



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 18.7.2006
COM(2006) 396 final

2006/0130 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**établissant des règles communes pour l'exploitation de services de transport aérien dans
la Communauté
(refonte)**

(présentée par la Commission)

{SEC(2006) 943}
{SEC(2006) 976}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1) CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motivations et objectifs de la proposition**

La libéralisation du marché intérieur de l'aviation, encadrée par les règlements (CEE) n° 2407/92, 2408/92 et 2409/92 (c'est-à-dire les mesures du «troisième paquet aérien»), a favorisé l'évolution des services de transport aérien vers davantage d'efficacité et des tarifs plus abordables. Il ressort toutefois de l'expérience acquise au cours de la décennie écoulée que certaines mesures du troisième paquet aérien sont mal appliquées ou ont besoin d'être précisées ou modifiées. Eu égard aux divergences en matière d'application et d'interprétation des trois règlements dans les États membres et à la nécessité de préciser certaines dispositions, une révision de la réglementation s'impose afin de créer des conditions de concurrence véritablement équitables pour toutes les compagnies aériennes de l'UE. La révision du troisième paquet aérien a pour but d'accroître l'efficacité du marché, de renforcer la sécurité des transports aériens et d'améliorer la protection des passagers.

- **Contexte général**

Le 23 juillet 1992, l'ultime étape de la libéralisation des transports aériens dans la Communauté a été franchie avec l'adoption des trois règlements du Conseil (n° 2407/92, 2408/92 et 2409/92), communément appelés le «troisième paquet aérien». Ces mesures faisaient suite au «premier paquet aérien» adopté en décembre 1987 et au «deuxième paquet aérien» de juin 1990.

Plus de dix ans après son entrée en vigueur, le troisième paquet a dans une large mesure rempli son rôle en permettant une expansion sans précédent des transports aériens en Europe. Les anciens monopoles ont été emportés par cette vague, le cabotage intracommunautaire s'est mis en place, et la concurrence s'est intensifiée sur tous les marchés au profit des consommateurs.

Malgré cette réussite, la plupart des compagnies aériennes de la Communauté continuent à souffrir de la surcapacité et de la fragmentation excessive du marché. L'application non homogène du troisième paquet dans les divers États membres et les dernières restrictions qui continuent de peser sur les services aériens intracommunautaires se traduisent par les effets suivants:

- o absence de conditions de concurrence équitables: les distorsions de concurrence (diversité des exigences relatives aux licences d'exploitation, discrimination entre les transporteurs de l'UE sur la base de la nationalité, traitement discriminatoire pour les liaisons avec les pays tiers, etc.) nuisent à l'efficacité du marché;
- o application non homogène des règles régissant la location d'aéronefs de pays tiers avec équipage et, partant, distorsions de concurrence et implications sociales;
- o passagers ne profitant pas pleinement du marché intérieur en raison du manque de transparence des prix ou de pratiques discriminatoires basées sur le lieu de résidence.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

La proposition tend à réviser et à unifier les règlements (CEE) n° 2407/92, 2408/92 et 2409/92.

- **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

La proposition renforce le marché intérieur en favorisant l'harmonisation du marché et en créant, dès lors, un environnement plus concurrentiel, avec des transporteurs aériens européens capables d'affronter la concurrence internationale. Elle contribue à la réalisation des objectifs de la stratégie de Lisbonne en renforçant la compétitivité de l'Europe.

Un soin particulier a été apporté à la simplification et à l'unification du contenu des règlements (CEE) n° 2407/92, 2408/92 et 2409/92, conformément à l'engagement pris par la Commission de simplifier le contenu de l'acquis, de l'actualiser et d'en réduire le volume.

Quelques-uns des changements proposés peuvent avoir des incidences sur l'environnement. Il importe de rappeler que les incidences sur l'environnement font déjà l'objet d'initiatives distinctes de la Commission dans le cadre de la stratégie en faveur du développement durable et du programme européen sur le changement climatique (voir également la communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen et au Comité social et au Comité des régions intitulée «Réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique», COM(2005)459 du 27 septembre 2005).

2) CONSULTATION DES PARTIES INTÉRESSÉES ET ANALYSE D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

L'élaboration de la présente proposition a été précédée d'une consultation publique destinée à recueillir le plus de commentaires et de suggestions possible de la part des personnes et des organismes concernés. La Commission a reçu 56 contributions en provenance des autorités nationales, des organisations internationales, des transporteurs aériens et de leurs organes représentatifs, des aéroports et des organisations de travailleurs du secteur des transports aériens ou d'usagers des transports aériens.

Le 26 février 2004, une réunion de consultation avec les parties concernées s'est tenue à Bruxelles, avec la participation de délégations provenant de 11 États membres et de 11 organisations représentant les compagnies aériennes, les aéroports, l'industrie du tourisme et les salariés du secteur aérien.

Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

La plupart des répondants sont satisfaits de la réglementation actuelle mais reconnaissent qu'il est nécessaire d'y apporter quelques aménagements et qu'un effort d'harmonisation s'impose, notamment par l'insertion de précisions dans les textes ou la

rédaction de lignes directrices. La modernisation et la simplification des textes trouvent des partisans, de même que la suppression de dispositions qui étaient nécessaires en 1992 mais n'ont plus de raison d'être aujourd'hui.

Dans le règlement (CEE) n° 2407/92, des précisions s'imposent pour renforcer le contrôle de la viabilité financière des transporteurs aériens et introduire des exigences plus strictes en matière de location d'aéronefs.

En ce qui concerne le règlement (CEE) n° 2408/92, la plupart des répondants soulignent que les relations avec les pays tiers doivent faire l'objet d'accords et de règlements spécifiques. De l'avis général, il convient de simplifier la procédure applicable aux obligations de service public, mais de nombreux transporteurs aériens soulignent le risque de distorsion de concurrence qui pourrait résulter d'un recours excessif aux obligations de service public. La plupart des répondants se sont déclarés favorables à une clarification des règles concernant la répartition du trafic entre les aéroports et à l'établissement de critères objectifs.

En ce qui concerne le règlement (CEE) n° 2409/92, les transporteurs aériens sont opposés à tout ce qui pourrait remettre en cause la liberté de fixation des tarifs, encadrée actuellement par les règles du droit de la concurrence et les dispositions de sauvegarde du règlement n° 2409/92. On peut cependant constater, de la part de certaines autorités nationales ou régionales et de certaines organisations d'utilisateurs, une volonté d'assurer une plus grande transparence et une réelle accessibilité, pour tous les Européens, des tarifs aériens proposés dans l'Union.

Toutes les observations émises pendant le processus de consultation ont été attentivement examinées en vue d'établir la proposition de révision. Les résultats de la consultation ont été intégrés dans l'analyse d'impact. Cette dernière a été réalisée avec l'aide d'un consultant externe, dans le cadre d'un contrat exécuté entre décembre 2004 et octobre 2005.

Une consultation publique par internet a été organisée du 17.3.2003 au 30.9.2003. La Commission a reçu 56 réactions. Les résultats sont disponibles sur le site suivant: http://europa.eu.int/comm/transport/air/rules/package_3_en.htm.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts extérieurs.

- **Analyse d'impact**

La révision du troisième paquet aérien ne prévoit pas de modification radicale du cadre juridique, mais plutôt une série d'adaptations visant à résoudre les problèmes constatés. Toutes les possibilités trop éloignées du cadre juridique actuel, comme la création d'une autorité communautaire chargée de l'octroi des licences, ont été écartées dès le processus de consultation. Par conséquent, dans notre comparaison d'un scénario «sans changements» et d'un scénario «avec changements», ce dernier consiste en une série de mesures visant à régler directement chacun des problèmes constatés lors de l'analyse du troisième paquet aérien:

1. Le scénario «sans changements» est sans effet sur les trois règlements actuels

composant le troisième paquet relatif au marché intérieur de l'aviation. Il est à prévoir que les problèmes évoqués ci-dessus et résultant de l'application discordante des règlements composant le troisième paquet aérien, subsisteront voire s'aggraveront si la législation n'est pas modifiée.

2. Le scénario «avec changements» prévoit une série de modifications du troisième paquet aérien afin d'assurer une application homogène et efficace des règles qu'il impose. L'analyse d'impact a montré que ces mesures atteignent largement les objectifs et que leur impact économique et social est positif, pour un coût environnemental assez faible.

La Commission a effectué une analyse d'impact figurant dans le programme de travail qui accompagne la présente proposition.

3) ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- **Résumé des mesures proposées**

Le projet de règlement assurera une application efficace et homogène de la législation communautaire relative au marché intérieur de l'aviation en édictant des critères d'application plus stricts et plus précis (notamment pour les licences d'exploitation, la location d'aéronefs, les obligations de service public et les règles de répartition du trafic). Il renforce également le marché intérieur en supprimant les entraves qui subsistent à l'exploitation de services aériens et qui sont le fruit d'anciens accords bilatéraux entre les États membres, ainsi qu'en habilitant la Communauté à négocier les droits de trafic intracommunautaire avec les pays tiers. Il améliore également la protection des droits des consommateurs en favorisant la transparence des prix et la non-discrimination.

La proposition simplifie et unifie la législation dans la mesure où elle supprime les éléments obsolètes du troisième paquet aérien et, le cas échéant, clarifie le texte. Les trois règlements actuels composant le troisième paquet aérien seront réunis dans un texte unique.

- **Base juridique**

Le projet de règlement, qui abroge les règlements (CEE) n° 2407/92, 2408/92 et 2409/92, est fondé sur l'article 80, paragraphe 2, du traité instituant la Communauté européenne.

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être réalisés d'une manière suffisante par les États membres pour les raisons ci-après.

- Il ressort de l'expérience acquise dans le cadre du troisième paquet de mesures relatives au marché intérieur de l'aviation que la législation n'est pas interprétée et appliquée d'une manière uniforme dans les divers États membres. Cette situation nuit à l'existence de conditions de concurrence véritablement équitables entre les

transporteurs aériens de la Communauté. Compte tenu du caractère international des transports aériens, ces problèmes ne peuvent être résolus au niveau des États membres.

- La divergence des modalités d'application du troisième paquet aérien provoque des distorsions de concurrence sur le marché intérieur de l'aviation, dès lors que les transporteurs aériens des différents États membres n'exercent pas leurs activités pas dans les mêmes conditions.

Une action communautaire permettra de mieux réaliser les objectifs de la proposition pour les raisons suivantes.

- Pour assurer une application plus homogène du troisième paquet aérien, la meilleure solution consiste à en préciser et à en expliciter les règles au niveau communautaire.

- Il faut supprimer dans la législation communautaire certains éléments qui nuisent à la libre prestation des services aériens.

- Compte tenu de leur caractère transnational, les problèmes observés ne peuvent être résolus qu'au niveau de l'Union.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition respecte le principe de proportionnalité pour les raisons ci-après.

- La proposition de révision du troisième paquet aérien laisse quasiment intacte la marge discrétionnaire des décisions nationales mais contribue à garantir une interprétation homogène de la législation communautaire. Les possibilités d'intervention communautaire n'ont été renforcées que dans des cas précis où le risque de distorsion du marché résultant des décisions nationales est le plus élevé.

- La charge administrative imposée aux administrations nationales pourrait augmenter dans certains États membres pour assurer le contrôle des licences d'exploitation, rendu plus strict par la proposition. Cependant, d'autres éléments de la proposition devraient rester sans effet sur la charge administrative, voire l'atténuer (par exemple, en ce qui concerne les obligations de service public).

- **Choix des instruments**

Instrument proposé: un règlement.

D'autres moyens ne seraient pas appropriés pour la raison suivante.

Le règlement est l'instrument le plus indiqué dans la mesure où:

- la proposition concerne la révision de trois règlements existants;

- l'objectif consiste à assurer une application plus homogène de la législation communautaire relative au marché intérieur de l'aviation.

4) INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'aura pas d'incidence sur le budget de la Communauté.

5) INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

- **Simplification**

La proposition introduit une simplification de la législation.

Dans la présente proposition, les mesures obsolètes ont été supprimées et, autant que possible, le contenu, la présentation et la formulation des règlements ont été revus pour faciliter leur compréhension et éviter les interprétations ambiguës. De plus, la structure des règlements se trouvant désormais simplifiée, ils ont été réunis dans un texte unique.

La proposition figure dans le programme glissant de la Commission pour la mise à jour et la simplification de l'acquis communautaire ainsi que dans son programme législatif et de travail sous la référence 2002/TREN/28.

- **Retrait de dispositions législatives en vigueur**

L'adoption de la proposition entraînera l'abrogation de la législation existante.

- **Espace économique européen**

Le texte proposé présente de l'intérêt pour l'EEE; il convient par conséquent qu'il y soit étendu.

- **Explication détaillée de la proposition**

1. Renforcement des exigences en matière d'octroi et de retrait des licences d'exploitation

La santé financière des compagnies aériennes est contrôlée avec plus ou moins de sévérité selon l'État membre qui a délivré la licence. Par conséquent, l'existence de conditions de concurrence équitables entre les compagnies aériennes des différents États membres n'est pas toujours garantie, et l'unification du marché s'en trouve ralentie. De plus, le maintien en activité de compagnies aériennes financièrement fragiles implique des risques de sécurité, qui s'ajoutent aux risques financiers auxquels sont exposés les clients en cas de faillite d'un transporteur aérien.

La proposition impose aux États membres de renforcer le contrôle des licences d'exploitation, jusqu'à ordonner leur suspension ou leur retrait quand les exigences du règlement ne sont plus satisfaites (articles 5 à 10). Pour prévenir l'inaction d'un État membre, la proposition habilite la Commission à procéder elle-même au retrait de la licence d'exploitation (article 14).

La proposition a été rédigée en tenant compte d'une possibilité d'extension des compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) pour inclure le contrôle de sécurité et/ou l'octroi des licences, dans le souci d'assurer une surveillance optimale et cohérente des transporteurs aériens.

2. La proposition renforce les exigences en matière de location d'aéronefs (article 13).

La location d'aéronefs de pays tiers avec équipage procure aux compagnies aériennes de l'UE une grande souplesse, améliorant dès lors l'efficacité économique du secteur aérien de l'UE au bénéfice des consommateurs. Cependant, l'application des dispositions actuelles du règlement (CEE) n° 2407/92 suscite des inquiétudes sociales et pose des problèmes de sécurité. Les règles et la pratique en matière de location d'aéronefs (en particulier la location d'aéronefs avec équipage) diffèrent d'un État membre à l'autre.

L'évaluation de la sécurité des aéronefs loués de pays tiers n'est pas assurée avec une rigueur identique dans tous les États membres, faisant naître des craintes pour la sécurité. Le recours, quelquefois régulier, à la location d'aéronefs de pays tiers avec équipage fait redouter des conséquences sociales négatives.

La proposition impose des exigences plus strictes afin de réduire le plus possible le risque social et de renforcer la sécurité. La proposition souligne qu'avant d'approuver des contrats de location, l'autorité compétente pour l'octroi des licences doit confirmer le respect de normes de sécurité équivalentes aux exigences de sécurité de la Communauté. Quant à la location d'aéronefs immatriculés dans les pays tiers, elle ne sera autorisée que dans des circonstances exceptionnelles pour une durée maximale de six mois, renouvelable une seule fois pour une seconde période non consécutive d'une durée maximale de six mois.

3. La proposition clarifie les règles applicables aux obligations de service public (OSP) (articles 16, 17 et 18)

Les règles applicables aux obligations de service public ont été revues dans le but d'alléger la charge administrative, d'éviter un recours excessif aux OSP et d'augmenter le nombre de candidats dans les procédures d'appel d'offres. Les obligations en matière de publication ont été modifiées, un avis succinct publié au Journal officiel de l'Union européenne étant désormais suffisant.

Pour éviter un recours excessif aux OSP, la Commission peut imposer dans certains cas la production d'un rapport économique expliquant le contexte général dans lequel s'inscrivent les OSP, celles-ci devant en outre faire l'objet d'une analyse approfondie quand elles visent des liaisons déjà assurées par des services ferroviaires d'une durée inférieure à trois heures. Les procédures d'appel d'offres ont été modifiées de manière à allonger la durée maximale des concessions, qui passe de trois à quatre ans (cinq ans dans le cas des régions ultrapériphériques). La procédure d'appel d'offres pour le renouvellement d'une concession doit être lancée au moins six mois à l'avance, afin de permettre une analyse approfondie de la nécessité de maintenir un accès restreint à la liaison.

En outre, une procédure d'urgence est prévue pour faire face aux interruptions de service inopinées sur des liaisons faisant l'objet d'une OSP.

Si la proposition de règlement est adoptée en conservant des garanties de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité équivalentes à celles prévues par la Commission dans sa proposition en ce qui concerne la détermination et l'octroi des compensations au titre des obligations de service public, et dans le but de garantir aux

exploitants la sécurité juridique relative aux compensations versées pour l'exécution des obligations de service public imposées conformément au présent règlement, la Commission a l'intention d'adopter, au plus tard au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement, un acte contraignant fondé sur l'article 86, paragraphe 3, déclarant compatible et exemptant de notification les compensations accordées conformément au règlement dans la mesure où celles-ci peuvent constituer des aides d'État. Cet acte pourrait se présenter sous la forme d'une mise à jour de la décision de la Commission du 28 novembre 2005 (JO L 312 du 29.11.2005), comprenant l'insertion d'une référence au nouveau règlement et l'extension de son champ d'application à toute compensation accordée une compagnie aérienne au titre d'une obligation de service public conformément au présent règlement.

4. La proposition supprime des incohérences entre le marché intérieur de l'aviation et les services à destination de pays tiers (articles 15 et 22).

Eu égard aux avis exprimés pendant la procédure de consultation, la proposition ne traite des relations avec les pays tiers que dans la mesure où il existe un rapport direct avec les dispositions du troisième paquet aérien.

Pour assurer la cohérence entre le marché intérieur et ses aspects extérieurs, y compris en ce qui concerne le ciel unique européen, l'accès des compagnies aériennes de pays tiers au marché intracommunautaire devrait être géré d'une façon cohérente à travers des négociations au niveau communautaire. Pour cette raison, les Communautés européennes seront chargées de négocier les droits de trafic intracommunautaire avec les pays tiers.

Les dernières restrictions résultant d'accords bilatéraux existants entre les États membres seront levées de manière à éliminer toute discrimination en matière de partage de codes et de tarification par les transporteurs aériens communautaires sur les liaisons à destination de pays tiers comprenant des escales dans d'autres États membres.

5. La proposition clarifie les règles de répartition du trafic entre les aéroports (article 19).

La procédure actuelle en deux étapes (mise en place d'un système aéroportuaire et définition des règles de répartition du trafic) est remplacée par une procédure en une seule étape où le concept de «système aéroportuaire» est abandonné. Les États membres peuvent instaurer des règles de répartition de trafic pour des aéroports desservant la même ville ou conurbation, sous réserve toutefois de l'approbation préalable de la Commission (après consultation du comité compétent). Il est également précisé que les aéroports concernés doivent être pourvus d'une infrastructure de transport adéquate et que la liaison entre ces aéroports et la ville ou la conurbation qu'ils desservent doit être assurée par des services de transport en commun fréquents, fiables et efficaces.

La proposition prévoit que les règles de répartition du trafic doivent respecter les principes de proportionnalité et de transparence et se fonder sur des critères objectifs. Cette disposition rappelle qu'il est interdit d'utiliser abusivement les règles de répartition du trafic pour pratiquer une discrimination entre les transporteurs aériens.

6. La proposition favorise la transparence des prix pour les passagers ainsi qu'une juste

tarification.

La publication de tarifs hors taxes, redevances et même supplément carburant est désormais une pratique très répandue qui nuit à la transparence des prix. Le manque de transparence des prix provoque des distorsions de concurrence, de sorte que les consommateurs supportent des prix en moyenne plus élevés. La Commission constate également qu'il subsiste des cas de discrimination sur la base du lieu de résidence du passager.

La proposition prévoit que les tarifs aériens doivent comprendre l'ensemble des taxes, redevances et droits applicables et que les transporteurs aériens doivent publier des informations complètes sur leurs tarifs de transport de passagers et de fret et sur les conditions dont ils sont assortis (article 2, paragraphe 18, et article 24, paragraphe 1).

Les tarifs aériens doivent être établis sans discrimination fondée sur le lieu de résidence ou la nationalité du passager au sein de la Communauté (article 24, paragraphe 2). De plus, l'accès aux tarifs aériens d'un transporteur ne doit faire l'objet d'aucune discrimination fondée sur le lieu d'établissement de l'agent de voyage.

L'expérience acquise dans le cadre de l'application du troisième paquet de mesures relatives à la libéralisation de transports aériens n'a révélé aucun dysfonctionnement du marché qui justifierait le maintien de dispositions particulières régissant les tarifs aériens, telles que les mesures de sauvegarde prévues par l'article 6 du règlement (CEE) n° 2409/92. Dans ces conditions, et compte tenu des règles de concurrence générales, ces mesures proprement sectorielles sont supprimées du règlement.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant des règles communes pour l'exploitation de services de transport aérien dans la Communauté

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

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article ~~84~~ paragraphe 2
⊗ 80, paragraphe 2 ⊗,

vu la proposition de la Commission¹,

~~vu l'avis du Parlement européen,~~

vu l'avis du Comité économique et social européen²,

↓ nouveau

vu l'avis du Comité des régions³,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁴,

considérant ce qui suit:

(1) Plusieurs modifications de fond doivent être apportées au règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens⁵, au règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires⁶ et au règlement (CEE) n° 2409/92 du Conseil du 23 juillet 1992 sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens⁷. Par souci de clarté, il convient de procéder à la refonte et à la consolidation de ces règlements dans un règlement unique.

¹ JO C du , p. .

² JO C du , p. .

³ JO C du , p. .

⁴ JO C du , p. .

⁵ JO L 240 du 24.08.1992, p.1.

⁶ JO L 240 du 24.8.1992, p.8. Règlement modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion.

⁷ JO L 240 du 24.8.1992, p.15.

- (2) L'adoption de ces trois règlements a permis de libéraliser les transports aériens dans la Communauté. Malgré la réussite de cette libéralisation sur le plan de la croissance, de la concurrence et de la baisse des tarifs, l'application divergente de ces règlements dans les divers États membres perturbe le fonctionnement du marché intérieur de l'aviation.
- (3) Pour assurer une application plus efficace et cohérente de la législation communautaire relative au marché intérieur de l'aviation, une série d'adaptations s'imposent par rapport au cadre juridique actuel.
- (4) Compte tenu de la corrélation possible entre la santé financière d'un transporteur aérien et la sécurité, il convient d'organiser un suivi plus rigoureux de la situation financière des transporteurs aériens.
- (5) En raison de la montée en puissance des transporteurs aériens possédant des bases opérationnelles dans plusieurs États membres et de la nécessité d'assurer un contrôle efficace de ces transporteurs aériens, il y a lieu de confier au même État membre le contrôle du certificat de transporteur aérien (AOC) et de la licence d'exploitation.
- (6) Pour assurer un suivi cohérent du respect des exigences des licences d'exploitation de tous les transporteurs aériens communautaires, les autorités chargées de l'octroi des licences doivent procéder à des évaluations régulières de la situation financière des transporteurs aériens. Par conséquent, il incombe à ces derniers de fournir des informations suffisantes sur leur situation financière, particulièrement au cours de leurs deux premières années d'existence, période particulièrement délicate pour la survie des transporteurs aériens sur le marché.
- (7) Afin de réduire les risques pour les passagers, les transporteurs aériens communautaires qui ne remplissent pas les conditions pour conserver une licence d'exploitation en cours de validité ne doivent pas être autorisés à poursuivre leurs activités. En pareil cas, l'autorité compétente pour l'octroi des licences doit retirer ou suspendre la licence d'exploitation. Dans l'hypothèse où l'autorité compétente pour l'octroi des licences ne procéderait pas de la sorte, la Commission doit être habilitée à retirer ou à suspendre elle-même la licence d'exploitation afin d'assurer l'application homogène de la législation communautaire.
- (8) Afin d'éviter un recours excessif aux contrats de location d'aéronefs immatriculés dans des pays tiers, en particulier la location avec équipage («wet lease»), cette formule ne doit pouvoir s'utiliser que dans des circonstances exceptionnelles, comme l'absence d'aéronefs adéquats sur le marché communautaire, être strictement limitée dans le temps et respecter des normes de sécurité équivalentes aux règles de sécurité prévues par la législation communautaire.
- (9) Pour assurer le fonctionnement sûr et cohérent du marché intérieur de l'aviation, il est souhaitable que la Communauté soit chargée de négocier les droits de trafic intracommunautaire avec les pays tiers. Cette manière de procéder permettrait d'éliminer les risques de discordance entre le marché intérieur et les négociations menées individuellement par les États membres.
- (10) Pour réaliser le marché intérieur de l'aviation, il convient de lever les dernières restrictions appliquées entre États membres, notamment les restrictions en matière de partage de codes sur les liaisons avec des pays tiers ou en matière de tarification sur

les liaisons vers des pays tiers avec escale dans un autre État membre (vols relevant de la 6^e liberté).

- (11) Il y a lieu de définir clairement et sans ambiguïté les conditions dans lesquelles il est permis d'imposer des obligations de service public, les procédures d'appel d'offres qui s'y rapportent devant par ailleurs permettre la participation d'un nombre suffisant de concurrents. La Commission doit être en mesure d'obtenir toutes les informations dont elle a besoin de pouvoir évaluer au cas par cas la justification économique des obligations de service public.
- (12) Il convient de clarifier et de simplifier les règles en vigueur en matière de répartition du trafic entre les aéroports desservant une même ville ou conurbation.
- (13) Il convient de garantir aux États membres la possibilité de réagir à des problèmes inopinés résultant de circonstances imprévisibles et irrésistibles qui rendent techniquement ou pratiquement très difficile la prestation de services aériens.
- (14) Les passagers doivent avoir accès aux mêmes tarifs pour les mêmes vols quel que soit leur lieu de résidence dans la Communauté ou leur nationalité et quel que soit le lieu d'établissement des agents de voyage au sein de la Communauté.
- (15) Les passagers doivent pouvoir comparer efficacement les tarifs des compagnies aériennes. Par conséquent, les tarifs publiés doivent mentionner le prix définitif à payer par le passager, toutes taxes, redevances et charges comprises.
- (16) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁸.
- (17) Dans la mesure où l'application plus homogène de la législation communautaire en ce qui concerne le marché intérieur de l'aviation ne peut pas être réalisée de manière suffisante par les États membres en raison du caractère international du transport aérien, et peut donc être mieux réalisée au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (18) Il s'impose, par conséquent, d'abroger les règlements (CEE) n° 2407/92, 2408/92 et 2409/92,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

⁸ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

Chapitre I: Dispositions générales

Article premier

Objet

↓2407/92, art. 1^{er}, par. 1 (adapté)

~~Le présent règlement concerne les critères de délivrance et de maintien en vigueur, par les États membres, des licences d'exploitation aux transporteurs aériens établis dans la Communauté.~~

↓ 2408/92, art. 1, par. 1

~~Le présent règlement porte sur l'accès aux liaisons intracommunautaires pour les services aériens réguliers et non réguliers.~~

↓2409/92, art. 1^{er}, par. 1 (adapté)

~~Le présent règlement s'applique aux critères et aux procédures applicables en vue de la fixation des tarifs aériens des passagers et de fret pratiqués par les transporteurs aériens sur les seules liaisons intracommunautaires.~~

↓ nouveau

1. Le présent règlement régit les licences des transporteurs aériens communautaires, le droit des transporteurs aériens communautaires d'exploiter des services aériens à l'intérieur de la Communauté et la tarification des services aériens au sein de la Communauté.

↓2408/92, art. 1^{er}, par. 2 (adapté)

2. L'application ☒ du chapitre III ☒ du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé.

↓2408/92, art. 1^{er}, par. 3 (adapté)

3. L'application ☒ du chapitre III ☒ du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar est suspendue jusqu'à ce que soit mis en application le régime prévu dans la déclaration conjointe faite, le 2 décembre 1987, par les ministres des affaires étrangères du royaume d'Espagne et du Royaume-Uni. Les gouvernements du royaume d'Espagne et du Royaume-Uni informeront le Conseil de la date de cette mise en application.

↓2408/92, art. 1^{er}, par. 4 (adapté)

~~Les aéroports des îles grecques et des îles atlantiques composant la région autonome des Açores sont exemptés de l'application du présent règlement jusqu'au 30 juin 1993. À moins que le Conseil n'en décide autrement, sur proposition de la Commission, cette exemption s'applique pour une période supplémentaire de cinq ans et peut être prolongée à nouveau de cinq ans.~~

↓2407/92, art. 2

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

↓2407/92, art. 2, pt c) (adapté)
⇒ nouveau

- (1) licence d'exploitation: un document délivré par l'État membre compétent ⇒ l'autorité compétente pour l'octroi des licences ⇐ à une entreprise l'autorisant à effectuer, à titre onéreux, le transport aérien de passagers, de courrier et/ou de fret selon les mentions figurant dans la licence;

↓ nouveau

- (2) autorité compétente pour l'octroi des licences: une autorité habilitée à octroyer, à refuser, à retirer ou à suspendre une licence d'exploitation conformément au chapitre II ;

↓2407/92, art. 2, pt a) (adapté)

- (3) entreprise: une personne physique ~~, une personne~~ ou morale poursuivant ou ne poursuivant pas de but lucratif ou bien un organisme officiel doté ou non de la personnalité juridique;

↓ 2408/92, art. 2, pt c), et 2409/92, art. 2, pt f)

- (4) service aérien: un vol ou une série de vols transportant, à titre onéreux, des passagers, du fret et/ou du courrier;

↓ 2408/92, art. 2, pt e)

- (5) vol: un départ d'un aéroport déterminé vers un aéroport de destination déterminé;

↓ 2408/92, art. 2, pt k)

- (6) aéroport: toute zone dans un État membre ouverte aux opérations commerciales de transport aérien;

↓2407/92, art. 2, pt d) (adapté)
⇒ nouveau

- (7) certificat de transporteur aérien (AOC): un ~~document~~ certificat délivré à une entreprise ~~ou à un groupe d'entreprises par les autorités compétentes des États membres~~ attestant que le transporteur aérien concerné possède les capacités professionnelles et l'organisation nécessaires pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité en vue des activités de transport aérien qui y sont mentionnées ⇒, conformément aux dispositions applicables du droit communautaire ⇐;

↓ 2407/92, art. 2, pt g) (adapté)

- (8) contrôle effectif: une relation constituée par des droits, des contrats ou ~~de~~ tout autre moyen qui, soit séparément soit conjointement et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise, grâce notamment à:
- (a) un droit de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise;

- (b) des droits ou des contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise ou conférant par ailleurs une influence déterminante sur la conduite des affaires de l'entreprise;

↓ 2407/92, art. 2, pt b)

- (9) transporteur aérien: une entreprise de transport aérien possédant une licence d'exploitation en cours de validité;

↓ 2408/92, art. 2, pt b), et 2409/92, art. 2, pt h) (adaptés)
(adapté)
⇒ nouveau

- (10) transporteur aérien communautaire: un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité ~~délivrée par un État membre~~ ⇒ délivrée par une autorité compétente pour l'octroi des licences ⇐ en vertu du règlement (CEE) n° ~~2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens~~ ⊗ chapitre II ⊗;

↓ 2407/92, art. 2, pt e)
⇒ nouveau

- (11) plan d'entreprise: une description détaillée des activités commerciales prévues par le transporteur aérien durant la période concernée, notamment pour ce qui est de l'évolution ⇒ attendue ⇐ du marché et des investissements qu'il compte effectuer, ainsi que des incidences financières et économiques de ces activités;

↓ nouveau

- (12) service aérien intracommunautaire: un service aérien exploité à l'intérieur de la Communauté;

↓ nouveau

- (13) transit: le droit de survoler le territoire de la Communauté ou d'un pays tiers sans y atterrir et d'effectuer des escales non commerciales;

↓2408/92, art. 2, pt f) (adapté)

- (14) droit de trafic: le droit ~~«d'un transporteur aérien de transporter des passagers, du fret et/ou du courrier sur une liaison aérienne desservant~~ d'exploiter un service aérien entre deux aéroports communautaires;
-

↓2408/92, art. 2, par. 1 (adapté)

⇒ nouveau

- (15) aéroport régional: tout aéroport ~~ne figurant pas sur la liste des aéroports de première catégorie reprise à l'annexe I~~ ⇒ remplissant au moins un des critères énoncés à l'annexe II ⇐ ;
-

↓ 2408/92, art. 2, pt g)

- (16) vente de sièges: la vente directe de sièges au public par le transporteur aérien ou son agent agréé ou un affréteur, à l'exclusion de tout autre service associé tel que l'hébergement;
-

↓ 2408/92, art. 2, pt d)

- (17) service aérien régulier: une série de vols qui présente l'ensemble des caractéristiques suivantes:
- (a) il est effectué, à titre onéreux, au moyen d'aéronefs destinés à transporter des passagers, du fret et/ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des sièges, vendus individuellement, sont mis à disposition du public (soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés);
 - (b) il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux aéroports ou plus:
 - soit selon un horaire publié;
 - soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente;
-

↓ 2408/92, art. 2, pt n)

- (18) capacité: le nombre de sièges offerts au public sur un service aérien régulier au cours d'une période déterminée;

↓2409/92, art. 2, pt a) (adapté)
⇒ nouveau

- (19) ~~tarif aérien~~ ☒ tarifs des passagers ☒: les prix exprimés en ~~écus~~ ☒ euros ☒ ou en monnaie nationale que doivent payer les passagers aux transporteurs aériens ou à leurs agents pour leur ~~propre~~ transport et celui de leurs bagages sur des services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires ⇒, comprenant l'ensemble des taxes, redevances et droits applicables ⇐;

↓2409/92, art. 2, pt d) (adapté)
⇒ nouveau

- (20) ~~les~~ tarifs de fret: les prix exprimés en ~~écus~~ ⇒ euros ⇐ ou en monnaie nationale à payer pour le transport de fret, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires ⇒, comprenant l'ensemble des taxes, redevances et droits applicables ⇐ ;

↓ 2408/92, art. 2, pt h), et
2409/92, art. 2, pt i) (adaptés)

- (21) États membres concernés: les États membres entre lesquels ou l'État membre à l'intérieur duquel est exploitée une liaison aérienne;

↓ 2408/92, art. 2, pt i), et
2409/92, art. 2, pt j) (adaptés)

- (22) États membres impliqués: le ou les États membres concernés et le ou les États membres dans lesquels le ou les transporteurs aériens exploitant le service aérien sont titulaires d'une licence;

↓ nouveau

- (23) conurbation: une zone urbaine constituée de plusieurs agglomérations ou villes qui, sous l'effet de leur croissance démographique et de leur expansion, se sont rejointes pour former une zone bâtie continue;

↓2407/92, art. 2, pt f)
⇒ nouveau

- (24) compte de gestion: une description détaillée des recettes et des dépenses ⇒ d'un transporteur aérien ⇐ pour la période concernée, comprenant notamment une

ventilation entre les activités aériennes et non aériennes ainsi qu'entre les éléments financiers et non financiers.

↓2408/92, art. 2, pt m) (adapté)

~~système aéroportuaire: deux aéroports ou plus regroupés pour desservir la même ville ou conurbation, comme indiqué à l'annexe II;~~

↓ 2409/92, art. 2, pt e) (adapté)

~~tarifs de fret standard: les tarifs de fret normalement pratiqués par le transporteur aérien, déduction faite des rabais normaux;~~

↓2409/92, art. 2, pt c) (adapté)

~~tarif charter: les prix exprimés en écus ou en monnaie nationale que les passagers doivent payer aux affréteurs pour des services assurant ou incluant leur transport et celui de leurs bagages sur les services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires;~~

↓ 2409/92, art. 2, pt k) (adapté)

~~tarif de base: le tarif entièrement flexible le plus bas pour un aller simple ou un aller et retour qui est offert au moins dans une aussi large mesure que tout autre tarif entièrement flexible offert pour le même service aérien;~~

↓2408/92, art. 2, pt o) (adapté)

~~obligations de service public: les obligations imposées à un transporteur aérien en vue de prendre, à l'égard de toute liaison qu'il peut exploiter en vertu d'une licence qui lui a été délivrée par un État membre, toutes les mesures propres à assurer la prestation d'un service répondant à des normes fixes en matière de continuité, de régularité, de capacité et de prix, normes auxquelles le transporteur ne satisferait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial;~~

↓2409/92, art. 2, pt b) (adapté)

~~prix d'affrètement par siège: les prix exprimés en écus ou en monnaie nationale que les affréteurs doivent payer aux transporteurs aériens pour qu'ils assurent le transport de l'affréteur ou de ses clients et de leurs bagages sur les services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires;~~

↓2408/92, art. 2, pt j) (adapté)

~~État d'enregistrement: l'État membre dans lequel a été délivrée la licence visée au point b)~~

↓ 2407/92, art.3, par. 3 (adapté)
⇒ nouveau

Chapitre II: Licence d'exploitation

Article 3

⇒ Licence d'exploitation ⇐

1. ~~Sans préjudice de l'article 1^{er} paragraphe 2, aucune~~ Aucune entreprise établie dans la Communauté n'est autorisée à effectuer à titre onéreux des transports aériens de passagers, de courrier et/ou de fret à l'intérieur de la Communauté , à moins que la licence d'exploitation appropriée ne lui ait été délivrée.

↓2407/92, art. 3, par. 2 (adapté)

Toute entreprise satisfaisant aux conditions fixées dans le présent ~~règlement~~ chapitre peut obtenir une licence d'exploitation. Cette licence ne confère en soi aucun droit d'accès à des liaisons ou marchés spécifiques.

↓2407/92, art. 3, par. 1 (adapté)

2. ~~Sans préjudice de l'article 5 paragraphe 5, les États membres ne délivrent pas~~ L'autorité compétente pour l'octroi des licences ne délivre pas ou ne maintient pas en vigueur des licences d'exploitation dès lors que les conditions fixées dans le présent ~~règlement~~ chapitre ne sont pas respectées.

↓2407/92, art. 1^{er}, par. 2 (adapté)

3. ~~Le transport aérien de passagers, de courrier et/ou de fret, effectué par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés, ainsi que les vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aéroports ne relèvent pas du présent règlement. Ces activités relèvent de la législation nationale pour ce qui est des licences d'exploitation et de la législation communautaire et nationale pour ce qui est du certificat de transporteur aérien (AOC).~~ Sans préjudice de toute autre disposition applicable de droit communautaire, national ou international, les

catégories suivantes de services aériens ne sont pas soumises à l'obligation de détenir une licence d'exploitation en cours de validité: ☒

- (a) ☒ les services aériens assurés par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés, et ☒
- (b) ☒ les vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aéroports. ☒

↓2407/92, art. 4, par. 1 (adapté)
⇒ nouveau

Article 4

⇒ Conditions d'octroi des licences d'exploitation ⇐

~~Un État membre~~ ☒ L'autorité compétente pour l'octroi des licences ☒ ne délivre de licence d'exploitation à une entreprise que si ☒ celle-ci répond aux conditions suivantes ☒:

- (a) son ~~principal établissement~~ ⇒ administration centrale ⇐ et, le cas échéant, son siège ⇒ statutaire ⇐ sont situés dans ~~cet État membre~~ ⇒ la Communauté et elle effectue la plus grande partie de ses activités opérationnelles dans la Communauté ⇐;
- (b) ⇒ elle est titulaire d'un certificat de transporteur aérien en cours de validité; ⇐
- (c) ⇒ lorsque la demande de licence est adressée à l'autorité d'un État membre, son administration centrale et, le cas échéant, son siège statutaire sont situés dans cet État membre, elle effectue une partie importante de ses activités opérationnelles dans cet État membre et, si le certificat de transporteur aérien est délivré par une autorité nationale, le même État membre est responsable du contrôle de ce certificat; ⇐
- (d) son activité principale est le transport aérien, exclusivement ou en combinaison avec toute autre activité commerciale comportant l'exploitation d'aéronefs ou la réparation et l'entretien d'aéronefs;
- (e) ⇒ sa structure d'entreprise permet à l'autorité compétente pour l'octroi des licences de mettre en œuvre les dispositions du présent chapitre;
- (f) l'entreprise est détenue à plus de 50 pour cent et effectivement contrôlée par des États membres et/ou des ressortissants d'États membres, soit directement soit indirectement au travers d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires, sous réserve d'un accord avec un pays tiers auquel la Communauté est partie;
- (g) elle remplit les conditions financières énoncées à l'article 5;
- (h) elle respecte les exigences en matière d'assurances définies à l'article 11. ⇐

↓2407/92, art. 4, par. 2 (adapté)

~~Sans préjudice des accords et conventions auxquels la Communauté est partie contractante, l'entreprise doit être détenue et continuer à être détenue soit directement, soit par participation majoritaire, par des États membres et/ou des ressortissants d'États membres. Elle doit, à tout moment, être effectivement contrôlée par ces États ou ces ressortissants.~~

↓2407/92, art. 4, par. 4 (adapté)

~~Toute entreprise ayant directement ou indirectement une participation de contrôle dans un transporteur aérien doit satisfaire aux conditions prévues au paragraphe 2.~~

↓2407/92, art. 4, par. 3 (adapté)

~~3. a) Sans préjudice des paragraphes 2 et 4, les transporteurs aériens qui ont déjà été agréés à l'annexe I des règlements (CEE) n° 2343/90 et (CEE) n° 294/91 du Conseil, du 4 février 1991, relatif au fonctionnement des services de fret aérien entre États membres, conservent leurs droits au titre du présent règlement et d'autres règlements associés tant qu'ils satisfont aux autres obligations qui leur sont imposées par le présent règlement et qu'ils demeurent contrôlés directement ou indirectement par les mêmes pays tiers et/ou les ressortissants du même pays tiers que ceux qui exerçaient ce contrôle au moment de l'adoption du présent règlement. Toutefois, ce contrôle peut, à tout moment, être transféré à des États membres et/ou des ressortissants d'États membres.~~

~~b) Les possibilités d'achat et de vente de participations au titre du point a) ne concernent pas les ressortissants d'un pays tiers qui ont un intérêt important dans un transporteur aérien d'un pays tiers.~~

↓2407/92, art. 5, par. 1 (adapté)
⇒ nouveau

Article 5

⇒ Conditions financières pour l'octroi des licences d'exploitation ⇐

- ~~Toute entreprise de transport aérien demandant une licence d'exploitation pour la première fois doit pouvoir démontrer de manière suffisamment convaincante aux autorités compétentes de l'État membre qui délivre les licences qu'il sera à même:~~
⇒ L'autorité compétente pour l'octroi des licences ⇐ ☒ analyse avec soin si une entreprise demandant une licence d'exploitation pour la première fois peut démontrer qu'elle sera à même ☒:

- (a) de faire face à tout moment, pendant une période de ~~vingt-quatre~~ ⇒ trente-six ← mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes;
- (b) d'assumer, pendant une période de trois mois à compter du début de l'exploitation, les frais fixes et les dépenses d'exploitation découlant de ses activités conformément au plan d'entreprise et évalués sur la base d'hypothèses réalistes, sans avoir recours aux recettes tirées de ses activités.

↓2407/92, art. 5, par. 2 (adapté)
⇒ nouveau

2. Aux fins du paragraphe 1, toute demande de licence est accompagnée d'un plan d'entreprise portant sur, au moins, les ~~deux~~ ⇒ trois ← premières années d'exploitation. Le plan d'entreprise doit aussi indiquer le détail des liens financiers du demandeur avec d'autres activités commerciales auxquelles il se livrerait soit directement, soit par l'intermédiaire d'entreprises apparentées. Le demandeur fournit également toutes informations utiles, en particulier les données visées ~~à la partie A~~ ⊗ au point 1 ⊗ de l'annexe ⊗ I ⊗ .

↓2407/92, art. 5, par. 7 (adapté)
⇒ nouveau

3. Les paragraphes 1 ⊗ et 2 ⊗ ~~à 4 et le paragraphe 6~~ ne s'appliquent pas aux transporteurs aériens qui exploitent exclusivement des appareils d'un poids maximal au décollage de 10 tonnes et/ou d'une capacité inférieure à 20 sièges. Ces transporteurs doivent à tout moment être en mesure d'apporter la preuve que leurs fonds propres s'élèvent au moins à ~~80000 écus~~ ⇒ 100 000 euros ← ou de fournir les informations nécessaires aux fins ~~du paragraphe 5~~ ⊗ de l'article 9, paragraphe 2 ⊗, à la demande des autorités qui délivrent les licences.

Un État membre peut, néanmoins, appliquer les paragraphes 1 ⊗ et 2 ⊗ ~~à 4 et le paragraphe 6~~ aux transporteurs aériens auxquels il a délivré une licence et qui exploitent des services réguliers ou dont le chiffre d'affaires annuel dépasse 3 millions ~~d'écus~~ ⊗ d'euros ⊗.

~~La Commission, après avoir consulté les États membres, peut augmenter, le cas échéant, les montants visés au point a), si l'évolution économique fait apparaître la nécessité d'une telle décision. Cette modification est publiée au Journal officiel des Communautés européennes.~~

~~Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans le délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut, dans des circonstances exceptionnelles, prendre une décision différente dans le délai d'un mois.~~

↓2407/92, art. 9 (adapté)
⇒ nouveau

Article 6

⇒ **Certificat de transporteur aérien** ⇐

1. La délivrance et la validité d'une licence d'exploitation sont subordonnées à la détention d'un certificat de transporteur aérien en cours de validité spécifiant les activités couvertes par la licence d'exploitation et conforme aux critères fixés ~~dans le règlement pertinent du Conseil~~ ☒ en vertu de la législation communautaire applicable ☒ . ~~En attendant l'entrée en vigueur du règlement visé au paragraphe 1, les réglementations nationales relatives à la licence de transporteur aérien ou à tout autre titre équivalent concernant la certification des transporteurs sont d'application.~~
2. ⇒ Toute modification apportée au certificat de transporteur aérien d'un transporteur aérien communautaire est reproduite dans sa licence d'exploitation. ⇐

↓2407/92, art. 6 (adapté)
⇒ nouveau

Article 7

⇒ **Preuve d'honorabilité** ⇐

1. ☒ Si ☒ ~~L'autorité compétente d'un État membre qui~~, en vue de la délivrance d'une licence d'exploitation, ~~exige~~ ☒ il est exigé ☒ des personnes qui dirigeront effectivement et en permanence les activités de l'entreprise la production de preuves relatives à l'honorabilité ou l'absence de faillite, ou ~~bien qui suspend ou retire~~ ☒ aux fins de suspendre ou de retirer ☒ la licence en cas de faute professionnelle grave ou d'infraction pénale, ⇒ l'autorité compétente pour l'octroi des licences ⇐ accepte comme preuve suffisante pour les ressortissants des États membres la production de documents délivrés par des autorités compétentes de l'État membre d'origine ou ~~de provenance~~ ⇒ dans lequel la personne concernée a sa résidence permanente ⇐, dont il résulte que ces exigences sont satisfaites.
2. Lorsque les documents visés au ~~premier alinéa~~ ☒ paragraphe 1 ☒ ne sont pas délivrés par ~~les autorités compétentes de l'État membre d'origine ou de provenance~~ ⇒ l'État dans lequel la personne concernée a sa résidence permanente ⇐, ils sont remplacés par une déclaration sous serment - ou, dans les États membres où un tel serment n'existe pas, par une déclaration solennelle - faite par l'intéressé devant une autorité judiciaire ou administrative compétente ou, le cas échéant, devant un notaire ou un organisme professionnel qualifié de l'État membre d'origine ou ~~de provenance~~ ⇒ de l'État membre dans lequel la personne concernée a sa résidence permanente ⇐

, qui délivrera une attestation faisant foi de ce serment ou de cette déclaration solennelle.

3. ~~Les autorités compétentes des États membres peuvent~~ ⇒ L'autorité compétente pour l'octroi des licences peut ⇐ exiger que les documents ou attestations visés aux paragraphes 1 ☒ et 2 ☒ n'aient pas, lors de leur production, plus de trois mois.

↓2407/92, art. 11, par. 1 (adapté)
⇒ nouveau

Article 8

⇒ Validité des licences d'exploitation ⇐

1. Les licences d'exploitation restent valables aussi longtemps que le transporteur aérien ☒ communautaire ☒ ~~remplit les obligations~~ ☒ satisfait aux conditions ☒ prévues par le présent ~~règlement~~ ☒ chapitre ☒. ~~Toutefois, les États membres peuvent en imposer le réexamen au terme de la première année suivant la délivrance d'une nouvelle licence d'exploitation, et tous les cinq ans par la suite.~~

↓2407/92, art. 4, par. 5 (adapté)
⇒ nouveau

Sur demande, un transporteur aérien ☒ communautaire ☒ doit pouvoir prouver, à tout moment, à ~~l'État membre responsable de la licence d'exploitation~~ ⇒ l'autorité compétente pour l'octroi des licences ⇐ qu'il satisfait ~~aux~~ ☒ à toutes les ☒ conditions fixées dans le présent ~~article~~ ☒ chapitre ☒. ~~La Commission, agissant à la demande d'un État membre, vérifie le respect des conditions prévues au présent article et arrête, le cas échéant, une décision.~~

↓ nouveau

2. L'autorité compétente pour l'octroi des licences surveille avec soin le respect des exigences du présent chapitre. En toute hypothèse, elle vérifie le respect de ces exigences deux ans après la délivrance d'une nouvelle licence d'exploitation, en cas de risque supposé ou à la demande de la Commission.

Si l'autorité compétente pour l'octroi des licences soupçonne que les problèmes financiers rencontrés par un transporteur aérien communautaire pourraient nuire à la sécurité de ses activités, elle en informe immédiatement l'autorité compétente pour le certificat de transporteur aérien.

↓2407/92, art. 11, par. 2 (adapté)
⇒ nouveau

3. ⇒ La licence d'exploitation est soumise de nouveau pour agrément ⇐ lorsqu'un transporteur aérien ☒ communautaire ☒
- (a) ☒ n'a pas commencé ses activités six mois après la délivrance d'une licence d'exploitation, ou ☒
- (b) a interrompu ses activités pendant ~~six~~ ⇒ plus de trois ⇐ mois ~~ou n'a pas commencé ses activités six mois après la délivrance d'une licence d'exploitation, l'État membre responsable décide s'il y a lieu de soumettre de nouveau la licence d'exploitation pour agrément.~~

↓2407/92, art. 5, par. 6 (adapté)
⇒ nouveau

4. À chaque exercice financier ~~et sans retard indu~~, les transporteurs aériens ☒ communautaires ☒ doivent fournir ~~aux autorités qui délivrent leurs~~ ☒ à l'autorité compétente pour l'octroi des ☒ licences les comptes certifiés se rapportant à l'exercice précédent ⇒ dans les six mois suivant la date de clôture des comptes ⇐. ⇒ Au cours des deux premières années d'activité d'un transporteur aérien communautaire, les données visées au point 3 de l'annexe I sont actualisées et mises à la disposition de l'autorité compétente pour l'octroi des licences sur une base semestrielle ⇐. À tout moment, à la demande des autorités qui délivrent les licences, les transporteurs aériens doivent fournir les informations nécessaires aux fins du paragraphe 5 et, en particulier, les données visées à la partie C de l'annexe.
- ⇒ L'autorité compétente pour l'octroi des licences peut à tout moment évaluer les résultats financiers d'un transporteur aérien communautaire auquel elle a délivré une licence d'exploitation en demandant les informations nécessaires et, en particulier, les données visées au point 3 de l'annexe I. ⇐

↓2407/92, art. 5, par. 3 (adapté)
⇒ nouveau

5. Tout transporteur aérien ☒ communautaire ☒ ~~notifie préalablement~~ ⇒ adresse ⇐ à l'autorité ⇒ compétente pour l'octroi des licences: ⇐
- (a) ☒ une notification préalable pour tout projet ☒ ~~des projets concernant l'exploitation d'un nouveau service régulier ou d'un service non régulier vers un continent ou une région du monde qui n'était pas desservi auparavant, les changements devant intervenir dans le type ou le nombre d'avions exploités ou~~ une modification substantielle du volume de ~~leurs~~ ☒ ses ☒ activités,
- (b) une notification préalable pour tout projet de fusion ou de rachat, et,

- (c) dans les quatorze jours, ~~☒~~ une notification pour ~~☒~~ tout changement dans la détention de toute participation représentant 10 % ou plus de l'ensemble du capital du transporteur aérien ~~☒~~ communautaire ~~☒~~ ou de la société mère ou de la société qui le contrôle en dernier ressort. ~~La soumission, deux mois avant la période à laquelle il se réfère, d'un plan d'entreprise couvrant une période de douze mois constitue une notification suffisante au titre du présent paragraphe en ce qui concerne les modifications des activités et/ou éléments actuels qui figurent dans le plan d'entreprise.~~
-

↓2407/92, art. 5, par. 4 (adapté)
⇒ nouveau

6. Si l'autorité ~~☒~~ compétente ~~☒~~ ~~qui délivre les ☒~~ pour l'octroi des ~~☒~~ licences estime que les changements notifiés conformément au paragraphe ~~☒~~ 5 ~~☒~~ ont des incidences importantes sur la situation financière du transporteur aérien ~~☒~~ communautaire ~~☒~~, elle demande qu'un plan d'entreprise révisé lui soit présenté, dans lequel figurent les changements annoncés et qui couvre au moins une période de douze mois à compter de la date de sa mise en œuvre, ainsi que ~~toutes les informations utiles, y compris les données visées à la partie B ☒ au point 2 ☒ de l'annexe ☒I ☒~~, ⇒ en plus des informations à communiquer en vertu du paragraphe 4 ~~☒ pour pouvoir apprécier si le transporteur aérien est à même de faire face à ses obligations actuelles et potentielles au cours de cette période de douze mois.~~

L'autorité ~~☒~~ compétente ~~☒~~ ~~qui délivre les ☒~~ pour l'octroi des ~~☒~~ licences prend une décision sur le plan d'entreprise révisé dans un délai de trois mois à compter de sa présentation.

↓2407/92, art. 11, par. 3 (adapté)
⇒ nouveau

7. ~~Les États membres décident~~ ⇒ L'autorité compétente pour l'octroi des licences décide ~~☒~~, à l'égard des transporteurs aériens ~~☒~~ communautaires ~~☒~~ auxquels ~~ils ont~~ ~~☒~~ elle a ~~☒~~ délivré une licence d'exploitation, s'il y a lieu de soumettre de nouveau la licence d'exploitation pour agrément, en cas de modification d'un ou de plusieurs éléments affectant la situation juridique ~~de l'entreprise ☒~~ des transporteurs aériens communautaires, ~~☒~~ et notamment en cas de fusions ou de prises de contrôle. ~~Les transporteurs aériens en cause peuvent poursuivre leurs activités, à moins que l'autorité qui délivre les licences d'exploitation ne décide, en motivant sa décision, que la sécurité est compromise.~~
-

↓2407/92, art. 5, par. 7 (adapté)
⇒ nouveau

8. Les paragraphes ~~1 à 4 et le paragraphe 6~~ ~~☒~~ 4 à 6 ~~☒~~ ne s'appliquent pas aux transporteurs aériens qui exploitent exclusivement des appareils d'un poids maximal

au décollage de 10 tonnes et/ou d'une capacité inférieure à 20 sièges. Ces transporteurs doivent à tout moment être en mesure d'apporter la preuve que leurs fonds propres s'élèvent au moins à ~~80000 euros~~ ⇒ 100 000 euros ⇐ ou de fournir les informations nécessaires aux fins ~~du paragraphe 5~~ ☒ de l'article 9, paragraphe 2 ☒, à la demande des autorités qui délivrent les licences.

Un État membre peut, néanmoins, appliquer les paragraphes ~~1 à 4 et le paragraphe 6~~ ☒ 4 à 6 ☒ aux transporteurs aériens auxquels il a délivré une licence et qui exploitent des services réguliers ou dont le chiffre d'affaires annuel dépasse 3 millions ~~d'euros~~ ☒ d'euros ☒.

~~La Commission, après avoir consulté les États membres, peut augmenter, le cas échéant, les montants visés au point a), si l'évolution économique fait apparaître la nécessité d'une telle décision. Cette modification est publiée au Journal officiel des Communautés européennes.~~

~~Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans le délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut, dans des circonstances exceptionnelles, prendre une décision différente dans le délai d'un mois.~~

↓2407/92, art. 5, par. 5 (adapté)
⇒ nouveau

Article 9

⇒ *Suspension et retrait des licences d'exploitation* ⇐

~~1. Les autorités qui délivrent les licences peuvent, à tout moment, et en tout cas lorsqu'il apparaît clairement qu'un transporteur aérien, auquel elles ont délivré une licence, a des problèmes financiers, procéder à une évaluation de ses résultats financiers et elles peuvent suspendre ou retirer~~ ⇒ L'autorité compétente pour l'octroi des licences suspend ou retire ⇐ la licence ☒ d'exploitation ☒ si ~~elles n'ont~~ ⇒ elle n'a ⇐ plus la certitude que le transporteur aérien ☒ communautaire ☒ est à même de faire face à ses obligations actuelles ou potentielles pendant une période de douze mois. ~~Les autorités qui délivrent les licences peuvent aussi~~

⇒ L'autorité compétente pour l'octroi des licences peut ⇐ délivrer une licence temporaire, ⇒ d'une durée maximale de douze mois ⇐, pendant la restructuration financière du transporteur aérien ☒ communautaire ☒, à condition que ~~la sécurité ne soit pas mise en péril~~ ⇒ cette licence temporaire prenne en compte toute modification apportée au certificat de transporteur aérien et qu'il existe une possibilité réaliste de redressement financier satisfaisant pendant ce laps de temps. ⇐

↓2407/92, art. 12 (adapté)
⇒ nouveau

2. ~~Un transporteur aérien contre lequel~~ ⇒ Lorsqu'il apparaît clairement qu'il existe des problèmes financiers ou qu' ~~une procédure en insolvabilité ou une autre procédure similaire est engagée, n'est pas autorisé par un État membre à conserver sa licence d'exploitation, si l'organisme compétent de cet État membre est convaincu qu'il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable~~ ⇒ à l'encontre d'un transporteur aérien auquel elle a délivré une licence, l'autorité compétente pour l'octroi des licences procède sans retard à une analyse approfondie de la situation financière et, sur la base des conclusions de son analyse, réexamine le statut de la licence d'exploitation conformément au présent article dans un délai de trois mois.

L'autorité compétente pour l'octroi des licences informe la Commission de la procédure d'analyse et de ses conclusions, ainsi que de la décision qu'elle prend concernant le statut de la licence d'exploitation. ⇐

3. ⇒ Si les comptes certifiés visés à l'article 8, paragraphe 4, n'ont pas été communiqués dans les six mois suivant la date de clôture des comptes se rapportant à l'exercice précédent, l'autorité compétente pour l'octroi des licences demande au transporteur aérien communautaire de les communiquer sans retard.

Si les comptes certifiés ne sont pas communiqués dans un délai d'un mois, la licence d'exploitation est retirée ou suspendue.

L'autorité compétente pour l'octroi des licences informe la Commission du non-respect, par le transporteur aérien, de l'obligation de communiquer ses comptes certifiés dans le délai de six mois, ainsi que des mesures qu'elle prend en conséquence. ⇐

4. ⇒ En cas de suspension ou de retrait du certificat de transporteur aérien d'un transporteur aérien communautaire, l'autorité compétente pour l'octroi des licences suspend ou retire immédiatement la licence d'exploitation du transporteur aérien en question. ⇐

↓2407/92, art. 13, par. 2 (adapté)
⇒ nouveau

Article 10

⇒ Décisions sur les licences d'exploitation ⇐

1. ~~L'État membre concerné~~ ⇒ autorité compétente pour l'octroi des licences ⇐ statue sur une demande, en tenant compte de tous les éléments dont ~~il~~ ⇒ elle ⇐ dispose, le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les

informations nécessaires lui ont été soumises. Il communique sa décision à l'entreprise demanderesse ☒ au candidat ☒. Tout refus doit être motivé.

↓2407/92, art. 13, par. 1 (adapté)
⇒ nouveau

2. Les procédures de délivrance, ⇒ de suspension et de retrait ⇐ de licences d'exploitation sont rendues publiques par l'État membre concerné ⇒ l'autorité compétente pour l'octroi des licences ⇐, qui en informe la Commission.

↓2407/92, art. 13, par. 4 (adapté)
⇒ nouveau

3. Les ⇒ Une liste des ⇐ décisions des États membres ⇒ autorités compétentes pour l'octroi des licences ⇐ de délivrer, ⇒ de suspendre ⇐ ou de retirer les licences ☒ d'exploitation ☒ sont publiées ⇒ est publiée ⇐ au *Journal officiel de l'Union européenne*.

↓2407/92, art. 13, par. 3 (adapté)

~~Une entreprise dont la demande de licence d'exploitation a été rejetée peut soumettre son cas à la Commission. Si la Commission estime que les conditions du présent règlement n'ont pas été respectées, elle se prononce sur l'interprétation correcte du présent règlement, sans préjudice de l'article 169 du traité.~~

↓ 2407/92, art. 7
⇒ nouveau

Article 11

⇒ Exigences en matière d'assurances ⇐

Les transporteurs aériens doivent avoir souscrit des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers. ⇒ Le cas échéant, la couverture d'assurance répond aux exigences minimales prévues par le règlement (CE) n° 785/2004⁹. ⇐

⁹ JO L 138 du 30.4.2004, p.1.

↓2407/92, art. 8, par. 2 (adapté)
⇒ nouveau

Article 12

⇒ **Immatriculation** ⇐

1. Sans préjudice ~~du paragraphe 3~~ de l'article 13, paragraphe 2, les appareils utilisés par un transporteur aérien communautaire sont immatriculés, ~~au choix de l'État membre qui délivre la licence d'exploitation, soit sur son~~ le registre national de l'État membre qui délivre la licence d'exploitation, soit dans la Communauté.

~~Si un contrat de location (lease agreement) portant sur un appareil immatriculé dans la Communauté est réputé acceptable aux termes de l'article 10, un État membre n'exige pas que cet appareil soit immatriculé sur son propre registre si cette immatriculation impose des modifications structurelles audit appareil.~~

↓2407/92, art. 8, par. 4 (adapté)

2. ~~Aux fins de l'application du paragraphe 2 point a), un État membre~~ Conformément au paragraphe 1, une autorité compétente pour l'octroi de licences accepte, sous réserve des lois et des règlements applicables, ~~notamment ceux qui concernent le certificat de navigabilité,~~ l'inscription sur son registre national, sans droits discriminatoires ni retard, d'appareils appartenant à des ressortissants d'autres États membres et les transferts à partir des registres d'autres États membres. Aucun droit discriminatoire n'est dû pour les transferts d'appareils en plus du droit normal d'immatriculation.

↓2407/92, art. 8, par. 1 (adapté)
⇒ nouveau

Article 13

⇒ **Location** ⇐

1. L'octroi ou le maintien d'une licence d'exploitation n'est pas subordonné à la possession d'appareils, ~~mais un État membre exige des transporteurs auxquels il a délivré une licence qu'ils aient à leur disposition un ou plusieurs appareils en propriété ou dans le cadre de tout type de contrat de location (lease agreement).~~

⇒ Une entreprise qui demande une licence d'exploitation dispose d'un ou de plusieurs appareils en propriété ou dans le cadre d'un accord de location sans équipage (dry lease). ⇐

⇒ Un transporteur aérien communautaire dispose d'un ou de plusieurs appareils en propriété ou dans le cadre d'un accord de location sans équipage (dry lease). ⇐

⇒ Un transporteur aérien communautaire peut disposer d'un ou de plusieurs appareils dans le cadre d'un accord de location avec équipage (wet lease). ⇐

↓2407/92, art. 8, par. 3 (adapté)
⇒ nouveau

2. ~~Un État membre~~ ⇒ L'autorité compétente pour l'octroi des licences ⇐ peut accorder des dérogations à la condition ⇒ relative à l'immatriculation ⇐ ~~visée au paragraphe 2 point a)~~ ⇒ à l'article 12, paragraphe 1, ⇐ dans le cas de contrats de location de courte durée (short term lease agreements) destinés à répondre aux besoins temporaires ~~des~~ ☒ de ☒ transporteurs aériens ☒ communautaires ☒ ou dans des circonstances exceptionnelles. ⇒ En aucun cas un transporteur aérien communautaire ne pourra se voir accordé une dérogation pour répondre à un besoin temporaire ou une circonstance exceptionnelle dépassant une durée de six mois, bien qu'une dérogation peut être renouvelée une seule fois pour une seconde période non consécutive d'une durée ne dépassant pas six mois. ⇐

⇒ En cas de location d'aéronefs avec équipage (wet lease), ces dérogations sont subordonnées à l'existence d'un accord de réciprocité en cours de validité en matière de location d'aéronefs avec équipage entre l'État membre concerné ou la Communauté et le pays tiers d'immatriculation des aéronefs loués. ⇐

↓2407/92, art. 10, par. 1 (adapté)
⇒ nouveau

3. En vue de respecter les normes de sécurité ~~et de responsabilité~~, un transporteur aérien ☒ communautaire ☒ qui utilise un appareil d'une autre entreprise ou cède un appareil à une autre entreprise, ⇒ avec ou sans équipage ⇐, obtient l'autorisation préalable de l'autorité ~~qui délivre les~~ ⇒ compétente pour l'octroi des ⇐ licences. Les conditions dont cette autorité assortit son autorisation font partie du contrat de location (lease agreement) conclu entre les deux parties.

↓2407/92, art. 10, par. 2 (adapté)
⇒ nouveau

4. ~~Les États membres n'approuvent~~ ⇒ L'autorité compétente pour l'octroi des licences n'approuve ⇐ pas les contrats de location (lease agreement) avec équipage conclus avec un transporteur auquel ~~ils ont~~ ⇒ elle a ⇐ délivré une licence d'exploitation, à moins que ⇒ ladite autorité n'ait établi et déclaré par écrit au transporteur aérien en question que ⇐ des normes de sécurité équivalentes à celles imposées ~~au titre de l'article 9 ne soient~~ ⇒ par la législation communautaire applicable sont ⇐ respectées.

↓2407/92, art. 14 (adapté)
⇒ nouveau

Article 14

⇒ Examen par la Commission ⇐

1. ⇒ La Commission, intervenant conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, examine le respect des exigences du présent chapitre et prend la décision de suspendre ou de retirer une licence d'exploitation s'il y a lieu. ⇐

2. ~~1.~~ Pour l'accomplissement de ses tâches prévues ~~à l'~~ au présent article 4, la Commission peut recueillir toutes les informations nécessaires soit auprès ~~des États membres concernés; ceux-ci veillent également à ce que les transporteurs aériens auxquels ils ont délivré une licence fournissent des informations~~ ⇐ de l'autorité compétente pour l'octroi des licences soit directement auprès du ou des transporteurs aériens communautaires concernés dans un délai fixé par la Commission. ⇐

~~2. Lorsque les informations requises ne sont pas fournies dans le délai imparti par la Commission ou sont fournies de façon incomplète, la Commission les demande par voie de décision adressée à l'État membre concerné. La décision précise les informations demandées et fixe un délai approprié dans lequel elles doivent être fournies.~~

~~3. Si les informations requises au titre du paragraphe 2 ne sont pas fournies dans le délai imparti ou si le transporteur aérien n'a pas démontré par ailleurs qu'il satisfait aux exigences prévues à l'article 4, la Commission, sauf circonstances particulières, informe aussitôt tous les États membres de la situation. Les États membres peuvent, jusqu'à ce que la Commission leur ait notifié que les informations ont été fournies, pour démontrer qu'il est satisfait aux exigences en question, suspendre tout droit d'accès au marché auquel le transporteur aérien peut prétendre au titre du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, sur l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires(6).~~

↓2407/92, art. 15 (adapté)

~~Outre les règles fixées par le présent règlement, le transporteur aérien est également tenu de respecter les prescriptions de la législation nationale compatibles avec la législation communautaire.~~

↓2407/92, art. 16 (adapté)

~~Nonobstant l'article 3 paragraphe 1, les licences d'exploitation en vigueur dans un État membre à la date d'entrée en vigueur du présent règlement restent en vigueur, sous réserve des~~

~~lois sur la base desquelles elles ont été délivrées, pendant une durée maximale d'un an, à l'exception du cas prévu à l'article 4 paragraphe 1 point b), pour lequel cette durée maximale est portée à trois ans, au cours de laquelle les transporteurs aériens qui détiennent ces licences mettent tout en oeuvre pour se conformer aux prescriptions du présent règlement. Aux fins du présent article, les transporteurs qui détiennent une licence d'exploitation sont réputés comprendre les transporteurs exerçant légitimement leurs activités avec un certificat de transporteur aérien en cours de validité (AOC) à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, mais qui ne détiennent pas de licence d'exploitation.~~

~~Le présent article ne porte pas atteinte à l'article 4 paragraphes 2, 3, 4 et 5, ni à l'article 9; toutefois, les transporteurs aériens qui exercent leurs activités au titre d'exemptions préalables à l'entrée en vigueur du présent règlement peuvent continuer à le faire pendant une durée qui ne peut excéder la durée maximale prévue ci-dessus, en attendant les résultats des enquêtes des États membres sur leur compatibilité avec l'article 4.~~

↓2407/92, art. 17 (adapté)

~~Avant d'adopter les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires à la mise en oeuvre du présent règlement, les États membres consultent la Commission. Ils lui communiquent toutes les dispositions adoptées.~~

↓2408/92, art. 3, par. 1 (adapté)
⇒ nouveau

Chapitre III: Accès aux liaisons

Article 15

⇒ Fourniture de services aériens intracommunautaires ⇐

- ~~1. Sous réserve du présent règlement, les~~ Les transporteurs aériens communautaires sont autorisés ~~par le ou les États membres concernés~~ à exercer des droits de trafic sur des liaisons intracommunautaires.
2. ⇒ Les États membres ne soumettent l'exercice des droits de trafic par un transporteur aérien communautaire à aucun permis ou autorisation. Si un État membre a lieu de douter de la validité de la licence d'exploitation délivrée à un transporteur aérien communautaire, il soumet le problème à l'autorité compétente pour l'octroi des licences. Les États membres ne demandent pas aux transporteurs aériens communautaires de produire des documents ou des informations qu'ils ont déjà fournis à l'autorité compétente pour l'octroi des licences. ⇐

↓ 2408/92, art. 3, par. 2 (adapté)

~~Nonobstant le paragraphe 1, un État membre n'est pas tenu d'autoriser, jusqu'au 1er avril 1997, l'exercice de droits de cabotage sur son territoire par des transporteurs aériens communautaires titulaires d'une licence délivrée par un autre État membre, à moins que: (i) les droits de trafic soient exercés sur un service qui constitue le prolongement d'un service au départ de l'État d'enregistrement du transporteur ou le préliminaire d'un service à destination de cet État et qui est programmé comme tel; (ii) le transporteur aérien n'utilise pas, pour le service de cabotage, plus de 50 % de la capacité qu'il met en oeuvre durant une saison sur le même service dont le service de cabotage constitue le prolongement ou le préliminaire.~~

↓ 2408/92, art. 3, par. 3 (adapté)

~~Un transporteur aérien exploitant des services de cabotage conformément au paragraphe 2 fournit, sur demande, à l'État membre impliqué ou aux États membres impliqués toute information nécessaire à l'application dudit paragraphe.~~

↓ 2408/92, art. 3, par. 4 (adapté)

~~Nonobstant le paragraphe 1, un État membre peut, jusqu'au 1er avril 1997, sans discrimination fondée sur la nationalité des propriétaires et l'identité du transporteur aérien, qu'il exploite les liaisons concernées ou demande à les exploiter, réglementer l'accès à des liaisons sur son territoire pour des transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par cet État membre conformément au règlement (CEE) n° 2407/92, tout en n'affectant, d'aucune autre façon, le droit communautaire et notamment les règles de concurrence.~~

↓ 2408/92, art. 7 (adapté)

⇒ nouveau

3. En exploitant des services aériens ⇒ intracommunautaires ⇐, un transporteur aérien communautaire est autorisé par le ou les États membres concernés à combiner des services aériens et à utiliser le même numéro de vol ⇒ conclure des accords de partage des codes, sans préjudice des règles communautaires applicables aux entreprises en matière de concurrence. ⇐
4. ⇒ Les restrictions éventuelles à la liberté des transporteurs aériens communautaires de fournir des services aériens intracommunautaires à la suite d'accords bilatéraux entre des États membres sont caduques. ⇐
5. ⇒ Nonobstant les dispositions d'accords bilatéraux conclus entre les États membres, et sous réserve des règles communautaires en matière de concurrence applicables aux entreprises, les transporteurs aériens communautaires seront autorisés par le ou les États membres concernés à combiner des services aériens et à conclure des accords de partage des codes pour les services aériens ayant pour aéroport de destination, de

départ ou de transit tout aéroport situé sur leur territoire et pour point de départ ou de destination tout point situé dans un pays tiers. ⇐

6. ⇐ Sans préjudice des éventuels droits existants accordés avant l'entrée en vigueur du présent règlement, et nonobstant le règlement (CE) n° 847/2004¹⁰, les transporteurs aériens non communautaires ne sont pas autorisés à exercer des droits de trafic, à combiner des services aériens ou à conclure des accords de partage des codes pour des liaisons entièrement situées sur le territoire de la Communauté, sauf si un accord conclu par la Communauté avec un pays tiers les y autorise. ⇐

7. ⇐ Sans préjudice des éventuels droits existants accordés avant l'entrée en vigueur du présent règlement, et nonobstant le règlement (CE) n° 847/2004, les transporteurs aériens de pays tiers ne sont pas autorisés à transiter par le territoire de la Communauté, sauf si le pays tiers en question est partie à l'accord relatif au transit des services aériens internationaux, signé à Chicago le 7 décembre 1944, ou a conclu un accord à cet effet avec la Communauté. ⇐

↓2408/92, art. 4, par. 1, pt a)
(adapté)
⇐ nouveau

Article 16

⇐Principes généraux applicables aux obligations de service public ⇐

1. Un État membre peut, à la suite de consultations avec les autres États concernés et après en avoir informé la Commission et les transporteurs aériens qui exploitent la liaison, imposer ☒ une obligation ☒ ~~des obligations~~ de service public sur des services aériens réguliers vers un aéroport ⇐ régional ⇐ ~~desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un aéroport régional situé sur son territoire~~, si ces liaisons sont considérées comme vitales pour le développement économique de la région dans laquelle est situé l'aéroport. ⇐ Cette obligation n'est imposée que ⇐ dans la mesure nécessaire pour assurer sur cette liaison une prestation de service ~~adéquate~~ ⇐ minimale ⇐ répondant à des normes fixes en matière de continuité, de régularité, ~~de capacité et de prix~~ ⇐ ou de capacité minimale ⇐, normes auxquelles le transporteur ne satisferait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial.

⇐ Les normes fixes imposées sur la liaison soumise à une obligation de service public de ce type sont établies d'une manière transparente et non discriminatoire ⇐ .

¹⁰ JO L 157 du 30.4.2004, p.7.

↓2408/92, art. 4, par. 1, pt c)
(adapté)
⇒ nouveau

2. Au cas où d'autres formes modes de transport ne peuvent assurer un service ~~adéquat et~~ continu ⇒ avec au moins deux fréquences quotidiennes ⇐, les États membres concernés peuvent prévoir, dans le cadre des obligations de service public, que tout transporteur qui compte exploiter la liaison doit garantir qu'il l'exploitera pendant une certaine période, à fixer, conformément aux autres éléments des obligations de service public.

↓2408/92, art. 4, par. 1, pt j)
(adapté)

3. Lorsqu'une obligation de service public a été imposée en vertu des ~~points a) et e)~~ paragraphes 1 et 2 , les transporteurs ne peuvent procéder à la vente de sièges que si le service aérien en question répond à tous les critères fixés dans le cadre des obligations de service public. En conséquence, ce service aérien est considéré comme un service aérien régulier.

↓2408/92, art. 4, par. 1, pt d)
(adapté)
⇒ nouveau

4. Si aucun transporteur aérien n'a commencé ou n'est sur le point de commencer des services aériens réguliers sur une liaison, conformément aux obligations de service public qui ont été imposées sur cette liaison, l'État membre concerné peut ~~en~~ limiter l'accès ⇒ des services aériens réguliers sur cette liaison ⇐ à un seul transporteur aérien pour une période maximale de ~~trois~~ ⇒ quatre ⇐ ans, à l'issue de laquelle la situation doit être réexaminée.

⇒ Cette période peut être portée à cinq ans si l'obligation de service public est imposée sur une liaison vers un aéroport desservant une région ultrapériphérique, au sens de l'article 299, paragraphe 2, du traité. ⇐

5. Le droit d'exploiter ~~ces~~ les services visés au paragraphe 4 est concédé après appel d'offres ⇒ conformément à l'article 17 ⇐, soit pour une seule liaison, soit, ⇒ dans les cas où ceci est indispensable pour des raisons opérationnelles ⇐, pour un groupe de liaisons, à tout transporteur aérien communautaire autorisé à exploiter de tels services aériens.

~~L'appel d'offres est publié au Journal officiel des Communautés européennes, les offres devant être présentées au plus tôt dans un délai d'un mois suivant la date de la publication. Les offres présentées par les transporteurs aériens sont immédiatement communiquées aux autres États membres concernés et à la Commission.~~

↓2408/92, art. 4, par. 1, pt b)
(adapté)
⇒ nouveau

6. ⇒ Lorsqu'un État membre souhaite imposer une obligation de service public, il communique le texte intégral de la mesure envisagée pour imposer l'obligation de service public à la Commission, aux autres États membres concernés et aux transporteurs aériens assurant la liaison en question.

La Commission publie au Journal officiel de l'Union européenne un avis:

- (a) désignant les deux aéroports reliés par la liaison en question,
- (b) mentionnant la date d'entrée en vigueur de l'obligation de service public et
- (c) indiquant l'adresse complète du lieu où le texte et l'ensemble des informations et/ou des documents se rapportant à l'obligation de service public sont mis à disposition sans retard et gratuitement par l'État membre concerné. ⇐

7. ⇒ La nécessité et ⇐ l'adéquation ~~des services de transport aérien réguliers~~ ⇐ d'une obligation de service public envisagée ⇐ est évaluée par les États membres compte tenu:

~~de l'intérêt public;~~

- (a) ⇐ de la proportionnalité entre l'obligation envisagée et les besoins de développement économique de la région concernée; ⇐
- (b) de la possibilité, ~~notamment pour les régions insulaires,~~ de recourir à d'autres formes ⊗ modes ⊗ de transport et de la capacité de ces formes ⊗ modes ⊗ de transport à ⊗ de ⊗ répondre aux besoins considérés, ⇐ notamment si la liaison envisagée est déjà assurée par des services ferroviaires d'une durée inférieure à trois heures ⇐;
- (c) des tarifs et conditions de transport aérien qui peuvent être proposés aux utilisateurs;
- (d) de l'effet conjugué de l'exploitation sur la liaison en cause de tous les transporteurs aériens exploitant ou comptant exploiter cette liaison.

8. ⇒ La date d'entrée en vigueur d'une obligation de service public n'est pas antérieure à la date de publication de l'avis mentionné au paragraphe 6, deuxième alinéa.

9. Une obligation de service public est réputée éteinte si aucun service aérien régulier n'a été exploité pendant une période de plus de douze mois sur la liaison soumise à cette obligation. ⇐

10. ⇒ En cas d'interruption de service inopinée du transporteur aérien sélectionné conformément à l'article 17, l'État membre concerné peut, en cas d'urgence, désigner

d'un commun accord un autre transporteur aérien pour exécuter l'obligation de service public pendant une période maximale de six mois, non renouvelable, moyennant le respect des conditions suivantes: ⇐

(a) ⇐ toute compensation versée par l'État membre est effectuée dans le respect de l'article 17, paragraphe 8; ⇐

(b) ⇐ le choix est opéré parmi les transporteurs aériens communautaires conformément aux principes de transparence et de non-discrimination. ⇐

⇐ La Commission et le ou les États membres sont informés sans retard de la procédure d'urgence et de ses motifs. À la demande d'un ou de plusieurs États membres ou de sa propre initiative, la Commission peut, conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2, suspendre la procédure si elle considère qu'elle ne répond pas aux dispositions du présent paragraphe ou est en toute autre façon contraire à la législation communautaire. ⇐

⇓ nouveau

Article 17

Procédure d'appel d'offres pour les obligations de service public

1. L'appel d'offres prévu par l'article 16, paragraphe 5, est effectué selon la procédure énoncée aux paragraphes 2 à 11.
2. L'État membre concerné communique le texte intégral de l'appel d'offres à la Commission.
3. La Commission assure la publicité de l'appel d'offres par un avis publié au *Journal officiel de l'Union européenne*. Le délai de soumission des offres n'est pas inférieur à deux mois après le jour de la publication dudit avis. Dans l'hypothèse où l'appel d'offres concerne une liaison dont l'accès a déjà été limité à un seul transporteur conformément à l'article 16, paragraphe 4, il est publié au moins six mois avant le début de la nouvelle concession, de manière à permettre une évaluation de la nécessité de maintenir l'accès restreint.
4. L'avis contient les informations suivantes:
 - (a) État(s) membre(s) concerné(s);
 - (b) liaison aérienne concernée;
 - (c) durée de validité du contrat;
 - (d) adresse complète du lieu où le texte de l'appel d'offres et l'ensemble des informations et/ou documents se rapportant à l'appel d'offres et à l'obligation de service public sont mis à disposition par l'État membre concerné;

(e) délai de soumission des offres.

5. Le ou les États membres concernés communiquent sans retard et gratuitement toutes les informations et tous les documents en rapport avec l'appel d'offres qui lui sont demandés par les parties concernées par ledit appel d'offres.

↓ 2408/92, art. 4, par. 1, pt g)
(adapté)

~~Nonobstant le point f), la sélection ne peut être opérée qu'à l'issue d'une période de deux mois suivant le jour de la présentation de l'offre afin de permettre aux autres États membres de formuler des observations.~~

↓ 2408/92, art. 4, par. 1, pt k)
(adapté)

~~Le point d) n'est pas applicable dès lors qu'un autre État membre concerné propose une solution de remplacement satisfaisante permettant de remplir la même obligation de service public.~~

↓ 2408/92, art. 4, par. 2 (adapté)

~~Le paragraphe 1 point d) ne s'applique pas aux liaisons sur lesquelles d'autres formes de transport peuvent assurer un service adéquat et continu lorsque la capacité offerte dépasse 30000 sièges par an.~~

↓ 2408/92, art. 4, par. 1, pt e)
⇒ nouveau

6. L'appel d'offres et le contrat qui en résulte couvrent notamment les points suivants:
- (a) les normes requises par les obligations de service public;
 - (b) les règles concernant la modification et la résiliation du contrat, notamment pour tenir compte des modifications imprévisibles;
 - (c) la durée de validité du contrat;
 - (d) les sanctions en cas de non-respect du contrat;
 - (e) ⇒ les paramètres objectifs et transparents sur lesquels se fonde le calcul de la compensation éventuelle pour l'exécution des obligations de service public. ⇐

↓ 2408/92, art. 4, par. 1, pt f)

7. La sélection parmi les offres présentées est opérée le plus rapidement possible compte tenu de l'adéquation du service et notamment des prix et des conditions qui peuvent être proposés aux usagers ainsi que du coût de la compensation requise, le cas échéant, du ou des États membres concernés.

↓ 2408/92, art. 4, par. 1, pt h)
(adapté)
⇒ nouveau

8. ~~Un~~ L' État membre concerné peut verser une compensation à un transporteur aérien sélectionné en vertu du ~~point f)~~ paragraphe 7 , pour qu'il satisfasse aux normes découlant des obligations de service public imposées au titre ~~du présent paragraphe~~ de l'article 16 . Cette compensation ~~doit tenir compte des dépenses et recettes engendrées par le service~~ ⇒ ne dépasse pas le montant nécessaire pour couvrir les coûts nets occasionnés par l'exécution de chaque obligation de service public, en tenant compte des recettes y relatives conservées par le transporteur aérien ainsi que d'un bénéfice raisonnable ⇐.

↓ nouveau

9. La Commission est informée sans retard des résultats de l'appel d'offres et de la procédure de sélection au moyen d'une notification de l'État membre comprenant les informations suivantes:

- (a) nombre, nom et informations sur les entreprises des soumissionnaires;
- (b) informations opérationnelles fournies dans les offres;
- (c) compensation demandée dans les offres;
- (d) nom du soumissionnaire retenu.

10. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission peut demander aux États membres de communiquer, dans un délai d'un mois, tous les documents nécessaires à la sélection d'un transporteur aérien pour l'exécution d'une obligation de service public. Dans l'hypothèse où les documents demandés ne sont pas communiqués dans le délai, la Commission peut décider de suspendre l'appel d'offres conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2.

↓2408/92, art. 4, par. 1, pt i)
(adapté)
⇒ nouveau

Article 18

⇒ *Examen des obligations de service public* ⇐

1. Les États membres adoptent ⇒ toutes ⇐ les mesures nécessaires pour garantir que toute décision prise en vertu ~~du présent article~~ ☒ des articles 16 et 17 ☒ puisse être réexaminée d'une manière effective et, en particulier, dans les plus brefs délais au motif qu'elle contrevient à la législation communautaire ou à la réglementation nationale qui la met en œuvre.

⇒ À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission peut notamment demander aux États membres de communiquer, dans un délai de deux mois:

- (a) un document justifiant l'obligation de service public et le respect, par cette dernière, des critères énoncés à l'article 16,
- (b) une analyse de l'économie de la région,
- (c) une analyse de la proportionnalité entre les obligations envisagées et les objectifs de développement économique,
- (d) une analyse des services aériens existants, le cas échéant, et des autres modes de transport disponibles pouvant être considérés des substituts éventuels à l'obligation envisagée. ⇐

↓2408/92, art. 4, par. 3 (adapté)
⇒ nouveau

2. Si un État membre estime que le développement d'une liaison est indûment restreint par le libellé ~~du paragraphe 1~~ ☒ des articles 16 et 17 ☒, la Commission procède à une enquête, à la demande de cet État ou de sa propre initiative, et, tenant compte de tous les facteurs à prendre en considération, décide, dans un délai de ~~deux~~ ⇒ six ⇐ mois à partir de la réception de la demande ⇒ et conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2 ⇐, si ~~le paragraphe 1 doit~~ ☒ les articles 16 et 17 doivent ☒ continuer à s'appliquer à la liaison en question.

⇒ Dans l'attente de cette décision, la Commission peut arrêter des mesures transitoires, y compris la suspension, totale ou partielle, d'une obligation de service public. ⇐

↓2408/92, art. 4, par. 4 (adapté)

~~La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres. Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans un délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai d'un mois.~~

↓2408/92, art. 5 (adapté)

~~Sur les liaisons intérieures pour lesquelles, lors de l'entrée en vigueur du présent règlement, une concession exclusive a été accordée par voie législative ou contractuelle et sur lesquelles d'autres formes de transport ne peuvent assurer un service adéquat et continu, cette concession peut subsister jusqu'à son échéance ou pendant trois ans, selon la date la plus proche.~~

↓2408/92, art. 6 (adapté)

- ~~1. Nonobstant l'article 3, un État membre peut, lorsqu'un des transporteurs aériens titulaires d'une licence qu'il a délivrée a commencé à exploiter un service de transport aérien régulier de passagers au moyen d'aéronefs d'une capacité ne dépassant pas 80 sièges sur une nouvelle liaison entre des aéroports régionaux, dont la capacité ne dépasse pas 30 000 sièges par an, refuser, pendant une période de deux ans, l'exploitation d'un service aérien régulier par un autre transporteur aérien, à moins que ce service ne soit exploité au moyen d'aéronefs d'une capacité ne dépassant pas 80 sièges ou qu'il fasse partie d'un service sur lequel pas plus de 80 sièges sont mis en vente sur chaque vol entre les deux aéroports en question.~~
 - ~~2. L'article 4 paragraphes 3 et 4 s'appliquent en liaison avec le paragraphe 1 du présent article.~~
-

↓ 2408/92, art. 8, par. 2 (adapté)
⇒ nouveau

Article 19

⇒ Répartition du trafic entre les aéroports et exercice des droits de trafic ⇐

1. L'exercice des droits de trafic est soumis aux règles d'exploitation communautaires, nationales, régionales ou ☒ et ☒ locales publiées concernant la sécurité, ☒ la sûreté, ☒ la protection de l'environnement et la répartition des créneaux horaires.
-

↓2408/92, art. 8, par. 1 (adapté)
⇒ nouveau

2. ~~Le présent règlement n'affecte pas le droit d'un État membre de~~ ⇒ Un État membre peut, après consultation des transporteurs aériens concernés, ⇐ réglementer, sans

discrimination ⇒ entre les destinations à l'intérieur de la Communauté ou ⇐ fondée sur la nationalité ou l'identité du transporteur aérien, la répartition du trafic ⇒ aérien ⇐ entre les aéroports situés à l'intérieur d'un système aéroportuaire ⇒ répondant aux conditions suivantes: ⇐

(a) ⇒ les aéroports desservent la même ville ou conurbation, ⇐

(b) ⇒ les aéroports sont desservis par une infrastructure de transport suffisante et ⇐

(c) ⇒ les aéroports et la ville ou conurbation qu'ils desservent sont reliés par des services de transport en commun fréquents, fiables et efficaces. ⇐

⇒ Toute décision de réglementer la répartition du trafic aérien entre les aéroports respecte les principes de proportionnalité et de transparence et est fondée sur des critères objectifs. ⇐

↓2408/92, art. 8, par. 3 (adapté)

⇒ nouveau

3. ~~La Commission, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, examine l'application des paragraphes 1 et 2 et, dans un délai d'un mois à partir de la date de réception de la demande et après consultation du comité visé à l'article 11, décide si l'État membre peut continuer à appliquer la mesure. La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres.~~ ⇒ Sans préjudice des règles de répartition du trafic en vigueur avant l'adoption du présent règlement, l'État membre concerné informe la Commission de son intention de réglementer la répartition du trafic aérien ou de modifier une règle de répartition du trafic existante.

La Commission examine l'application des paragraphes 1 et 2 et, dans un délai de six mois suivant la réception de la demande, et conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2, décide si l'État membre peut appliquer les mesures.

La Commission publie sa décision au *Journal officiel de l'Union européenne* et les mesures ne sont pas appliquées avant la publication de l'approbation de la Commission. ⇐

↓2408/92, art. 8, par. 4 (adapté)

4. ~~Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans un délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut, dans des cas exceptionnels, prendre une décision différente dans un délai d'un mois.~~

↓2408/92, art. 8, par. 5 (adapté)

5. ~~Lorsqu'un État membre décide d'instaurer un nouveau système aéroportuaire ou de modifier un système existant, il en informe les autres États membres et la~~

~~Commission. Après avoir vérifié que les aéroports sont regroupés pour desservir la même ville ou conurbation, la Commission publie une annexe II révisée au Journal officiel des Communautés européennes.~~

↓2408/92, art. 9, par. 1 (adapté)

~~1. Lorsqu'il existe des problèmes graves de congestion et/ou en matière d'environnement, l'État membre responsable peut, sous réserve du présent article, imposer des conditions, limiter ou refuser l'exercice des droits de trafic, notamment lorsque d'autres modes de transport peuvent fournir un service satisfaisant.~~

↓2408/92, art. 9, par. 2 (adapté)

~~2. Les mesures prises par un État membre conformément au paragraphe 1:~~

- ~~– ne comportent pas de discrimination fondée sur la nationalité ou l'identité des transporteurs aériens,~~
 - ~~– ont une durée de validité limitée, ne dépassant pas trois ans, à l'issue de laquelle elles sont réexaminées,~~
 - ~~– ne portent pas indûment atteinte aux objectifs du présent règlement,~~
 - ~~– ne provoquent pas indûment une distorsion de la concurrence entre les transporteurs aériens,~~
 - ~~– ne sont pas plus restrictives que nécessaires pour résoudre les problèmes.~~
-

↓2408/92, art. 9, par. 3 (adapté)

~~3. Lorsqu'un État membre estime que les mesures visées au paragraphe 1 sont nécessaires, il en informe, au moins trois mois avant leur application, les autres États membres et la Commission en fournissant une justification adéquate pour ces mesures. Celles-ci peuvent être appliquées, à moins que, dans un délai d'un mois à partir de la réception de l'information, un État membre concerné ne les conteste ou que la Commission, conformément au paragraphe 4, ne décide de leur consacrer un examen plus approfondi.~~

↓2408/92, art. 9, par. 4 (adapté)

~~4. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission examine les mesures visées au paragraphe 1. Si la Commission, dans un délai d'un mois après avoir été informée en vertu du paragraphe 3, décide d'examiner ces mesures, elle indique, en même temps, si les mesures peuvent être appliquées totalement ou partiellement durant l'examen, en tenant compte notamment de la possibilité d'effets irréversibles. Après avoir consulté le comité visé à l'article 11, la Commission décide, dans un délai d'un mois après avoir reçu toutes les informations nécessaires, si les mesures sont appropriées et conformes au présent~~

~~règlement et en aucune autre façon contraires au droit communautaire. La Commission communique sa décision au Conseil et aux États membres. Dans l'attente de cette décision, la Commission peut arrêter des mesures transitoires, y compris la suspension, totale ou partielle, des mesures, compte tenu notamment de la possibilité d'effets irréversibles.~~

↓2408/92, art. 9, par. 5 (adapté)
⇒ nouveau

Article 20

Mesures d'urgence

- ~~Nonobstant les paragraphes 3 et 4,~~ Un État membre peut ~~prendre les mesures nécessaires~~ pour faire face à des problèmes inopinés de court terme ~~pour autant que~~ Ces mesures ~~soient conformes au paragraphe 2~~ respectent les principes de proportionnalité et de transparence et sont fondées sur des critères objectifs et non discriminatoires ~~.~~

La Commission et les ~~autres~~ États membres sont informés sans retard de ces mesures accompagnées d'une justification adéquate. Si des problèmes nécessitant de telles mesures continuent de se poser pendant plus de quatorze jours, l'État membre doit en informer la Commission et les autres États membres et peut, avec l'accord de la Commission, prolonger les mesures prises pendant un délai supplémentaire allant jusqu'à quatorze jours.

- À la demande du ou des États membres impliqués ou de sa propre initiative, la Commission peut suspendre l'application de ces mesures si elles ne satisfont pas aux exigences ~~des paragraphes 1 et 2~~ du paragraphe 1, ou si elles sont en toute autre façon contraires au droit communautaire.

↓2408/92, art. 9, par. 6 (adapté)

~~6. Tout État membre peut, dans un délai d'un mois, saisir le Conseil de la décision prise par la Commission en vertu des paragraphes 4 et 5. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut, dans des cas exceptionnels, prendre une décision différente dans un délai d'un mois.~~

↓2408/92, art. 9, par. 7 (adapté)

~~7. Lorsqu'une décision prise par un État membre conformément au présent article limite l'activité d'un transporteur aérien communautaire sur une liaison intracommunautaire, les mêmes conditions ou limitations s'appliquent à tous les transporteurs aériens communautaires exploitant la même liaison. Si la décision implique le refus de services nouveaux ou supplémentaires, le même traitement est prévu pour toutes les demandes des transporteurs~~

~~aériens communautaires concernant des services nouveaux ou supplémentaires sur cette liaison.~~

↓ 2408/92, art. 9, par. 8 (adapté)

~~8. Sans préjudice de l'article 8 paragraphe 1 et sauf accord du ou des autres États membres concernés, un État membre n'autorise pas un transporteur aérien à :~~

~~instaurer un nouveau service ou~~

~~accroître la fréquence d'un service existant~~

~~entre un aéroport donné situé sur son territoire et un autre État membre tant qu'un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée par cet autre État membre n'est pas autorisé, en vertu des règles relatives à l'attribution des créneaux horaires prévues à l'article 8 paragraphe 2, à instaurer un nouveau service ou à accroître les fréquences sur un service existant à destination de l'aéroport en question, en attendant l'adoption par le Conseil et l'entrée en vigueur d'un règlement instaurant un code de conduite sur la répartition des créneaux horaires, reposant sur le principe général de la non-discrimination fondée sur la nationalité.~~

↓ 2408/92, art.10 (adapté)

~~1. Les limitations de capacité ne s'appliquent aux services aériens couverts par le présent règlement que dans la mesure fixée dans les articles 8 et 9 et dans le présent article.~~

~~2. Si l'application du paragraphe 1 a causé un grave préjudice financier au(x) transporteur(s) aérien(s) titulaire(s) d'une licence délivrée par un État membre, la Commission examine, à la demande dudit État membre, la situation et, sur la base de tous les éléments pertinents, y compris l'état du marché et en particulier, lorsque la situation est telle que les possibilités des transporteurs de cet État membre de soutenir efficacement la concurrence sur ce marché sont indûment affectées, la situation financière du ou des transporteurs aériens concernés et le taux d'occupation des sièges atteint, décide si la capacité sur les services aériens réguliers à destination et en provenance de cet État doit être stabilisée pour une période limitée.~~

~~3. La Commission communique sa décision d'agir ou non, selon le cas, au Conseil et aux États membres. Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans un délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut, dans des cas exceptionnels, prendre une décision différente dans un délai d'un mois.~~

↓2409/92, art. 1^{er}, par. 2 (adapté)
⇒ nouveau

⊗ Chapitre IV: Dispositions tarifaires ⊗

Article 21

⇒ Tarification ⇐

Sans préjudice ~~du paragraphe 3~~ ⊗ de l'article 23 ⊗, le présent ~~règlement~~ ⊗ chapitre ⊗ n'est pas applicable:

- (a) aux tarifs aériens des passagers et de fret pratiqués par les transporteurs aériens autres que les transporteurs aériens communautaires;
- (b) aux tarifs aériens des passagers et de fret fixés en application d'obligations de service public, conformément au ~~règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires~~ ⊗ chapitre III. ⊗

↓2409/92, art. 5, par. 1 (adapté)
⇒ nouveau

Article 22

⇒ Liberté de tarification ⇐

1. Sans préjudice ~~du présent règlement~~ ⊗ des articles 16, paragraphe 1, 23 et 24 ⊗, les transporteurs aériens de la Communauté fixent librement les tarifs aériens des passagers ⇒ et de fret pour les services aériens intracommunautaires ⇐.
2. ⇒ Nonobstant les dispositions d'accords bilatéraux conclus entre les États membres, ces derniers ne pratiquent pas de discrimination fondée sur la nationalité ou l'identité du transporteur aérien lorsqu'ils autorisent des transporteurs aériens communautaires à fixer les tarifs des passagers et de fret applicables aux services aériens entre leur territoire et un pays tiers. Les restrictions qui subsistent en matière de tarification, y compris pour les liaisons vers des pays tiers, à la suite d'accords bilatéraux conclus entre des États membres sont caduques. ⇐

↓2409/92, art. 3 (adapté)

~~Les tarifs charters, les prix d'affrètement et les tarifs de fret sont fixés d'un commun accord entre les parties au contrat de transport.~~

↓2409/92, art. 1^{er}, par. 3 (adapté)
⇒ nouveau

Article 23

⇒ *Rôle dominant en matière de prix* ⇐

⇒ Sans préjudice des accords conclus par la Communauté avec un pays tiers, pour les services aériens entre aéroports communautaires ⇐ seuls les transporteurs aériens communautaires sont habilités à introduire de nouveaux produits ou des tarifs ☒ aériens ☒ inférieurs à ceux existant pour des produits identiques.

↓2409/92, art. 4 (adapté)
⇒ nouveau

Article 24

⇒ *Information et non-discrimination* ⇐

1. Les transporteurs aériens opérant dans la Communauté ⇒ rendent publiques ⇐ ~~communiquent tous leurs tarifs aériens de passagers et tarifs de fret standard à toute personne qui en fait la demande~~ ⇒ toutes les informations sur leurs tarifs des passagers et de fret et les conditions qui s'y rapportent. ⇐
2. ⇒ Les transporteurs aériens fixent les tarifs des passagers sans aucune discrimination fondée sur la nationalité ou le lieu de résidence du passager ou sur le lieu d'établissement de l'agent de voyage au sein de la Communauté. ⇐

↓2409/92, art. 5, par. 2 (adapté)

~~Le ou les États membres concernés peuvent exiger que les tarifs aériens soient déposés chez eux selon les modalités qu'ils prescrivent. Il n'est pas exigé que ce dépôt soit effectué plus de vingt quatre heures, y compris un jour ouvrable, avant l'entrée en vigueur des tarifs aériens, sauf en cas d'alignement sur un tarif existant pour lequel seule une notification préalable est requise.~~

↓2409/92, art. 5, par. 3 (adapté)

~~Un État membre peut exiger, jusqu'au 1er avril 1997, que les tarifs pratiqués sur les liaisons intérieures exploitées par un seul transporteur titulaire d'une licence délivrée par cet État membre, ou exploitées en commun par deux transporteurs titulaires d'une licence délivrée par~~

~~et État membre, soient déposés plus d'un jour ouvrable, mais moins d'un mois avant leur entrée en vigueur.~~

↓2409/92, art. 5, par. 4 (adapté)

~~Un tarif aérien peut être appliqué à la vente et au transport aussi longtemps qu'il n'a pas été suspendu conformément aux articles 6 ou 7.~~

↓2409/92, art. 6 (adapté)

~~1. Sous réserve des procédures prévues au présent article, un État membre concerné peut, à tout moment, décider:~~

~~a) de suspendre l'application d'un tarif de base qui, compte tenu de l'ensemble des tarifs appliqués pour la liaison en question et d'autres facteurs pertinents, y compris la situation concurrentielle du marché, pénalise les usagers par son niveau excessivement élevé par rapport à l'ensemble des coûts supportés à long terme par le transporteur, y compris un niveau satisfaisant de rémunération du capital;~~

~~b) d'arrêter, de manière non discriminatoire, de nouvelles baisses des tarifs sur un marché, qu'il s'agisse d'une liaison ou d'un groupe de liaisons, lorsque les mécanismes du marché ont entraîné une évolution persistante à la baisse des tarifs aériens qui s'écarte nettement des mouvements de prix saisonniers habituels et entraîne des pertes généralisées pour tous les transporteurs aériens opérant sur les services concernés, compte tenu de l'ensemble des coûts supportés à long terme par les transporteurs aériens.~~

~~2. Une décision prise en vertu du paragraphe 1 doit être motivée et notifiée à la Commission et à tout autre État membre impliqué ainsi qu'aux transporteurs aériens concernés.~~

~~3. Si, dans un délai de quatorze jours à partir de la date de réception de la notification, aucun autre État membre concerné ni la Commission n'ont notifié leur désapprobation en la motivant sur la base du paragraphe 1, l'État membre qui a pris une décision en vertu du paragraphe 1 peut ordonner aux transporteurs aériens concernés de suspendre l'application du tarif de base ou de s'abstenir de procéder à de nouvelles réductions des tarifs, selon le cas.~~

~~4. En cas de désapprobation, tout État membre impliqué peut demander des consultations en vue d'étudier la situation. Ces consultations se déroulent dans un délai de quatorze jours à partir de la date où elles ont été demandées, à moins qu'il n'en soit convenu différemment.~~

↓2409/92, art. 7 (adapté)

~~1. À la demande d'un État membre impliqué, la Commission examine si une décision d'agir ou de s'abstenir d'agir conformément à l'article 6 répond aux critères définis à l'article 6~~

~~paragraphe 1. L'État membre en informe, en même temps, le ou les autres États membres concernés ainsi que le ou les transporteurs aériens concernés. La Commission publie immédiatement au Journal officiel des Communautés européennes l'information selon laquelle le ou les tarifs aériens lui ont été soumis pour examen.~~

~~2. Nonobstant le paragraphe 1, la Commission peut, sur la base d'une plainte déposée par une partie ayant un intérêt légitime, chercher à établir si des tarifs aériens sont conformes aux critères définis à l'article 6 paragraphe 1. La Commission publie immédiatement au Journal officiel des Communautés européennes l'information selon laquelle les tarifs aériens lui ont été soumis pour examen.~~

~~3. Un tarif aérien en vigueur au moment où il est soumis pour examen conformément au paragraphe 1 reste en vigueur pendant la durée de l'examen. Toutefois, lorsque la Commission, ou le Conseil conformément au paragraphe 8, ont décidé, au cours des six mois précédents, qu'un niveau analogue ou inférieur du tarif de base pour la paire de villes concernée n'est pas conforme aux critères définis à l'article 6 paragraphe 1 point a), le tarif aérien ne reste pas en vigueur pendant la durée de l'examen.~~

~~En outre, en cas d'application du paragraphe 6, le transporteur aérien concerné ne peut pas, pendant l'examen auquel procède la Commission, appliquer un tarif de base plus élevé que celui qui était applicable juste avant le tarif de base examiné.~~

~~4. Après consultation des États membres concernés, la Commission prend une décision le plus rapidement possible et, en tout état de cause, dans un délai de vingt jours ouvrables après avoir reçu du ou des transporteurs aériens concernés des informations suffisantes. La Commission tient compte de toutes les informations qui lui sont transmises par les parties intéressées.~~

~~5. Si un transporteur aérien ne fournit pas les informations qui lui sont demandées dans les délais fixés par la Commission ou si les informations qu'il fournit sont incomplètes, la Commission demande, par voie de décision, que les informations lui soient fournies; la décision doit spécifier les informations demandées et fixer le délai dans lequel elles doivent être fournies.~~

~~6. La Commission peut, par voie de décision, prévoir la suspension de l'application d'un tarif aérien en attendant qu'elle ait pu achever l'examen du dossier, si un transporteur aérien fournit des informations erronées ou incomplètes ou si les informations ne sont pas fournies dans les délais fixés par voie de décision conformément au paragraphe 5.~~

~~7. La Commission communique, sans délai, la décision motivée prévue aux paragraphes 4 et 6 aux États membres concernés et aux transporteurs concernés.~~

~~8. Tout État membre concerné peut, dans un délai d'un mois, saisir le Conseil de la décision prise par la Commission au titre du paragraphe 4. Dans un délai d'un mois, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente.~~

~~9. Les États membres concernés veillent à ce que la décision de la Commission soit appliquée, sauf si la décision fait l'objet d'un examen par le Conseil ou si le Conseil a pris une décision différente conformément au paragraphe 8.~~

↓ 2409/92, art. 8 (adapté)

~~Une fois par an au moins, la Commission consulte les représentants des associations d'utilisateurs des transports aériens dans la Communauté sur les tarifs aériens et les questions connexes et, à cette fin, fournit aux participants les informations appropriées.~~

↓ 1882/2003, art. 1^{er} et annexe I.5
(adapté)
⇒ nouveau

Chapitre V: Dispositions finales

Article 25

⇒ Comité ⇐

1. La Commission est assistée par un comité. ~~Le comité conseille la Commission sur l'application des articles 9 et 10.~~
~~En outre, le comité peut être consulté par la Commission sur toute autre question concernant l'application du présent règlement.~~
 2. Dans le cas où il est fait référence au présent ~~article~~ paragraphe , les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE¹¹ s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
 3. Le comité adopte son règlement intérieur.
-

↓ 2407/92, art.18, par. 1 -
2408/92, art. 14, par. 1 - 2409/92,
art. 10, par. 1 (adaptés) (adapté)

Article 26

Coopération et droit de recueillir des informations

1. Les États membres et la Commission coopèrent en vue de ~~la mise en œuvre~~ l'application du présent règlement, ~~notamment en ce qui concerne la collecte des informations nécessaires pour l'établissement du rapport visé à l'article 9 (du règlement 2409/92).~~

¹¹ JO L 184 du 17.7.1999, p.23.

↓2408/92, art. 12, par. 1 (adapté)
⇒ nouveau

2. ~~Dans~~ ☒ Pour ☒ l'accomplissement des tâches qui lui sont assignées par le présent règlement, la Commission peut recueillir toutes les informations nécessaires auprès des États membres ~~et des transporteurs aériens concernés~~ ⇒ ; ceux-ci veillent également à ce que les transporteurs aériens auxquels leur autorité compétente pour l'octroi des licences a délivré une licence fournissent des informations. ⇐

↓2408/92, art. 12, par. 2 (adapté)

~~Lorsqu'un transporteur aérien ne fournit pas les informations requises dans le délai fixé par la Commission ou les fournit de façon incomplète, la Commission les demande par voie de décision adressée à l'État membre concerné. La décision précise les informations demandées, et fixe un délai approprié dans lequel elles doivent être fournies.~~

↓ 2407/92, art.18, par. 2 -
2408/92, art. 14, par. 2 - 2409/92,
art. 10, par. 2 (adaptés) (adapté)
⇒ nouveau

3. ~~Les informations confidentielles obtenues dans le cadre de l'application du présent règlement sont couvertes par le secret professionnel~~ ⇒ Les États membres prennent, conformément à leur législation nationale, les mesures nécessaires pour assurer une confidentialité adéquate des informations qu'ils reçoivent au titre du présent règlement. ⇐

↓2408/92, art. 13 (adapté)

~~La Commission publie au plus tard le 1er avril 1994, puis périodiquement, un rapport sur l'application du présent règlement.~~

↓2409/92, art. 9 (adapté)

~~La Commission publie au plus tard le 1er avril 1994, puis périodiquement, un rapport sur l'application du présent règlement.~~

↓2408/92, art. 15 (adapté)

~~Les règlements (CEE) n° 2343/90 et (CEE) n° 294/91 sont abrogés, à l'exception de l'article 2 point e) ii) et de l'annexe I du règlement (CEE) n° 2343/90, telle qu'interprétée à l'annexe III du présent règlement, et de l'article 2 point b) et de l'annexe du règlement (CEE) n° 294/91.~~

↓2409/92, art. 11 (adapté)

~~Le règlement (CEE) n° 2342/90 est abrogé.~~

↓ nouveau

Article 27

Abrogation

Les règlements (CEE) n^{os} 2407/92, 2408/92 et 2409/92 sont abrogés.

Les références aux règlements abrogés s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe III.

↓ nouveau

Article 28

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le [...] jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

↓2407/92, art. 19 (adapté)

~~Le présent règlement entre en vigueur le 1er janvier 1993.~~

↓2408/92, art. 16 (adapté)

~~Le présent règlement entre en vigueur le 1er janvier 1993.~~

↓2409/92, art. 12 (adapté)

~~Le présent règlement entre en vigueur le 1er janvier 1993.~~

↓ nouveau

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

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Parlement européen
Le Président
[...]

Par le Conseil
Le Président
[...]

↓2407/92, annexe (adaptée)
(adapté)
⇒ nouveau

ANNEXE I

~~Informations nécessaires aux fins de l'article 5 relatif à la capacité financière des transporteurs aériens~~ à communiquer au titre des articles 5 et 8

1. Informations à fournir par un transporteur qui demande une licence pour la première fois en ce qui concerne sa capacité financière
 - 1.1. Les documents financiers et comptables internes les plus récents et, s'ils existent, les comptes certifiés de l'exercice financier précédent.
 - 1.2. Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour les ~~deux~~ trois années suivantes.
 - 1.3. La base sur laquelle sont établies les dépenses et recettes prévisionnelles pour des postes tels que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, assurances, etc.; les prévisions de trafic et de recettes.
 - 1.4. Le détail des frais de démarrage pour la période allant du dépôt de la demande au commencement de l'exploitation, et des explications sur la manière dont il est envisagé de financer ces frais.
 - 1.5. Le détail des sources de financement actuelles et potentielles.

- 1.6. La liste détaillée des actionnaires, avec leur nationalité et le type d'actions détenues, et les statuts. Si le transporteur fait partie d'un groupe d'entreprises, des informations doivent être fournies sur les relations entre celles-ci.
- 1.7. La marge brute d'autofinancement prévisionnelle et les plans de trésorerie pour les ~~deux~~ trois premières années d'exploitation.
- 1.8. Le détail du financement des achats et des acquisitions par contrat de location (lease agreement) d'avions, y compris, en cas de contrat de location (lease agreement), les modalités et conditions du contrat.
2. Informations à fournir pour l'évaluation permanente de la capacité financière des titulaires de licence qui envisagent un changement de leurs structures ou de leurs activités ayant des incidences importantes sur leur situation financière
 - 2.1. Si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents et les comptes certifiés pour l'exercice financier précédent.
 - 2.2. Le détail précis de tous les changements envisagés, par exemple changement de type de service, projet de rachat ou fusion, modification du capital social, changements d'actionnaires, etc.
 - 2.3. Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour l'exercice en cours, tenant compte de tous les changements de structures ou d'activités envisagés qui ont des incidences financières importantes.
 - 2.4. Les dépenses et recettes passées et futures pour des postes tels que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, assurances, etc.; les prévisions de trafic et de recettes.
 - 2.5. La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour l'année suivante, compte tenu de tous les changements de structures et d'activités envisagés ayant des incidences financières importantes.
 - 2.6. Le détail du financement des achats et des acquisitions par contrat de location (lease agreement) d'avions, y compris, en cas de contrat de location (lease agreement), les modalités et conditions du contrat.
3. Informations à fournir pour l'évaluation permanente de la capacité financière des titulaires de licence
 - 3.1. Les comptes certifiés au plus tard six mois après la fin de la période sur laquelle ils portent et, si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents.
 - 3.2. Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour l'année à venir.
 - 3.3. Les dépenses et recettes passées et futures pour des postes tels que prix du carburant, tarifs , salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, assurances, etc.; les prévisions de trafic et de recettes.
 - 3.4. La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour l'année suivante.

↓ nouveau

ANNEXE II

Définition des aéroports régionaux aux fins de l'article 16

Sont considérés comme des aéroports régionaux, tous les aéroports qui répondent au moins à l'un des critères suivants:

- (a) le volume annuel de mouvements de passagers ne dépasse pas 900 000 par an;
- (b) le volume annuel de fret ne dépasse pas 50 000 tonnes;
- (c) l'aéroport est situé sur une île d'un État membre.

↑

ANNEXE III

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement n° 2407/92	Présent règlement
Article 1 ^{er} , paragraphe 1	Article 1 ^{er}
Article 1 ^{er} , paragraphe 2	Article 3, paragraphe 3
Article 2	Article 2
Article 3, paragraphe 1	Article 3, paragraphe 2
Article 3, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 3, paragraphe 3	Article 3, paragraphe 1, premier alinéa
Article 4, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 2	Article 4, point f)
Article 4, paragraphe 3	-
Article 4, paragraphe 4	Article 4, point f)
Article 4, paragraphe 5	Article 8, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 5, paragraphe 1	Article 5, paragraphe 1
Article 5, paragraphe 2	Article 5, paragraphe 2

Article 5, paragraphe 3
Article 5, paragraphe 4
Article 5, paragraphe 5
Article 5, paragraphe 6
Article 5, paragraphe 7

Article 6
Article 7
Article 8, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 2
Article 8, paragraphe 3
Article 8, paragraphe 4
Article 9
Article 10, paragraphe 1
Article 10, paragraphe 2
Article 11, paragraphe 1
Article 11, paragraphe 2
Article 11, paragraphe 3
Article 12
Article 13, paragraphe 1
Article 13, paragraphe 2
Article 13, paragraphe 3
Article 13, paragraphe 4
Article 14
Article 15
Article 16
Article 17

Article 8, paragraphe 5
Article 8, paragraphe 6
Article 9, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 4
Articles 5, paragraphe 3, et 8,
paragraphe 8
Article 7
Article 11
Article 13, paragraphe 1
Article 12, paragraphe 1
Article 13, paragraphe 2
Article 12, paragraphe 2
Article 6
Article 13, paragraphe 3
Article 13, paragraphe 4
Article 8, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 3
Article 8, paragraphe 7
Article 9, paragraphes 2 – 4
Article 10, paragraphe 2
Article 10, paragraphe 1
-
Article 10, paragraphe 3
Article 14
-
-
-

Article 18, paragraphe 1
Article 18, paragraphe 2
Article 19
ANNEXE

Article 26, paragraphe 1
Article 26, paragraphe 3
-
ANNEXE I

Règlement 2408/92	Présent règlement
--------------------------	--------------------------

Article 1^{er}, paragraphe 1
Article 1^{er}, paragraphe 2
Article 1^{er}, paragraphe 3
Article 1^{er}, paragraphe 4
Article 2
Article 3, paragraphe 1
Article 3, paragraphe 2
Article 3, paragraphe 3
Article 3, paragraphe 4
Article 4, paragraphe 1, point a)
Article 4, paragraphe 1, point b)
Article 4, paragraphe 1, point c)
Article 4, paragraphe 1, point d)
-
-
-
-
-
Article 4, paragraphe 1, point e)
Article 4, paragraphe 1, point f)

Article 1^{er}
Article 1^{er}, paragraphe 2
Article 1^{er}, paragraphe 3
-
Article 2
Article 15, paragraphes 1 + 2
-
-
-
Article 16, paragraphe 1
Article 16, paragraphe 6
Article 16, paragraphe 2
Article 16, paragraphe 4
Article 17, paragraphe 1
Article 17, paragraphe 2
Article 17, paragraphe 3
Article 17, paragraphe 4
Article 17, paragraphe 5
Article 17, paragraphe 6
Article 17, paragraphe 7

Article 4, paragraphe 1, point g)	-
Article 4, paragraphe 1, point h)	Article 17, paragraphe 8
-	Article 17, paragraphe 9
-	Article 17, paragraphe 10
Article 4, paragraphe 1, point i)	Article 18, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 1, point j)	Article 16, paragraphe 3
Article 4, paragraphe 1, point k)	-
Article 4, paragraphe 2	-
Article 4, paragraphe 3	Article 18, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 4	-
Article 5	-
Article 6, paragraphes 1 et 2	-
Article 7	Article 15, paragraphes 3 – 6
Article 8, paragraphe 1	Article 19, paragraphe 2
Article 8, paragraphe 2	Article 19, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 3	Article 19, paragraphe 3
Article 8, paragraphe 4	-
Article 8, paragraphe 5	-
Article 9, paragraphe 1	-
Article 9, paragraphe 2	-
Article 9, paragraphe 3	-
Article 9, paragraphe 4	-
Article 9, paragraphe 5	Article 20
Article 9, paragraphe 6	-
Article 9, paragraphe 7	-
Article 9, paragraphe 8	-
Article 10	-

Article 11	Article 25
Article 12, paragraphe 1	Article 26, paragraphe 2
Article 12, paragraphe 2	-
Article 13	-
Article 14, paragraphe 1	Article 26, paragraphe 1
Article 14, paragraphe 2	Article 26, paragraphe 3
Article 15	-
Article 16	-
ANNEXE I	-
ANNEXE II	-
ANNEXE III	-
-	ANNEXE II

Règlement 2409/92	Présent règlement
Article 1 ^{er} , paragraphe 1	Article 1 ^{er}
Article 1 ^{er} , paragraphe 2	Article 21
Article 1 ^{er} , paragraphe 3	Article 23
Article 2	Article 2
Article 3	-
Article 4	Article 24
Article 5, paragraphe 1	Article 22
Article 5, paragraphe 2	-
Article 5, paragraphe 3	-
Article 5, paragraphe 4	-
Article 6	-

Article 7	-
Article 8	-
Article 9	-
Article 10, paragraphe 1	Article 26, paragraphe 1
Article 10, paragraphe 2	Article 26, paragraphe 3
Article 11	-
Article 12	-
-	Article 27
-	Article 28

↓ 2408/92, annexe, et acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède, art. 29 et annexe I, et acte d'adhésion de la République tchèque, de l'Estonie, de Chypre, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Hongrie, de Malte, de la Pologne, de la Slovénie et de la Slovaquie, art. 20 et annexe II (adaptés) (adapté)

~~ANNEXE I~~

~~Liste des aéroports de première catégorie~~

BELGIQUE:	Bruxelles-Zaventem
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE:	Praha-Ruzyně
DANEMARK:	Système aéroportuaire de Copenhague
ALLEMAGNE:	Francfort-Rhin-Main Düsseldorf-Lohausen Munich Système aéroportuaire de Berlin
ESTONIE:	Tallinna-Lennujaam

ESPAGNE	Palma-Majorque Madrid-Barajas Malaga Las Palmas
GRÈCE:	Athènes-Hellinikon Salonique-Macédoine
FRANCE:	Système aéroportuaire de Paris
IRLANDE:	Dublin
ITALIE:	Système aéroportuaire de Rome Système aéroportuaire de Milan
CHYPRE:	Larnaka airport
LETTONIE:	Riga
LITUANIE:	Vilnius
HONGRIE	Budapest-Ferihegy International Airport
MALTE:	Luqa
PAYS-BAS:	Amsterdam-Schiphol
POLOGNE:	Warszawa-Okęcie
PORTUGAL:	Lisbonne Faro
SLOVÉNIE:	Ljubljana
SLOVAQUIE:	Bratislava Airport
ROYAUME-UNI:	Système aéroportuaire de Londres Luton
AUTRICHE:	Vienne
FINLANDE:	Helsinki-Vantaa/Helsingfors-Vanda
SUÈDE:	Système aéroportuaire de Stockholm

~~ANNEXE II~~

~~Liste des systèmes aéroportuaires~~

DANEMARK:	Copenhague-Kastrup/Roskilde
ALLEMAGNE:	Berlin-Tegel/Schönefeld/Tempelhof
FRANCE:	Paris-Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget Lyon-Bron-Satolas
ITALIE:	Rome-Fiumicino/Ciampino Milan-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Venise-Tessera/Treviso
ROYAUME-UNI:	Londres-Heathrow/Gatwick/Stansted
SUÈDE:	Stockholm-Arlanda/Bromma

↓ 2408/92, ANNEXE III (adapté)

~~Interprétation visée à l'article 15 Aux termes de l'annexe I du règlement (CEE) n° 2343/90, le transporteur aérien Scanair, qui est structuré et organisé exactement comme le Scandinavian Airlines System, doit être considéré de la même manière que le transporteur aérien Scandinavian Airlines System.~~