POSITION COMMUNE (CE) Nº 22/2004

arrêtée par le Conseil le 19 février 2004

en vue de l'adoption du règlement (CE) nº .../2004 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CEE) nº 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté

(2004/C 95 E/03)

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 Commission [1],

vu l'avis du Comité économique et social européen [2],

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité [3],

considérant ce qui suit:

(1) Conformément aux conclusions du Conseil européen tenu à Stockholm les 23 et 24 mars 2001, le présent règlement constitue la première étape d'un processus de révision complète. Pour tenir compte de l'évolution de la situation, notamment en ce qui concerne les nouveaux arrivants et les questions relatives à l'accès aux marchés, le présent règlement devrait être réexaminé à l'issue d'une période d'application déterminée.

(2) L'expérience a montré qu'il convient de renforcer le règlement (CEE) nº 95/93 du Conseil [4], afin de garantir une utilisation maximale et la plus souple possible des capacités limitées dans les aéroports saturés.

(3) Il est donc nécessaire de modifier ledit règlement, en application de son article 14, et de clarifier plusieurs de ses dispositions.

(4) Il est souhaitable de se conformer à la terminologie internationale et, par conséquent, d'utiliser les termes «aéroport à facilitation d'horaires» et «aéroport coordonné» au lieu de «aéroport coordonné» et «aéroport entièrement coordonné» respectivement.

(5) Il convient de désigner les aéroports qui présentent de graves insuffisances de capacité comme des aéroports coordonnés sur la base de critères objectifs après réalisation d'une étude de capacité. Dans les aéroports coordonnés, des règles détaillées doivent être appliquées afin d'assurer le respect total des principes de transparence, de neutralité et de non-discrimination. Les activités particulières telles que l'exploitation d'hélicoptères ne devraient pas faire l'objet de règles d'attribution de créneaux horaires lorsque celles-ci ne s'imposent pas.

(6) Dans les aéroports à facilitation d'horaires, le facilitateur d'horaires devrait s'acquitter de ses tâches en toute indépendance. Dans les aéroports coordonnés, le coordonnateur joue un rôle central dans le processus de coordination. Par conséquent, le coordonnateur devrait être dans une position d'indépendance totale et ses responsabilités devraient être décrites en détail.

(7) Il est nécessaire de spécifier dans le détail le rôle du comité de coordination qui doit être établi afin d'assurer des fonctions consultatives et de médiation en relation avec l'attribution des créneaux horaires. Les représentants de l'État membre devraient être invités à participer aux réunions du comité de coordination en qualité d'observateurs sans droit de vote. Ce statut d'observateur ne devrait pas s'opposer à ce que lesdits représentants puissent assurer la présidence de réunions du comité. Il importe de veiller à ce que le comité de coordination n'ait pas le pouvoir de prendre de décisions qui lieraient le coordonnateur.

(8) Il est également nécessaire d'indiquer clairement que l'attribution d'un créneau horaire devrait être considérée comme octroyant au transporteur aérien bénéficiaire l'autorisation d'accéder aux installations aéroportuaires pour l'atterrissage et le décollage à des dates et heures précises au cours de la période pour laquelle l'autorisation est accordée. Il y a lieu de déterminer si des règles et des procédures pour la coordination entre les créneaux horaires des aéroports et les créneaux de navigation aérienne devraient être élaborées.

(9) Toutefois, dans l'intérêt de la stabilité des opérations, le système existant prévoit la réattribution des créneaux horaires utilisés de longue date par les transporteurs aériens en place («droits acquis»). Afin d'encourager les opérations à caractère régulier dans un aéroport coordonné, il est nécessaire de prévoir que les droits acquis portent sur une série de créneaux horaires. En même temps, les États membres devraient avoir la possibilité de prendre en compte les contraintes opérationnelles et environnementales lorsqu'ils déterminent les paramètres de capacité.

(10) Les créneaux horaires utilisés de longue date devraient satisfaire au calcul du taux d'utilisation ainsi qu'à toutes les autres dispositions pertinentes du règlement (CEE) nº 95/93 pour continuer à donner aux transporteurs aériens en cause le droit de les revendiquer pour la prochaine période de planification horaire équivalente. Il convient de clarifier la situation des droits acquis en cas d'accord d'opérations communes, de partage de code ou de franchise.

---

[1] JO C 270 E du 25.9.2001, p. 131, et JO C ...

[2] JO C 125 du 27.5.2002, p. 8.

[3] Avis du Parlement européen du 11 juin 2002 (JO C 261 E du 30.10.2003, p. 116), position commune du Conseil du 19 février 2004 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

[4] JO L 14 du 22.1.1993, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) nº 1554/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 221 du 4.9.2003, p. 1).

(11) Les opérations à caractère régulier dans un aéroport devraient recevoir une priorité stricte sans distinction entre services réguliers et non réguliers.

(12) Il convient que la définition d'un «nouvel arrivant» renforce la fourniture de services aériens adéquats dans les régions et accroisse la concurrence potentielle sur les liaisons intracommunautaires.

(13) Afin de veiller davantage à ce que les pays tiers offrent, entre autres, aux transporteurs communautaires un traitement comparable, il convient d'instituer une procédure permettant à la Communauté d'agir plus efficacement à l'encontre des pays tiers qui n'accordent pas un traitement comparable à celui accordé dans la Communauté.

(14) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec 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 [1].

(15) Dans un aéroport coordonné, l'accès pour un transporteur aérien n'est possible que si un créneau horaire a été attribué. Il convient de mettre en place des mesures propres à garantir l'application du présent règlement, en particulier lorsque des transporteurs aériens, de manière répétée et volontaire, ne respectent pas les règles d'attribution des créneaux horaires.

(16) Il convient de prévoir une procédure de révision des décisions du coordonnateur.

(17) Pour éviter toute ambiguïté, il convient de préciser que l'application des dispositions du présent règlement ne porte pas atteinte aux règles en matière de concurrence fixées par le traité, notamment par ses articles 81 et 82, et par le règlement (CEE) nº 4064/89 du Conseil du 21 décembre 1989 relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises [2],

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CEE) nº 95/93 est modifié comme suit:

1) à l'article 1er, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Le présent règlement s'applique aux aéroports de la Communauté.»

2) l'article 2 est modifié comme suit:

a) les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:

«a) "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;

b) "nouvel arrivant":

i) 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

ii) 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, 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 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 détient plus de 5 % du nombre total de créneaux horaires 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.»

b) les points f) et g) sont remplacés par le texte suivant:

«f) i) "transporteur aérien", une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable 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 4, 8, 8 *bis* et 10, 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 et 14, la définition de "transporteur aérien" englobe aussi tous les exploitants d'aéronefs civils;

[1] JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

[2] JO L 395 du 30.12.1989, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) nº 1310/97 (JO L 180 du 9.7.1997, p. 1).

ii) "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;

g) "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;»

c) les points suivants sont insérés:

«i) "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;

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

k) "série de créneaux horaires", 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;

l) "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;

m) "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, en reflétant l'ensemble des facteurs techniques, opérationnels et environnementaux qui influent sur les performances des infrastructures aéroportuaires et de ses différents sous-systèmes.»

3) l'article 3 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. a) Un État membre n'est pas tenu de désigner un aéroport comme à facilitation d'horaires ou coordonné, sauf conformément aux dispositions du présent article.

b) Un État membre ne désigne pas un aéroport comme coordonné, sauf conformément aux dispositions du paragraphe 3.»

b) au paragraphe 2, le terme «aéroport coordonné» est remplacé par le terme «aéroport à facilitation d'horaires»;

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. L'État membre responsable veille à ce qu'une étude approfondie de la capacité soit effectuée dans un aéroport sans statut 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

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 les nouveaux arrivants, sont confrontés à de graves problèmes pour s'assurer des possibilités d'atterrissage et de décollage à l'aéroport en question.

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. Cette étude est actualisée si le paragraphe 5 est invoqué ou lorsque interviennent dans l'aéroport des changements qui influencent sensiblement sa capacité et son utilisation. L'étude et la méthode utilisée sont mises à la disposition des parties qui ont demandé l'étude et, sur demande, à d'autres parties intéressées. En même temps, l'étude est communiquée à la Commission.»

d) le paragraphe 4 est remplacé par les paragraphes suivants:

«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.

5. 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.

6. Par dérogation au paragraphe 5, les États membres peuvent, dans des situations exceptionnelles, désigner les aéroports touchés comme coordonnés, pour la période concernée.»

e) le paragraphe 5 actuel devient le paragraphe 7 et le terme «aéroport entièrement coordonné» est remplacé par le terme «aéroport coordonné».

4) l'article 4 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant: «Facilitateur d'horaires et coordonnateur»;

b) les paragraphes 1 à 6 sont remplacés par le texte suivant:

«1. L'État membre responsable d'un aéroport 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.

2. 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) dans le cas d'un aéroport coordonné, à l'indépendance du coordonnateur en le séparant fonctionnellement de toute partie intéressée. Le système de financement des activités des coordonnateurs est propre à garantir leur indépendance;

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

3. Le facilitateur d'horaires et le coordonnateur participent aux conférences internationales de planification horaire réunissant les transporteurs aériens et autorisées par le droit communautaire.

4. 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.

5. 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.

6. 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.

Sur demande, le coordonnateur soumet aux États membres concernés et à la Commission un rapport d'activité annuel relatif, en particulier, à l'application des articles 8 *bis* et 14 ainsi qu'à toute réclamation concernant l'application des articles 8 et 10 soumise au comité de coordination et les mesures prises pour y donner suite.

7. Tous les facilitateurs d'horaires et tous les coordonnateurs coopèrent afin de détecter des incohérences dans les horaires.»

c) l'actuel paragraphe 7 devient le paragraphe 8 et la partie introductive de ce paragraphe est remplacée par le texte suivant:

«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:»

d) l'actuel paragraphe 8 devient le paragraphe 9 et est remplacé par le texte suivant:

«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.»

e) le paragraphe suivant est ajouté:

«10. Si des normes pertinentes et généralement acceptées sont disponibles concernant 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.»

5) les articles 5 à 9 sont remplacés par le texte suivant:

«*Article 5*

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.

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:

— les possibilités d'accroître la capacité de l'aéroport déterminée conformément à l'article 3 ou d'en améliorer l'utilisation,

— les paramètres de coordination à déterminer conformément à l'article 6,

— les méthodes de surveillance de l'utilisation des créneaux horaires attribués,

— 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 8, paragraphe 5,

— l'amélioration des conditions de trafic dans l'aéroport en question,

— les problèmes graves rencontrés par les nouveaux arrivants, comme prévu à l'article 10, paragraphe 9,

— toute question concernant la capacité de l'aéroport;

b) d'assurer une médiation entre toutes les parties concernées sur les réclamations concernant l'attribution des créneaux horaires, comme prévu à l'article 11.

2. Les représentants de l'État membre et le coordonnateur sont invités à participer aux réunions du comité de coordination en tant qu'observateurs.

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 8, paragraphe 5. 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.

Article 6

Paramètres de coordination

1. Dans un aéroport coordonné, l'État membre responsable assure la détermination des paramètres d'attribution des créneaux horaires deux fois par an, en tenant compte de toutes les contraintes techniques, opérationnelles et environnementales pertinentes ainsi que de tout changement intervenu au niveau de ces contraintes.

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.

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 de créneaux horaires.

2. 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.

3. 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 d'attribution des créneaux horaires soit prise. Tous les documents pertinents sont mis à la disposition des parties intéressées qui en font la demande.

Article 7

Information du facilitateur d'horaires et du coordonnateur

1. Les transporteurs aériens exploitant, ou envisageant d'exploiter, des services dans 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. 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 b), en ce qui concerne les créneaux horaires demandés.

Pour tous les autres aéroports sans statut particulier, l'entité gestionnaire de l'aéroport fournit, sur demande émanant d'un coordonnateur, toutes les informations en sa possession concernant les services prévus de transporteurs aériens.

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. 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.

Article 8

Processus d'attribution des créneaux horaires

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.

2. Sans préjudice des articles 7, 8 *bis* et 9, de l'article 10, paragraphe 1, et de l'article 14, le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas lorsque les conditions suivantes sont remplies:

— une série de créneaux horaires a été utilisée par un transporteur aérien pour l'exploitation de services aériens réguliers et de services aériens non réguliers programmés, et

— 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 % 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.

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 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.

4. La reprogrammation de séries de créneaux horaires avant l'attribution aux autres transporteurs aériens demandeurs des créneaux restants du *pool* visé à l'article 10 est acceptée uniquement pour des raisons opérationnelles 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.

5. Le coordonnateur tient également compte des règles et lignes directrices complémentaires établies par le secteur des transports aériens 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 et visent à améliorer l'utilisation efficace de la capacité des aéroports. Ces règles sont communiquées à la Commission par ledit État membre.

6. 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.

7. 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 bis

Mobilité des créneaux horaires

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:

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.

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 et environnementales;

b) les limitations imposées conformément à l'article 9 sont respectées;

c) un transfert de créneaux ne relève pas du paragraphe 3.

3. a) Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant, tel que défini à l'article 2, point b), 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.

b) Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant, tel que défini à l'article 2, point b) ii) 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.

c) Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant, tel que défini à l'article 2, point b), 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.

Article 8 ter

Exclusion de demandes d'indemnisation

Le droit à une série de créneaux horaires visé à l'article 8, paragraphe 2, ne peut donner lieu à aucune demande de compensation en relation avec une limitation, une restriction ou une suppression quelconque de ce droit imposée en vertu du droit communautaire, en particulier en application des règles du traité relatives au transport aérien. Le présent règlement ne porte pas atteinte à la faculté des autorités publiques d'exiger 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 du traité ou du règlement (CEE) nº 4064/89 du Conseil du 21 décembre 1989 relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises (*). Ces transferts peuvent uniquement être effectués sans indemnisation financière.

Article 9

Obligations de service public

1. Lorsque des obligations de service public ont été imposées sur une liaison conformément à l'article 4 du règlement (CEE) nº 2408/92, 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 4, paragraphe 1, point d), du règlement (CEE) nº 2408/92, les créneaux horaires sont soit réservés pour une autre liaison soumise à des obligations de service public, soit remis dans le *pool*.

2. La procédure d'appel d'offres prévue à l'article 4, paragraphe 1, points d) à g) et i), du règlement (CEE) nº 2408/92 s'applique à l'utilisation des créneaux horaires visés au paragraphe 1 si plus d'un transporteur aérien de la Communauté 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.

(*) JO L 395 du 30.12.1989, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) nº 1310/97 (JO L 180 du 9.7.1997, p. 1).»

6) l'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 10*

***Pool* de 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 a exploité 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.

3. 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.

4. Si l'utilisation à 80 % de la série de créneaux horaires ne peut pas être prouvée, 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) circonstances imprévisibles et irrésistibles sur lesquelles le transporteur n'a aucune prise et qui entraînent:

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

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

   — une grave perturbation des opérations dans les aéroports concernés, y compris les séries de créneaux horaires dans d'autres aéroports communautaires 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) interruption de services aériens 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;

c) graves difficultés financières du transporteur aérien communautaire 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 5, paragraphe 5, du règlement (CEE) nº 2407/92;

d) procédure judiciaire relative à l'application de l'article 9 en ce qui concerne des liaisons pour lesquelles des obligations de service public ont été imposées au titre de l'article 4 du règlement (CEE) nº 2408/92 avec pour conséquence la suspension temporaire de l'exploitation de ces liaisons.

5. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission contrôle l'application du paragraphe 4 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 visée à l'article 13, paragraphe 2.

6. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 2, du présent règlement et sans préjudice de l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CEE) nº 2408/92, 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 %. 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).

7. 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 période de planification horaire.

8. 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 conserver les droits acquis en raison d'une utilisation préalable visée à l'article 8, paragraphe 2.

Les créneaux horaires attribués à un transporteur aérien peuvent être utilisés par un ou plusieurs autres transporteurs aériens participant à une exploitation en commun, 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 ces opérations avant le début de celles-ci.

9. 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.»

7) l'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 11*

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 ainsi que de l'article 14, paragraphes 1 à 4 et 6, 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.»

8) à l'article 12, le titre et le paragraphe 1 sont remplacés par le texte suivant:

«**Relations avec les pays tiers**

1. 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 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 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,

la Commission peut, conformément à la procédure visée à l'article 13, 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.»

9) les articles 13 et 14 sont remplacés par le texte suivant:

«*Article 13*

Comité

1. La Commission est assistée par un comité.

2. Dans le cas où 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.

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

3. 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.

Article 14

Mise en œuvre

1. 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.

2. 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.

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 8 *bis*, paragraphe 1, point c), lorsque les créneaux n'ont pas été utilisés comme prévu.

4. Les transporteurs aériens qui, d'une manière répétée 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 le droit visé à l'article 8, 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.

5. Les États membres veillent à ce qu'existent des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives ou des mesures équivalentes en cas d'exploitation répétée et intentionnelle de services aériens 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.

6. a) Sans préjudice de l'article 10, paragraphe 4, lorsqu'un transporteur aérien ne peut pas atteindre le taux d'utilisation de 80 % défini à l'article 8, 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 les placer dans le *pool*, après avoir entendu le transporteur aérien concerné.

b) Sans préjudice de l'article 10, paragraphe 4, lorsque, à l'issue d'une période correspondant à 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.

(*) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.»

10) l'article suivant est inséré:

«*Article 14* bis

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 ans après son entrée en vigueur. Ce rapport concerne en particulier l'application des articles 8, 8 *bis* et 10.

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 2

1. Le présent règlement entre en vigueur trois mois après sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

2. L'article 11, paragraphe 2, et l'article 14, paragraphe 5, du règlement (CEE) n° 95/93 sont applicables à partir du . . . (*).

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

Fait à . . .

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

(*) Quinze mois après la date de publication du présent règlement.

EXPOSÉ DES MOTIFS

I. INTRODUCTION

1. Le 20 juin 2001, la Commission a adopté une proposition de règlement modifiant le règlement (CEE) nº 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.

2. Le Parlement européen a rendu son avis en première lecture lors de sa session plénière du 10 au 13 juin 2002 et le Comité économique et social a rendu le sien le 20 mars 2002. Le Comité des régions a informé le Conseil qu'il n'entendait pas rendre d'avis sur ce dossier.

3. Le 7 novembre 2002, la Commission a adopté une proposition modifiée.

4. Le 19 février 2004, le Conseil a arrêté sa position commune conformément à l'article 251 du traité.

II. OBJECTIF

La proposition de la Commission visait à améliorer l'actuel règlement concernant les créneaux horaires en en rendant le texte plus clair et plus transparent. La Commission s'est attachée particulièrement à renforcer l'indépendance du coordonnateur et à faire en sorte que le comité de coordination soit, lui aussi, à l'abri de toute influence injustifiée. La possibilité d'imposer des sanctions a été prévue et la répartition des tâches entre le coordonnateur, le comité de coordination et l'État membre concerné a été clarifiée afin de garantir que les plaintes seront correctement traitées.

La proposition envisageait par ailleurs un certain nombre d'autres améliorations et modifications à apporter aux règles existantes, notamment la possibilité d'une reprogrammation des créneaux horaires, l'interdiction expresse du commerce des créneaux et l'imposition, dans le cas d'échanges de créneaux, de l'obligation d'utiliser les créneaux échangés. La Commission a estimé que l'effet cumulé de ces modifications serait globalement neutre pour ce qui est des intérêts concurrents des transporteurs en place et des nouveaux arrivants et de leur capacité à obtenir et à conserver des créneaux horaires.

III. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. Modifications essentielles

Le Conseil a souscrit à l'objectif fondamental poursuivi par la Commission, à savoir améliorer le fonctionnement technique du système d'attribution des créneaux horaires. À cet égard, on notera entre autres que la position commune:

— comporte des modifications importantes et des ajouts aux définitions en vue de clarifier les termes utilisés dans le règlement,

— prévoit de renforcer l'indépendance du coordonnateur des créneaux horaires et du comité de coordination,

— prévoit des sanctions lorsque des créneaux sont utilisés de façon inconsidérée.

En ce qui concerne les aspects de la proposition de la Commission pouvant avoir des incidences sur les modalités d'accès au marché, le Conseil a accepté certains, mais pas l'ensemble, des changements proposés par la Commission. L'élargissement de la définition de «nouvel arrivant» a été accepté tout comme une disposition accordant un degré de priorité supérieur aux nouveaux arrivants dans le cadre de l'attribution de créneaux horaires du *pool*. En revanche, d'autres dispositions proposées par la Commission, en particulier concernant les échanges de créneaux horaires et l'interdiction du commerce, n'ont pas été retenues par le Conseil. Si le Conseil a décidé de ne pas incorporer ces dispositions, c'est principalement parce qu'il a estimé que la question globale de l'accès au marché devrait être examinée dans le contexte plus large d'un réexamen plus minutieux des règles d'attribution des créneaux horaires, qui pourrait, à l'avenir, faire l'objet d'une proposition distincte de la Commission.

2. Examen de l'avis en première lecture du Parlement européen

Le Conseil a dans une large mesure partagé les préoccupations qui sous-tendaient l'avis en première lecture du Parlement européen. Au total, 32 des 52 amendements proposés par le Parlement ont été acceptés par le Conseil en totalité, en partie ou en principe. Il s'agit des amendements 3, 4, 5, 6, 9, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 29, 30, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 47, 48, 51 et 52.