;
- 13) «territoire du Royaume-Uni»: le territoire terrestre, les eaux intérieures et la mer territoriale du Royaume-Uni et l'espace aérien au-dessus de ceux-ci;
- 14) «convention de Chicago»: la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 4

Droits de trafic

1. Les transporteurs aériens du Royaume-Uni peuvent, dans les conditions fixées dans le présent règlement:
- a) survoler le territoire de l'Union sans y atterrir;
 - b) effectuer des escales sur le territoire de l'Union à des fins non commerciales, au sens de la convention de Chicago;
 - c) exploiter des services de transport aérien international réguliers et non réguliers de passagers, des services combinés de passagers et de fret et des services de fret uniquement, entre deux points dont l'un est situé sur le territoire du Royaume-Uni et l'autre sur le territoire de l'Union;
 - d) pendant un délai maximum de cinq mois courant à compter du premier jour d'application indiqué à l'article 16, paragraphe 2, premier alinéa, exploiter des services de transport aérien international réguliers et non réguliers pour des services de fret uniquement, entre deux points dont l'un est situé sur le territoire de l'Union et l'autre sur le territoire d'un pays tiers, dans le cadre de services dont le point d'origine ou de destination est situé sur le territoire du Royaume-Uni. La capacité saisonnière totale à fournir par des transporteurs du Royaume-Uni pour ces services n'excède pas le nombre total de fréquences exploitées par ces transporteurs pour ces services au cours des saisons d'hiver et d'été IATA de l'année 2018, respectivement, pro rata temporis;
 - e) pendant un délai maximum de sept mois courant à compter du premier jour d'application visé à l'article 16, paragraphe 2, premier alinéa, continuer de fournir des services aériens réguliers sur des liaisons soumises à des obligations de service public lorsque le droit d'exploitation a été accordé conformément aux articles 16 et 17 du règlement (CE) n° 1008/2008 avant la date d'application du présent règlement et sous réserve du respect des conditions applicables à ces services en vertu du règlement (CE) n° 1008/2008.
2. Les États membres utilisent la période visée au paragraphe 1, point e), pour prendre les mesures requises afin de garantir que les services publics considérés comme nécessaires seront maintenus après l'expiration de ladite période, conformément aux articles 16 et 17 du règlement (CE) n° 1008/2008.
3. Les États membres ne négocient ni ne concluent d'accords ou d'arrangements bilatéraux avec le Royaume-Uni sur des questions relevant du champ d'application du présent règlement pour la période au cours de laquelle le présent règlement est applicable. Pour cette période, ils n'accordent pas non plus aux transporteurs aériens du Royaume-Uni d'autres droits, en matière de transport aérien, que ceux octroyés par le présent règlement.

*Article 5***Accords de coopération commerciale**

1. Des services de transport aérien visés à l'article 4 du présent règlement peuvent être fournis dans le cadre d'accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de codes, dans les conditions ci-après:
 - a) Le transporteur aérien du Royaume-Uni peut agir en tant que transporteur contractuel avec tout transporteur effectif qui est un transporteur aérien de l'Union ou un transporteur aérien du Royaume-Uni, ou avec tout transporteur effectif d'un pays tiers qui, en vertu du droit de l'Union ou, selon le cas, en vertu du droit du ou des États membres concernés, est titulaire des droits de trafic nécessaires ainsi que du droit pour ses transporteurs d'exercer lesdits droits de trafic au titre de l'accord en question.
 - b) Le transporteur aérien du Royaume-Uni peut agir en tant que transporteur effectif avec tout transporteur contractuel qui est un transporteur aérien de l'Union ou un transporteur aérien du Royaume-Uni, ou avec tout transporteur contractuel d'un pays tiers qui, en vertu du droit de l'Union ou, selon le cas, en vertu du droit du ou des États membres concernés, est titulaire des droits de route nécessaires ainsi que du droit pour ses transporteurs d'exercer lesdits droits de route au titre de l'accord en question.
2. Le recours à un accord de coopération commerciale, que ce soit en qualité de transporteur effectif ou de transporteur contractuel, ne permet en aucun cas à un transporteur aérien du Royaume-Uni d'exercer des droits autres que ceux prévus à l'article 4, paragraphe 1.
3. Les droits octroyés aux transporteurs aériens du Royaume-Uni au titre du paragraphe 1 ne s'entendent en aucun cas comme conférant à des transporteurs aériens d'un pays tiers de quelconques droits autres que ceux dont ils jouissent au titre du droit de l'Union ou du droit du ou des États membres concernés.
4. Les États membres concernés exigent que les accords visés au paragraphe 1 soient approuvés par leurs autorités compétentes aux fins de la vérification du respect des conditions fixées au présent article ainsi que des exigences applicables en vertu du droit de l'Union et du droit national, notamment en matière de sûreté et de sécurité.

*Article 6***Location d'aéronef**

1. Dans l'exercice des droits visés à l'article 4, paragraphe 1, un transporteur aérien du Royaume-Uni peut fournir des services de transport aérien en utilisant ses propres aéronefs et dans tous les cas suivants:
 - a) en utilisant un aéronef loué sans équipage auprès d'un quelconque loueur;
 - b) en utilisant un aéronef loué avec un équipage auprès d'un autre transporteur aérien du Royaume-Uni;
 - c) en utilisant un aéronef loué avec un équipage auprès d'un transporteur aérien d'un pays autre que le Royaume-Uni, à condition que la location soit justifiée par des besoins exceptionnels, des besoins de capacité saisonniers ou des difficultés opérationnelles du preneur et que la durée de location ne dépasse pas ce qui est strictement nécessaire pour satisfaire ces besoins ou surmonter ces difficultés.
2. Les États membres concernés exigent que les accords visés au paragraphe 1 soient approuvés par leurs autorités compétentes aux fins de la vérification du respect des conditions qui y sont établies ainsi que des exigences applicables en vertu du droit de l'Union et du droit national, notamment en matière de sûreté et de sécurité.

*Article 7***Traitement des licences d'exploitation au regard des exigences en matière de propriété et de contrôle**

1. Par dérogation à l'article 8 du règlement (CE) n° 1008/2008, lorsqu'un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par un État membre autre que le Royaume-Uni cesse de satisfaire aux exigences énoncées à l'article 4, point f), dudit règlement (ci-après dénommées «exigences en matière de propriété et de contrôle») du fait du retrait du Royaume-Uni de l'Union, le non-respect de ces exigences est sans effet sur la validité de la licence d'exploitation jusqu'à la fin d'une période de six mois à compter du premier jour d'application visé à l'article 16, paragraphe 2, premier alinéa, du présent règlement, sous réserve que les conditions établies aux paragraphes 2 à 5 du présent article soient remplies.

2. Dans les deux semaines qui suivent l'entrée en vigueur du présent règlement, le transporteur aérien présente un plan contenant des mesures correctives à l'autorité compétente pour l'octroi des licences. Ce plan établit, de manière exhaustive et précise, les mesures prévues pour que les exigences en matière de propriété et de contrôle soient pleinement respectées au plus tard le premier jour suivant la période visée au paragraphe 1 du présent article. Si le transporteur aérien n'a pas présenté un tel plan dans le délai imparti, l'autorité compétente pour l'octroi des licences, après avoir donné au transporteur aérien concerné l'occasion de faire valoir son point de vue, retire la licence d'exploitation immédiatement, mais au plus tôt à la date visée à l'article 16, paragraphe 2, premier alinéa, et en informe la Commission. Ce retrait prend effet deux semaines après que l'autorité compétente pour l'octroi des licences a arrêté sa décision, mais au plus tôt à la date visée à l'article 16, paragraphe 2. L'autorité compétente pour l'octroi des licences notifie sa décision au transporteur aérien et en informe la Commission.
3. Lorsque le transporteur aérien concerné a présenté un plan contenant des mesures correctives dans le délai visé au paragraphe 2, l'autorité compétente pour l'octroi des licences évalue, dans les deux mois suivant la réception du plan, si les mesures qui y sont prévues sont susceptibles de parvenir au plein respect des exigences en matière de propriété et de contrôle au plus tard le premier jour suivant la période visée au paragraphe 1, et s'il est probable que le transporteur aérien les aura mises en œuvre à cette date. L'autorité compétente pour l'octroi des licences informe le transporteur aérien et la Commission des résultats de son évaluation.
4. Lorsque, après avoir donné au transporteur aérien concerné la possibilité de faire valoir son point de vue, l'autorité compétente pour l'octroi des licences conclut que les mesures prévues dans le plan ne sont pas susceptibles de parvenir au plein respect des exigences en matière de propriété et de contrôle au plus tard le premier jour suivant la période visée au paragraphe 1, ou lorsqu'il paraît peu probable que le transporteur aérien concerné aura mis en œuvre ces mesures à cette date, elle retire immédiatement la licence d'exploitation. Ce retrait prend effet deux semaines après que l'autorité compétente pour l'octroi des licences a arrêté sa décision. L'autorité compétente pour l'octroi des licences notifie sa décision au transporteur aérien et en informe la Commission.
5. Lorsque l'autorité compétente pour l'octroi des licences estime que les mesures prévues dans le plan sont susceptibles de parvenir au plein respect des exigences en matière de propriété et de contrôle au plus tard le premier jour suivant la période visée au paragraphe 1, et qu'il apparaît probable que le transporteur aérien aura mis en œuvre ces mesures à cette date, elle surveille étroitement et en permanence la mise en œuvre du plan et informe régulièrement la Commission de ses conclusions.
6. Au terme de la période visée au paragraphe 1, l'autorité compétente pour l'octroi des licences décide si le transporteur aérien respecte pleinement les exigences en matière de propriété et de contrôle. Si l'autorité compétente pour l'octroi des licences, après avoir donné au transporteur aérien concerné la possibilité de faire connaître son point de vue, décide que le transporteur aérien ne respecte pas pleinement les exigences en matière de propriété et de contrôle, elle retire la licence d'exploitation à compter du premier jour suivant la période visée au paragraphe 1.
7. Lorsque, après avoir donné à l'autorité compétente pour l'octroi des licences et au transporteur aérien concerné la possibilité de faire connaître leur point de vue, la Commission constate que l'autorité compétente pour l'octroi des licences a omis de retirer la licence d'exploitation concernée, alors que ce retrait est requis en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 6, du présent article, la Commission, conformément à l'article 15, paragraphe 3, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 1008/2008, demande à l'autorité compétente pour l'octroi des licences de retirer la licence d'exploitation. Les troisième et quatrième alinéas du paragraphe 3 de l'article 15 dudit règlement s'appliquent.
8. Le présent article est sans préjudice de l'application d'autres dispositions du règlement (CE) n° 1008/2008.

Article 8

Équivalence des droits

1. La Commission contrôle les droits accordés par le Royaume-Uni aux transporteurs aériens de l'Union et les conditions de leur exercice.
2. Si la Commission considère que les droits accordés par le Royaume-Uni aux transporteurs aériens de l'Union ne sont pas, de jure ou de facto, équivalents à ceux accordés aux transporteurs aériens du Royaume-Uni au titre du présent règlement, ou que ces droits ne sont pas également accessibles à tous les transporteurs de l'Union, elle adopte sans tarder, afin de rétablir l'équivalence, des actes d'exécution pour:
 - a) fixer des limites à la capacité autorisée de services de transport aérien réguliers mise à la disposition des transporteurs aériens du Royaume-Uni et imposer aux États membres d'adapter les autorisations d'exploitation des transporteurs aériens du Royaume-Uni, existantes et nouvellement accordées, en conséquence;
 - b) imposer aux États membres de refuser, de suspendre ou de retirer lesdites autorisations d'exploitation; ou
 - c) imposer des obligations financières ou des restrictions d'exploitation.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2. Ils sont adoptés en conformité avec la procédure d'urgence visée à l'article 15, paragraphe 3, lorsque, dans des cas dûment justifiés de défaut grave d'équivalence aux fins du paragraphe 2, des raisons d'urgence impérieuse le requièrent.

Article 9

Concurrence loyale

1. La Commission contrôle les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de l'Union et les aéroports de l'Union entrent en concurrence avec les transporteurs aériens du Royaume-Uni et les aéroports du Royaume-Uni pour la fourniture des services de transport aérien couverts par le présent règlement.

2. Lorsqu'elle considère que, du fait de l'une des situations visées au paragraphe 3 du présent article, ces conditions sont sensiblement moins favorables que celles dont bénéficient les transporteurs aériens du Royaume-Uni, la Commission adopte sans tarder, afin de remédier à cette situation, des actes d'exécution pour:

- a) fixer des limites à la capacité autorisée de services de transport aérien réguliers mise à la disposition des transporteurs aériens du Royaume-Uni et imposer aux États membres d'adapter les autorisations d'exploitation des transporteurs aériens du Royaume-Uni, existantes et nouvellement accordées, en conséquence;
- b) imposer aux États membres de refuser, de suspendre ou de retirer lesdites autorisations d'exploitation de certains ou de l'ensemble des transporteurs aériens du Royaume-Uni; ou
- c) imposer des obligations financières ou des restrictions d'exploitation.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2. Ils sont adoptés en conformité avec la procédure d'urgence visée à l'article 15, paragraphe 3, lorsque, dans des cas dûment justifiés de menace pesant sur la viabilité économique d'une ou plusieurs activités de transporteurs aériens de l'Union, des raisons d'urgence impérieuse le requièrent.

3. Les actes d'exécution visés au paragraphe 2 sont adoptés, sous réserve des conditions visées audit paragraphe, pour remédier aux situations suivantes:

- a) l'octroi de subventions par le Royaume-Uni;
- b) l'absence de mise en place ou d'application effective d'une législation en matière de concurrence par le Royaume-Uni;
- c) l'absence de mise en place ou de maintien d'une autorité indépendante de la concurrence par le Royaume-Uni;
- d) l'application par le Royaume-Uni de normes de protection des travailleurs, de sûreté, de sécurité ou de protection de l'environnement ou des droits des passagers moins strictes que celles prévues par le droit de l'Union ou, en l'absence de dispositions pertinentes dans le droit de l'Union, moins strictes que celles appliquées par tous les États membres ou, en tout état de cause, moins strictes que les normes internationales pertinentes;
- e) toute forme de discrimination à l'égard des transporteurs aériens de l'Union.

4. Aux fins du paragraphe 1, la Commission peut demander des informations aux autorités compétentes du Royaume-Uni, aux transporteurs aériens du Royaume-Uni ou aux aéroports du Royaume-Uni. Si les autorités compétentes du Royaume-Uni, le transporteur aérien du Royaume-Uni ou l'aéroport du Royaume-Uni ne fournissent pas les informations demandées dans le délai raisonnable fixé par la Commission ou fournissent des informations incomplètes, la Commission peut agir conformément au paragraphe 2.

5. Le règlement (CE) n° 868/2004 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾ ne s'applique pas aux questions relevant du champ d'application du présent règlement.

Article 10

Autorisation d'exploitation

1. Sans préjudice du droit de l'Union et du droit national en matière de sécurité aérienne, pour exercer les droits que leur confère l'article 4, les transporteurs aériens du Royaume-Uni sont tenus d'obtenir une autorisation d'exploitation de chaque État membre dans lequel ils souhaitent opérer.

⁽⁵⁾ Règlement (CE) n° 868/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice aux transporteurs aériens communautaires dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien de la part de pays non membres de la Communauté européenne (JO L 162 du 30.4.2004, p. 1).

2. Dès réception d'une demande d'autorisation d'exploitation émanant d'un transporteur aérien du Royaume-Uni, l'État membre concerné accorde l'autorisation d'exploitation appropriée sans retard injustifié, pour autant que:
- le transporteur aérien du Royaume-Uni demandeur soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation du Royaume-Uni; et
 - le Royaume-Uni exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien du Royaume-Uni demandeur, l'autorité compétente soit clairement identifiée et le transporteur aérien du Royaume-Uni détienne un certificat de transporteur aérien délivré par ladite autorité.
3. Sans préjudice de la nécessité de prévoir un délai suffisant pour effectuer les évaluations nécessaires, les transporteurs aériens du Royaume-Uni ont le droit de présenter leurs demandes d'autorisation d'exploitation dès le jour d'entrée en vigueur du présent règlement. Les États membres sont compétents pour approuver ces demandes à compter de cette date, sous réserve que les conditions de cette approbation soient remplies. Toutefois, toute autorisation ainsi accordée ne prend effet que le premier jour d'application fixé à l'article 16, paragraphe 2, premier alinéa.

Article 11

Plans d'exploitation, programmes et horaires

- Les transporteurs aériens du Royaume-Uni soumettent les plans d'exploitation, les programmes et les horaires des services aériens aux autorités compétentes de chaque État membre concerné pour approbation. Toute soumission doit avoir lieu au moins 30 jours avant le début des opérations.
- Sous réserve de l'article 10, les plans d'exploitation, les programmes et les horaires de la saison IATA en cours le premier jour d'application du présent règlement fixé à l'article 16, paragraphe 2, premier alinéa, et ceux de la première saison suivante peuvent être soumis, et approuvés, avant cette date.
- Le présent règlement n'empêche pas les États membres de délivrer des autorisations pour l'exploitation de services aériens réguliers par des transporteurs de l'Union dans le cadre des droits qui leur sont conférés par le Royaume-Uni. En ce qui concerne lesdites autorisations, les États membres n'introduisent pas de discrimination entre les transporteurs de l'Union.

Article 12

Refus, retrait, suspension et limitation d'autorisation

- Les États membres refusent ou, le cas échéant, retirent ou suspendent l'autorisation d'exploitation d'un transporteur aérien du Royaume-Uni lorsque:
 - le transporteur aérien ne peut être considéré comme un transporteur aérien du Royaume-Uni au sens du présent règlement; ou
 - les conditions visées à l'article 10, paragraphe 2, ne sont pas remplies.
- Les États membres refusent, retirent, suspendent, limitent ou soumettent à conditions l'autorisation d'exploitation d'un transporteur aérien du Royaume-Uni, ou limitent ou soumettent à conditions ses opérations dans l'une quelconque des situations suivantes:
 - les exigences applicables en matière de sécurité et de sûreté ne sont pas respectées;
 - les exigences applicables qui concernent l'entrée ou l'exploitation sur le territoire de l'État membre concerné des aéronefs assurant des services de transport aérien, ou leur sortie dudit territoire, ne sont pas respectées;
 - les exigences applicables qui concernent l'entrée ou les activités sur le territoire de l'État membre concerné, ou la sortie de ce territoire, de passagers, de membres d'équipage, de bagages, de fret et/ou de courrier à bord des aéronefs (y compris les réglementations relatives à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux) ne sont pas respectées.
- Les États membres refusent, retirent, suspendent, limitent ou soumettent à conditions les autorisations d'exploitation des transporteurs aériens du Royaume-Uni, ou limitent ou soumettent à conditions leurs opérations, lorsque la Commission le requiert en application de l'article 8 ou 9.
- Les États membres informent la Commission et les autres États membres de toute décision de refuser ou de retirer l'autorisation d'exploitation d'un transporteur aérien du Royaume-Uni en application des paragraphes 1 et 2, sans retard injustifié.

*Article 13***Certificats et licences**

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par le Royaume-Uni et toujours en cours de validité sont reconnus comme valables par les États membres aux fins de l'exploitation de services de transport aérien par des transporteurs aériens du Royaume-Uni au titre du présent règlement, pour autant que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés en application et conformément, à tout le moins, aux normes internationales pertinentes établies par la convention de Chicago.

*Article 14***Consultation et coopération**

1. Les autorités compétentes des États membres consultent les autorités compétentes du Royaume-Uni et coopèrent avec elles dans la mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre du présent règlement.
2. Les États membres fournissent à la Commission, sur demande et sans retard injustifié, toute information obtenue conformément au paragraphe 1 du présent article ou toute autre information pertinente aux fins de la mise en œuvre des articles 8 et 9.

*Article 15***Comité**

1. La Commission est assistée par le comité institué par le règlement (CE) n° 1008/2008. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
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.

*Article 16***Entrée en vigueur et application**

1. Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Il est applicable à partir du jour suivant celui où le droit de l'Union cesse de s'appliquer au Royaume-Uni en application de l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne.

Toutefois, l'article 7, l'article 10, paragraphe 3, et l'article 11, paragraphe 2, sont applicables à partir de l'entrée en vigueur du présent règlement.

3. Le présent règlement ne s'applique pas si un accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni conformément à l'article 50, paragraphe 2, du traité sur l'Union européenne est entré en vigueur à la date visée au paragraphe 2, premier alinéa.
4. Le présent règlement cesse de s'appliquer à la plus proche des deux dates suivantes:
 - a) la date à laquelle un accord global régissant la fourniture de services de transport aérien avec le Royaume-Uni, auquel l'Union est partie, entre en vigueur ou, le cas échéant, est appliqué à titre provisoire; ou
 - b) le 30 mars 2020.

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

Fait à Strasbourg, le 25 mars 2019.

Par le Parlement européen

Le président

A. TAJANI

Par le Conseil

Le président

G. CIAMBA
