Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série C

C/2024/5997

9.10.2024

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

Lignes directrices interprétatives relatives à l'application des exemptions visées à l'article 5 du règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation)

(C/2024/5997)

TABLE DES MATIERES

Page

1. Introduction 3
2. Champ d'application de l'article 5 du règlement: obligation de ravitaillement incombant aux exploitants d'aéronefs 4
   - 2.1. Qui est soumis à l'obligation prévue à l'article 5, paragraphe 1, du règlement et quels sont les vols relevant de son champ d'application? 4
   - 2.2. En quoi l'obligation légale prévue à l'article 5, paragraphe 1, du règlement consiste-t-elle? 5
   - 2.3. Quand et où l'exploitant d'aéronef doit-il se ravitailler? 6
   - 2.4. Les exploitants d'aéronefs de pays tiers sont-ils tenus de respecter l'obligation de ravitaillement en vertu de l'article 5, paragraphe 1, du règlement? 6
   - 2.5. Quel est le rôle de l'entité gestionnaire d'aéroport de l'Union? 7
3. Exemptions de l'obligation de ravitaillement 7
4. Article 5, paragraphe 2, du règlement: descendre en dessous du seuil de 90 % relatif à l'embarquement de carburant à l'aéroport de départ de l'Union pour des raisons de sécurité 7
   - 4.1. Descendre en dessous du seuil requis de quantité de carburant embarquée. Incidences sur la déclaration annuelle au titre de l'article 8 du règlement 8
   - 4.2. Exemples d'événements nécessitant l'embarquement de carburant d'aviation aux fins du respect des règles de sécurité en matière de carburant et exemples de pièces justificatives (justifications) 9
   - 4.3. Combien de temps l'exploitant d'aéronef doit-il conserver les documents justificatifs? 11
   - 4.4. Considérations relatives au choix d'un aérodrome de déroutement et de la quantité facultative de carburant 11
5. Article 5, paragraphe 3, du règlement: exemptions temporaires à l'obligation de ravitaillement 12
   - 5.1. Première condition: exigence relative à la distance 12
   - 5.2. Seconde condition: les exigences énoncées à l'article 5, paragraphe 3, points a) et b) 13
     - 5.2.1. Article 5, paragraphe 3, point a), du règlement – difficultés opérationnelles graves et récurrentes et temps d'escale excessifs 13
     - 5.2.2. Article 5, paragraphe3, point b) – Difficultés structurelles d'approvisionnement en carburant dues aux caractéristiques géographiques 15
6. L'autorité compétente aux fins de l'article 5 du règlement 18
   - 6.1. Le rôle des autorités aux fins de l'article 5, paragraphes 2 et 3, du règlement 18
   - 6.2. Qui est l'autorité compétente chargée de faire appliquer l'obligation de ravitaillement et d'infliger des amendes? 18
7. Coopération entre autorités 20
8. Procédure de demande d'exemption au titre de l'article 5, paragraphe 3, point a) ou b), du règlement et rôle de la Commission 21
   - 8.1. Durée et renouvellement de l'exemption 21
   - 8.2. Quand la demande devrait-elle être soumise à l'autorité compétente? 21
   - 8.3. L'autorité compétente peut demander des informations supplémentaires 21
   - 8.4. La décision de l'autorité compétente (article 5, paragraphe 6, du règlement) 21
   - 8.5. Quand la décision nationale commencera-t-elle à s'appliquer? 22

8.6. Rôle de la Commission 22
8.6.1. Publication de la liste des exemptions 22
8.6.2. Plaintes concernant des exemptions accordées 22

1. **INTRODUCTION**

Le règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ci-après le «règlement») ([1]) vise à garantir que le transport aérien de l'Union européenne atteigne les objectifs climatiques de l'Union pour 2030 et 2050 et joue un rôle essentiel dans la mise en œuvre de la loi européenne sur le climat ([2]), tout en préservant des conditions de concurrence équitables sur le marché intérieur. Ce règlement établit des règles harmonisées concernant la fourniture et l'utilisation de carburants d'aviation durables (CAD). Les fournisseurs de carburant d'aviation doivent fournir au marché de l'aviation des parts minimales croissantes de CAD et de carburants de synthèse pour l'aviation. Les entités gestionnaires d'aéroports ont l'obligation de faciliter l'accès aux CAD. Les exploitants d'aéronefs au départ d'aéroports de l'Union doivent se ravitailler avec le carburant d'aviation nécessaire pour l'intégralité de leur vol, en évitant les émissions excessives liées au poids supplémentaire et en réduisant au minimum les risques de fuite de carbone causés par les pratiques de suremport ([3]).

Le règlement fixe des obligations de déclaration et de collecte de données pour les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de carburant, qui seront présentées aux autorités compétentes et à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA). Il prévoit également les règles relatives à la désignation des autorités compétentes dans les États membres, qui mettront en œuvre et feront appliquer le règlement, ainsi qu'une obligation de prévoir des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives en cas de non-respect.

Comme expliqué aux considérants 5 et 28 du règlement, les pratiques de suremport ne sont pas durables et devraient être évitées, car elles sapent les efforts déployés par l'Union pour réduire l'incidence des transports sur l'environnement. Ces pratiques seraient contraires aux objectifs de décarbonation de l'aviation, car l'augmentation du poids des aéronefs accroît la consommation de carburant et les émissions qui y sont liées (CO_2 et autres que le CO_2) sur un vol donné. Ainsi, l'article 5 du règlement établit une obligation de ravitaillement incombant aux exploitants d'aéronefs avant le départ dans un aéroport donné de l'Union.

Les pratiques de suremport pourraient mettre en péril l'égalité des conditions de concurrence. À cet égard, l'article 5 du règlement s'applique aux exploitants d'aéronefs de l'Union européenne et de pays tiers dans l'ensemble de l'Union. En définitive, cet article vise à éviter la fragmentation du marché du transport aérien de l'Union, à prévenir les distorsions et les pratiques déloyales d'évitement des coûts en ce qui concerne le ravitaillement des exploitants d'aéronefs ainsi qu'à promouvoir la transition vers l'abandon des combustibles fossiles. L'obligation de ravitaillement prévue à l'article 5 constitue donc un élément essentiel du règlement.

Un exploitant d'aéronef peut, dans des situations exceptionnelles dûment justifiées, descendre en dessous du seuil fixé à l'article 5, paragraphe 1, lorsque c'est nécessaire pour des raisons de respect des règles de sécurité applicables en matière de carburant. En outre, et lorsque cela est dûment justifié, il peut également demander à l'autorité compétente (ou aux autorités compétentes) une exemption temporaire à l'obligation de ravitaillement. L'article 5, paragraphe 3, du règlement fixe les conditions qui doivent être remplies pour demander une telle exemption.

L'article 5, paragraphe 11, du règlement charge la Commission d'adopter des lignes directrices sur l'application des exemptions visées à l'article 5 du règlement. Ces lignes directrices contiennent des éléments qu'un exploitant d'aéronef doit fournir pour justifier ces exemptions.

Ces ligne directrices interprétatives indiquent l'interprétation de la Commission concernant l'application des exemptions visées à l'article 5, paragraphes 2 et 3, du règlement. Elles visent à aider les autorités des États membres à décider s'il y a lieu ou non d'accorder les exemptions demandées. Elles devraient également contribuer à assurer une application et une exécution plus cohérentes du règlement. Afin de garantir une application cohérente des exemptions établies en vertu de l'article 5 du règlement dans l'ensemble de l'Union, des questions relatives à l'interprétation et à l'application du cadre juridique pertinent peuvent être examinées au sein du groupe d'experts de la Commission sur l'aviation durable (E03118/2) ([4]), avec le soutien de l'AESA. La Cour de justice de l'Union européenne est seule compétente pour donner une interprétation du droit de l'Union faisant autorité.

([1]) JO L, 2023/2405 du 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj.

([2]) Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) nº 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

([3]) Le suremport est une pratique par laquelle un aéronef transporte plus de carburant que nécessaire pour son vol afin de réduire ou d'éviter le ravitaillement à l'aéroport de destination.

([4]) Sous-groupe sur l'aviation durable (E03118/2): https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=fr&groupId=104312&fromMeetings=true&meetingId=51877.

2. CHAMP D'APPLICATION DE L'ARTICLE 5 DU RÈGLEMENT: OBLIGATION DE RAVITAILLEMENT INCOMBANT AUX EXPLOITANTS D'AÉRONEFS

L'article 5, paragraphe 1, du règlement impose aux exploitants d'aéronefs de ravitailler *au moins 90 % de la quantité annuelle de carburant d'aviation requise* dans chaque aéroport de l'Union au départ duquel ils assurent des opérations de transport aérien commercial.

L'objectif de cette disposition est de veiller à ce que la quantité de carburant d'aviation embarquée avant le départ d'un aéroport donné de l'Union soit proportionnelle à la quantité de carburant d'aviation nécessaire pour assurer les vols au départ de cet aéroport de l'Union au cours de l'année.

Pour atteindre l'objectif de l'article 5 en ce qui concerne l'obligation de ravitaillement dans l'aéroport de départ de l'Union, les parties concernées du secteur de l'aviation, à savoir les entités gestionnaires d'aéroports de l'Union, les exploitants d'aéronefs, les producteurs de carburant, les fournisseurs de carburant d'aviation et les prestataires de services d'assistance «carburant», devraient coopérer pour assurer une transition en douceur en réduisant au minimum les difficultés opérationnelles.

2.1. Qui est soumis à l'obligation prévue à l'article 5, paragraphe 1, du règlement et quels sont les vols relevant de son champ d'application?

Tous les exploitants d'aéronefs relevant du champ d'application du règlement sont légalement tenus de se conformer à l'obligation de ravitaillement prévue à l'article 5, paragraphe 1, du règlement lorsqu'ils partent d'un aéroport de l'Union. L'article 3, paragraphe 3, du règlement définit un «exploitant d'aéronef» comme étant «une personne ayant assuré ([5]) au moins 500 opérations de transport aérien commercial de passagers ou 52 opérations de transport aérien commercial tout-cargo au départ d'aéroports de l'Union au cours de la période de déclaration précédente ou, lorsque cette personne ne peut pas être identifiée, le propriétaire de l'aéronef»;

Un exploitant d'aéronef est identifié par l'indicatif d'appel utilisé aux fins du contrôle du trafic aérien conformément au plan de vol exploitation (identification d'un aéronef). L'indicatif d'appel est le suivant:

a) lorsque le plan de vol exploitation contient l'indicateur OACI désignant l'agence d'exploitation d'aéronef, l'exploitant d'aéronef unique est l'agence d'exploitation d'aéronef qui s'est vu attribuer cet indicateur OACI ([6]);

b) lorsque le plan de vol exploitation contient la marque de nationalité ou la marque commune et la marque d'immatriculation de l'aéronef explicitement mentionnée dans le certificat de transporteur aérien (CTA), ou équivalent, ou dans un document délivré par un État et identifiant l'exploitant de l'aéronef, l'exploitant d'aéronef unique est la personne morale ou physique titulaire du CTA (ou équivalent) ou qui est indiquée dans le document;

c) lorsque l'exploitant d'aéronef ne peut être identifié, le propriétaire de l'aéronef est considéré comme l'exploitant d'aéronef.

L'article 5, paragraphe 1, du règlement s'applique aux aéronefs utilisés dans l'aviation civile et effectuant des opérations de transport aérien commercial, conformément à l'article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa. L'article 3, point 4), définit une «opération de transport aérien commercial», comme étant «un vol effectué à des fins de transport de passagers, de fret ou de courrier, à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, y compris un vol d'aviation d'affaires effectué à des fins commerciales»;

Dans le cadre de contrats de location avec équipage, un aéronef est exploité par le loueur (propriétaire de l'aéronef), qui reste essentiellement responsable de l'état et de l'entretien de l'aéronef, au profit du preneur (l'entité qui loue un aéronef), qui conserve le contrôle effectif du vol. Il est dès lors présumé que le preneur est l'exploitant de l'aéronef de ce vol et que le plan de vol contiendra l'indicateur OACI du preneur.

Dans le cadre d'un contrat de location coque nue, un aéronef est exploité par le preneur au titre de son CTA et le contrôle de l'aéronef passe effectivement au preneur. Il est dès lors présumé que le preneur est l'exploitant d'aéronef et l'indicateur OACI du preneur devrait figurer dans le plan de vol.

([5]) La notion d'opération de transport aérien devrait être entendue au sens économique. Cela signifie que la "personne" mentionnée dans la définition d'"exploitant d'aéronef" ne fait pas référence, par exemple, au pilote aux commandes d'un aéronef au nom d'une personne morale.

([6]) Les indicateurs OACI figurent dans le document 8585 – *Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services* (Indicateurs désignant les agences d'exploitation d'aéronef, les autorités et les services aéronautiques).

Le règlement ne s'applique pas aux aéronefs tels que les aéronefs militaires et ceux effectuant des vols destinés uniquement à des opérations humanitaires, de rapatriement et de retour ([7]), volontaire ou forcé, y compris les réadmissions, les vols de recherche, de sauvetage, de secours en cas de catastrophe ou à des fins médicales, ainsi qu'à des opérations de douane, de police et de lutte contre l'incendie. Les vols d'État transportant des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres de pays tiers sont également exclus. Les vols de formation (lorsqu'il s'agit d'un vol purement non commercial) et les vols circulaires (vol sans escale avec retour au point de départ) sont également exclus. La raison pour laquelle ces vols sont exclus réside dans le fait qu'ils sont assurés dans des circonstances exceptionnelles et ne peuvent pas toujours être planifiés de la même manière que les opérations standard de transport aérien commercial. Dès lors, ils pourraient ne pas toujours être en mesure de satisfaire aux obligations prévues dans cette disposition (voir considérant 17 du règlement). Dans la pratique, les vols exclus peuvent être identifiés par le code d'exemption du service central des redevances de route (SCRR) d'Eurocontrol et/ou le champ d'identification du vol dans le plan de vol exploitation.

L'entretien, la mise en place et les vols de convoyage sont inclus dans le champ d'application de l'article 5, paragraphe 1, du règlement, pour autant que ces activités soient considérées comme étant liées aux activités commerciales de l'exploitant d'aéronef. Par exemple, la mise en place et les vols de convoyage liés à la recherche et au sauvetage sont exclus. Les vols assurés dans le cadre d'une obligation de service public (ci-après les «vols OSP») relèvent du champ d'application du règlement.

Afin de garantir des conditions de concurrence équitables, le règlement couvre autant que possible le trafic aérien commercial sur le marché de l'aviation de l'Union. Tous les exploitants d'aéronefs ayant assuré au moins 500 opérations de transport aérien commercial de passagers ou 52 opérations de transport aérien commercial tout-cargo sont donc soumis à l'obligation prévue à l'article 5, paragraphe 1, du règlement. Le règlement permet néanmoins aux exploitants d'aéronefs d'atteindre un niveau d'ambition plus élevé en leur permettant de choisir d'être soumis aux obligations prévues à l'article 2, paragraphe 3, du règlement, qui définit la base juridique et la procédure à cette fin. .

La Commission, avec l'aide d'Eurocontrol et en coopération avec les États membres, établit et publie sur son site internet une liste mise à jour chaque année des exploitants d'aéronefs qui relèvent du champ d'application du règlement, avec leur attribution respective à l'État membre responsable ([8]).

2.2. **En quoi l'obligation légale prévue à l'article 5, paragraphe 1, du règlement consiste-t-elle?**

Le seuil de ravitaillement de 90 % requis à l'article 5, paragraphe 1, du règlement s'applique à la «quantité annuelle de carburant d'aviation requise». L'article 3, point 24), du règlement définit celle-ci comme la quantité de carburant d'aviation désigné comme «carburant d'étape» ou «carburant pour le vol» et comme «carburant pour le roulage» à l'annexe IV du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission ([9]). L'exploitant d'aéronef doit ravitailler, dans un aéroport de l'Union donné, au moins 90 % de la quantité annuelle de carburant d'aviation requise (à savoir le carburant d'étape et le carburant pour le roulage en vue du décollage) afin d'assurer tous les vols au départ couverts par le règlement au cours d'une période de déclaration (c'est-à-dire la période du 1er janvier au 31 décembre de l'année précédant l'année de déclaration) dans cet aéroport de l'Union donné.

Les obligations de déclaration établies à l'article 8 et à l'annexe II du règlement concernent la quantité annuelle de carburant prévue pour tous les vols au départ d'un aéroport de l'Union donné et la quantité annuelle de carburant embarquée pour ces vols. En fonction des processus appliqués par l'exploitant d'aéronef, la quantité de carburant embarquée peut être démontrée à l'aide de différentes sources [par exemple, i) les factures de carburant du fournisseur de carburant,ii) la différence entre la quantité de carburant au moment de l'arrivée dans un aéroport de l'Union (block-on) et la quantité de carburant au moment du départ de cet aéroport de l'Union (block-off) et iii) les informations tirées de sources telles que le carnet de route de l'aéronef, le compte rendu matériel et le plan de vol exploitation].

L'obligation de ravitaillement à l'aéroport de départ de l'Union fait référence au «carburant d'aviation». L'article 3, point 6), du règlement définit le carburant d'aviation comme étant le carburant drop-in produit en vue d'une utilisation directe par un aéronef; En d'autres termes, l'obligation de ravitaillement concerne tous les carburants disponibles pour l'aviation, y compris le carburant d'aviation conventionnel.

([7]) Au sens de la législation de l'Union en matière de migration et d'asile.
([8]) Voir la liste des exploitants d'aéronefs qui relèvent du champ d'application du règlement sur le site internet de la DG MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).
([9]) Pour plus de détails, voir le point CAT.OP.MPA.181 Programme de carburant/d'énergie – politique de planification et de replanification en vol du carburant/de l'énergie – avions.

Un exploitant d'aéronef qui ne justifie pas dûment le non-respect de l'obligation de ravitailler au moins 90 % de la «quantité annuelle de carburant d'aviation requise» au titre de l'article 5, paragraphes 2 et 3, du règlement est passible d'une amende. Cette amende sera infligée par les autorités des États membres conformément à l'article 12, paragraphe 2, du règlement. L'exploitant d'aéronef peut néanmoins être exempté de l'amende s'il peut prouver que le non-respect des obligations prévues à l'article 5 était dû à des circonstances exceptionnelles et imprévisibles, échappant à son contrôle et dont les effets n'auraient pas pu être évités même s'il avait pris toutes les mesures raisonnables.

2.3. **Quand et où l'exploitant d'aéronef doit-il se ravitailler?**

Un exploitant d'aéronef relevant du champ d'application du règlement devra embarquer du carburant au départ d'un aéroport de l'Union (c'est-à-dire l'aéroport de départ de l'Union).

L'article 3, paragraphe 1, du règlement définit un «aéroport de l'Union» comme un aéroport au sens de l'article 2 de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil sur les redevances aéroportuaires. Dans cet article, un aéroport est défini comme «tout terrain spécifiquement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes que ces opérations peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien» ([10]);

Les aéroports de l'Union relevant du champ d'application du règlement sont ceux qui ont enregistré un trafic de passagers supérieur à 800 000 passagers ou un trafic de fret supérieur à 100 000 tonnes au cours de la période de déclaration précédente. Ce seuil a été établi afin d'éviter de faire peser une charge excessive sur les opérations de transport aérien dans les petits aéroports.

Les aéroports situés dans une région ultrapériphérique visée à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) – à savoir la Guadeloupe, la Guyane française, la Martinique, Mayotte, la Réunion, Saint-Martin, les Açores, Madère et les îles Canaries – ne relèvent pas du champ d'application de l'article 5 du règlement.

Les États membres peuvent être plus ambitieux et décider qu'un aéroport situé sur leur territoire — et qui n'atteint pas le seuil requis et ou qui est situé dans une région ultrapériphérique — est néanmoins couvert par le RFEUA. Une entité gestionnaire d'aéroport peut également choisir de demander à l'autorité compétente concernée qu'un aéroport qu'elle gère soit traité comme un aéroport de l'Union et relève du champ d'application de la RFEUA. Dans sa demande, l'entité gestionnaire de l'aéroport doit prouver que l'aéroport candidat satisfait aux exigences énoncées à l'article 6, paragraphe 1, du règlement. La base juridique et la procédure à cette fin figurent à l'article 2, paragraphe 2, du règlement.

La Commission, en coopération avec les États membres, fournit une liste des aéroports de l'Union relevant du champ d'application du règlement. Cette liste est mise à jour chaque année ([11]).

2.4. **Les exploitants d'aéronefs de pays tiers sont-ils tenus de respecter l'obligation de ravitaillement en vertu de l'article 5, paragraphe 1, du règlement?**

Comme expliqué à la section 2.3, l'obligation de ravitailler au moins 90 % de la quantité annuelle de carburant d'aviation requise s'applique à l'aéroport de départ de l'Union. Un exploitant d'aéronef de pays tiers est donc soumis à l'obligation prévue à l'article 5, paragraphe 1, du règlement lorsqu'il part d'un aéroport de l'Union, s'il a assuré 500 opérations de transport aérien commercial de passagers ou 52 opérations de transport aérien commercial tout-cargo au départ d'aéroports de l'Union au cours de la période de déclaration précédente. Dans la pratique, cela signifie qu'un exploitant d'aéronef de pays tiers doit ravitailler 90 % de sa quantité annuelle de carburant d'aviation requise pour les départs d'aéroports de l'Union aux aéroports de l'Union d'où il part.

Un exploitant d'aéronef de pays tiers qui ne respecte pas les obligations énoncées à l'article 5 est passible d'une amende infligée par une autorité compétente d'un État membre (voir article 12, paragraphe 2, du règlement), sauf si ce non-respect est dûment justifié en vertu de l'article 5, paragraphe 2 ou 3, du règlement ou s'il est dû à des circonstances exceptionnelles et imprévisibles conformément à l'article 12, paragraphe 2, troisième phrase, du règlement.

([10]) Article 2, paragraphe 1, de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires (JO L 70 du 14.3.2009, p. 11).

([11]) Voir la liste des aéroports de l'Union relevant du champ d'application du règlement sur le site internet de la DG MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

2.5. **Quel est le rôle de l'entité gestionnaire d'aéroport de l'Union?**

Les entités gestionnaires d'aéroports de l'Union relevant du champ d'application du règlement ont un rôle essentiel à jouer pour faciliter le respect, par les exploitants d'aéronefs, de l'obligation de ravitaillement. À cet égard, l'entité gestionnaire de l'aéroport de l'Union devrait planifier les ressources humaines et les infrastructures (par exemple, personnel qualifié en nombre suffisant, capacité des réservoirs et approvisionnement en carburant, camions de ravitaillement, installations de prise d'eau, etc.) nécessaires pour faciliter le respect par les exploitants d'aéronefs de l'obligation prévue à l'article 5, paragraphe 1, du règlement.

Il convient néanmoins de noter que certains aéroports (par exemple ceux situés sur des îles) peuvent ne pas disposer des infrastructures requises et/ou de l'approvisionnement en carburant d'aviation en raison de leur situation géographique et, par conséquent, ne pas être en mesure de faciliter l'embarquement récurrent de carburant d'aviation à l'aéroport dans la même mesure que d'autres aéroports ayant davantage de ressources. Les exploitants d'aéronefs peuvent donc demander des exemptions temporaires à leurs obligations de ravitaillement pour certaines liaisons entre des aéroports situés sur des îles sans liaisons ferroviaires ou routières à un aéroport de l'Union, dans les circonstances spécifiques énoncées à l'article 5, paragraphe 3, du règlement.

3. **EXEMPTIONS DE L'OBLIGATION DE RAVITAILLEMENT**

L'article 5, paragraphe 2, du règlement permet à l'exploitant d'aéronef de descendre en dessous du seuil requis par l'obligation de ravitaillement lorsque cela est dûment justifié pour des raisons de respect des règles de sécurité applicables en matière de carburant, c'est-à-dire le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission ([12]). À cet égard, la décision des commandants de bord concernant l'embarquement définitif de carburant avant le départ d'un aéroport de l'Union doit être respectée sans interférence de la part de l'exploitant d'aéronef ([13]) (voir détails à la section 4). Les exemptions justifiées au titre de l'article 5, paragraphe 2, du règlement sont déclarées ex post dans le rapport annuel que doit présenter l'exploitant d'aéronef conformément à l'article 8 du règlement.

Les autres exemptions aux obligations de ravitaillement énoncées à l'article 5, paragraphe 1, du règlement sont limitées à deux situations définies à l'article 5, paragraphe 3, points a) et b), du règlement et font l'objet d'une demande préalable motivée et détaillée adressée à l'autorité compétente. Ces exemptions sont demandées ex ante, voir détails aux sections 5 et 8. La première possibilité d'exemption visée à l'article 5, paragraphe 1, est limitée à des liaisons spécifiques au départ d'aéroports de l'Union et à des situations spécifiques, c'est-à-dire des difficultés opérationnelles graves et récurrentes pour ravitailler des aéronefs dans un aéroport de l'Union donné, qui empêchent les exploitants d'aéronefs d'effectuer des vols de rotation dans un délai raisonnable. La seconde possibilité concerne des difficultés structurelles d'approvisionnement en carburant dues aux caractéristiques géographiques d'un aéroport de l'Union déterminé, qui rendent les prix des carburants d'aviation nettement plus élevés et qui entraînent pour l'exploitant d'aéronef concerné un désavantage concurrentiel important par rapport aux conditions de marché qui existent dans d'autres aéroports de l'Union présentant des caractéristiques concurrentielles similaires.

4. **ARTICLE 5, PARAGRAPHE 2, DU RÈGLEMENT: DESCENDRE EN DESSOUS DU SEUIL DE 90 % RELATIF À L'EMBARQUEMENT DE CARBURANT À L'AÉROPORT DE DÉPART DE L'UNION POUR DES RAISONS DE SÉCURITÉ**

L'article 5, paragraphe 2, du règlement dispose qu'un exploitant d'aéronef peut descendre en dessous du seuil de 90 % de la «quantité annuelle de carburant d'aviation requise» (à savoir le carburant d'étape et le carburant pour le roulage en vue du décollage) dans un aéroport de départ de l'Union, si cela est nécessaire pour des raisons de respect des règles de sécurité applicables en matière de carburant. Cette disposition tient compte de la nécessité de garantir le respect, par exemple, du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission ([14]) et, plus particulièrement, des règles de sécurité visées à son annexe IV, points CAT.OP.MPA.180, 181, 182 et 260, et, le cas échéant, du point CAT.OP.MPA.185 pour la gestion et la planification du carburant en vol. Les moyens acceptables de conformité (AMC) et les documents d'orientation de l'AESA pour l'annexe IV Opérations de transport aérien commercial, partie CAT, du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission sur les opérations aériennes fournissent des précisions sur ces dispositions ([15]).

([12]) Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

([13]) CAT.OP.MPA.181, point c) 8) «*la quantité facultative de carburant/d'énergie, à la demande du commandant de bord*», Annexe IV, sous-partie B, du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission.

([14]) Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

([15]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations.

Les sections 4.1 à 4.4 fournissent de plus amples informations sur les justifications possibles pour descendre en dessous du seuil de ravitaillement en carburant pour des raisons de sécurité (ainsi que les pièces justificatives requises).

4.1. **Descendre en dessous du seuil requis de quantité de carburant embarquée. Incidences sur la déclaration annuelle au titre de l'article 8 du règlement** ([16])

Les cas où un exploitant d'aéronef descend en dessous du seuil de 90 % relatif à l'embarquement de la «quantité annuelle de carburant d'aviation requise» (carburant d'étape et carburant pour le roulage) dans un aéroport de départ de l'Union doivent être dûment justifiés auprès de l'autorité ou des autorités compétentes responsables de l'aéroport de l'Union concerné et auprès de l'AESA.

Plus précisément, l'exploitant d'aéronef doit justifier les raisons pour lesquelles les quantités de carburant d'aviation sont inférieures au seuil de 90 % et non les quantités de carburant d'aviation incluses dans le coussin de 10 %, comme le prévoit l'article 5, paragraphe 1, du règlement. En d'autres termes, l'exploitant d'aéronef doit déclarer les quantités agrégées associées de carburant embarquées (embarquées lors de vols précédents) pour des raisons de conformité avec les règles de sécurité applicables en matière de carburant qui empêchent l'exploitant d'aéronef de se conformer à l'exigence de 90 % relative à l'embarquement dans un aéroport de l'Union donné. L'exploitant d'aéronef doit indiquer les liaisons concernées dans sa déclaration conformément à l'article 8 du règlement.

Ces informations (y compris la justification) doivent figurer dans la déclaration que l'exploitant d'aéronef doit soumettre aux autorités compétentes et à l'AESA en vertu de l'article 8 du règlement (c'est-à-dire le rapport annuel), qui doit être préalablement vérifiée par un vérificateur indépendant, comme l'exige l'article 8, paragraphe 3, du règlement ([17]).

L'exploitant d'aéronef doit inclure, dans ses justifications au titre de l'article 5, paragraphe 2, du règlement, les éléments suivants:

— motif pour lequel il est descendu en dessous du seuil annuel fixé à l'article 5, paragraphe 1, du règlement pour des raisons de respect des règles de sécurité applicables en matière de carburant;

— une indication des liaisons concernées (c'est-à-dire la séquence du ou des vols à l'arrivée et au départ de l'aéroport de l'Union) et des quantités de carburant associées au carburant embarqué pour des raisons de sécurité.

L'autorité compétente peut accepter la justification si les exigences applicables sont satisfaites et si elle est dûment motivée. L'autorité compétente peut consulter l'AESA lorsqu'elle cherche à déterminer si une justification satisfait aux règles de sécurité applicables en matière de carburant.

Exemple 1: l'exploitant d'aéronef **Y** assure un vol entre l'aéroport **A** et l'aéroport de l'Union **B**. L'exploitant d'aéronef **Y** relève de la direction générale de l'aviation civile de **A** (**A-DGAC**). À la fin de l'année de déclaration, **Y** doit soumettre à l'AESA et à l'**A-DGAC** la quantité annuelle de carburant embarquée, la quantité annuelle de carburant d'aviation requise et la quantité annuelle de carburant non embarquée ([18]). **Y** devra également notifier, à la fin de l'année de déclaration, la quantité non embarquée à l'autorité ou aux autorités du ou des aéroports de l'Union s'il n'atteint pas le seuil de ravitaillement pour des raisons de sécurité.

Dans cet exemple, l'exploitant d'aéronef **Y** descend sous le seuil de la «quantité annuelle de carburant d'aviation requise» dans l'aéroport **B** de l'Union car, en raison des prévisions météorologiques touchant certains vols de la liaison **A-B**, l'embarquement, dans l'aéroport **A**, d'une plus grande quantité de carburant pour des raisons de sécurité s'est avéré nécessaire (un excédent de carburant est toujours embarqué dans l'aéroport précédent). Or, contrairement aux prévisions, les conditions météorologiques se sont globalement améliorées pendant les vols en question et l'aéronef a finalement, à plusieurs reprises, atterri dans l'aéroport **B** de l'Union avec plus de carburant que prévu. L'embarquement du carburant dans l'aéroport **B** de l'Union n'a dès lors pu être effectué pour le vol suivant, car l'aéronef disposait d'un volume de carburant suffisant dans le réservoir. Bien que **Y** n'ait pas satisfait à l'exigence de l'article 5, paragraphe 1, du règlement en ce qui concerne l'aéroport **B** de l'Union, cela se justifiait alors pour des raisons de sécurité en matière de carburant.

([16]) De plus amples informations sur les modalités de déclaration figurent dans le manuel à l'intention des exploitants d'aéronefs et des vérificateurs (c'est-à-dire des organismes de vérification) (article 8 et annexe II du règlement).

([17]) L'article 8, paragraphe 3, du règlement prévoit que «[l]a déclaration est vérifiée par un vérificateur indépendant conformément aux exigences énoncées aux articles 14 et 15 de la directive 2003/87/CE ainsi que dans les actes d'exécution adoptés sur la base de cette dernière». Autrement dit, le processus de vérification et les vérificateurs accrédités aux fins du règlement sont régis par les règles du système d'échange de quotas d'émission (SEQE) de l'Union européenne et, en particulier, par celles établies pour le secteur de l'aviation.

([18]) Voir l'article 3 pour les définitions, l'article 8 sur les obligations de déclaration des exploitants d'aéronefs et l'annexe II pour le modèle de déclaration du règlement.

Exemple 2: l'exploitant d'aéronef **Y** assure un vol depuis l'aéroport **C** vers l'aéroport **D** puis retourne à **C** (liaison **C-D-C**), **C** et **D** étant des aéroports de l'Union. Suivant l'exemple 1, l'exploitant d'aéronef **Y** relève de l'autorité compétente de l'**A-DGAC**. À la fin de l'année de déclaration, **Y** doit soumettre à l'AESA et aux autorités compétentes la quantité annuelle de carburant embarquée, la quantité annuelle de carburant d'aviation requise et la quantité annuelle de carburant non embarquée ([19]). **Y** devra également notifier, à la fin de l'année de déclaration, la quantité non embarquée à l'autorité ou aux autorités du ou des aéroports de l'Union s'il n'atteint pas le seuil de ravitaillement pour des raisons de sécurité en matière de carburant.

Dans cet exemple, l'exploitant d'aéronef **Y** descend en dessous du seuil de «*quantité annuelle de carburant d'aviation requise*» dans l'aéroport **D** car, conformément au point CAT.OP.MPA.181, point c), 4), I), de l'annexe IV du règlement (UE) n° 965/2012, les vols de la liaison **C-D** nécessitent un aéroport de dégagement à destination **E** qui est très éloigné de l'aéroport **D**. Sur le trajet du retour à **C** (liaison **D-C**), l'aéroport de dégagement à destination **F** est très proche de l'aéroport **C**. Par conséquent, l'aéronef atterrira toujours avec plus de carburant que nécessaire à **D** pour revenir à **C**, ce qui l'empêche d'embarquer du carburant à l'aéroport **D** pour son vol suivant de retour à **C**, étant donné que l'aéronef d'**Y** disposait d'une quantité suffisante de carburant dans le réservoir. L'exploitant d'aéronef **Y** n'a donc pas satisfait à l'exigence énoncée à l'article 5, paragraphe 1, du règlement en ce qui concerne l'aéroport **D**, pour des raisons de sécurité en matière de carburant.

Il peut en aller de même en ce qui concerne les aérodromes isolés, lorsque le point CAT.OP.MPA.181, c), 4), ii) et les AMC7 ([20]) CAT.OP.MPA.182 exigent environ deux heures de carburant supplémentaire pour y opérer. Cela peut réduire considérablement la nécessité de se ravitailler pour le vol retour.

En résumé, l'exploitant d'aéronef doit, afin de se conformer aux exigences énoncées à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (c'est-à-dire l'obligation de *dûment justifier*), fournir aux autorités compétentes et à l'AESA les raisons de sécurité justifiant l'embarquement de carburant pour des vols à destination de l'aéroport de l'Union qui font qu'il descend en dessous du seuil requis de quantité annuelle de carburant embarquée. Les quantités de carburant devant être justifiées sont limitées à la différence entre les 90 % de quantité annuelle de carburant d'aviation requise et le carburant d'aviation annuel réellement embarqué par aéroport de l'Union dans lequel l'exploitant d'aéronef ne respecte pas l'exigence d'embarquement.

L'exploitant d'aéronef devrait indiquer clairement le lien entre le volume de carburant embarqué et les raisons de sécurité. La justification (la ou les pièces justificatives) doit correspondre aux quantités embarquées et aux raisons fournies. L'incapacité à prouver la correspondance entre les volumes embarqués et les justifications peut déboucher sur une violation de l'article 5, paragraphe 1, du règlement.

4.2. Exemples d'événements nécessitant l'embarquement de carburant d'aviation aux fins du respect des règles de sécurité en matière de carburant et exemples de pièces justificatives (justifications)

La liste suivante d'exemples d'événements exigeant l'embarquement de carburant d'aviation pour des raisons de sécurité n'est pas exhaustive, mais elle comprend les événements les plus courants ([21]) justifiant la nécessité d'embarquer davantage de carburant à l'aéroport d'origine pour des raisons de sécurité en matière de carburant et entraînant par conséquent le risque de ne pas atteindre le seuil de ravitaillement à l'aéroport de destination de l'Union. Les exemples sont assortis des documents que l'exploitant d'aéronef devra fournir aux autorités compétentes pour justifier le fait qu'il descend en dessous du seuil prévu à l'article 5, paragraphe 1, du règlement.

En tout état de cause, les autorités compétentes doivent, en coopération avec l'AESA, veiller à trouver un juste équilibre entre la sécurité et les obligations de ravitaillement et de déclaration prévues par le règlement. Il est primordial de garantir la sécurité; dès lors les autorités doivent à tout moment faire preuve de discernement quant au niveau de preuve nécessaire pour étayer les préoccupations en matière de sécurité. Le besoin de carburant supplémentaire repose souvent sur l'expertise du personnel du centre de contrôle de l'exploitant ou sur l'expérience des pilotes.

([19]) Voir l'article 3 pour les définitions, l'article 8 sur les obligations de déclaration des exploitants d'aéronefs et l'annexe II pour le modèle de déclaration du règlement.

([20]) «Moyens acceptables de conformité 7».

([21]) Comme indiqué par l'AESA et les exploitants d'aéronefs dans leurs réponses au questionnaire de la Commission destiné à l'élaboration du présent document.

— Les cas de pénurie de carburant d'aviation (y compris les montants minimaux d'achat imposés par le fournisseur de carburant dans les aéroports de l'Union présentant une caractéristique géographique, tels que ceux situés sur des îles) ou de contamination du carburant d'aviation à l'aéroport de destination, justifiés par l'avis aux navigateurs aériens (NOTAM) et/ou par une communication du fournisseur de carburant (si disponible), ou par tout autre rapport dans le système de gestion visé au point ORO.GEN.200 «Système de gestion» ([22]) de l'annexe IV du règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission (rapports des pilotes, rapports d'autres exploitants, rapports de l'autorité ou informations fournies par des associations de compagnies aériennes).

— Les mauvaises conditions météorologiques (ou les prévisions de mauvaises conditions météorologiques), justifient souvent (et notamment pendant des opérations en conditions hivernales) la nécessité de carburant supplémentaire [voir les points CAT.OP.MPA.181, b), CAT.OP.MPA.245, a), 1) ainsi que CAT.OP.MPA.245, b) et c), CAT.OP.MPA.255, b), et CAT.OP.MPA.265, a), de l'annexe IV du règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission] ([23]). Cela s'applique également à d'autres conditions météorologiques (par exemple, un temps chaud) pouvant nécessiter du carburant supplémentaire pour l'utilisation d'un GAP ([24]) en conséquence d'un temps exceptionnellement froid ou chaud, d'une visibilité réduite, etc. La justification doit reposer sur des bulletins météorologiques effectifs (par exemple, METAR ([25]) et ATIS ([26])), des bulletins météorologiques prévisionnels (par exemple, TAF ([27]), comprenant les faibles probabilités de mauvaises conditions météorologiques comme PROB30% ([28])), SIGMET ([29]), les cartes du temps en route, ainsi que tout autre bulletin suffisamment détaillé ou toute autre combinaison de tels éléments. Des systèmes d'information météorologique améliorés, tels qu'EWINS ([30]) ou des outils similaires, peuvent également être présentés. Ces outils peuvent indiquer la fiabilité des prévisions météorologiques, ce qui incite les exploitants à augmenter l'emport de carburant lorsque les données historiques indiquent que des conditions météorologiques défavorables (par exemple, du brouillard) sont probables à l'aéroport de destination, même si les prévisions officielles ne font pas état de telles conditions météorologiques défavorables.

— Les actions sociales (y compris les manifestations ou les grèves à l'aéroport de destination) justifiées, par exemple, par une communication de l'aéroport et/ou un NOTAM [voir points CAT.OP.MPA.175, b), 4) et 5), et AMC1.CAT.OP.MPA.175, b) de l'AESA, et point CAT.OP.MPA.181, b) et c), 7), de l'annexe IV du règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission]. Selon les circonstances, la menace d'actions sociales ou de grèves peut également justifier la nécessité d'augmenter l'emport de carburant.

— Des retards du contrôle du trafic aérien (CTA) à l'aéroport de destination, justifiés par un NOTAM ou par une communication du prestataire de services de gestion de la circulation aérienne (le cas échéant) avant le décollage [points CAT.OP.MPA.181, b), 6) et c), 7), de l'annexe IV du règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission]. D'autres rapports ou données, comme les données historiques de l'exploitant d'aéronef (y compris les rapports du pilote), peuvent également indiquer des retards potentiels à l'aéroport de destination.

— La probabilité de déroutements ATC, justifiés par un NOTAM ou une communication du prestataire de services de gestion de la circulation aérienne, ou par tout autre rapport ou donnée pertinents [point CAT.OP.MPA.181 b) 5) et 6) et c) 7) de l'annexe IV du règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission]. Il s'agit notamment des données historiques de l'exploitant ou d'autres exploitants, ainsi que des rapports des pilotes indiquant d'éventuels déroutements le long de la liaison.

— Les préoccupations en matière de sécurité, telles que celles liées aux conflits de guerre, justifiées par une communication de l'aéroport, par une communication du fournisseur de carburant et/ou par un NOTAM.

([22]) Voir annexe III sur les exigences applicables aux organismes pour les opérations aériennes du règlement (UE) nº 965/2012 du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

([23]) Voir annexe IV sur les opérations de transport aérien commercial du règlement (UE) nº 965/2012 du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

([24]) Groupe auxiliaire de puissance.

([25]) Message d'observation météorologique régulière d'aérodrome.

([26]) Service automatique d'information de région terminale.

([27]) Prévision d'aérodrome.

([28]) Probabilité de 30 %.

([29]) Informations météorologiques significatives.

([30]) Système d'informations météorologiques amélioré.

— Les catastrophes naturelles (tremblements de terre, éruptions volcaniques et inondations, par exemple), justifiées par une communication aéroportuaire et/ou par un NOTAM, ou par tout autre rapport pertinent [point CAT.OP.MPA.181, b) et c), 7), de l'annexe IV du règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission].

Outre les documents susmentionnés, l'exploitant d'aéronef doit soumettre le plan de vol exploitation signé par le commandant de bord, comprenant la signature numérique ou l'approbation numérique du plan de vol. Ce document doit indiquer le carburant embarqué (lors du vol précédent) et chacun de ses composants.

Parmi les autres documents que l'exploitant d'aéronef peut être tenu de fournir, le cas échéant, à l'autorité compétente pour justifier le non-respect du seuil fixé à l'article 5, paragraphe 1, du règlement pour des raisons de conformité avec les règles de sécurité en matière de carburant figurent:

— les informations du carnet de route;

— les METAR, les TAF, les SIGMET, les cartes du temps en route ou les communications des ANSP ([31]) sur les restrictions météorologiques;

— les NOTAM;

— les communications ATM et ATC (le cas échéant);

— les publications d'information aéronautique (AIP);

— les communications du fournisseur de carburant, du prestataire de services d'assistance en escale ou de l'entité gestionnaire d'aéroport;

— le plan de vol exploitation;

— toute autre information que l'exploitant d'aéronef peut juger pertinente et utile pour justifier les quantités de carburant déclarées comme embarquées pour des raisons de sécurité.

Les exploitants d'aéronefs doivent fournir aux vérificateurs indépendants toutes les pièces justificatives pertinentes pour faciliter le processus de vérification du rapport annuel exigé par l'article 8 du règlement (et notamment l'article 8, paragraphe 3).

4.3. **Combien de temps l'exploitant d'aéronef doit-il conserver les documents justificatifs?**

Le règlement fait peser sur les exploitants d'aéronefs la charge de prouver aux autorités compétentes et à l'AESA qu'ils respectent les exigences énoncées à l'article 5, paragraphes 1 et 2, du règlement. Les exploitants d'aéronefs doivent donc évaluer la durée pendant laquelle il est souhaitable de conserver les documents justificatifs pertinents, en tenant compte d'aspects tels que la possibilité de procédures administratives ou judiciaires. Dans l'idéal, les exploitants d'aéronefs devraient conserver les documents justificatifs pendant au moins quatre ans (c'est-à-dire l'année de déclaration + trois ans de conservation des données). Cette durée peut varier d'un État membre à l'autre, étant donné que les règles nationales en matière d'exécution applicables au secteur peuvent prescrire des délais différents. Les États membres devraient tenir compte de la recommandation relative à la conservation des données figurant dans la présente section lorsqu'ils établissent les règles relatives aux sanctions applicables aux violations du règlement prévues à l'article 12, paragraphe 1, dudit règlement.

4.4. **Considérations relatives au choix d'un aérodrome de déroutement et de la quantité facultative de carburant**

Les exploitants d'aéronefs ont la liberté, dans les limites fixées au point CAT.OP.MPA 192 de l'annexe IV du règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission ([32]), de choisir un aérodrome de déroutement. Il peut souvent être plus logique de choisir un aérodrome de déroutement plus éloigné par rapport à d'autres solutions possibles (plus proches), et ce pour des raisons économiques, par exemple être engagé dans un contrat avec les prestataires de services aéroportuaires pour l'entretien des aéronefs et/ou disposer des conditions permettant d'offrir un meilleur service aux passagers en cas d'atterrissage à l'aérodrome de déroutement (par exemple, une alternative commerciale). Toutefois, le choix d'un aérodrome de déroutement ne peut être utilisé comme un moyen de dissimuler des pratiques de surremport pour des raisons économiques.

([31]) Prestataires de services de navigation aérienne.

([32]) Voir annexe IV sur les exigences applicables aux organismes pour les opérations aériennes du règlement (UE) nº 965/2012 du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

De même, l'exploitant d'aéronef ne doit pas donner instruction au pilote d'embarquer davantage de carburant d'aviation dans un aéroport donné pour des raisons économiques et de le charger comme quantité facultative de carburant. La quantité facultative de carburant correspond à une quantité de carburant embarquée à la seule discrétion du commandant de bord et sans interférence de la part de l'exploitant de l'aéronef ([33]).

Le même principe s'appliquera aux pratiques consistant à dissimuler l'emport dans d'autres catégories de carburant, par exemple lorsque ces catégories sont chargées en quantités nettement supérieures aux quantités nécessaires pour atteindre les objectifs de chacun de ces types de carburant (par exemple, augmentation du carburant pour le roulage, augmentation du carburant d'étape par suite de la planification d'un niveau de croisière plus bas et d'une masse au décollage irréalistes).

Les pratiques consistant à utiliser une réserve de dégagement, une quantité facultative de carburant et d'autres catégories de carburants afin de dissimuler un suremport pour des raisons économiques constitueraient une violation des dispositions pertinentes du règlement. De telles pratiques, lorsqu'elles reposent sur un faisceau concordant d'indices établissant la réunion d'un élément objectif et d'un élément subjectif, sont susceptibles d'être sanctionnées par les autorités nationales compétentes ([34]).

5. ARTICLE 5, PARAGRAPHE 3, DU RÈGLEMENT: EXEMPTIONS TEMPORAIRES À L'OBLIGATION DE RAVITAILLEMENT

L'article 5, paragraphe 3, du règlement établit les conditions que l'exploitant d'aéronef doit remplir pour demander, à l'avance, une exemption temporaire:

«À titre exceptionnel, un exploitant d'aéronef peut, lorsque c'est dûment justifié, demander à l'autorité ou aux autorités compétentes visées à l'article 11, paragraphe 6, une exemption temporaire à l'obligation prévue au paragraphe 1 du présent article pour les vols effectués sur une liaison spécifique existante ou nouvelle de moins de 850 kilomètres, ou de moins de 1 200 kilomètres pour les liaisons avec des aéroports situés sur des îles sans liaisons ferroviaires ou routières, au départ d'un aéroport de l'Union. Cette distance est mesurée selon la méthode de la route orthodromique.

Cette demande est présentée au moins trois mois avant la date d'application envisagée de l'exemption, et s'appuie sur une justification détaillée et adéquate. Une telle exemption devrait se limiter aux situations suivantes:

(a) des difficultés opérationnelles graves et récurrentes pour ravitailler des aéronefs dans un aéroport de l'Union donné, qui empêchent les exploitants d'aéronefs d'effectuer des vols de rotation dans un délai raisonnable; ou

(b) des difficultés structurelles d'approvisionnement en carburant dues aux caractéristiques géographiques d'un aéroport de l'Union déterminé, qui rendent les prix des carburants d'aviation nettement plus élevés que les prix pratiqués en moyenne dans d'autres aéroports de l'Union en raison notamment de contraintes spécifiques en matière de transport de carburant ou de la disponibilité limitée de carburants dans cet aéroport de l'Union et qui entraînent pour l'exploitant d'aéronef concerné un désavantage concurrentiel important par rapport aux conditions de marché qui existent dans d'autres aéroports de l'Union présentant des caractéristiques concurrentielles similaires.».

Pour ce qui est des liaisons spécifiques, un exploitant d'aéronef peut être temporairement exempté de l'obligation de ravitaillement à l'aéroport de départ de l'Union s'il peut démontrer l'existence de difficultés opérationnelles graves et récurrentes pour le ravitaillement des aéronefs dans cet aéroport de l'Union, qui l'empêchent d'effectuer des vols de rotation dans un délai raisonnable et qui pourraient avoir une incidence sur la connectivité, en particulier dans les régions périphériques. Une exemption pourrait également s'appliquer en cas de difficultés structurelles d'approvisionnement en carburant ayant pour résultat des prix du carburant nettement plus élevés que les prix appliqués en moyenne à des types de carburants similaires dans d'autres aéroports de l'Union. Toutefois, les prix du carburant nettement plus élevés pratiqués dans l'aéroport de l'Union en question ne devraient pas résulter en premier lieu de l'utilisation accrue de CAD dans cet aéroport de l'Union.

L'exemption ne peut être accordée par l'autorité compétente que si les exigences prévues à l'article 5, paragraphe 3, point a) ou b), sont satisfaites et si la demande est dûment justifiée.

5.1. Première condition: exigence relative à la distance

Avant de demander une exemption temporaire au titre de l'article 5, paragraphe 3, du règlement, l'exploitant d'aéronef doit veiller à ce que la liaison à laquelle s'appliquerait une exemption satisfait aux exigences en matière de distance prévues audit article. L'article 5, paragraphe 3, prévoit deux options.

1. L'exploitant d'aéronef peut demander une exemption pour une liaison existante ou nouvelle de moins de 850 km au départ d'un aéroport de l'Union; *ou*

([33]) CAT.OP.MPA.181, point c), 8): «*la quantité facultative de carburant/d'énergie, à la demande du commandant de bord*», de l'annexe IV, sous-partie B, du règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission.

([34]) Voir, par exemple, arrêt de la Cour de justice du 6 février 2018, Altun e.a., C-359/16, ECLI:EU:C:2018:63, points 48 à 52.

2. l'exploitant d'aéronef peut demander une exemption pour une liaison existante ou nouvelle de moins de 1 200 km lorsque cette liaison relie des aéroports situés sur des îles sans liaisons ferroviaires ou routières. La liaison doit partir d'un aéroport de l'Union et peut concerner soit des liaisons entre le continent et une île, soit des liaisons entre les îles sans connexion avec le continent.

Pour présenter sa demande, l'exploitant d'aéronef doit indiquer au moins i) les codes des aéroports attribués par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de la liaison concernée, ii) l'aéroport de départ de l'Union et iii) la distance en kilomètres calculée selon la méthode de Vincenty.

L'autorité compétente vérifiera si l'aéroport d'origine est un aéroport de l'Union au sens du règlement et si la liaison demandée satisfait aux exigences en matière de distance énoncées à l'article 5, paragraphe 3, du règlement. Le calcul de la distance repose sur la méthode de Vincenty consistant à calculer la distance entre deux points à la surface d'un sphéroïde, en utilisant le système géodésique mondial de 1984 ([35]). Le document 7910 de l'OACI (Indicateurs d'emplacement) devrait servir de base aux latitudes et longitudes de l'aérodrome ([36]).

5.2. **Seconde condition: les exigences énoncées à l'article 5, paragraphe 3, points a) et b)**

Si l'exigence relative à la distance prévue à l'article 5, paragraphe 3, du règlement est respectée, la deuxième étape pour l'exploitant d'aéronef consistera à évaluer si la liaison pour laquelle l'exploitant d'aéronef demande l'exemption satisfait à la seconde série d'exigences au titre de l'article 5, paragraphe 3, point a) ou b), du règlement.

Toute demande d'exemption doit être étayée par une justification détaillée et adéquate et accompagnée des pièces justificatives pertinentes.

L'autorité compétente évaluera chaque demande à la suite d'une analyse au cas par cas. Elle examinera également de manière approfondie les caractéristiques spécifiques de l'aéroport de l'Union concerné relevant de sa compétence et pour lequel l'exploitant d'aéronef demande à être exempté de l'obligation d'embarquement de carburant. Au cours de l'évaluation de la demande, l'autorité compétente peut s'adresser à l'aéroport de l'Union concerné pour demander des informations relatives à la demande d'exemption présentée par l'exploitant d'aéronef. Par exemple, l'autorité compétente peut demander à l'aéroport de fournir des données historiques sur les temps et les opérations d'escale ou sur la disponibilité du carburant, le cas échéant, afin d'éclairer sa décision sur l'octroi/le rejet de l'exemption demandée.

5.2.1. ***Article 5, paragraphe 3, point a), du règlement – difficultés opérationnelles graves et récurrentes et temps d'escale excessifs***

5.2.1.1. *Qu'entend-on par «difficultés opérationnelles graves et récurrentes»?*

Premièrement, l'exploitant d'aéronef doit démontrer que l'aéroport de l'Union pour lequel il demande une exemption au ravitaillement connaît des difficultés opérationnelles graves et récurrentes. Un événement ponctuel tel qu'une grève à l'aéroport ne saurait être considéré comme une difficulté opérationnelle grave et récurrente justifiant l'octroi d'une exemption au ravitaillement dans cet aéroport de l'Union. L'incidence des grèves sur l'embarquement de carburant devrait être déclarée au titre de l'article 5, paragraphe 2, du règlement, dans le cas où celles-ci nécessiteraient un embarquement supplémentaire de carburant à l'aéroport d'origine pour des raisons de sécurité en matière de carburant.

Deuxièmement, il doit être démontré que la difficulté opérationnelle survenant à l'aéroport de l'Union concerné a une incidence négative sur l'exploitant d'aéronef. La difficulté opérationnelle peut, par exemple, avoir une incidence négative significative et non négligeable sur le programme de vol de l'aéronef concerné lors de ses opérations ultérieures. À cet égard, l'exploitant d'aéronef risquerait d'être pénalisé par le coordonnateur/facilitateur de créneaux d'aéroport ou par une instabilité des opérations aériennes au cours de la journée, ce qui pourrait avoir une incidence sur la connectivité de l'Union.

Une difficulté opérationnelle doit donc i) être un événement répété ou systématique, lié à l'aéroport de l'Union concerné, ii) entraîner un temps d'escale excessif (expliqué au point 5.2.1.2) et iii) avoir une incidence économique négative sur l'exploitant d'aéronef.

Les événements suivants, qui ne constituent pas une liste exhaustive, peuvent être considérés comme des *difficultés opérationnelles potentielles* susceptibles de justifier l'exemption si une incidence négative sur l'exploitant d'aéronef est démontrée:

([35]) Voir référence à l'outil CERT de l'OACI et au calcul effectué selon la méthode de Vincenty à l'adresse suivante: https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx.

([36]) Voir référence au service de données de l'OACI en tant que référence aux indicateurs d'emplacements des aérodromes https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Pages/default.aspx.

— une aire de trafic réduite et/ou encombrée à l'aéroport peut avoir une incidence sur les temps d'escale, en particulier dans les aéroports saturés en haute saison (par exemple, dans les aéroports insulaires ou les petits aéroports proches des stations de ski);

— un manque de personnel pour gérer les opérations d'escale à l'aéroport et/ou un manque d'équipements, tels que les installations d'alimentation en eau ou les camions-citernes. En effet, le manque de ressources/d'équipements à l'aéroport peut avoir une incidence sur les temps d'attente pour le ravitaillement et, par conséquent, sur le temps d'escale final de l'aéronef. Pour justifier cette demande d'exemption, le prestataire de services d'assistance «carburant» de l'aéroport doit avoir indiqué qu'il ne dispose pas de ressources et/ou d'équipements suffisants pour assurer le service de l'aéronef sans retard excessif;

— des règles locales empêchant l'embarquement et le débarquement de passagers lors du ravitaillement de l'aéronef et/ou des règles locales en matière de sécurité incendie exigeant la présence d'un véhicule de lutte contre l'incendie pendant le ravitaillement de l'aéronef lors de l'embarquement et du débarquement des passagers. Ces règles locales peuvent avoir une incidence sur les opérations d'escale des exploitants d'aéronefs dans les aéroports saturés ou dans les aéroports à forte saisonnalité. Dans de telles situations, les exploitants d'aéronefs doivent démontrer que les scénarios existants ont une incidence significative et non négligeable sur les temps d'escale de l'aéronef, notamment en cas d'horaires de vol serrés ou lorsque la disponibilité des véhicules de lutte contre l'incendie est limitée.

5.2.1.2. *Qu'est-ce qu'un temps d'escale excessif?*

Une fois la difficulté opérationnelle constatée, l'exploitant d'aéronef doit évaluer si cette difficulté opérationnelle entrave le ravitaillement de l'aéronef, tout en respectant un temps d'escale raisonnable. On entend par «temps d'escale» l'intervalle de temps entre l'arrivée d'un aéronef à un aéroport (arrêt complet de l'aéronef/freins actionnés) et son départ sur le vol suivant (portes de l'avion fermées pour le départ). D'une manière générale, le temps nécessaire pour procéder à l'embarquement de carburant est presque toujours inférieur au temps nécessaire pour débarquer et décharger, puis embarquer, charger et assurer le service de l'aéronef.

Le cadre réglementaire de l'Union [c'est-à-dire les exigences énoncées au point CAT.OP.MPA.200 de l'annexe IV du règlement (UE) nº 965/2012 et des AMC6 qui l'accompagnent ([37])] permet le ravitaillement pendant le débarquement des passagers, mais cette pratique n'est pas répandue parmi les exploitants européens, puisqu'elle n'a été explicitement autorisée qu'en 2022. Auparavant, le ravitaillement n'était possible que pendant l'embarquement. Les justifications d'un temps d'escale insuffisant sur la seule base de l'impossibilité de faire le plein pendant le débarquement ne doivent donc pas être acceptées, à moins que toutes les exigences énoncées à l'article 5, paragraphe 3, point a), du règlement ne soient satisfaites.

Les temps d'escale pour les vols long-courriers varient généralement de 60 à 150 minutes, tandis que les temps d'escale pour les vols court-courriers sont de 25 à 80 minutes, en supposant que l'exploitant de l'aéronef soit autorisé à procéder au ravitaillement pendant l'embarquement de passagers, avec des passagers à bord ou pendant le débarquement de passagers ([38]).

Compte tenu de ces temps d'escale moyens, si une difficulté opérationnelle grave et récurrente empêche le ravitaillement dans un délai raisonnable, un exploitant d'aéronef peut demander une exemption au titre de l'article 5, paragraphe 3, point a), du règlement. Toutefois, une demande d'exemption affirmant que le temps d'escale est passé, par exemple, de 25 à 30 minutes en raison de la nouvelle obligation de ravitaillement en carburant ne pourrait être acceptée que si le retard s'avère significatif et si son incidence économique négative sur les vols ultérieurs est tellement importante que les nouveaux temps d'escale ne pourraient être considérés comme raisonnables. En d'autres termes, la demande d'exemption ne saurait se fonder uniquement sur une intention de maintenir le même temps d'escale qu'avant l'introduction de l'article 5, paragraphe 1, du règlement.

La liste suivante peut être utilisée comme référence par l'autorité compétente et l'exploitant d'aéronef pour déterminer si l'obligation de ravitaillement combinée à la difficulté opérationnelle entraîne un temps d'escale excessif, qui diffère des délais raisonnables, et pourrait donc avoir une incidence négative significative sur les opérations de l'exploitant d'aéronef. La liste suivante n'est pas exhaustive:

— les informations provenant du manuel de l'aéronef indiquant la capacité maximale en carburant;

([37]) Moyens acceptables de conformité 6 (https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations).

([38]) Conformément aux calendriers fournis dans le tableau 18.2 du document intitulé *Standard Inputs for Economic Analyses* d'Eurocontrol, version 10.0.3, publié le 18 avril 2023.

— les données historiques pertinentes de l'aéroport concernant les opérations d'escale et/ou les plages de temps d'escale présentés dans le tableau 18.2 du document *Standard Inputs for Economic Analyses* d'Eurocontrol, version 10.0.3, publié le 18 avril 2023 ([39]);

— les données historiques de l'exploitant d'aéronef concernant les opérations d'escale à l'aéroport concerné. Si l'exploitant d'aéronef s'est ravitaillé normalement par le passé, il ne devrait pas y avoir d'obstacle, à moins qu'il n'y ait un changement de circonstances considérable;

— le temps d'escale excessif risque d'avoir une incidence sur les créneaux horaires à l'aéroport et, partant, l'exploitant de l'aéronef risque d'être pénalisé par le coordonnateur/facilitateur de l'aéroport concerné;

— le temps d'escale a une incidence sur les opérations de l'exploitant de l'aéronef sur les vols ultérieurs, avec le risque d'être pénalisé par le coordonnateur/facilitateur de créneaux d'aéroport dans les aéroports suivants.

En conclusion, et conformément aux exemples fournis plus haut, l'exploitant d'aéronef doit prouver dans sa demande d'exemption au titre de l'article 5, paragraphe 3, point a): i) qu'il existe un événement grave et récurrent entraînant la difficulté opérationnelle, ii) que le temps d'escale est excessif; iii) qu'il en résulte une incidence grave et négative du point de vue de la connectivité ou sur le plan économique pour l'exploitant d'aéronef. En l'absence d'incidence négative en termes de connectivité ou sur l'exploitant d'aéronef, il n'y aurait pas lieu de demander une exemption à l'obligation de ravitaillement à l'aéroport concerné.

5.2.2. ***Article 5, paragraphe3, point b) – Difficultés structurelles d'approvisionnement en carburant dues aux caractéristiques géographiques***

Les demandes d'exemption au titre de l'article 5, paragraphe 3, point b), doivent remplir quatre conditions cumulatives pour que l'autorité compétente puisse accorder une exemption temporaire: i) des difficultés structurelles d'approvisionnement en carburant doivent survenir à l'aéroport de l'Union; ii) elles doivent être dues aux caractéristiques géographiques de l'aéroport de l'Union; iii) elles doivent entraîner des prix du carburant nettement plus élevés en moyenne que dans d'autres aéroports de l'Union; et iv) elles doivent entraîner un désavantage concurrentiel important pour l'exploitant d'aéronef (par rapport aux conditions du marché dans d'autres aéroports de l'Union présentant des caractéristiques concurrentielles similaires).

5.2.2.1. *Qu'entend-on par «difficultés structurelles d'approvisionnement en carburant dans un aéroport de l'Union dues aux caractéristiques géographiques de l'aéroport»?*

Les deux premières exigences s'appliquent aux aéroports de l'Union où l'approvisionnement en carburant est une difficulté structurelle en raison des caractéristiques géographiques du territoire où se trouve l'aéroport de l'Union. Les aéroports de l'Union situés dans des zones reculées telles que les régions insulaires et ultrapériphériques ou montagneuses peuvent souvent être confrontés à de telles difficultés structurelles d'approvisionnement en carburant. Ces difficultés d'approvisionnement peuvent être dues à des facteurs tels que des capacités limitées ou inexistantes de production du carburant dans la zone concernée; le manque de liaisons routières ou de conduites ou, dans le cas des îles, la nécessité de livrer le carburant par voie maritime.

Un autre élément à prendre en considération est la capacité limitée de stockage de carburant dans l'aéroport de l'Union. Le stockage de carburant peut être limité dans les aéroports de l'Union qui ne disposent pas d'approvisionnement par conduites, en raison de leurs caractéristiques géographiques.

L'article 5, paragraphe 3, point b), du règlement reconnaît donc que les caractéristiques géographiques d'un aéroport de l'Union peuvent entraîner des difficultés structurelles d'approvisionnement en carburant, y compris une disponibilité limitée du carburant d'aviation dans un aéroport de l'Union.

5.2.2.2. *De quelle manière l'approvisionnement en carburant et la situation géographique entraînent-ils des prix de carburant nettement plus élevés que les prix moyens du carburant dans d'autres aéroports de l'Union?*

Les difficultés structurelles d'approvisionnement en carburant découlant des caractéristiques géographiques d'un aéroport de l'Union donné (comme expliqué au point 5.2.2.1) peuvent conduire à la troisième condition, à savoir des prix du carburant sensiblement plus élevés par rapport aux prix moyens pratiqués dans d'autres aéroports de l'Union pour des types de carburant d'aviation similaires.

En outre, la forte saisonnalité dans les aéroports de l'Union confrontés à des difficultés d'approvisionnement en carburant pour des raisons géographiques pourrait accroître la demande de carburant d'aviation, ce qui se traduirait par des prix nettement plus élevés que les prix appliqués en moyenne à des types de carburants similaires dans d'autres aéroports de l'Union.

([39]) Ce document est disponible à l'adresse suivante: https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/

Les autres aéroports de l'Union peuvent être largement approvisionnés, par exemple par conduite, et éviter ainsi des coûts de transport supplémentaires tels que les coûts liés à l'approvisionnement en carburant d'un aéroport situé sur une île. Dans d'autres aéroports de l'Union, les coûts de transport pourraient être réduits si l'aéroport de l'Union comptait plus d'un fournisseur de carburant ou s'il se trouvait à proximité d'une raffinerie. Ces éléments favorisent une tarification du carburant d'aviation plus compétitive que dans les aéroports de l'Union présentant des caractéristiques géographiques telles que celles décrites au point 5.2.2.1.

Le point 5.2.2.4 indique les éléments de preuve à apporter pour faire la démonstration de prix nettement plus élevés que ceux de carburants d'aviation similaires.

5.2.2.3. *Qu'entend-on par «importants désavantages concurrentiels» pour l'exploitant d'aéronef, par rapport aux conditions de marché qui existent dans d'autres aéroports de l'Union présentant des caractéristiques similaires?*

Après avoir tout d'abord démontré que l'aéroport souffre de difficultés structurelles d'approvisionnement en carburant en raison de sa localisation, qui entraîne des prix de carburant d'aviation nettement plus élevés, l'exploitant d'aéronef doit démontrer la quatrième condition, à savoir qu'un ravitaillement dans cet aéroport de l'Union entraînerait pour ce dernier un désavantage concurrentiel important par rapport aux conditions de marché qui existent dans d'autres aéroports de l'Union présentant des caractéristiques concurrentielles similaires.

Un exploitant d'aéronef se trouverait confronté à un désavantage concurrentiel important s'il devait se ravitailler conformément à l'article 5, paragraphe 1, du règlement, dans le cadre des scénarios suivants:

— les prix du carburant d'aviation dans l'aéroport de l'Union pour lequel une exemption est demandée sont nettement plus élevés en raison de ses caractéristiques géographiques et de ses difficultés d'approvisionnement en carburant. L'exploitant d'aéronef peinerait donc à concurrencer efficacement les autres exploitants d'aéronefs desservant d'autres aéroports de l'Union dans la même zone d'attraction et pouvant être considérés comme interchangeables du point de vue de la demande des passagers. Ce phénomène pourrait se produire si, par exemple, l'aéroport de l'Union (et donc l'exploitant de l'aéronef demandeur) desservait un trafic touristique/de vacances qui pourrait être détourné vers un autre aéroport de l'Union répondant à une demande similaire des consommateurs dans la même zone d'attraction. L'évaluation doit être effectuée au cas par cas, mais on peut s'attendre à une telle substituabilité entre certaines des plus petites îles qui dépendent principalement du trafic touristique et qui n'ont guère d'autre demande captive autrement ou, par exemple, entre une île et la côte continentale qui se trouvent dans la même zone d'attraction;

— un désavantage concurrentiel doit être plus que suffisant; il doit être *important*. Certaines variations en matière de tarification et de compétitivité des exploitants d'aéronefs sont à prévoir (y compris des variations de coûts), mais celles-ci ne justifieraient pas automatiquement une exemption. Un désavantage concurrentiel important nécessite plus qu'une légère différence dans les conditions de concurrence. Toute application de l'article 5, paragraphe 3, point b), devra en tout état de cause être effectuée au cas par cas, en tenant compte de la liaison et de l'existence éventuelle de deux aéroports de l'Union situés dans la même zone d'attraction.

  Exemple 3: l'exploitant d'aéronef **Y** demande une exemption temporaire, au titre de l'article 5, paragraphe 3, point b), du règlement, à l'obligation de ravitaillement au départ de l'aéroport de l'Union **A** (situé sur une île) et à destination de l'aéroport de l'Union **B** (situé sur le continent). La liaison est **B-A-B**. L'aéroport **A** est principalement une destination de loisirs et présente des difficultés structurelles d'approvisionnement en carburant en raison de ses caractéristiques géographiques, qui rendent les prix du carburant nettement plus élevés. **Y** devra prouver dans sa demande d'exemption que les conditions de l'aéroport **A** le mettent dans une position de désavantage concurrentiel important par rapport aux exploitants d'aéronefs assurant des vols au départ du même aéroport continental **B** à destination de l'aéroport de l'Union **N**. **N** serait, dans cet exemple, un aéroport de l'Union situé dans la zone d'attraction de **A** et offrant une destination de loisirs similaire à **A**.

— Le désavantage concurrentiel subi par l'exploitant d'aéronef dans l'aéroport de l'Union pour lequel il demande une exemption pourrait être important par rapport à d'autres aéroports de l'Union présentant des caractéristiques concurrentielles similaires (par exemple, la taille, la localisation dans l'État membre ou le ou les États membres voisins, le modèle économique et la composition du trafic). Ce désavantage pourrait s'expliquer par des facteurs tels que des coûts d'exploitation plus élevés (y compris les redevances aéroportuaires et d'assistance en escale), des contraintes de capacité (telles qu'une capacité de l'aire de trafic et des infrastructures limitées) et/ou une mauvaise accessibilité de l'aéroport.

  Exemple 4: l'exploitant d'aéronef **Y** demande une exemption au titre de l'article 5, paragraphe 3, point b), dans l'aéroport de l'Union **A**, ce qui crée un désavantage concurrentiel important pour un transporteur par rapport à l'aéroport de l'Union **B**, en raison des prix des carburants d'aviation nettement plus élevés, de coûts d'exploitation plus élevés, d'une mauvaise accessibilité et d'installations pour les passagers moins attrayantes. Le fait que les compagnies aériennes et les passagers soient plus susceptibles de préférer l'aéroport de l'Union **B** aura une incidence sur la capacité de l'aéroport de l'Union **A** à attirer et à conserver du trafic.

Dans le cadre d'une demande d'exemption au titre de l'article 5, paragraphe 3, point b), l'exploitant d'aéronef devra donc prouver que Le fait que les prix des carburants d'aviation sont nettement plus élevés dans l'aéroport de l'Union, en raison des caractéristiques géographiques de l'aéroport et des difficultés d'approvisionnement en carburant qui en découlent, entraîne un désavantage concurrentiel important par rapport aux autres exploitants d'aéronefs qui exploitent des vols à destination d'aéroports de l'Union qui peuvent être substituables. En d'autres termes, l'exploitant d'aéronef demandeur doit démontrer qu'en l'absence d'exemption à l'obligation prévue à l'article 5, paragraphe 1, du règlement, il perdra un trafic voyageurs important au profit d'un autre exploitant d'aéronef qui propose une autre destination similaire.

Il convient de garder à l'esprit que ces exemples montrent des circonstances dans lesquelles une exemption pourrait éventuellement être accordée. Cependant, pour qu'une exemption soit acceptée, toutes les conditions énoncées à l'article 5, paragraphe 3, point b), doivent être remplies, ce qui signifie qu'un exploitant d'aéronef ne peut pas se voir accorder une demande d'exemption simplement en affirmant qu'il peut obtenir un prix de carburant plus compétitif dans l'aéroport A, qui se situe à proximité d'une raffinerie, par rapport à l'aéroport B, situé dans une région montagneuse. Toutes les conditions visées à l'article 5, paragraphe 3, point b), doivent être prouvées une par une.

5.2.2.4. *Comment l'exploitant d'aéronef peut-il justifier sa demande d'exemption?*

Premièrement, l'exploitant d'aéronef doit prouver que l'aéroport de l'Union pour lequel l'exemption est demandée présente une difficulté structurelle d'approvisionnement en carburant d'aviation.

Deuxièmement, l'exploitant d'aéronef doit prouver que la difficulté d'approvisionnement est due à ses caractéristiques géographiques. La condition géographique peut être évidente pour certaines îles (par exemple, les petites îles sans liaisons ferroviaires ou routières avec le continent), mais encore resterait-il à prouver que les exigences suivantes sont satisfaites: i) les difficultés structurelles d'approvisionnement en carburant et ii) les caractéristiques géographiques. Une demande d'exemption concernant les régions éloignées ou montagneuses doit être expliquée en détail (par exemple, pourquoi et comment les caractéristiques géographiques de l'aéroport sont à l'origine des contraintes d'approvisionnement en carburant). La demande d'exemption devrait également être assortie d'une description des difficultés exactes d'approvisionnement en carburant. Autrement dit, la simple preuve d'une condition géographique ne suffira pas pour que la demande d'exemption soit acceptée. La difficulté d'approvisionnement doit également être démontrée.

Troisièmement, l'exploitant d'aéronef doit prouver la différence significative des prix moyens du carburant pour des types similaires de carburant d'aviation entre d'autres aéroports de l'Union et l'aéroport de l'Union pour lequel il demande une exemption à l'obligation de ravitaillement. L'exploitant d'aéronef doit fournir à l'autorité compétente tout document pertinent en sa possession afin de démontrer que les prix du carburant sont nettement plus élevés (par exemple, devis du ou des fournisseurs de carburant dans les différents aéroports de l'Union et prix moyens proposés par les plateformes spécialisées). Les éléments suivants pourraient être utilisés à l'appui de l'évaluation:

— la comparaison des prix entre des carburants d'aviation similaires. Cela signifie, par exemple, que la comparaison des prix du kérosène et des CAD ne serait pas un moyen valable de prouver la différence significative de prix. Les prix du kérosène doivent être comparés aux prix du kérosène et les mélanges de CAD doivent être comparés aux prix de mélanges de CAD analogues;

— la comparaison des prix entre des aéroports similaires, y compris, sans s'y limiter, eu égard à la taille, à la localisation (c'est-à-dire à l'intérieur de l'État membre ou du ou des États membres voisins), au modèle économique et à la composition du trafic. Les aéroports sélectionnés pour la comparaison des prix fourniront les prix moyens du marché du carburant d'aviation proposés dans d'autres aéroports de l'Union aux fins de la comparaison avec les prix nettement plus élevés pratiqués à l'aéroport de l'Union où l'exemption est demandée;

— la comparaison indiquant une différence significative des prix du carburant d'aviation peut être étayée par l'analyse des coûts des exploitants d'aéronefs et/ou l'analyse de la marge bénéficiaire;

— la comparaison indiquant une différence significative des prix du carburant d'aviation peut être étayée par une analyse de l'offre et de la demande, qui ont une incidence sur les prix (c'est-à-dire les contraintes de l'offre et les variations de la demande telles que les changements saisonniers).

Quatrièmement, l'exploitant d'aéronef doit prouver le désavantage concurrentiel important par rapport aux autres exploitants d'aéronefs assurant des vols vers d'autres aéroports de l'Union présentant des caractéristiques concurrentielles similaires. L'exploitant d'aéronef devra donc justifier sa demande en recensant une ou plusieurs autres destinations aéroportuaires de l'Union concurrentes, en démontrant comment cet aéroport de l'Union est en concurrence avec l'aéroport de l'Union pour lequel l'exemption est demandée, et prouver soit une perte de passagers vers cet autre aéroport de l'Union, soit un risque prévisible et non hypothétique d'une telle perte de passagers (qui, dans les deux cas, a été démontrée comme étant «importante»).

Il est recommandé que les autorités qui examinent les demandes au titre de l'article 5, paragraphe 3, point b), du règlement se concertent avec leurs autorités nationales de concurrence avant de décider d'accorder ou de rejeter une demande. Cette coopération devrait porter spécifiquement sur l'évaluation des exigences relatives aux «prix des carburants d'aviation nettement plus élevés que les prix pratiqués en moyenne dans d'autres aéroports de l'Union» et «un désavantage concurrentiel important par rapport aux conditions de marché qui existent dans d'autres aéroports de l'Union présentant des caractéristiques concurrentielles similaires».

6. L'AUTORITÉ COMPÉTENTE AUX FINS DE L'ARTICLE 5 DU RÈGLEMENT

6.1. Le rôle des autorités aux fins de l'article 5, paragraphes 2 et 3, du règlement

L'article 5, paragraphe 2, du règlement permet à un exploitant d'aéronef de ne pas satisfaire à l'obligation de ravitaillement fixée à l'article 5, paragraphe 1, du règlement si cela est dûment justifié pour des raisons de respect des règles de sécurité applicables en matière de carburant. Ces circonstances doivent être dûment justifiées auprès de l'autorité ou des autorités compétentes visées à l'article 11, paragraphe 6, du règlement et à l'AESA, et être assorties d'une indication des liaisons concernées ([40]).

L'article 11, paragraphe 6, du règlement énonce que «[l]'État membre responsable dont l'autorité ou les autorités compétentes désignées conformément au paragraphe 1 sont responsables d'une entité gestionnaire d'aéroport de l'Union donnée, est déterminé en fonction des compétences territoriales respectives de l'aéroport de l'Union».

Aux fins de l'article 5, paragraphe 2, du règlement, l'exploitant d'aéronef doit donc notifier et justifier les raisons de sécurité en matière de carburant pour lesquelles il ne satisfait pas à l'obligation de ravitaillement prévue à l'article 5, paragraphe 1 (à savoir les 90 % de la «quantité annuelle de carburant d'aviation requise», c'est-à-dire le carburant d'étape et le carburant pour le roulage) et indiquer également les liaisons concernées à l'autorité visée à l'article 11, paragraphe 6, du règlement. Il s'agit d'une autorité responsable d'une entité gestionnaire d'aéroport de l'Union donnée, elle-même déterminée sur la base de la compétence territoriale respective de l'aéroport.

L'article 5, paragraphe 3, du règlement prévoit que les exemptions à l'obligation de ravitaillement prévues à l'article 5, paragraphe 1, peuvent, dans certaines circonstances, être demandées à l'avance à l'autorité ou aux autorités compétentes visées à l'article 11, paragraphe 6, du règlement. Aux fins de l'article 5, paragraphe 3, l'exploitant d'aéronef doit donc demander à l'autorité responsable d'un aéroport de l'Union d'éventuelles exemptions ([41]), qui seront accordées ou rejetées au titre de cette disposition, lorsque l'exploitant d'aéronef affirme ne pas pouvoir se ravitailler.

En conclusion, l'autorité compétente qui reçoit les justifications a posteriori relatives aux quantités non ravitaillées pour des raisons de sécurité et les demandes préalables d'exemption à l'obligation de ravitaillement est l'autorité compétente de l'aéroport faisant l'objet du non-ravitaillement. Cette autorité peut être différente de l'autorité compétente pour infliger des amendes à l'exploitant d'aéronef.

6.2. Qui est l'autorité compétente chargée de faire appliquer l'obligation de ravitaillement et d'infliger des amendes?

L'article 11, paragraphe 1, du règlement énonce que «[l]es États membres désignent l'autorité ou les autorités compétentes chargées de faire appliquer le présent règlement et d'infliger des amendes aux exploitants d'aéronefs, aux entités gestionnaires d'aéroports de l'Union et aux fournisseurs de carburants d'aviation».

Pour faciliter la coopération entre les autorités compétentes et accroître la transparence et l'accès des parties intéressées, la Commission publie sur son site internet une liste des autorités nationales compétentes désignées chargées de mettre en œuvre et de faire appliquer le règlement ([42]).

([40]) L'exploitant d'aéronef doit également reprendre ces informations dans la déclaration visée à l'article 8 du règlement (c'est-à-dire le rapport annuel), les quantités de carburant associées étant déclarées séparément. Ce rapport doit être soumis à l'autorité désignée en vertu de l'article 11, paragraphe 5, du règlement. Le rapport (y compris les quantités embarquées pour des raisons de sécurité) doit être présenté au plus tard le 31 mars de chaque année de déclaration (rapport a posteriori).

([41]) Les demandes d'exemption sur une liaison présentées au titre de l'article 5, paragraphe 3, du règlement doivent être soumises à l'autorité compétente au moins trois mois avant la date d'application envisagée de l'exemption (demandée à l'avance).

([42]) Voir la liste des autorités compétentes désignées au titre du règlement sur le site internet de la DG MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en)

L'article 11, paragraphe 5, du règlement dispose que les autorités désignées (voir article 11, paragraphe 1, du règlement) responsables d'un exploitant d'aéronef donné sont déterminées conformément au règlement (CE) nº 748/2009 de la Commission ([43]). Lorsqu'un État membre n'a pas été désigné responsable d'un exploitant d'aéronef au titre du règlement (CE) nº 748/2009 de la Commission, les règles énoncées à l'article 18, point a), de la directive 2003/87/CE ([44]) seront respectées afin de déterminer quelle autorité est responsable de l'exploitant d'aéronef ([45]). Ces règles contiennent les dispositions régissant la désignation de l'État membre responsable de chaque exploitant d'aéronef. L'objectif de cette désignation est de réduire la charge administrative pesant sur les exploitants d'aéronefs et sur les États membres responsables de la mise en application du règlement.

Les autorités compétentes chargées d'infliger des amendes aux exploitants d'aéronefs (voir article 12, paragraphe 2, du règlement) en cas de non-respect des exigences prévues à l'article 5 du règlement sont les autorités désignées par les États membres conformément à l'article 11, paragraphes 1 et 5, du règlement. Cela signifie que seules les autorités désignées devraient infliger des amendes aux exploitants d'aéronefs qui relèvent de leur responsabilité, conformément au règlement (CE) nº 748/2009 de la Commission ou aux règles énoncées à l'article 18 *bis* de la directive 2003/87/CE. Il s'agira des autorités qui recevront les rapports présentés par les exploitants d'aéronefs dont la responsabilité leur incombe (conformément à l'article 8, paragraphe 1, du règlement) et, par conséquent, des autorités qui auront un accès direct à l'intégralité du rapport annuel indiquant si les seuils fixés à l'article 5, paragraphe 1, ont été atteints.

Ces autorités désignées sont chargées d'infliger les amendes aux exploitants d'aéronefs relevant de leur responsabilité et de percevoir ces amendes, même si les seuils fixés à l'article 5 du règlement n'ont pas été atteints dans les aéroports de l'Union situés en dehors de leur État membre respectif. En effet, ce non-respect n'est pas lié à un aéroport spécifique de l'Union, mais plutôt à une obligation à l'échelle de l'Union de veiller à ce que leur embarquement annuel de carburant d'aviation atteigne les seuils fixés à l'article 5, paragraphe 1, du règlement. Ces autorités désignées disposeront des informations nécessaires sur le carburant embarqué pour des raisons de sécurité en matière de carburant, car cela fait partie des obligations de déclaration incombant aux exploitants d'aéronefs en vertu de l'article 8, paragraphe 1, point d), et de l'annexe II du règlement.

Exemple 5: désignation de la ou des autorités compétentes

L'État membre **A** désigne sa direction générale de l'aviation civile («**A-DGAC**») comme son autorité compétente conformément à l'article 11, paragraphe 1, du règlement. En vertu du règlement (CE) nº 748/2009 de la Commission, la responsabilité de l'exploitant d'aéronef «**Y**» incombe à l'État membre **A**. Dans cet exemple, l'**A-DGAC** sera, en application du règlement, l'autorité compétente chargée d'infliger et d'exécuter les amendes à l'égard de l'exploitant d'aéronefs «**Y**» dans le cas où cet exploitant d'aéronef ne respecterait pas les obligations qui lui incombent en vertu de l'article 5 du règlement.

Exemple 6: quelle est l'autorité compétente en vertu de l'article 5, paragraphe 2, du règlement et quelles sont les incidences au titre de l'article 8 du règlement?

L'exploitant d'aéronef **Y** assure une liaison entre les États membres **A** et **B** et assure une liaison au départ de l'État membre **B** à destination d'un pays tiers. Conformément aux règles fixées à l'article 11, paragraphe 5, du règlement, **Y** relève des autorités compétentes de l'État membre **A (A-DGAC)**. **Y** élabore ses obligations de déclaration annuelle au titre de l'article 8 du règlement (en suivant l'annexe II du règlement) et les informations à fournir en vertu de l'article 5, paragraphe 2. Dans cet exemple, l'exploitant d'aéronef a les obligations suivantes:

(1) De l'État membre **A** à l'État membre **B**: Dans cet exemple, **Y** satisfait à l'exigence de 90 % de ravitaillement (voir article 5, paragraphe 1, du règlement) à l'aéroport de départ de l'Union situé dans l'État membre **A**. **Y** doit faire ses déclarations à l'**A-DGAC**, car il relève de l'État membre **A**. Il doit également adresser ses déclarations à l'AESA, afin de se conformer aux obligations fixées à l'article 8, paragraphe 1, du règlement.

(2) De l'État membre **B** vers un pays tiers: après une évaluation de ses obligations annuelles en matière de ravitaillement, **Y** se rend compte qu'il descend en dessous du seuil de 90 % fixé à l'article 5, paragraphe 1, du règlement à l'aéroport de départ de l'Union situé dans l'État membre **B**. Toutefois, d'après **Y**, le fait de ne pas atteindre ce seuil est justifié par des raisons de sécurité en matière de carburant, conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement.

([43]) Règlement (CE) nº 748/2009 de la Commission du 5 août 2009 concernant la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I de la directive 2003/87/CE à compter du 1er janvier 2006 et précisant l'État membre responsable de chaque exploitant d'aéronefs (JO L 219 du 22.8.2009, p. 1).

([44]) Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

([45]) La liste des exploitants d'aéronefs relevant du champ d'application du règlement publiée sur le site internet de la DG MOVE indique l'autorité responsable pour chaque exploitant d'aéronef.

Dans cet exemple, **Y** aurait une **double obligation**: i) il doit dûment justifier auprès de l'autorité compétente de l'État membre **B** (lorsque l'obligation de ravitaillement n'est pas respectée) pourquoi il ne satisfait pas à cette obligation; et ii) il doit communiquer les quantités non embarquées et les justifications pertinentes à l'**A-DGAC** et à l'AESA, en vertu de l'article 8, paragraphe 1, du règlement.

→ Sur la base de cet exemple, l'**A-DGAC** est l'autorité compétente dont relève **Y**. Comme expliqué, elle est donc la destinataire de la déclaration présentée par cet exploitant d'aéronef au titre des obligations prévues à l'article 8, paragraphe 1, du règlement. L'**A-DGAC** est également l'autorité compétente pour infliger des amendes à **Y** pour non-respect de l'article 5, paragraphe 1, du règlement si elle constate une infraction à l'aéroport de départ de l'Union dans l'État membre **B** après avoir évalué les déclarations et consulté l'autorité compétente de **B** (le cas échéant).

Exemple 7: qui est l'autorité compétente en vertu de l'article 5, paragraphe 3, du règlement?

L'exploitant d'aéronef **Y** part d'un aéroport de l'Union situé dans la capitale de l'État membre **B**, dessert un aéroport de l'Union situé sur une île de l'État membre **C**, puis retourne à la capitale de l'État membre **B** (liaison **B-C-B**). Dans cet exemple, **Y** établit qu'il doit demander une exemption au titre de l'article 5, paragraphe 3, point a), du règlement pour la liaison **C-B**, car l'approvisionnement en carburant n'est pas garanti dans l'État membre **C** pendant la haute saison, ce qui entraîne des temps d'escale excessifs. L'exploitant d'aéronef a évalué les exigences requises en vertu de l'article 5, paragraphe 3, point a), et estime qu'elles sont respectées. **Y** doit demander l'exemption à l'autorité compétente de l'État membre **C** (c'est-à-dire à l'autorité compétente de l'État membre de l'aéroport de l'Union dans lequel l'exploitant d'aéronef n'a pas l'intention de se ravitailler).

Lorsqu'une exemption est demandée au titre de l'article 5, paragraphe 3, point a) ou b), du règlement **pour des vols triangulaires**, la demande doit être adressée à l'autorité compétente de l'aéroport dans lequel l'exploitant d'aéronef ne peut pas se ravitailler.

Exemple 8: autorités compétentes en cas de vols triangulaires

Sur la liaison **A-B-C-D-A**, l'exploitant d'aéronef **Y** ne peut pas se ravitailler dans les aéroports de l'Union **B** et **D** pour des raisons justifiées au titre de l'article 5, paragraphe 3, point a) ou b). L'exploitant d'aéronef **Y** devrait demander i) une exemption à l'autorité compétente de l'aéroport de l'Union **B** pour la liaison **B-C** et ii) une autre exemption à l'autorité compétente de l'aéroport de l'Union **D** pour la liaison **D-A**.

7. **COOPÉRATION ENTRE AUTORITÉS**

L'article 11, paragraphe 3, du règlement énonce que «[l]a Commission, l'Agence et les autorités compétentes des États membres coopèrent et échangent toutes les informations pertinentes pour assurer la mise en œuvre et le respect effectifs du présent règlement».

L'article 11, paragraphe 3, du règlement impose aux autorités compétentes des États membres de coopérer et d'échanger toutes les informations pertinentes pour assurer la mise en œuvre et le respect effectifs du règlement. Cela inclut d'éventuelles exemptions accordées en vertu de l'article 5, paragraphe 3, du règlement. Afin d'assurer une application cohérente de l'article 5 du règlement, les autorités compétentes doivent également coopérer et échanger des informations avec l'AESA et la Commission. Une telle coopération est requise en raison des responsabilités des autorités compétentes, mais la Commission et l'AESA peuvent faciliter cette coopération.

Les autorités désignées doivent se doter du cadre juridique et administratif nécessaire au niveau national pour garantir la perception des amendes, conformément à l'article 12, paragraphe 9, du règlement.

Les informations reçues au titre de l'article 5, paragraphe 2, du règlement par l'autorité compétente conformément à l'article 11, paragraphe 6, du règlement seront utilisées si une coopération entre autorités est nécessaire dans le cadre, par exemple, de l'examen d'un rapport annuel ou de la décision d'infliger une amende. L'autorité responsable de l'imposition d'amendes peut demander l'avis de l'autorité lorsque le seuil de ravitaillement prévu à l'article 5, paragraphe 1, du règlement n'a pas été atteint pour le respect des règles de sécurité en matière de carburant.

8. **PROCÉDURE DE DEMANDE D'EXEMPTION AU TITRE DE L'ARTICLE 5, PARAGRAPHE 3, POINT A) OU B), DU RÈGLEMENT ET RÔLE DE LA COMMISSION**

8.1. **Durée et renouvellement de l'exemption**

L'article 5, paragraphe 5, du règlement dispose que les exemptions accordées par l'autorité compétente ont une durée de validité limitée qui ne peut excéder un an. L'autorité compétente devrait donc préciser, dans la décision par laquelle elle accorde une exemption, conformément à l'article 5, paragraphe 3, point a) ou b), du règlement, la durée exacte de l'exemption. Cette durée peut coïncider avec la durée du facteur qui, à l'aéroport, empêche l'embarquement de carburant, mais elle ne peut dépasser la limite d'un an.

L'autorité compétente peut, à la demande de l'exploitant d'aéronef, réexaminer l'exemption avant son expiration. Toute demande de renouvellement doit être présentée au moins trois mois avant la date d'expiration de l'exemption.

Exemple 9*: *durée de l'exemption

L'exploitant d'aéronef **Y** peut avoir besoin d'une exemption dans un petit aéroport de l'Union saturé situé sur une île, pendant la période de planification horaire estivale, car il s'agit de la période la plus chargée de l'année. Toutefois, une exemption sur cette île pourrait ne pas être nécessaire pendant la période de planification horaire hivernale. L'autorité compétente évaluera si les exigences énoncées à l'article 5, paragraphe 3, du règlement sont satisfaites et accordera l'exemption pour la durée des problèmes recensés justifiant les exemptions, et en tout état de cause pour une durée n'excédant pas un an.

8.2. **Quand la demande devrait-elle être soumise à l'autorité compétente?**

L'exploitant d'aéronef doit soumettre sa demande à l'autorité compétente au moins trois mois avant la date d'application envisagée de l'exemption (article 5, paragraphe 3, du règlement). Des exemptions peuvent être demandées à différents moments de l'année. L'exemption ne peut être accordée par l'autorité compétente que si les exigences prévues à l'article 5, paragraphe 3, point a) ou b), sont satisfaites et si la demande est dûment justifiée. L'autorité compétente statue sur cette demande dans les meilleurs délais, au moins un mois avant la date d'application de la dérogation envisagée, conformément à l'article 5, paragraphe 5, du règlement.

8.3. **L'autorité compétente peut demander des informations supplémentaires**

L'article 5, paragraphe 4, du règlement dispose qu'à la lumière des justifications fournies, l'autorité compétente peut, lors de l'évaluation des demandes d'exemption au titre de l'article 5, paragraphe 3, point a) ou b), du règlement, demander des informations supplémentaires à l'exploitant d'aéronef. L'autorité compétente détermine les informations dont elle a besoin pour pouvoir évaluer la demande d'exemption.

Lorsque l'autorité compétente demande des informations supplémentaires, le délai dans lequel elle doit prendre une décision est suspendu jusqu'à ce que l'exploitant d'aéronef fournisse des informations complètes.

8.4. **La décision de l'autorité compétente (article 5, paragraphe 6, du règlement)**

L'autorité compétente doit prendre la décision d'accorder ou de rejeter une première demande d'exemption présentée par un exploitant d'aéronef en vertu de l'article 5, paragraphe 3, point a) ou b), du règlement. L'exploitant d'aéronef ne peut considérer le défaut d'adoption d'une décision dans les délais prévus à l'article 5, paragraphe 5, du règlement comme une décision autorisant l'exemption demandée.

Le défaut d'adoption d'une décision relative à des demandes de renouvellement au plus tard un mois avant l'expiration de l'exemption précédemment accordée sera considérée comme une décision d'autorisation de continuer à appliquer l'exemption dont il est demandé le renouvellement. Tel sera le cas si l'exploitant d'aéronef a étayé sa demande de renouvellement par une justification détaillée et adéquate au moins trois mois avant l'expiration de l'exemption.

8.5. **Quand la décision nationale commencera-t-elle à s'appliquer?**

L'article 5, paragraphe 7, du règlement dispose que l'exploitant d'aéronef a le droit de former un recours contre une décision de l'autorité compétente rejetant une demande d'exemption. En cas de recours, conformément à l'autonomie procédurale des États membres, les procédures nationales pertinentes s'appliqueront et détermineront si la décision nationale faisant l'objet d'un recours doit ou non être suspendue.

8.6. **Rôle de la Commission**

8.6.1. ***Publication de la liste des exemptions***

Les autorités compétentes doivent notifier à la Commission la liste des exemptions accordées et rejetées. La liste sera accompagnée de la justification et de l'évaluation sur laquelle repose l'acceptation ou le rejet de la demande d'exemption (article 5, paragraphe 8, du règlement). Cet exercice peut se faire par blocs de catégories (par exemple, incapacité à démontrer la satisfaction à l'une des exigences, non-respect des délais).

Conformément à l'article 5, paragraphe 8, la Commission publie la liste des exemptions accordées et met à jour cette liste au moins une fois par an.

8.6.2. ***Plaintes concernant des exemptions accordées***

Conformément à l'article 5, paragraphes 9 et 10, et à l'article 16, paragraphe 2, du règlement, la Commission peut adopter des actes d'exécution demandant à l'autorité ou aux autorités compétentes d'adopter une décision abrogeant une exemption donnée à compter du début de la période de planification horaire suivante.

Lorsque cette période de planification horaire commence moins de deux mois après la publication de la décision de l'autorité compétente abrogeant la dérogation, la décision mettant fin à l'exemption commence à s'appliquer à partir du début de la période de planification horaire suivante ([46]).

La Commission peut décider d'agir de sa propre initiative ou à la suite de l'examen d'une plainte écrite concernant une exemption accordée présentée par:

— un État membre;

— un exploitant d'aéronef;

— l'entité gestionnaire d'aéroport de l'Union concerné;

— ou un fournisseur de carburant d'aviation

Afin de faciliter l'évaluation de la question par la Commission et de décider si un acte d'exécution doit être adopté pour demander l'abrogation de l'exemption accordée, la Commission peut demander toutes les informations nécessaires aux États membres et aux exploitants d'aéronefs. L'article 5, paragraphe 10, du règlement impose aux États membres et aux exploitants d'aéronefs de fournir les informations dans les meilleurs délais et les États membres doivent faciliter la fourniture d'informations par les exploitants d'aéronefs.

([46]) Article 2, point d), du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (JO L 14 du 22.1.1993, p. 1), «*on entend par [...] "période de planification horaire", la saison d'été ou d'hiver, telle qu'elle est établie dans les horaires des transporteurs aériens*».