

**Attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne
***I**

Résolution législative du Parlement européen du 12 décembre 2012 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne (refonte) (COM(2011)0827 – C7-0458/2011 – 2011/0391(COD))

(Procédure législative ordinaire – refonte)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2011)0827),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0458/2011),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 28 mars 2012¹,
 - vu l'avis du Comité des régions du 18 juillet 2012²,
 - vu l'accord interinstitutionnel du 28 novembre 2001 pour un recours plus structuré à la technique de la refonte des actes juridiques³,
 - vu la lettre en date du 9 mai 2012 de la commission des affaires juridiques adressée à la commission des transports et du tourisme conformément à l'article 87, paragraphe 3, de son règlement,
 - vu les articles 87 et 55 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A7-0379/2012),
- A. considérant que, de l'avis du groupe consultatif des services juridiques du Parlement européen, du Conseil et de la Commission, la proposition en question ne contient aucune modification de fond autre que celles identifiées comme telles dans la proposition et que, en ce qui concerne la codification des dispositions inchangées des actes précédents avec ces modifications, la proposition se limite à une codification pure et simple des actes existants, sans modification de leur substance;
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après, en tenant compte des recommandations du groupe consultatif des services juridiques du Parlement européen, du Conseil et de la Commission;

¹ JO C 181 du 21.6.2012, p. 173.

² JO C 277 du 13.9.2012, p. 110.

³ JO C 77 du 28.3.2002, p. 1.

2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;
3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 12 décembre 2012 en vue de l'adoption du règlement (UE) n° .../2013 du Parlement européen et du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne (refonte)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire³,

considérant ce qui suit:

¹ JO C 181 du 21.6.2012, p. 173.

² JO C 277 du 13.9.2012, p. 110.

³ Position du Parlement européen du 12 décembre 2012.

- (1) Le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté¹ a été modifié à plusieurs reprises et de façon substantielle². À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte dudit règlement.
- (2) Le règlement (CEE) n° 95/93 a apporté une contribution décisive à la réalisation du marché intérieur de l'aviation et au développement des relations entre l'Union européenne, ses États membres et les États tiers, en garantissant l'accès aux aéroports saturés de l'Union selon des règles neutres, transparentes et non discriminatoires.
- (3) Toutefois, il existe une disparité croissante entre l'expansion du système des transports aériens en Europe et la capacité de certaines infrastructures aéroportuaires de faire face à cette demande. Par conséquent, le nombre d'aéroports saturés est de plus en plus grand dans l'Union.

¹ JO L 14 du 22.1.1993, p. 1.

² Voir annexe I.

(4) Le système d'attribution des créneaux horaires institué en 1993 n'assure pas l'attribution et l'utilisation optimales des créneaux et donc de la capacité aéroportuaire. Dans le contexte d'une congestion aéroportuaire croissante et du développement limité d'infrastructures aéroportuaires nouvelles majeures, les créneaux horaires constituent une ressource rare. L'accès à de telles ressources est d'une importance cruciale pour la fourniture de services de transports aériens et pour le maintien d'une concurrence effective. À cette fin, l'attribution et l'utilisation de créneaux peuvent être rendues plus efficaces en introduisant des mécanismes de ~~marché~~ ***d'échanges de créneaux***, en garantissant que des créneaux horaires non utilisés soient mis à disposition d'opérateurs intéressés aussi tôt que possible et de manière transparente et en renforçant les principes de base du système, aussi bien dans l'allocation, la gestion que l'utilisation des créneaux. ~~En même temps, bien que les créneaux historiques répondent au besoin de stabilité des horaires pour les compagnies aériennes, lors de la future évaluation de l'application du présent règlement, il pourrait être envisagé d'introduire graduellement d'autres mécanismes de marché comme le retrait des créneaux historiques et leur mise aux enchères. En outre, il importe de maintenir l'accès aux aéroports pivots depuis les aéroports régionaux lorsque ces liaisons sont essentielles pour l'économie de la région concernée. Par conséquent, il faut continuer de trouver un juste équilibre entre les soucis d'efficacité dans l'attribution des créneaux et la nécessité de protéger les externalités positives des services de transport aérien, notamment, la valeur qu'ils créent pour les régions européennes.~~ ***En outre, il importe de maintenir l'accès aux aéroports pivots depuis les aéroports régionaux lorsque ces liaisons sont essentielles pour l'économie de la région concernée. Par conséquent, il faut continuer de trouver un juste équilibre entre les soucis d'efficacité dans l'attribution des créneaux et la nécessité de protéger les externalités positives des services de transport aérien, notamment, la valeur qu'ils créent pour les régions européennes.*** [Am. 1]

- (5) Il est donc nécessaire de modifier le système d'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union.
- (5 bis) *L'évolution de la doctrine et de la jurisprudence n'a pas abouti, jusqu'à présent, à l'élaboration complète de la définition juridique du terme "créneau aéroportuaire". Il convient d'avancer, dès à présent, l'hypothèse que l'utilisation d'un créneau horaire à des fins d'intérêt public - ce qui ne saurait dès lors être interprété au sens strict de bien public - peut servir de critère d'orientation dans la perspective d'une définition juridique du terme. C'est pourquoi il est souhaitable de formuler une définition du créneau horaire qui consacre sa vocation à être objet de droit et qui en régleme la concession. [Am. 79]*
- (6) L'attribution de créneaux horaires dans les aéroports saturés ~~devrait~~ **doit** continuer à être fondée sur des règles neutres, transparentes et non discriminatoires. [Am. 2]

- (7) Le système actuel d'attribution des créneaux horaires devrait être adapté au développement des mécanismes de marché utilisés dans certains aéroports pour transférer ou échanger des créneaux horaires. Dans sa communication du 30 avril 2008 relative à l'application du règlement (CEE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, la Commission a pris l'engagement que, s'il apparaissait nécessaire, pour des raisons touchant à la concurrence ou autres, de réviser la législation en vigueur, elle présenterait des propositions à cette fin.
- (8) L'expérience montre que le commerce secondaire des créneaux horaires, c'est-à-dire l'échange de créneaux horaires avec compensation monétaire ou d'une autre nature, ne bénéficie pas d'un cadre législatif uniforme et cohérent, comportant des garanties de transparence et de sauvegarde de la concurrence. Il est donc nécessaire d'encadrer le commerce secondaire des créneaux horaires dans l'Union européenne.
- (9) La transparence de l'information constitue un élément essentiel en vue d'assurer une procédure objective d'attribution des créneaux horaires. Il est nécessaire de renforcer cette transparence et de prendre en compte les progrès technologiques.

- (10) Des dispositions autorisant l'entrée de nouveaux arrivants sur le marché de l'Union devraient être prévues. L'expérience montre que la définition actuelle du terme "nouvel arrivant" n'a pas réussi à promouvoir pleinement la concurrence et qu'elle devrait donc être utilement modifiée. Par ailleurs, il est nécessaire de lutter contre les abus, en limitant la possibilité pour un opérateur d'accéder au statut de nouvel arrivant si, conjointement avec sa société mère, ses propres filiales ou les filiales de sa société mère, il détient plus de 10 % du nombre total des créneaux attribués le jour en question dans un aéroport déterminé. De même, un transporteur aérien ne devrait pas être considéré comme un nouvel arrivant s'il a transféré des créneaux obtenus en tant que nouvel arrivant afin de pouvoir acquérir à nouveau ce statut.
- ~~(11) — Il convient de supprimer la priorité donnée à un transporteur aérien demandant que lui soit attribué une série de créneaux horaires dans un aéroport pour un service régulier de passagers sans escale entre cet aéroport et un aéroport régional, dans la mesure où cette situation est déjà couverte par la priorité donnée à un transporteur aérien demandant que lui soit attribuée une série de créneaux horaires en vue d'un service régulier de passagers sans escale entre deux aéroports de l'Union. [Am. 3]~~

(12) ~~Il convient également~~ *est également nécessaire* d'éviter des situations où, faute de créneaux horaires disponibles, les avantages de la libéralisation sont inégalement partagés et la concurrence faussée. [Am. 4]

(12 bis) Les transports aériens non réguliers contribuent à la cohésion et à la compétitivité des régions. Lorsque des transporteurs aériens ont fait un usage habituel de créneaux horaires pour des transports de ce type, dans un aéroport entrant dans le champ d'application du présent règlement, il convient d'accorder la priorité, même si ces créneaux ne concernent pas toujours les mêmes liaisons, aux demandes de maintien dans l'usage desdits créneaux. [Am. 5]

(13) Les progrès réalisés dans la mise en œuvre du ciel unique européen ont un impact important sur le processus d'attribution des créneaux horaires. L'imposition de schémas de performance, selon lesquels les aéroports, les prestataires des services de navigation aérienne et les utilisateurs de l'espace aérien sont soumis à des règles de surveillance et d'amélioration de la performance, et la fonction de gestion du réseau, fondée sur la mise en place d'un réseau européen des routes et une gestion centrale du trafic aérien, imposent une actualisation des règles d'attribution des créneaux. Il est donc nécessaire de créer un cadre adéquat permettant une implication du gestionnaire du réseau, de l'organe d'évaluation des performances et des autorités nationales de surveillance dans la procédure de fixation de la capacité aéroportuaire et des paramètres de coordination. ~~Une nouvelle catégorie d'aéroports présentant un intérêt pour ce réseau devrait également être créée en vue de permettre une meilleure réaction du réseau face aux situations de crise.~~ [Am. 80]

(14) ~~Une meilleure concordance~~ *Dans le but d'optimiser la capacité disponible des aéroports, il y a lieu de prévoir des procédures visant à améliorer la cohérence* entre les plans de vol et les créneaux horaires ~~devrait être assurée dans le but de mieux utiliser la capacité aéroportuaire et d'améliorer la ponctualité des vols.~~ [Am. 7]

- (15) Il appartient à l'État membre responsable de l'aéroport à facilitation d'horaires ou coordonné de veiller à désigner un facilitateur d'horaires ou un coordonnateur dont la neutralité soit incontestée. À cette fin, le rôle des coordonnateurs *et des facilitateurs d'horaires* devrait être renforcé. Il convient donc de prévoir l'indépendance juridique, organisationnelle, décisionnelle et financière du coordonnateur vis-à-vis de toute partie intéressée, de l'État membre et des organes dépendant de cet État. Afin d'éviter que l'activité du coordonnateur *et du facilitateur d'horaires* ne soit affectée par le manque de ressources humaines, techniques ou financières, ou d'expertise l'État membre devra veiller à doter le coordonnateur des ressources lui permettant de mener à bien ses activités. [Am. 8]
- (16) Il convient d'introduire des obligations supplémentaires pour les transporteurs aériens en ce qui concerne la transmission des informations au coordonnateur *et au facilitateur d'horaires*. Des sanctions supplémentaires en cas d'omission d'informations ou de transmission d'informations fausses ou trompeuses devraient être prévues. Pour les *autres* aéroports ~~faisant partie du réseau~~ *sans statut particulier*, les transporteurs aériens devraient avoir l'obligation de communiquer leurs intentions de vol ou d'autres informations pertinentes demandées par le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires. [Am. 9]

- (17) Il convient que l'Union facilite la coopération entre les coordonnateurs et les facilitateurs d'horaires afin de leur permettre d'échanger leurs bonnes pratiques, en vue d'aboutir, le moment venu, à la création d'un coordonnateur-européen ***unique au niveau européen, en tenant compte des progrès réalisés sur la voie de la mise en place du ciel unique européen*** [Am. 10].
- (18) Un aéroport peut être qualifié d'aéroport coordonné pour autant que les principes de transparence, de neutralité et de non-discrimination soient respectés et dans les conditions énoncées au présent règlement.
- (19) La décision de coordonner un aéroport devrait être prise par l'État membre responsable de cet aéroport, sur la base de critères objectifs. Étant donné les progrès réalisés dans la mise en œuvre du ciel unique européen, ***des blocs d'espace aérien fonctionnels*** et la fonction de gestionnaire du réseau, il est utile de rapprocher les méthodes d'évaluation de la capacité aéroportuaire pour assurer un meilleur fonctionnement du réseau européen de gestion du trafic aérien. [Am. 11]

- (20) Il est nécessaire de prévoir la procédure par laquelle un État membre décide de modifier la qualification d'un aéroport coordonné ou d'un aéroport à facilitation d'horaires pour en faire, respectivement, un aéroport à facilitation d'horaires ou un aéroport sans statut.
- (21) La durée de validité d'une série de créneaux horaires devrait être limitée à la période de planification horaire pour laquelle la série est accordée. La priorité pour l'attribution d'une série de créneaux horaires, ~~même historiques~~, devrait naître *exclusivement* de l'attribution ou de la confirmation par le coordonnateur. *Quant à l'attribution de séries de créneaux horaires historiques, la priorité devrait être donnée par le coordonnateur sur la base d'une utilisation correcte de celles-ci par le passé.* [Am. 81]
- (22) Il est nécessaire, dans des conditions définies, de conserver des dispositions spéciales pour le maintien de services aériens intérieurs adéquats desservant les régions de l'État membre ou des États membres concernés lorsqu'une obligation de service public a été imposée.

(22 bis) L'entrée en vigueur du présent règlement ne devrait pas porter atteinte aux connexions entre les aéroports régionaux et les grands aéroports pivots. Il serait par conséquent utile de prévoir des mesures propres à garantir que les aéroports périphériques, ultrapériphériques ou insulaires soient reliés aux grands aéroports pivots européens et donc au réseau mondial du trafic aérien. [Am. 13]

(23) Dans la mesure où les aspects environnementaux peuvent être pris en compte dans les paramètres de coordination et où la desserte régionale peut être pleinement assurée dans le cadre des obligations de service public, l'expérience n'a pas démontré l'utilité des règles locales. En outre, il ne peut être exclu que de telles règles ne conduisent à des discriminations dans l'attribution des créneaux. En conséquence, il convient de limiter la possibilité de recourir aux règles locales. Toutes les contraintes techniques, opérationnelles, de performance et environnementales qui doivent être appliquées par les coordonnateurs ou les facilitateurs devraient être définies dans les paramètres de coordination. Le recours aux règles locales serait ainsi réduit à la surveillance de l'utilisation des créneaux et à la possibilité de réduire la longueur de la série des créneaux horaires dans les cas prévus par le présent règlement. En vue de promouvoir une meilleure utilisation de la capacité aéroportuaire, il convient de renforcer deux principes de base dans l'attribution des créneaux horaires, à savoir la définition de la série de créneaux horaires et le calcul des créneaux historiques. Parallèlement, la flexibilité accordée aux transporteurs aériens devrait être mieux encadrée en vue d'éviter des distorsions au niveau de l'application du présent règlement dans les différents États membres. Il convient donc d'encourager une meilleure utilisation de la capacité aéroportuaire. ***Il convient d'encourager les liaisons entre le réseau ferroviaire et les aéroports ainsi que les billets combinés rail-air.*** [Am. 91]

(24) Afin de permettre aux transporteurs aériens de s'adapter à des situations d'urgence impérieuse, telles qu'une chute marquée du trafic ou une crise économique affectant gravement l'activité des transporteurs aériens, affectant une grande partie de la période de planification horaire, il convient de permettre à la Commission d'adopter des mesures d'urgence en vue d'assurer la cohérence des mesures à prendre dans les aéroports coordonnés. Ces mesures permettraient aux transporteurs aériens de garder la priorité dans l'attribution des mêmes séries pour la période suivante de planification horaire même si le taux de ~~85 %~~ **80 %** n'a pas été atteint. **[Am. 14]**

(24 bis) Le présent règlement devrait tenir compte des exigences de souplesse qui sont nécessaires à l'aviation d'affaires, ainsi qu'aux compagnies charter, pour pouvoir effectuer des vols non programmés, compte tenu notamment de l'impossibilité dans laquelle se trouvent les opérateurs de se constituer un portefeuille de créneaux horaires sur la base de droits historiques. [Am. 15]

(25) ~~Le rôle du comité de coordination devrait être doublement renforcé. D'une part, le gestionnaire du réseau, l'organe d'évaluation des performances et l'autorité nationale de surveillance devraient être invités à suivre les réunions du comité. D'autre part, parmi ses missions, le comité de coordination pourrait faire des propositions ou dispenser des conseils au coordonnateur et/ou à l'État membre sur toute question concernant la capacité de l'aéroport, en particulier en relation avec la mise en œuvre du ciel unique européen et le fonctionnement du réseau européen de gestion du trafic aérien. Le comité devrait aussi pouvoir fournir à l'organe d'évaluation des performances et à l'autorité nationale de surveillance des avis concernant le lien entre les paramètres de coordination et les indicateurs de performance clés proposés aux prestataires de services de navigation aérienne. [Am. 16]~~

(26) L'expérience montre qu'un nombre important de créneaux horaires sont remis dans le pool trop tard pour pouvoir être utilement réattribués. Il convient donc d'encourager les entités gestionnaires d'aéroport à utiliser ~~le système de redevances aéroportuaires pour décourager ce type de comportements.~~ ***des systèmes de charges financières et à renforcer significativement le régime de sanctions en vigueur afin de dissuader les transporteurs aériens de mettre en œuvre de telles pratiques.*** En ayant recours à ~~ce mécanisme~~ ***ces mécanismes***, les entités gestionnaires d'aéroport ne devraient toutefois pas décourager l'entrée sur le marché ou le développement des services par les transporteurs aériens. [Am. 17]

(26 bis) Afin d'augmenter la capacité aéroportuaire, il convient que le présent règlement prévoie la possibilité, pour les États membres, d'utiliser les revenus issus de la vente de créneaux horaires sur le marché secondaire en vue d'optimiser le trafic aérien et de développer de nouvelles infrastructures. [Am. 18]

(27) Il est souhaitable que les pays tiers accordent aux transporteurs de l'Union un traitement équivalent.

- (28) L'application du présent règlement ne ~~devrait~~ **doit** pas porter atteinte aux règles en matière de concurrence fixées par le traité, notamment par ses articles 101, 102 et 106. [Am. 19]
- (29) La déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar, adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006 au cours de la première réunion ministérielle du Forum de dialogue sur Gibraltar, remplacera la déclaration conjointe sur l'aéroport faite à Londres le 2 décembre 1987, le respect total de la déclaration de 2006 étant assimilé au respect de la déclaration de 1987.
- (30) Il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes ~~délégués~~, conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ~~afin de préciser les méthodes d'élaboration d'une étude de la capacité et de la demande. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées pendant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts.~~ [Am. 20]

- (31) Il convient que lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (32) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission¹.
- (33) La procédure d'examen devrait être utilisée pour l'adoption d'actes d'exécution concernant ~~la création d'un coordonnateur européen~~, le modèle du rapport annuel d'activité du coordonnateur et du facilitateur d'horaires et la décision qu'un ou plusieurs États membres doivent prendre des mesures en vue de remédier l'attitude discriminatoire d'un pays tiers vis-à-vis des transporteurs aériens de l'Union.
- [Am. 82]**

¹ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

(34) La Commission devrait adopter des actes d'exécution immédiatement applicables, conformément à la procédure d'examen, lorsque, dans des cas dûment justifiés liés à la nécessité d'assurer la continuation des créneaux historiques, des raisons d'urgence impérieuse le requièrent.

(35) Le présent règlement devrait être réexaminé à l'issue d'une période d'application déterminée en vue d'évaluer son fonctionnement.

(35 bis) Il convient que la Commission, après consultation, y compris au niveau des experts, procède à l'élaboration d'une étude de la capacité et de la demande qu'elle présentera au Parlement européen et au Conseil dans l'année suivant l'entrée en vigueur du présent règlement. [Am. 21]

(36) Étant donné que l'objectif de l'action - à savoir, une application plus homogène de la législation de l'Union concernant les créneaux horaires - ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres et, en raison de l'importance de la dimension transfrontalière de l'activité de transport aérien, peut être mieux atteint au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux aéroports de l'Union européenne.
2. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «créneau horaire», l'autorisation accordée par un coordonnateur *à un transporteur aérien* conformément au présent règlement d'utiliser toutes les infrastructures aéroportuaires qui sont nécessaires pour la prestation d'un service aérien dans un aéroport coordonné ~~à une date et à une heure~~ *des dates et à des heures* précises, aux fins de l'atterrissage et du décollage, selon l'attribution faite par un coordonnateur conformément au présent règlement; [**Am. 22**]
- 2) «nouvel arrivant», un transporteur aérien demandant que lui soit attribué, dans le cadre d'une série de créneaux horaires, un créneau horaire dans un aéroport pour un jour quelconque, sachant que, si sa demande était acceptée, il disposerait au total de moins de cinq créneaux horaires dans cet aéroport, le jour en question.

~~b) un transporteur aérien demandant que lui soit attribuée une série de créneaux horaires en vue d'un service régulier de passagers sans escale entre deux aéroports de l'Union européenne, lorsque deux autres transporteurs aériens au plus exploitent le même service régulier sans escale entre ces aéroports le jour en question, sachant que, si sa demande était acceptée, il disposerait de moins de neuf créneaux horaires dans cet aéroport, le jour en question, pour ce service sans escale. [Am. 23]~~

Un transporteur aérien qui, conjointement avec sa société mère, ses propres filiales ou les filiales de sa société mère, détient plus de 10 % du nombre total de créneaux horaires attribués le jour en question dans un aéroport déterminé n'est pas considéré comme un nouvel arrivant dans cet aéroport.

Un transporteur aérien qui a transféré, au sens de l'article 13, des créneaux obtenus en tant que nouvel arrivant à un autre transporteur aérien dans le même aéroport afin de pouvoir acquérir à nouveau le statut de nouvel arrivant dans cet aéroport, n'est pas considéré comme ayant ce statut;

- 3) «période de planification horaire», la saison d'été ou d'hiver, telle qu'elle est établie dans les horaires des transporteurs aériens conformément aux règles et lignes directrices établies par le secteur des transports aériens à l'échelle mondiale;
- 4) «transporteur aérien de l'Union », un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté¹;
- 5) «transporteur aérien», une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité ou d'un document équivalent au plus tard le 31 janvier pour la saison d'été suivante ou le 31 août pour la saison d'hiver suivante; aux fins des articles 5, 9, 10, 11 et 13, la définition de «transporteur aérien» englobe aussi les exploitants d'aviation d'affaires; aux fins des articles 7, 17 et 18, la définition de «transporteur aérien» englobe aussi tous les exploitants d'aéronefs civils;

¹ JO L 293 du 31.10.2008, p. 3.

- 6) «groupe de transporteurs aériens», deux transporteurs aériens, ou plus, qui réalisent ensemble des opérations communes ou en franchise ou en partage de code, ***ou bien un consortium dans le cas d'opérateurs de vols non réguliers***, aux fins de ~~l'exploitation d'un service aérien~~ ***l'utilisation d'un créneau*** déterminé; [Am. 24]
- 7) «prestataire de services de navigation aérienne», tout prestataire de services de navigation aérienne au sens de l'article 2, point 5, du règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement-cadre")¹;
- 8) «fournisseur de services d'assistance en escale», tout prestataire de services d'assistance en escale au sens de l'article [...] du règlement (UE) n° [...] ⁺ (sur les services d'assistance en escale); ou tout usager de l'aéroport au sens de l'article [...] du règlement (UE) n° [...] (sur les services d'assistance en escale) qui pratique l'auto-assistance au sens de l'article [...] du règlement (UE) n° [...] (sur les services d'assistance en escale);

¹ JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

⁺ Numéro, date et référence de publication dudit règlement.

- 9) ~~«aéroport faisant partie du réseau», un aéroport qui n'est pas confronté à des problèmes de saturation mais qui, en cas d'augmentation subite et significative du trafic ou en cas de réduction subite et significative de sa capacité, pourrait avoir une incidence sur le fonctionnement du réseau européen de la gestion du trafic aérien (ci-après le «réseau») conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil[†]; [Am. 25]~~
- 10) «aéroport à facilitation d'horaires», un aéroport susceptible d'être saturé à certaines périodes de la journée, de la semaine ou de l'année, ce problème de saturation pouvant être résolu par une coopération volontaire entre transporteurs aériens, et dans lequel un facilitateur d'horaires a été désigné pour faciliter les activités des transporteurs aériens exploitant ou ayant l'intention d'exploiter des services dans cet aéroport;
- 11) «aéroport coordonné», tout aéroport où, pour atterrir ou décoller, un transporteur aérien ou tout autre exploitant d'aéronefs doit s'être vu attribuer un créneau horaire par un coordonnateur, à l'exception des vols d'État, des atterrissages d'urgence et des vols humanitaires;

[†] JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

- 12) «entité gestionnaire d'un aéroport», l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, a pour mission, aux termes de la législation ou de la réglementation nationale, d'administrer et de gérer les infrastructures aéroportuaires ainsi que de coordonner et de contrôler les activités des différents opérateurs présents à l'aéroport;
- 13) «série de créneaux horaires», au moins ~~15~~ **cinq** créneaux horaires ~~pour une période de planification horaire d'été, et 10 pour une période de planification horaire d'hiver, qui ont été~~ demandés à la même heure le même jour de la semaine ~~pour des semaines consécutives~~, **régulièrement, durant la même période de planification** et attribués par le coordonnateur sur cette base ou, si cela n'est pas possible, attribués approximativement à la même heure, **sauf s'il en a été convenu autrement par une règle locale dans les conditions visées à l'article 9, paragraphe 8; [Am. 26]**
- 14) «aviation d'affaires», le secteur de l'aviation générale qui concerne l'exploitation ou l'utilisation d'aéronefs par des entreprises pour le transport de passagers ou de marchandises afin de les aider à conduire leurs affaires, les vols ayant lieu à des fins généralement considérées comme non accessibles au public et étant effectués par des pilotes titulaires, au minimum, d'une licence de pilote commercial valable avec une qualification de vol aux instruments;

- 15) «paramètres de coordination», l'expression, en termes opérationnels, de la capacité totale disponible pour l'attribution de créneaux horaires dans un aéroport au cours de chaque période de de planification horaire et les règles opérationnelles sur l'utilisation de la capacité, en reflétant l'ensemble des facteurs techniques, opérationnels et environnementaux qui influent sur les performances des infrastructures aéroportuaires et de ses différents sous-systèmes;
- 16) «plan de vol», des informations spécifiques fournies aux unités du service de la circulation aérienne concernant un vol ou une portion de vol prévu d'un aéronef;
- 17) «services aériens réguliers», une série de vols présentant les caractéristiques définies à l'article 2, point 16, du règlement (CE) n° 1008/2008;
- 18) «service aérien non-régulier-programmé», ~~une série de vols~~ ***un vol*** qui ne remplit pas toutes les conditions de l'article 2, point 16, du règlement (CE) n° 1008/2008, ~~mais qui s'opère avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente;~~ [Am. 75]

- 19) «gestionnaire du réseau», l'organisme *de gestion du trafic aérien*, créé en vertu de l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen ("règlement sur l'espace aérien")¹, *qui permet l'usage optimal de l'espace aérien et donne aux transporteurs aériens la possibilité d'emprunter le trajet qu'ils préfèrent, tout en garantissant l'accès maximal à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne*; [Am. 28]
- 20) «organe d'évaluation des performances», l'organisme créé en vertu de l'article 11 du règlement (CE) n° 549/2004;
- 21) «autorité nationale de surveillance», l'organisme ou les organismes désignés ou établis par les États membres pour faire fonction d'autorité nationale conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 549/2004.

¹ JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

DÉSIGNATION DES AÉROPORTS

Article 3

Conditions dans lesquelles s'opère la coordination ou la facilitation d'horaires dans un aéroport

1. Les États membres ne sont pas tenus de désigner un aéroport comme à facilitation d'horaires ou coordonné, sauf conformément aux dispositions du présent article.

Les États membres ne peuvent désigner un aéroport comme coordonné, sauf conformément aux dispositions du paragraphe 3.

2. Un État membre peut toutefois prévoir qu'un aéroport, quel qu'il soit, est qualifié d'aéroport à facilitation d'horaires, pour autant que soient respectés les principes de transparence, de neutralité et de non-discrimination.

3. L'État membre responsable veille à ce qu'une étude approfondie de la capacité et de la demande soit effectuée dans un aéroport sans statut, ~~dans un aéroport faisant partie du réseau européen de la gestion du trafic aérien (ci-après "le réseau")~~ ou dans un aéroport à facilitation d'horaires, par l'entité gestionnaire de cet aéroport ou par tout autre organisme compétent lorsque cet État membre le considère nécessaire ou dans un délai de six mois:
- i) à la suite d'une demande écrite de transporteurs aériens représentant plus de la moitié des mouvements dans un aéroport ou de l'entité gestionnaire de l'aéroport, lorsqu'ils estiment que la capacité est insuffisante pour les mouvements effectifs ou prévus à certaines périodes; ou
 - ii) sur demande de la Commission, en particulier lorsque les nouveaux arrivants sont confrontés à de graves problèmes pour s'assurer des possibilités d'atterrissage et de décollage à l'aéroport en question, ou lorsque le gestionnaire du réseau le juge nécessaire pour assurer la cohérence du plan opérationnel de l'aéroport avec le plan opérationnel du réseau, en conformité avec l'article 6, paragraphe 7, du règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission du 7 juillet 2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien¹.

¹ JO L 185 du 15.7.2011, p. 1.

Cette étude, *qui est basée sur des méthodes généralement reconnues*, détermine les insuffisances de capacité en tenant compte des contraintes environnementales applicables dans l'aéroport considéré. L'étude examine les possibilités de remédier à ces insuffisances à l'aide d'infrastructures nouvelles ou modifiées, de changements opérationnels ou de tout autre changement et le calendrier envisagé pour résoudre les problèmes.

L'étude est basée sur des méthodes conçues par la Commission par voie d'acte délégué, en conformité avec l'article 15 du présent règlement. Les méthodes tiennent compte des exigences du plan de réseau opérationnel telles que requises par l'annexe V du règlement (UE) n° 677/2011.

Cette étude est actualisée si le paragraphe 6 est invoqué, lorsque interviennent dans l'aéroport des changements qui influencent sensiblement sa capacité et son utilisation ou à la demande du comité de coordination, de l'État membre ou de la Commission. L'étude et la méthode utilisée sont mises à la disposition des parties qui ont demandé l'étude et, sur demande, à d'autres parties intéressées. En même temps, l'étude est communiquée à la Commission.

4. Sur la base de l'étude, l'État membre consulte, à propos de la situation de l'aéroport en termes de capacité, l'entité gestionnaire de l'aéroport, les transporteurs aériens qui utilisent ~~régulièrement~~ l'aéroport, les organisations qui les représentent, les représentants de l'aviation générale ~~qui utilisent régulièrement l'aéroport~~, les autorités responsables du contrôle du trafic aérien.

5. La Commission peut demander au gestionnaire du réseau d'émettre un avis sur la manière dont la capacité est fixée par rapport aux besoins du fonctionnement du réseau. ~~La Commission peut faire des recommandations. L'État membre motive toute décision qui ne suit pas ces recommandations. La décision est communiquée à la Commission.~~

6. Lorsque des problèmes de capacité se posent pour une période de planification ou plus, l'État membre veille à ce que l'aéroport soit désigné comme coordonné pour les périodes concernées uniquement lorsque:

- a) les insuffisances de capacité sont tellement graves que des retards importants ne peuvent être évités à l'aéroport, et
- b) il n'y a aucune possibilité de résoudre ces problèmes à court terme.

~~7. Par dérogation au paragraphe 6, point b), les États membres peuvent, dans des situations exceptionnelles, désigner les aéroports touchés comme coordonnés, pour la période concernée, qui peut être inférieure à une période de planification.~~

~~Par dérogation aux paragraphes 3, 4, 5 et 6, les États membres peuvent, dans des situations d'urgence, désigner les aéroports touchés comme coordonnés, pour la période concernée.~~

8. Si l'étude actualisée de la capacité et de la demande dans un aéroport coordonné ou un aéroport à facilitation d'horaires démontre qu'une capacité suffisante pour répondre aux mouvements effectifs ou prévus est atteinte dans cet aéroport, l'État membre, après consultation des entités mentionnées au paragraphe 4, peut changer sa qualification en aéroport à facilitation d'horaires ou en aéroport sans statut.

~~9. À la demande de la Commission, qui peut agir de sa propre initiative ou à l'initiative du gestionnaire du réseau, et après consultation des entités mentionnées au paragraphe 4, l'État membre veille à ce qu'un aéroport sans statut soit désigné comme faisant partie du réseau. La décision est communiquée à la Commission. Si la Commission considère que l'aéroport ne présente plus d'intérêt pour le réseau, l'État membre, après consultation des entités mentionnées au paragraphe 4, change la qualification de l'aéroport en aéroport sans statut.~~

10. Si une décision est prise au titre des paragraphes ~~6, 8 ou 9~~ **ou 8**, elle est communiquée par l'État membre aux entités mentionnées au paragraphe 4 au plus tard le 1^{er} avril en ce qui concerne la période de planification horaire d'hiver et au plus tard le 1^{er} septembre en ce qui concerne la période de planification horaire d'été.
[Am. 29]

Article 4

Paramètres de coordination

1. Dans un aéroport coordonné ou à facilitation d'horaires, l'État membre responsable assure la détermination des paramètres de coordination deux fois par an, en tenant compte de toutes les contraintes techniques, opérationnelles, de performance et environnementales pertinentes, ainsi que de tout changement intervenu au niveau de ces contraintes. Ces contraintes sont communiquées à la Commission. ~~La Commission, si nécessaire avec le soutien du gestionnaire du réseau, examine les contraintes et émet des recommandations qui doivent être prises en compte par l'État membre avant de procéder à la détermination des paramètres de coordination.~~
[Am. 30]

Cette opération est fondée sur une analyse objective des possibilités d'accueil du trafic aérien, compte tenu des différents types de trafic à l'aéroport, de la saturation de l'espace aérien susceptible de survenir au cours de la période de coordination et de la situation en termes de capacité.

2. La détermination des paramètres et la méthodologie utilisée ainsi que tous les changements y afférents sont examinés en détail au sein du comité de coordination en vue d'accroître la capacité et le nombre des créneaux horaires pouvant être attribués, avant qu'une décision finale sur les paramètres de coordination soit prise. Tous les documents pertinents sont mis à la disposition des parties intéressées qui en font la demande.
- ~~3. La détermination des paramètres de coordination ne doit pas affecter le caractère neutre et non discriminatoire de l'attribution des créneaux horaires. [Am. 31]~~
4. En vue des conférences de planification horaire, les paramètres sont communiqués en temps utile au coordonnateur de l'aéroport, avant le dépôt initial de créneaux horaires.

5. Aux fins de l'opération visée au paragraphe 1, le coordonnateur définit, si l'État membre ne l'a pas fait, les intervalles de coordination pertinents après consultation du comité de coordination et conformément à la capacité établie.

ORGANISATION DES ACTIVITÉS DE COORDINATION, FACILITATION D'HORAIRES ET COLLECTE DE DONNÉES

Article 5

Facilitateur d'horaires et coordonnateur

1. L'État membre responsable d'un aéroport ~~faisant partie du réseau~~, à facilitation d'horaires ou coordonné veille à la nomination à la fonction de facilitateur d'horaires ou de coordonnateur d'une personne physique ou morale qualifiée, après consultation des transporteurs aériens qui utilisent régulièrement l'aéroport, des organisations qui les représentent et de l'entité gestionnaire de l'aéroport ainsi que du comité de coordination, s'il existe. Le même facilitateur d'horaires ou coordonnateur peut être désigné pour plusieurs aéroports. **[Am. 32]**

2. Les États membres encouragent la coopération étroite entre les coordonnateurs et les facilitateurs d'horaires afin de développer des projets communs au niveau européen. *Afin d'améliorer encore le système d'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne et en fonction de l'état d'avancement de ces des projets communs*, des progrès réalisés dans la mise en œuvre du ciel unique européen et des résultats du rapport d'évaluation mentionné à l'article 21, la Commission adopte ~~les mesures d'exécution relatives à la création~~ *des actes délégués relatifs à l'institution* d'un coordonnateur européen. ~~Ces mesures d'exécution sont adoptées conformément à la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.~~ *Les actes délégués sont adoptés en conformité avec les procédures visées à l'article 15.* Les principes régissant l'indépendance du coordonnateur ~~au paragraphe 3 du présent article~~, *y compris les termes financiers, leurs fonctions essentielles et leurs exigences sur le plan de l'organisation et du processus de prise de décision, tels que prévus au paragraphe 3 du présent article*, s'appliquent mutatis mutandis au coordonnateur européen. *La Commission nomme le coordonnateur européen en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.*

[Am. 86]

3. L'État membre responsable d'un aéroport à facilitation d'horaires ou coordonné veille à ce que:
- a) dans le cas d'un aéroport à facilitation d'horaires, le facilitateur d'horaires agisse conformément au présent règlement d'une manière indépendante, neutre, non discriminatoire et transparente;
 - b) dans le cas d'un aéroport coordonné, le coordonnateur soit indépendant sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel de toute partie intéressée, de l'État membre et des organes dépendant de cet État; cela implique que:
 - i) sur le plan juridique, les fonctions essentielles du coordonnateur, qui consistent à attribuer les créneaux horaires d'une manière équitable et non discriminatoire, soient confiées à une personne physique ou morale qui ne soit pas elle-même un prestataire de services dans l'aéroport, une compagnie aérienne exploitant des liaisons au départ de l'aéroport ni l'organisme gestionnaire de l'aéroport en question; ***afin de prouver qu'il ne partage d'intérêts communs avec aucune de ces entités, le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires est tenu de présenter, chaque année, une déclaration d'intérêts financiers; [Am. 33]***

ii) sur le plan organisationnel et décisionnel, le coordonnateur agisse de manière autonome vis-à-vis de l'État membre, de l'organisme gestionnaire de l'aéroport, des prestataires de services, et des compagnies aériennes exploitant des liaisons au départ de l'aéroport en question; qu'il ne reçoive pas de consignes de leur part et ne soit pas tenu de leur présenter de rapport, à l'exception de l'État membre; qu'il ne fasse pas partie des structures qui sont directement ou indirectement chargées de leur gestion quotidienne et qu'il dispose de pouvoirs de décision effectifs en ce qui concerne les éléments d'actifs nécessaires à l'exécution de sa fonction. Les États membres veillent à ce que les intérêts professionnels du coordonnateur soient pris en considération de manière à lui permettre d'agir en toute indépendance;

ii bis) la composition des organes de direction ou de surveillance du coordonnateur soit également indépendante des intérêts directs de l'entité gestionnaire de l'aéroport, des compagnies utilisant ledit aéroport et de toute autre entité représentant un usager ou un prestataire de services. Ceci n'exclut toutefois pas que des représentants de telles entités appartiennent à un organe de direction ou de surveillance, à condition qu'en leur sein, la distribution des droits de vote reste équilibrée; [Am. 34]

ii ter) à cette fin, le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires, qu'il s'agisse d'une personne physique ou morale, n'ait pas été employé ni n'ait collaboré de façon régulière avec l'entité de gestion de l'aéroport, avec des prestataires de services, ou avec des compagnies aériennes exploitant des liaisons avec l'aéroport concerné et ce, pendant les deux années ayant précédé sa nomination et les deux années suivant la fin de ses fonctions en tant que coordonnateur ou facilitateur d'horaires;
[Am. 35]

- c) le système de financement des activités du coordonnateur *et du facilitateur d'horaires* soit à même de garantir son indépendance; [Am. 36]
- d) le coordonnateur agisse conformément au présent règlement d'une manière neutre, non discriminatoire et transparente.

Le financement prévu au point c) est assuré par *tous* les transporteurs aériens qui opèrent dans les aéroports coordonnés *et à facilitation d'horaires* et par ~~les~~ ces aéroports, de manière à garantir une distribution équitable de la charge financière entre toutes les parties intéressées et à éviter à ce que le financement dépende principalement d'une seule partie intéressée. *Une procédure de consultation des parties intéressées, prévoyant la possibilité de recours, est mise en place par les Etats membres de façon à garantir une tarification transparente, non discriminatoire et corrélée au service fourni par le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires. La perception de la contribution des transporteurs aériens est à la charge des aéroports concernés qui la reversent au coordonnateur ou au facilitateur d'horaires.* Les États membres veillent à ce que le coordonnateur *et le facilitateur d'horaires* disposent en permanence des ressources ~~nécessaires~~ *adéquates*, tant financières qu'humaines, techniques et matérielles, ainsi que de l'expertise pour *leur permettre de* mener à bien *leurs* activités; [Am. 37]

4. Le facilitateur d'horaires et le coordonnateur participent aux conférences de planification horaire réunissant, au niveau international, les transporteurs aériens et se conformant au droit de l'Union.

5. Le facilitateur d'horaires conseille les transporteurs aériens et recommande des heures d'arrivée et/ou de départ de rechange en cas de risque de saturation.
6. Le coordonnateur est la seule personne responsable de l'attribution des créneaux horaires. Il attribue les créneaux horaires conformément aux dispositions du présent règlement et veille à ce que, en cas d'urgence, les créneaux puissent aussi être attribués en dehors des heures de bureau.
7. Le facilitateur d'horaires s'assure que les activités des transporteurs aériens sont conformes aux horaires qui leur sont recommandés.

Le coordonnateur s'assure que les activités des transporteurs aériens sont conformes aux créneaux horaires qui leur sont attribués. Ces contrôles de conformité sont menés en coopération avec l'entité gestionnaire de l'aéroport ~~ainsi qu'avec~~, **avec** les autorités de contrôle du trafic aérien **et avec le gestionnaire du réseau** et ils tiennent compte des paramètres de temps et d'autres paramètres pertinents liés à l'aéroport concerné.

[Am. 38]

Tous les facilitateurs d'horaires et tous les coordonnateurs coopèrent afin de détecter des incohérences dans les horaires et d'inciter les transporteurs aériens à les résoudre.

Article 6

Transparence des activités de coordination et de facilitation d'horaires

1. ~~À la fin de chaque période de planification horaire~~**Chaque année**, le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires soumet aux États membres concernés ~~et~~, à la Commission **et à toutes les parties engagées dans leur financement qui en font la demande**, un rapport d'activité présentant la situation générale de l'attribution des créneaux et/ou de la facilitation d'horaire. Le rapport examine, en particulier, l'application de l'article 9, paragraphe 5, et des articles 13 et 18 ainsi que toute réclamation concernant l'application des articles 9 et 10 soumise au comité de coordination et les mesures prises pour y donner suite. Le rapport **contient également des informations agrégées et individuelles sur la compensation financière qui accompagne la vente des créneaux visée à l'article 13 et** les résultats d'une enquête faite auprès des parties intéressées et portant sur la qualité des services offerts par le coordonnateur **et par le facilitateur d'horaires**.

Le coordonnateur et le facilitateur d'horaires soumettent en outre à la Commission, aux États membres concernés et à toutes les parties engagées dans leur financement un rapport financier annuel distinct qui fait état, de manière détaillée, des entrées et des sorties en rapport avec leur activité.

2. La Commission peut adopter un modèle pour le rapport d'activité visé au paragraphe 1. Cet acte d'exécution est adopté conformément à la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.
3. Le coordonnateur tient à jour, ***pour chaque aéroport dont il est nommé responsable***, une base de données électronique, d'accès gratuit ***pour toutes les parties concernées sur demande, y compris le Parlement européen***, contenant les informations suivantes:
 - a) les créneaux horaires historiques, ventilés par compagnie aérienne et classés dans l'ordre chronologique, pour tous les transporteurs utilisant l'aéroport;
 - b) les créneaux horaires demandés, ventilés par transporteur et classés dans l'ordre chronologique, pour tous les transporteurs;
 - c) tous les créneaux horaires attribués, ainsi que les demandes en suspens, ventilés par transporteur et classés dans l'ordre chronologique, pour tous les transporteurs;
 - d) les créneaux horaires encore disponibles par rapport à chaque type de contrainte prise en compte dans les paramètres de coordination. La base de données permet aux transporteurs aériens ***et aux aéroports d'en*** vérifier la disponibilité ~~des créneaux correspondant à leurs demandes;~~

- e) les créneaux transférés ou échangés, pour lesquels il est indiqué l'identité des transporteurs aériens impliqués, et si le transfert ou l'échange a été fait moyennant une compensation monétaire ou d'une autre nature. Des données agrégées sur les compensations monétaires sont publiées chaque année;
- f) des informations complètes et détaillées sur les paramètres de coordination.

Ces informations sont régulièrement mises à jour. ~~À la fin de chaque saison,~~ **Chaque année**, le coordonnateur assure la publication du rapport d'activité mentionné au paragraphe 1.

- 4. Le coordonnateur assure la conservation des données et leur accessibilité pour au moins cinq périodes consécutives de planification horaire équivalentes.
- 5. Si des normes pertinentes et généralement acceptées sont disponibles concernant le format de l'information sur les horaires, le facilitateur d'horaires, le coordonnateur et les transporteurs aériens les appliquent, à condition qu'elles soient conformes au droit de l'Union. [**Am. 39**]

Article 7

Information du facilitateur d'horaires et du coordonnateur

1. Les transporteurs aériens exploitant, ou envisageant d'exploiter, des services dans ~~un~~ ~~aéroport faisant partie du réseau~~, un aéroport à facilitation d'horaires ou un aéroport coordonné fournissent au facilitateur d'horaires ou au coordonnateur, ***respectivement***, toutes les informations pertinentes qu'il demande. Lorsqu'un changement relatif à ces informations intervient, les transporteurs aériens en informent le facilitateur d'horaires et le coordonnateur ***en temps utile*** dans les plus brefs délais. Toutes les informations pertinentes sont présentées sous la forme et dans le délai spécifiés par le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur. En particulier, le transporteur aérien indique au coordonnateur, au moment de la demande d'attribution, s'il bénéficierait du statut de nouvel arrivant, tel que défini à l'article 2, point 2), en ce qui concerne les créneaux horaires demandés ***et s'il est affilié à d'autres transporteurs qui opèrent dans le même aéroport, afin d'éviter qu'il puisse indûment bénéficier de ce statut.*** [Am. 40]

~~Pour tous les autres aéroports sans statut particulier, les transporteurs aériens exploitant, ou envisageant d'exploiter, des services dans l'aéroport, l'entité gestionnaire de l'aéroport, les fournisseurs de services d'assistance en escale et les prestataires de services de navigation aérienne fournissent, sur demande émanant d'un coordonnateur~~ **fournit, sur demande émanant d'un coordonnateur ou d'un facilitateur d'horaires**, toutes les informations en *sa* possession concernant les services prévus de transporteurs aériens **dans un délai raisonnable**. [Am. 41]

Sur demande du gestionnaire du réseau, le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur lui transmet toutes les informations visées au présent paragraphe.

2. Lorsqu'un transporteur aérien omet de fournir les informations visées au paragraphe 1, à moins qu'il ne puisse démontrer d'une manière satisfaisante l'existence de circonstances atténuantes, ou s'il fournit des informations fausses ou trompeuses, le coordonnateur ne prend pas en considération la ou les demandes de créneaux horaires de ce transporteur aérien auxquelles se rapportent les informations manquantes, fausses ou trompeuses. Il retire **le créneau horaire** ou les séries des créneaux s'ils sont déjà attribués et/ou recommande l'application de sanctions par l'organisme compétent conformément au droit national. Le coordonnateur ~~donne~~ **offre** à ce transporteur aérien la possibilité de soumettre ses observations. [Am. 42]

3. Le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur, l'entité gestionnaire de l'aéroport, ~~et~~ les autorités responsables du contrôle du trafic aérien *et le gestionnaire du réseau* échangent toutes les informations nécessaires à l'exercice de leurs fonctions respectives, notamment les données de vol et les créneaux horaires, en particulier en vue d'assurer l'application de l'article 17. [Am. 43]

3 bis. La forme et la portée des informations visées par le présent article sont établies selon une norme sectorielle admise dans le monde entier. Les informations fournies ne sont utilisées qu'aux fins du présent règlement. [Am. 44]

Article 8

Comité de coordination

1. L'État membre responsable veille à ce qu'un comité de coordination soit créé dans un aéroport coordonné. Un même comité de coordination peut être désigné pour plusieurs aéroports. La participation à ce comité est ouverte au moins aux transporteurs aériens qui utilisent ~~régulièrement~~ **fréquemment** le (ou les) aéroport(s) en question ***au cours de la saison de planification horaire en cours et qui l'ont (les ont) utilisé(s) pendant la saison précédente*** et aux organisations qui les représentent, à l'entité gestionnaire de l'aéroport concerné, aux autorités responsables du contrôle du trafic aérien concernées ***et*** aux représentants de l'aviation générale ~~qui utilisent régulièrement l'aéroport~~. ***En sus, des représentants du*** gestionnaire du réseau, de l'organe d'évaluation des performances et de l'autorité nationale de surveillance ***peuvent assister aux réunions du comité de coordination, en qualité d'observateurs, mais n'ont pas de droits de vote. Le comité de coordination peut inviter d'autres entités directement ou indirectement impliqués dans le processus d'attribution des créneaux à assister à ses réunions en qualité d'observateurs. Afin que ces entités puissent participer aux réunions, leurs références doivent être communiquées au comité de coordination au moins sept jours avant la réunion en question.***

Les missions du comité de coordination sont:

- a) de faire des propositions ou de donner des conseils au coordonnateur et/ou à l'État membre sur:
 - i) les possibilités d'accroître la capacité de l'aéroport déterminée conformément à l'article 3 ou d'en améliorer l'utilisation;
 - ii) les paramètres de coordination à déterminer conformément à l'article 4;
 - iii) les méthodes de surveillance de l'utilisation des créneaux horaires attribués;
 - iv) les lignes directrices locales, comme prévu à l'article 9, paragraphe 8;
 - v) les facteurs affectant les conditions de trafic dans l'aéroport en question;
 - vi) les problèmes graves rencontrés par les nouveaux arrivants, comme prévu à l'article 9, paragraphe 6;

vii) toute question concernant la capacité de l'aéroport, en particulier en relation avec la mise en œuvre du ciel unique européen et le fonctionnement du réseau;

vii bis) les recommandations concernant l'efficience, le coût et l'efficacité du processus de coordination;

- b) de fournir à l'organe d'évaluation des performances et à l'autorité nationale de surveillance des avis concernant le lien entre les paramètres de coordination et les indicateurs de performance clés proposés aux prestataires de services de navigation aérienne tels que définis par le règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau¹;
- c) d'assurer une médiation entre toutes les parties concernées sur les réclamations concernant l'attribution des créneaux horaires, comme prévu à l'article 19.

¹ JO L 201 du 3.8.2010, p. 1.

2. Les représentants de l'État membre et le coordonnateur sont invités à participer aux réunions du comité de coordination en tant qu'observateurs. À sa demande, la Commission peut participer à ces réunions.
3. Le comité de coordination établit par écrit un règlement intérieur régissant, entre autres, la participation, les élections *et le processus décisionnel*, la fréquence des réunions et la ou les langues utilisées.

Tout membre du comité de coordination peut proposer des lignes directrices locales, comme prévu à l'article 9, paragraphe 8. ~~À la demande du coordonnateur,~~ Le comité de coordination examine les lignes directrices locales proposées. Un rapport sur les travaux au sein du comité de coordination est soumis à l'État membre concerné, avec indication des différents points de vue exprimés au sein du comité. Ce rapport est également communiqué à l'organe d'évaluation des performances et au gestionnaire du réseau. [Am. 45 et 87]

ATTRIBUTION DES CRÉNEAUX HORAIRES

Article 9

Pool des créneaux horaires

1. Le coordonnateur constitue un pool regroupant tous les créneaux horaires **non attribués conformément à l'article 10, paragraphe 2 ou 3**. Toute nouvelle capacité de créneaux horaires déterminée conformément à l'article 3, paragraphe 3, est placée dans le pool. ***Cette procédure est sans préjudice de la qualité de la desserte entre les aéroports régionaux et les aéroports pivots. Si la qualité de cette desserte est menacée, les États membres sont autorisés à intervenir.*** [Am. 46]
2. Sans préjudice de l'article 10, paragraphes 2 et 3, du présent règlement et de l'article 19, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1008/2008, les créneaux horaires placés dans le pool sont distribués aux transporteurs aériens demandeurs. 50 % de ces créneaux sont attribués d'abord aux nouveaux arrivants, à moins que les demandes de ceux-ci ne représentent moins de 50 %. ~~La préférence donnée aux nouveaux arrivants est respectée pendant toute la période de planification horaire.~~ Le coordonnateur traite équitablement les demandes des nouveaux arrivants et d'autres transporteurs, conformément aux périodes de coordination de chaque jour de planification horaire. [Am. 47]

Parmi les demandes des nouveaux arrivants, la préférence est donnée à celles introduites par les transporteurs aériens pouvant prétendre au statut de nouvel arrivant en vertu de l'article 2, point 2) b).

3. Sans préjudice de l'article 10, paragraphe 2, lorsque toutes les demandes de créneaux horaires formulées par les transporteurs aériens concernés ne peuvent être satisfaites, la préférence est donnée ~~aux~~ **à tous les types de** services aériens commerciaux ~~et, en particulier, aux services aériens réguliers et aux services aériens non réguliers programmés~~. En cas de demandes concurrentes dans une même catégorie de services, la priorité est donnée aux opérations ayant lieu toute l'année. [Am. 48]
4. Un nouvel arrivant qui s'est vu offrir une série de créneaux dans une plage horaire comprise entre une heure avant et une heure après l'heure demandée, mais qui n'a pas accepté cette offre, ne conserve pas son statut de nouvel arrivant pour cette série pendant la période de planification horaire.
5. En cas de services exploités par un groupe de transporteurs aériens, seul un des transporteurs aériens participants peut demander les créneaux horaires nécessaires. Le transporteur aérien qui exploite un tel service assume la responsabilité de la conformité aux critères d'exploitation requis pour ~~bénéficier de la priorité visée~~ **conserver les droits acquis en raison d'une utilisation préalable visés** à l'article 10, paragraphe 2. [Am. 49]

Les créneaux horaires attribués à un transporteur aérien peuvent être utilisés par un ou plusieurs autres transporteurs aériens faisant partie d'un groupe de transporteurs aérien, à condition que le code d'identification du transporteur aérien auquel les créneaux horaires ont été attribués reste attaché au vol partagé, à des fins de coordination et de surveillance. Lorsque ces opérations prennent fin, le transporteur aérien auquel les créneaux utilisés de la sorte avaient été attribués initialement conserve ces créneaux. Ces opérations sont notifiées au coordonnateur par les transporteurs aériens faisant partie du groupe et ne peuvent démarrer qu'après confirmation expresse de ce dernier.

Lorsqu'une série de créneaux horaires attribuée à un transporteur aérien est utilisée par un autre transporteur aérien en dehors des conditions prévues au présent paragraphe, le coordonnateur retire la série et la remet dans le pool après avoir entendu les transporteurs concernés.

6. Si de graves problèmes continuent de se poser pour les nouveaux arrivants, l'État membre veille à ce qu'une réunion du comité de coordination de l'aéroport soit convoquée afin d'examiner les possibilités de remédier à cette situation. La Commission est invitée à cette réunion.

7. Lorsqu'une demande de créneau horaire ne peut pas être satisfaite, le coordonnateur en communique les raisons au transporteur aérien demandeur et lui indique le plus proche créneau de remplacement disponible.

8. Le coordonnateur tient également compte des lignes directrices complémentaires établies par le secteur des transports aériens ~~à l'échelle de l'Union ou~~ à l'échelle mondiale ***ou à l'échelle de l'Union***, ainsi que des lignes directrices locales proposées par le comité de coordination et approuvées par l'État membre ou tout autre organisme compétent responsable de l'aéroport concerné, pour autant que ces lignes directrices ne portent pas atteinte à l'indépendance du coordonnateur, respectent le droit de l'Union, et visent à améliorer l'utilisation efficace de la capacité des aéroports ~~et aient été notifiés préalablement à la Commission et approuvées par celle-ci. Les lignes directrices locales ne peuvent porter que sur la surveillance de l'utilisation des créneaux attribués ou sur le changement de la définition de la série des créneaux horaires pour réduire sa longueur à moins de 10 créneaux pour la période de planification horaire d'hiver ou à moins de 15 créneaux pour la période de planification horaire d'été, mais en aucun cas à moins de 5 créneaux. La réduction de la longueur de la série des créneaux horaires est applicable uniquement dans les aéroports où les services aériens sont soumis à une forte saisonnalité de la demande.~~

Les règles locales concernent l'attribution et le suivi des créneaux horaires. Elles ne peuvent être appliquées que lorsqu'il est prouvé qu'un aéroport atteint un degré de saturation alarmant et que des améliorations peuvent donc être apportées au niveau de la performance ou du volume de trafic par une réglementation locale. Ces règles locales sont transparentes et non discriminatoires; elles sont adoptées au sein du comité de coordination visé à l'article 8, paragraphe 3. [Am. 88]

9. Le coordonnateur s'efforce, en plus de l'attribution de créneaux prévue pour la période de planification horaire, de donner suite aux demandes isolées de créneaux introduites au dernier moment pour tout type d'aviation, y compris l'aviation générale. À cet effet peuvent être utilisés les créneaux horaires encore disponibles dans le pool après l'attribution aux transporteurs demandeurs, ainsi que les créneaux libérés au dernier moment.

Article 10

Créneaux historiques

- 1. *Les créneaux aéroportuaires sont des biens immatériels d'intérêt public dont l'utilisation est régie par les conditions fixées dans le présent règlement. Ils sont donc attribués par les coordonnateurs d'aéroport dans un souci de transparence maximale, dans l'intérêt des États membres, des passagers, des gestionnaires d'aéroport et des transporteurs aériens. [Am. 89]*

1. Les séries de créneaux horaires sont attribuées *par le coordonnateur, dans le respect des critères de transparence et d'équité maximales*, en puisant dans le pool de créneaux horaires, aux transporteurs qui en font la demande sous forme d'autorisation d'utiliser les infrastructures aéroportuaires aux fins de l'atterrissage et du décollage pendant la période de planification horaire pour laquelle la demande a été formulée; à l'expiration de celle-ci, les créneaux sont remis dans le pool conformément aux dispositions de l'article 9. [Am. 51]

2. Sans préjudice des articles 7, ~~12, 13~~ et 17, ~~une priorité~~ *et 12, les droits acquis en raison d'une utilisation préalable* ~~est accordée~~ *sont accordés* au transporteur aérien concerné pour l'attribution de la même série lors de la période suivante de planification horaire équivalente, si ledit transporteur aérien en fait la demande dans le délai visé à l'article 7, paragraphe 1, lorsque les conditions suivantes sont remplies:

[Am. 52]

a) une série de créneaux horaires a été utilisée par ce transporteur aérien ~~pour l'exploitation de services aériens réguliers et de services aériens non réguliers programmés~~, et **[Am. 53]**

b) ce transporteur aérien peut démontrer, à la satisfaction du coordonnateur, qu'il a exploité la série de créneaux horaires en question, avec l'autorisation du coordonnateur, pendant au moins ~~85~~**80** % du temps au cours de la période de planification horaire pour laquelle elle avait été attribuée. **[Am. 54]**

- 2 bis.** *Les transports aériens non réguliers contribuent à la cohésion et à la compétitivité des régions. Lorsque des transporteurs aériens ont fait un usage habituel de créneaux horaires pour des transports de ce type, dans un aéroport entrant dans le champ d'application du présent règlement, la priorité est accordée, même si ces créneaux ne concernent pas toujours les mêmes liaisons, aux demandes de maintien dans l'usage desdits créneaux. [Am. 55]*
3. La reprogrammation de séries de créneaux horaires avant l'attribution aux autres transporteurs aériens demandeurs des créneaux restants du pool visé à l'article 9 est acceptée uniquement pour des raisons opérationnelles comme, par exemple, des changements au niveau du type d'aéronef utilisé ou de la liaison exploitée par le transporteur aérien *ou, dans le cas de séries de créneaux horaires attribués aux nouveaux arrivants, tels que définis à l'article 2, si la programmation des créneaux horaires de ces transporteurs demandeurs s'avère meilleure que la programmation des créneaux horaires initialement prévue.* Elle ne prend effet qu'après confirmation expresse par le coordonnateur. [Am. 56]

4. Les créneaux horaires attribués à un transporteur aérien avant le 31 janvier pour la saison d'été suivante ou avant le 31 août pour la saison d'hiver suivante, mais qui sont restitués au coordonnateur avant ces dates, ne sont pas pris en considération pour le calcul de l'utilisation pour autant que les créneaux qui restent attribués constituent une série au sens de l'article 2, point 13.

~~Les créneaux coïncidant avec des jours fériés seront incorporés à la série pour la saison suivante sans devoir justifier la non-utilisation. [Am. 57]~~

5. Si l'utilisation à ~~85-80~~ % de la série de créneaux horaires ne peut pas être prouvée, ~~la~~
~~priorité prévue~~ *les droits acquis en raison d'une utilisation préalable prévus* au
paragraphe 2 ~~n'est pas accordée~~ *ne sont pas accordés*, à moins que la non-utilisation
puisse être justifiée par l'une des raisons suivantes: **[Am. 58]**

- a) des circonstances imprévisibles et irrésistibles sur lesquelles le transporteur n'a aucune prise et qui entraînent:
 - i) l'immobilisation au sol des aéronefs du type généralement employé pour assurer le service aérien en question;
 - ii) la fermeture totale ou partielle d'un aéroport ou d'un espace aérien;
 - iii) une grave perturbation des opérations dans les aéroports concernés, y compris les séries de créneaux horaires dans d'autres aéroports ~~de l'Union~~ en ce qui concerne des liaisons qui ont été touchées par cette perturbation, au cours d'une partie importante de la période de planification horaire pertinente; **[Am. 59]**

- b) une interruption de services aériens en raison d'une action visant à affecter ces services, par exemple, en cas de grève qui fait qu'il devient impossible d'un point de vue pratique et/ou technique pour le transporteur aérien d'effectuer les opérations comme prévu;
- c) de graves difficultés financières ~~du~~ **pour un** transporteur aérien ~~de l'Union~~ concerné entraînant la délivrance, par les autorités compétentes en la matière, d'une licence temporaire pendant la restructuration financière du transporteur, conformément à l'article 9, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008; **[Am. 60]**
- d) une procédure judiciaire relative à l'application de l'article 12 du présent règlement en ce qui concerne des liaisons pour lesquelles des obligations de service public ont été imposées au titre de l'article 16 du règlement (CE) n° 1008/2008 avec pour conséquence la suspension temporaire de l'exploitation de ces liaisons.

L'interdiction d'exploitation dans l'Union adoptée en vertu du règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil¹ ne peut pas être acceptée en tant que raison justifiant la non-utilisation de la série de créneaux horaires au sens du présent paragraphe.

¹ JO L 84 du 23.3.2006, p. 14.

6. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission contrôle l'application du paragraphe 5 par le coordonnateur d'un aéroport entrant dans le champ d'application du présent règlement.

Elle se prononce dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

7. Lorsque les conditions énoncées au paragraphe 2, points a) et b), ne sont pas remplies, la Commission, **en consultation avec les différents partenaires**, peut toutefois décider ~~qu'il soit accordé~~ **que soient maintenus** aux transporteurs aériens, pour la période de planification horaire suivante, ~~une priorité~~ **les droits acquis en raison d'une utilisation préalable** pour l'attribution des mêmes séries, si cela est justifié par des raisons d'urgence impérieuse liées à des événements exceptionnels qui nécessitent une cohérence dans l'application à ces aéroports des mesures à prendre. La Commission adopte les mesures nécessaires, **dans un délai d'un mois suivant la demande par l'Etat membre ou l'aéroport concerné**, dont l'application n'excède pas la durée d'une période de planification horaire. Elle adopte ces actes d'exécution immédiatement applicables conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 3. **Les mesures prises par la Commission peuvent être différenciées selon l'Etat membre, l'aéroport ou le type de services aériens concernés par l'événement exceptionnel visé.** [Am. 61]
8. La priorité pour une série de créneaux horaires visée au paragraphe 2 du présent article ne peut donner lieu à aucune demande de compensation en relation avec une limitation, une restriction ou une suppression quelconque de cette priorité imposée en vertu du droit de l'Union, en particulier en application des règles du traité relatives au transport aérien.

Article 11

Réserve des créneaux

1. ~~L'entité gestionnaire d'un aéroport coordonné peut prendre la décision d'utiliser le système de redevances aéroportuaires en vue de dissuader les transporteurs aériens de remettre tardivement les créneaux horaires dans le pool visé à l'article 9 et d'engager leur responsabilité pour avoir réservé l'infrastructure aéroportuaire sans l'utiliser. Les principes suivants sont respectés:~~
- a) ~~avant de prendre cette décision, la procédure prévue par l'article 6 de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil⁺ est respectée. Le coordonnateur est aussi consulté. Pour les aéroports coordonnés et non couverts par l'article 1, paragraphe 2 de la directive 2009/12/CE, l'entité gestionnaire de l'aéroport consulte le comité de coordination et le coordonnateur;~~
 - b) ~~cette décision n'affecte pas le caractère non discriminatoire et transparent du processus d'attribution des créneaux horaires et du système de redevances aéroportuaires;~~
 - c) ~~cette décision ne décourage pas l'entrée sur le marché ou le développement des services par les transporteurs aériens, et elle se limite à couvrir les coûts subis par l'aéroport pour réserver la capacité aéroportuaire correspondant à des créneaux qui sont restés non utilisés;;~~

⁺ JO L 70 du 14.3.2009, p. 11.

- d) ~~la responsabilité d'avoir réservé l'infrastructure aéroportuaire sans l'utiliser n'est pas engagée pour les créneaux attribués mais remis dans le pool avant le 31 janvier pour la période de planification horaire d'été suivante ou avant le 31 août pour la période de planification horaire d'hiver suivante, pour les créneaux coïncidant avec des jours fériés et remis au pool avant les mêmes dates, ainsi que pour les créneaux pour lesquels la non utilisation peut être justifiée sur la base de l'article 10, paragraphe 5;~~
- e) ~~cette décision est communiquée au coordonnateur, aux parties intéressées et à la Commission au moins six mois avant le début de la période de planification horaire concernée.~~

~~2. Le coordonnateur communique à l'entité gestionnaire de l'aéroport toutes les informations permettant la mise en œuvre de la décision mentionnée au paragraphe premier. [Am. 62]~~

Article 12

Obligations de service public

1. Lorsque des obligations de service public ont été imposées sur une liaison conformément à l'article 16 du règlement (CE) n° 1008/2008, un État membre ~~peut~~, dans un aéroport coordonné, ~~réserver~~ **réserve** les créneaux horaires nécessaires pour les opérations envisagées sur la liaison en question. Si les créneaux horaires réservés pour la liaison concernée ne sont pas utilisés, ils sont mis à la disposition de tout autre transporteur aérien souhaitant exploiter la liaison conformément aux obligations de service public, sous réserve des dispositions du paragraphe 2. Si aucun autre transporteur ne souhaite exploiter cette liaison et si l'État membre concerné ne lance pas d'appel d'offres conformément à l'article 16, paragraphe 10, l'article 17, paragraphes 3 à 7, et à l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008, les créneaux horaires sont soit réservés pour une autre liaison soumise à des obligations de service public, soit remis dans le pool. ***Les créneaux sont remis dans le pool lorsqu'ils n'ont pas été utilisés à l'expiration d'une période de six mois au maximum. Lorsqu'une liaison ne remplit plus les exigences relatives aux réservations de créneaux en vertu d'obligations de service public, les créneaux sont soit réservés pour une autre liaison visée par des obligations de service public soit laissés au transporteur aérien qui les utilisait si les exigences de l'article 10, paragraphe 2, du présent règlement sont respectées pour les séries concernées.***

[Am. 63]

2. La procédure d'appel d'offres prévue à l'article 16, paragraphe 10, à l'article 17, paragraphes 3 à 7, et à l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008 s'applique à l'utilisation des créneaux horaires visés au paragraphe 1 du présent article, si plus d'un transporteur aérien de l'Union souhaite exploiter la liaison et n'a pas pu obtenir de créneau horaire situé dans une plage horaire comprise entre une heure avant et une heure après les heures demandées au coordonnateur.

MOBILITÉ DES CRÉNEAUX HORAIRES

Article 13

Transferts et échanges des créneaux horaires

1. Les créneaux horaires peuvent être:
 - a) transférés par un transporteur aérien ***ou entre des transporteurs aériens au sein d'un consortium*** d'une liaison ou d'un type de service à une autre liaison ou à un autre type de service qu'il exploite;
 - b) transférés entre deux transporteurs aériens, avec ou sans compensation monétaire ou d'une autre nature;
 - c) échangés, l'un pour l'autre, entre transporteurs aériens avec ou sans compensation monétaire ou d'une autre nature. ***Les créneaux ayant été nouvellement attribués à des transporteurs aériens pour une période de planification horaire ne sont pas transférés ou échangés en vue d'une rémunération ou d'un gain monétaire avant au moins la fin d'une période de planification horaire équivalente.***

2. ~~L'État membre~~ **Le coordonnateur** met en place un cadre transparent permettant les contacts entre les transporteurs aériens intéressés par les transferts ou échanges de créneaux dans le respect du droit de l'Union.

Les transferts ou échanges visés au paragraphe 1 sont notifiés au coordonnateur et ne prennent effet qu'après la confirmation expresse de ce dernier. Le coordonnateur refuse de confirmer les transferts ou les échanges s'ils ne sont pas conformes aux exigences du présent règlement et s'il n'est pas convaincu que:

- a) les opérations aéroportuaires ne subiront pas un préjudice, compte tenu de l'ensemble des contraintes techniques, opérationnelles, de performance et environnementales;

a bis) la desserte entre les aéroports régionaux et les aéroports pivots ainsi que l'accès aux aéroports non coordonnés ne seront pas affectés;

- b) les limitations imposées conformément à l'article 12 sont respectées;
- c) un transfert de créneaux ne relève pas du paragraphe 3 du présent article.

Pour les transferts ou échanges visés au paragraphe 1, points b) et c), les transporteurs aériens communiquent au coordonnateur les détails de l'éventuelle compensation monétaire ou d'une autre nature. Les détails de la compensation accompagnant le transfert ou l'échange ~~sont confidentiels~~ **figurent dans le rapport d'activité visé à l'article 6, paragraphe 1**, et le coordonnateur ne les ~~divulguera~~ **divulgue** qu'à l'État membre où se situe l'aéroport, ~~ou~~ à la Commission ~~à leur demande~~ **et à toutes les parties participant au financement du coordonnateur**. Les transferts ou les échanges ne ~~peuvent~~ **sont** pas soumis à des conditions **restrictives** visant à limiter la possibilité, pour le transporteur aérien souhaitant obtenir des créneaux, d'entrer en concurrence avec le transporteur aérien qui transfère ou échange ces créneaux.

3. Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant, tel que défini à l'article 2, point 2), ne ~~peuvent~~ **sont** pas, pendant deux périodes de planification horaire équivalentes, ~~être~~ transférés comme le prévoit le paragraphe 1, point b), du présent article, sauf en cas de rachat légalement autorisé des activités d'une entreprise en faillite.

Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant, tel que défini à l'article 2, point 2), b), ~~ne peuvent~~ **sont** pas, pendant deux périodes de planification horaire équivalentes, être transférés à une autre liaison aérienne comme le prévoit le paragraphe 1, point a), du présent article, à moins que le nouvel arrivant ne bénéficie pour la nouvelle liaison d'une priorité identique à celle qui lui était reconnue pour la liaison initiale.

Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant, tel que défini à l'article 2, point 2), ne peuvent pas, pendant deux périodes de planification horaire équivalentes, être échangés comme le prévoit le paragraphe 1, point c), du présent article, sauf afin d'améliorer la programmation des créneaux horaires pour les services en rapport avec la programmation initialement demandée.

Les États membres peuvent adopter des mesures visant à allouer une partie des ressources générées par le commerce des créneaux horaires à un fonds pour soutenir les coûts liés au développement des infrastructures aéroportuaires et à l'optimisation des services connexes. Dans un souci de transparence absolue, ce fonds est déterminé et approuvé par une autorité de réglementation indépendante, telle que visée par la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires¹. En toutes circonstances, la gestion du fonds garantira le respect des principes de séparation comptable visant à permettre l'identification des ressources financières provenant du fonds à allouer à chaque aéroport. Les recettes générées par le commerce des créneaux dans un aéroport sont réinvesties dans le même aéroport. [Am. 64]

Article 14

Dispositions relatives au droit de la concurrence

Le présent règlement ne porte pas atteinte à la faculté des autorités publiques d'approuver le transfert de créneaux horaires entre des transporteurs aériens et de régir les modalités de leur attribution en application de leur législation nationale en matière de concurrence ou des articles 101, 102 ou 106 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises ("le règlement CE sur les concentrations")².

¹ JO L 70 du 14.3.2009, p. 11.

² JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

ACTES DÉLÉGUÉS ET COMITÉ

Article 15

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par le présent article.
2. Le pouvoir d'adopter ~~les~~ **des** actes délégués ~~visés~~ **visé** à l'article 3, paragraphe 3, et à l'article 5, paragraphe 2, ~~in fine~~ est conféré à la Commission pour une ~~durée~~ ~~indéterminée~~ **période de cinq ans** à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement. ***La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période. [Am. 65]***

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 3, paragraphe 3, et à l'article 5, paragraphe 2, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de la dite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 3, paragraphe 3, et de l'article 5, paragraphe 2, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 16

Comité

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

Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai pour émettre un avis, le président le décide ou une majorité de deux tiers des membres du comité le demandent.

3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 8 du règlement (UE) n° 182/2011, en liaison avec l'article 5, s'applique.
4. Le comité peut en outre être consulté par la Commission sur toute autre question concernant l'application du présent règlement.

MESURES D'APPLICATION

Article 17

Concordance entre les créneaux horaires et les plans de vol

1. Lorsque le transporteur aérien soumet un plan de vol, celui-ci inclut la référence au créneau horaire attribué. Le gestionnaire du réseau ~~rejette~~ **peut, après avoir entendu le transporteur aérien concerné et le gestionnaire de l'aéroport, rejeter** le plan de vol d'un transporteur aérien si ce transporteur aérien a l'intention d'atterrir ou de décoller dans un aéroport coordonné, pendant les périodes où l'aéroport est coordonné, sans disposer d'un créneau horaire attribué par le coordonnateur. ~~Les exploitants d'aviation d'affaires sont censés ne pas disposer d'un créneau horaire s'ils sont amenés à opérer au-delà de la plage horaire prévue par le créneau horaire et si le retard n'est pas dû aux services de navigation aérienne.~~ [Am. 66, 77 et 90/rev]
2. L'État membre concerné adopte les mesures nécessaires à l'échange des informations entre le coordonnateur, le gestionnaire du réseau, les prestataires de services de navigation aérienne et l'entité gestionnaire de l'aéroport.

Article 18

Mise en œuvre

1. Le coordonnateur retire la série de créneaux horaires qui ont été provisoirement attribués à un transporteur aérien en cours de création et la remet dans le pool, le 31 janvier pour la saison d'été suivante ou le 31 août pour la saison d'hiver suivante, si l'entreprise n'est pas titulaire à cette date d'une licence d'exploitation ou d'un document équivalent ou si l'autorité compétente en matière de licences n'indique pas qu'il est probable qu'une licence d'exploitation ou un document équivalent seront délivrés avant le début de la période de planification horaire concernée. Les autorités compétentes en matière de licences communiquent régulièrement au coordonnateur des informations actualisées et répondent à ses demandes dans des délais raisonnables.

3. Les États membres ~~veillent à ce qu'existent et soient appliquées des~~ **mettent en œuvre un système de** sanctions effectives, proportionnées et dissuasives en cas:

- ~~d'exploitation répétée ou intentionnelle de services aériens~~ **d'exploitation intentionnelle par des transporteurs aériens ou l'aviation générale/l'aviation d'affaires**, sans créneau horaire correspondant ou à une heure significativement différente des créneaux horaires attribués,
- d'utilisation de créneaux horaires d'une manière significativement différente de celle indiquée au moment de l'attribution;
- ~~de restitution des créneaux après le 31 janvier pour la saison d'été suivante ou après le 31 août pour la saison d'hiver suivante, ou de conservation des créneaux non utilisés, la sanction devant prendre en compte le recours éventuel au mécanisme prévu par l'article 11;~~
- de refus de communiquer au coordonnateur ou au facilitateur d'horaires les informations prévues aux articles 7 et 13 ou de communication d'informations fausses ou trompeuses.

Le coordonnateur est dûment informé de l'application de ces sanctions. **Les États membres notifient à la Commission le système de sanctions mis en œuvre au titre du présent paragraphe. [Am. 68]**

3 bis. *Les États membres veillent également à ce que l'organisme de gestion d'un aéroport coordonné établisse et applique des sanctions financières effectives, proportionnées et dissuasives pour compenser la restitution de créneaux après les dates de référence historiques convenues pour la saison d'été ou d'hiver suivantes, respectivement, ou la conservation de créneaux non utilisés, dans le but de dissuader les transporteurs aériens de restituer en retard les créneaux au pool visé à l'article 9, et de les rendre redevables du fait de disposer d'infrastructures aéroportuaires réservées qu'ils n'utilisent pas. À cet égard, les principes suivants sont respectés:*

- a) la procédure établie à l'article 6 de la directive 2009/12/CE est appliquée avant que ne soient imposées de sanctions prévues au présent paragraphe. Le coordonnateur est aussi consulté. Pour les aéroports coordonnés non couverts par l'article 1, paragraphe 2, de la directive 2009/12/CE, l'entité gestionnaire de l'aéroport consulte le comité de coordination et le coordonnateur;*
- b) ces sanctions n'affectent pas le caractère non discriminatoire et transparent du processus d'attribution des créneaux horaires et du système de redevances aéroportuaires;*

- c) *ces sanctions ne découragent pas l'entrée sur le marché ou le développement des services par les transporteurs aériens;*
- d) *les transporteurs aériens ne sont pas tenus responsables du fait qu'ils disposent d'infrastructures aéroportuaires réservées qu'ils n'utilisent pas:*
- pour les créneaux alloués mais restitués au pool avant le 31 janvier pour la période de planification horaire d'été suivante ou avant le 31 août pour la période de planification horaire d'hiver suivante,*
 - pour les créneaux coïncidant avec des jours fériés et restitués au pool avant le 31 janvier pour la période de planification horaire d'été suivante ou avant le 31 août pour la période de planification horaire d'hiver suivante, ainsi que*
 - pour les créneaux dont la non-utilisation peut être justifiée sur la base de l'article 10, paragraphe 5;*
- e) *ces sanctions sont communiquées au coordonnateur, aux parties intéressées et à la Commission au moins six mois avant le début de la période de planification horaire concernée;*

f) le régime de sanctions est neutre du point de vue des recettes pour l'entité gestionnaire d'un aéroport et vise uniquement à accroître l'efficacité de l'allocation des créneaux horaires.

Le coordonnateur envoie à l'entité gestionnaire de l'aéroport toutes les informations nécessaires à la mise en œuvre du présent paragraphe.

Les États membres mettent en place ces sanctions au plus tard un an après l'adoption du présent règlement. Ils en informent dûment la Commission, qui évalue l'efficacité des sanctions en question. Lorsqu'un cas potentiel de violation des paragraphes 2 ou 3, est relevé, par le suivi des créneaux ou d'une autre manière, le transporteur aérien concerné se voit communiquer par écrit les détails de la violation alléguée et une demande d'information concernant le service aérien ou le créneau en cause. Lorsqu'une sanction financière s'impose, elle s'applique à chaque manquement commis par un transporteur aérien qui ne respecte pas les paragraphes 2 ou 3, et a une valeur minimale prédéterminée, fixée par l'État membre concerné. Des violations multiples peuvent donner lieu à l'imposition d'une série de sanctions financières et peuvent aboutir, par exemple, au doublement de la sanction financière pour chaque nouvelle violation. Le coordonnateur est dûment informé de l'imposition de ces sanctions. Il publie les décisions visant à imposer des sanctions financières. [Am. 69]

4. Sans préjudice de l'article 10, paragraphe 5, lorsqu'un transporteur aérien ne peut pas atteindre le taux d'utilisation de ~~85%~~**80** % défini à l'article 10, paragraphe 2, le coordonnateur peut décider de retirer la série de créneaux horaires à ce transporteur aérien pour le reste de la période de planification horaire et de la placer dans le pool, après avoir entendu le transporteur aérien concerné. [**Am. 70**]

Sans préjudice de l'article 10, paragraphe 5, lorsque, à l'issue d'une période correspondant à ~~15%~~**20** % de la période de validité de la série, aucun créneau horaire de cette série n'a été utilisé, le coordonnateur place ladite série de créneaux dans le pool pour le reste de la période de planification horaire, après avoir entendu le transporteur aérien concerné. Le coordonnateur peut décider de retirer la série de créneaux horaires avant la fin d'une période correspondant à ~~15%~~**20** % de la période de validité de la série si le transporteur ne démontre pas qu'il a l'intention de les utiliser. [**Am. 71**]

Article 19

Réclamations et voies de recours

1. Sans préjudice des droits de recours prévus en vertu du droit national, les réclamations relatives à l'application de l'article 7, paragraphe 2, des articles 9, 10, 13 et 17 ainsi que de l'article 18, paragraphes 1, 2, 3 et 4, sont soumises au comité de coordination. Dans un délai d'un mois suivant le dépôt de la réclamation, le comité examine la question et formule autant que possible des propositions au coordonnateur en vue de résoudre les problèmes. Si une solution ne peut être trouvée, l'État membre responsable peut, dans un délai supplémentaire de deux mois, assurer une médiation par une organisation représentant les transporteurs aériens ou les aéroports ou par une autre tierce partie. **[Am. 72]**
2. Les États membres prennent les mesures appropriées, conformément à la législation nationale, afin de protéger les coordonnateurs en ce qui concerne toute demande de réparation liée aux fonctions qu'ils exercent au titre du présent règlement, sauf en cas de négligence grave ou de faute intentionnelle.

Article 20

Relations avec les pays tiers

1. La Commission peut, conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2, décider qu'un ou plusieurs États membres doivent prendre des mesures, y compris le retrait des créneaux horaires, à l'égard d'un ou de plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers en vue de remédier à l'attitude discriminatoire dudit pays tiers, lorsqu'il apparaît que, en matière d'attribution et d'utilisation de créneaux horaires dans ses aéroports, un pays tiers:
 - a) n'accorde pas aux transporteurs aériens de l'Union un traitement comparable à celui accordé par le présent règlement aux transporteurs aériens de ce pays, ou
 - b) n'accorde pas de facto aux transporteurs aériens de l'Union le traitement national, ou
 - c) accorde aux transporteurs aériens d'autres pays tiers un traitement plus favorable que celui qu'il accorde aux transporteurs aériens de l'Union.
2. Les États membres informent la Commission de toute difficulté sérieuse rencontrée, en droit ou en fait, par les transporteurs aériens de l'Union pour obtenir des créneaux horaires dans les aéroports des pays tiers.

DISPOSITIONS FINALES

Article 21

Rapport et coopération

1. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application du présent règlement au plus tard ~~quatre~~ **trois** ans après son entrée en vigueur. Ce rapport concerne en particulier l'application des articles 9, 10, 11 et 13.
[Am. 73]

- 1 bis. La Commission surveille les marchés secondaires des créneaux horaires sur la base des données communiquées par les coordonnateurs et rend compte des tendances pertinentes, notamment celles liées à la qualité de la desserte régionale et intra-Union, dans son analyse annuelle des marchés des transports aériens.*
[Am. 74]

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

Article 22
Abrogation

Le règlement (CEE) n° 95/93 est abrogé.

Les références faites au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

Article 23
Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le premier jour de la deuxième période de planification horaire qui débute après sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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

Fait à ...,

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

ANNEXE I

Règlement abrogé avec liste de ses modifications successives

Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil	(JO L 14 du 22.1.1993, p. 1)
Règlement (CE) n° 894/2002 du Parlement européen et du Conseil	(JO L 142 du 31.5.2002, p. 3)
Règlement (CE) n° 1554/2003 du Parlement européen et du Conseil	(JO L 221 du 4.9.2003, p. 1)
Règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil	(JO L 138 du 30.4.2004, p. 50)
Règlement (CE) n° 545/2009 du Parlement européen et du Conseil	(JO L 167 du 29.6.2009, p. 24)

ANNEXE II

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (CEE) n° 95/93	Présent règlement
Article 1, paragraphes 1 et 2	Articles 1, paragraphes 1 et 2
Article 1, paragraphe 3	—
Article 2, point a)	Article 2, point 1)
Article 2, point b)	Article 2, point 2)
Article 2, point c)	—
Article 2, point d)	Article 2, point 3)
Article 2, point e)	Article 2, point 4)
Article 2, point f) i)	Article 2, point 5)
Article 2, point f) ii)	Article 2, point 6)
—	Article 2, point 7)
—	Article 2, point 8)
Article 2, point g)	Article 2, point 11)
Article 2, point h)	—
Article 2, point i)	Article 2, point 10)
Article 2, point j)	Article 2, point 12)
Article 2, point k)	Article 2, point 13)
Article 2, point l)	Article 2, point 14)
Article 2, point m)	Article 2, point 15)

—	Article 2, point 16)
—	Article 2, point 17)
—	Article 2, point 18)
—	Article 2, point 19)
—	Article 2, point 20)
—	Article 2, point 21)
Article 3, paragraphe 1	Article 3, paragraphe 1
Article 3, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2
Article 3, paragraphe 3	Article 3, paragraphe 3
Article 3, paragraphe 4	Article 3, paragraphe 4
—	Article 3, paragraphe 5
Article 3, paragraphe 5	Article 3, paragraphe 6
Article 3, paragraphe 6	Article 3, paragraphe 7
Article 3, paragraphe 7	Article 3, paragraphe 8
—	Article 3, paragraphe 9
—	Article 3, paragraphe 10
Article 4, paragraphe 1	Article 5, paragraphe 1
—	Article 5, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 2, point a)	Article 5, paragraphe 3, point a)
Article 4, paragraphe 2, point b), première phrase	Article 5, paragraphe 3, point b)
—	Article 5, paragraphe 3, point b) i)
—	Article 5, paragraphe 3, point b) ii)
—	Article 5, paragraphe 3, point b) ii <i>bis</i>) et iii <i>ter</i>)
Article 4, paragraphe 2, point b), deuxième phrase	Article 5, paragraphe 3, point c)
Article 4, paragraphe 2, point c)	Article 5, paragraphe 3, point d)
—	Article 5, paragraphe 3, deuxième alinéa

Article 4, paragraphe 3	Article 5, paragraphe 4
Article 4, paragraphe 4	Article 5, paragraphe 5
Article 4, paragraphe 5	Article 5, paragraphe 6
Article 4, paragraphe 6	Article 5, paragraphe 7
Article 4, paragraphe 7	Article 5, paragraphe 7 et Article 6, paragraphe 1, premier alinéa
—	Article 6, paragraphe 1, second alinéa
—	Article 6, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 8	Article 6, paragraphe 3
—	Article 6, paragraphe 4
Article 4, paragraphe 9	—
Article 4, paragraphe 10	Article 6, paragraphe 5
Article 5, paragraphe 1, premier alinéa	Article 8, paragraphe 1, premier alinéa
Article 5, paragraphe 1, second alinéa, point a)	Article 8, paragraphe 1, second alinéa, point a) i) à vii)
—	Article 8, paragraphe 1, second alinéa, point a) vii <i>bis</i>)
—	Article 8, paragraphe 1, second alinéa, point b)
Article 5, paragraphe 1, second alinéa, point b)	Article 8, paragraphe 1, second alinéa, point c)
Article 5, paragraphe 2	Article 8, paragraphe 2
Article 5, paragraphe 3	Article 8, paragraphe 3
Article 6, paragraphe 1, premier et second alinéas	Article 4, paragraphe 1
Article 6, paragraphe 2	Article 4, paragraphe 5
Article 6, paragraphe 3	Article 4, paragraphe 2
—	
Article 6, paragraphe 1, troisième alinéa	Article 4, paragraphe 4
Article 7, paragraphes 1 à 3	Article 7
—	Article 7, paragraphe 3 <i>bis</i>

Article 8, paragraphe 1	Article 10, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 2, premier alinéa, libellé introductif	Article 10, paragraphe 2, libellé introductif
Article 8, paragraphe 2, premier alinéa, premier et deuxième tirets	Article 10, paragraphe 2, points a) et b)
Article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa	—
Article 8, paragraphe 3	Article 9, paragraphe 3
Article 8, paragraphe 4	Article 10, paragraphe 5
Article 8, paragraphe 5	Article 9, paragraphe 8, premier alinéa
—	Article 9, paragraphe 8, deuxième alinéa
Article 8, paragraphe 6	Article 9, paragraphe 7
Article 8, paragraphe 7	Article 9, paragraphe 9
—	Article 10, paragraphe -1
—	Article 10, paragraphe 2 <i>bis</i>
Article 8 <i>bis</i> , paragraphe 1	Article 13, paragraphe 1
—	Article 13, paragraphe 2, premier alinéa
Article 8 <i>bis</i> , paragraphe 2	Article 13, paragraphe 2, deuxième alinéa
—	Article 13, paragraphe 2, troisième alinéa
Article 8 <i>bis</i> , paragraphe 3	Article 13, paragraphe 3, premier au troisième alinéas
—	Article 13, paragraphe 3, quatrième alinéa
Article 8 <i>ter</i> , première phrase	Article 10, paragraphe 7
Article 8 <i>ter</i> , deuxième phrase	Article 14
Article 8 <i>ter</i> , troisième phrase	—
Article 9	Article 12
Article 10, paragraphe 1	Article 9, paragraphe 1
Article 10, paragraphe 2	—

Article 10, paragraphe 3

Article 10, paragraphe 4, libellé introductif et point a), premier, deuxième et troisième tirets

Article 10, paragraphe 4, points b), c) et d)

—

Article 10, paragraphe 5

—

Article 10, paragraphe 6

Article 10, paragraphe 7

Article 10, paragraphe 8

Article 10, paragraphe 9

Article 10 *bis*

Article 11

Article 12

Article 13, paragraphes 1 et 2

—

Article 13, paragraphe 3

Article 13, paragraphe 4

—

Article 14, paragraphe 1

—

Article 14, paragraphe 2

Article 14, paragraphe 3

Article 14, paragraphe 4

Article 14, paragraphe 5

—

Article 14, paragraphe 6, points a) et b)

Article 10, paragraphe 4

Article 10, paragraphe 5, premier alinéa, point a) i), ii) et iii)

Article 10, paragraphe 5, premier alinéa, points b), c) et d)

Article 10, paragraphe 5, second alinéa

Article 10, paragraphe 7

Article 10, paragraphe 6

Article 9, paragraphe 3

Article 9, paragraphe 4

Article 9, paragraphe 5

Article 9, paragraphe 6

—

Article 19

Article 20

Article 16, paragraphes 1 et 2

Article 16, paragraphe 3

Article 16, paragraphe 4

—

Article 15

Article 17, paragraphe 1

Article 17, paragraphe 2

Article 18, paragraphe 1

—

Article 18, paragraphe 2

Article 18, paragraphe 3

Article 18, paragraphe 3 *bis*

Article 18, paragraphe 4, premier et deuxième alinéas

Article 14 *bis*, paragraphe 1

—

Article 14 *bis*, paragraphe 2

—

Article 15

—

—

Article 21, paragraphe 1

Article 21, paragraphe 1 *bis*

Article 21, paragraphe 2

Article 22

Article 23

Annexe I

Annexe II
