



02 JUIL. 2020

Circulaire N° 2016 fixant les règles concernant l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports internationaux du Royaume du Maroc

-Vu la loi N° 40-13 portant code de l'aviation civile promulguée par le Dahir n°1-16-61 du 17 chaabane 1437 (24 mai 2016) notamment l'article 205, alinéa 2 ;

- Vu la circulaire N° 2399 du 05 Aout 2013 abrogeant la circulaire N° 204/DAC/DTA du 10 Février 2004 relative à l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports internationaux du Royaume du Maroc.

Article premier

Champ d'application

La présente circulaire a pour objet de définir les modalités d'attribution des créneaux horaires dans les aéroports internationaux du Maroc à l'exception des vols d'états, des vols humanitaires ou sanitaires et des décollages et atterrissages dont les causes sont liées à la sécurité des vols, ou des personnes et aux atterrissages d'urgence.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente circulaire, on entend par :

« Créneau horaire » : Autorisation d'utiliser les infrastructures aéroportuaires pour la prestation d'un service aérien dans un aéroport coordonné ou à facilitation d'horaires à une date et à une heure précise, aux fins de l'atterrissement et du décollage, accordée par un coordonnateur ou facilitateur d'horaires conformément à la présente circulaire.

« Créneau historique » : Créneau horaire attribué sur la base d'une précédence historique conformément aux modalités de la présente circulaire.

« Série de créneaux horaires » : Au moins cinq créneaux horaires demandés pour une même période de planification horaire régulièrement, à la même heure le même jour de la semaine et attribués de cette manière ou, si cela n'est pas possible, attribués approximativement à la même heure.

« Précédence historique » : Principe selon lequel un transporteur aérien est autorisé à utiliser la même série de créneaux que celle utilisée au moins à 80% au cours de la même période de planification horaire similaire précédente.

« Nouvel arrivant » : Transporteur aérien qui n'assure pas, au moment de la demande, de service aérien sur un aéroport coordonné et demande que lui soit attribué un ou plusieurs créneaux horaires dans cet aéroport pour une période de planification horaire.

« Période de planification horaire » : la saison IATA d'été ou d'hiver, telle qu'elle est établie dans les horaires des transporteurs aériens ;

« Transporteur aérien » : Entreprise de transport aérien titulaire d'une licence ou autorisation d'exploitation en cours de validité délivrée par une autorité compétente en charge de l'aviation civile.

[Signature]

1

« Aéroport à facilitation d'horaires » : Aéroport susceptible d'être saturé à certaines périodes de la journée, de la semaine ou de l'année. Ce problème de saturation pouvant être résolu par une coopération volontaire entre transporteurs aériens, et dans lequel un facilitateur d'horaires a été désigné pour faciliter les activités des transporteurs aériens exploitant ou ayant l'intention d'exploiter des services dans cet aéroport ;

« Aéroport coordonné » Tout aéroport au terme duquel, un transporteur aérien ou tout autre exploitant d'aéronefs doit, pour atterrir ou décoller, bénéficier d'un créneau horaire attribué par un coordonnateur.

« Gestionnaire d'aéroport »: entité qui a pour mission, aux termes de la législation ou de la réglementation nationale, d'administrer, et de gérer les infrastructures aéroportuaires ainsi que de coordonner les activités des différents opérateurs sur l'aéroport considéré.

« Paramètres de coordination »: ensemble de règles permettant l'allocation des créneaux horaires dans un aéroport coordonné.

« Pool de créneaux horaires » : Ensemble de créneaux horaires non attribués constitué par le coordonnateur. Toute nouvelle capacité de créneaux horaires est placée dans le pool.

« IATA » : Association Internationale du Transport Aérien.

Article 3 **Conditions de la coordination d'un aéroport**

1- La décision de qualifier un aéroport de « coordonné » ou « à facilitation d'horaires » ou d'y mettre fin est prononcée par le Ministre en charge du transport aérien, sur proposition de la Direction Générale de l'Aviation Civile après avis du gestionnaire de l'aéroport concerné.

2 - Un aéroport est qualifié « coordonné » lorsque :

- Les insuffisances de capacité, peuvent générer des préjudices pour les passagers et pour des compagnies aériennes. Ces insuffisances doivent être démontrées par une étude approfondie de la capacité de l'aéroport eu égard à la demande des transporteurs aériens.
- Il n'y a aucune possibilité de résoudre ces problèmes à court terme.

Article 4 **Coordonnateur et facilitateur d'horaires**

La Direction Générale de l'Aviation Civile désigne un coordonnateur ou un facilitateur d'horaires qui est une personne physique ou morale qualifiée.

Un même coordonnateur ou facilitateur d'horaires peut être désigné pour un ou plusieurs aéroports.

Dans le cas où le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires est une personne morale :

- Le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires selon le cas est constitué sous forme d'association à but non lucratif.
- Cette association est constituée des représentants de la Direction Générale de l'Aviation Civile, du gestionnaire de l'aéroport et des transporteurs aériens réguliers marocains.

Dans le cas d'un aéroport coordonné ou à facilitation d'horaires, le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires agit d'une manière indépendante, neutre, non discriminatoire et transparente.

Article 5
Attributions du facilitateur d'horaires et du coordonnateur

1-Le facilitateur d'horaires conseille les transporteurs aériens et propose les heures d'arrivée et/ou de départ de rechange ainsi que d'autres aéroports éventuels de substitution chaque fois qu'il le jugera opportun.

Il s'assure que les activités des transporteurs aériens sont conformes aux horaires qui leur sont recommandés.

Le facilitateur d'horaires participe aux conférences internationales IATA de planification des créneaux horaires.

2-Le coordonnateur est seul responsable de l'attribution des créneaux horaires.

Il attribue les créneaux horaires conformément aux dispositions de la présente circulaire et veille à les faire respecter par les transporteurs aériens.

3-Le coordonnateur participe aux réunions du Comité de Coordination visé ci-après pour donner son avis sur :

- a. Les problèmes soulevés par les nouveaux arrivants ;
- b. Les réclamations concernant les attributions des créneaux horaires ;
- c. Les lignes directrices proposées pour l'attribution de créneaux horaires et pour leur respect par les compagnies aériennes.

4-Le coordonnateur communique, sur demande et dans les délais impartis fixés par l'IATA, à toutes les compagnies aériennes et organismes impliqués dans la gestion aéroportuaire les informations suivantes :

- i. les créneaux horaires historiques, ventilés par compagnie aérienne et classés dans l'ordre chronologique pour tous les transporteurs aériens utilisant l'aéroport;
- ii. les créneaux horaires demandés (à l'origine), ventilés par transporteurs et classés dans l'ordre chronologique, pour tous les transporteurs;
- iii. les créneaux horaires attribués, les demandes de créneaux horaires qui n'ont pu être satisfaites, les demandes en suspens, ventilés par transporteur et classés dans l'ordre chronologique;
- iv. les créneaux horaires encore disponibles;
- v. des informations complètes et détaillées sur les critères d'attribution.

5-Le coordonnateur participe aux conférences internationales IATA de planification des créneaux horaires

6-Le coordinateur ou le facilitateur d'horaires assure la publication en ligne sur son propre site, à libre accès, toutes les informations pertinentes relatives à la coordination des créneaux horaires durant toute la période de planification horaire. A la fin de chaque période de planification horaire, et à chaque fois que la Direction du Transport Aérien le juge nécessaire, le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires communique à cette Direction un rapport d'activité, détaillé sur la coordination créneaux horaires de ladite période.

Article 6
**Modifications intervenant dans les statuts ou la composition
des organes de gestion du coordonnateur ou du facilitateur d'horaires**

Le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires informe, dans un délai ne dépassant pas 5 jours ouvrables, la Direction du Transport Aérien de toute modification des statuts ou de la composition des organes de gestion.

En outre, il lui communique dans les meilleurs délais l'ensemble des procès-verbaux des réunions de ses organes de gestion.

Article 7
Fin des fonctions du coordonnateur ou du facilitateur d'horaire

En cas d'inexécution totale ou partielle de ses tâches, la Direction du Transport Aérien informe le coordonnateur ou le facilitateur d'horaire, par lettre recommandée, des manquements qui lui sont reprochés afin que le coordonnateur ou le facilitateur d'horaire prenne sans délai les mesures pour y remédier.

En cas d'inexécution persistante ou de manquements graves, la Direction Générale de l'Aviation Civile peut mettre fin à la désignation du coordonnateur ou du facilitateur d'horaires.

La décision de la Direction Générale de l'Aviation Civile est notifiée par lettre recommandée au coordonnateur ou au facilitateur d'horaire et devient effective au moment de la désignation du nouveau coordonnateur ou le facilitateur d'horaire.

La Direction Générale de l'Aviation Civile désigne dans un délai de quatre mois prenant cours à compter de ladite notification, un nouveau coordonnateur ou facilitateur d'horaires.

Le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires, désirant mettre lui-même un terme à ses fonctions en informe la Direction Générale de l'Aviation Civile par lettre recommandée et ne peut cesser ses fonctions qu'après l'écoulement d'un délai de quatre mois prenant cours le jour de l'envoi de sa lettre recommandée.

Article 8
Comité de coordination

Un comité de coordination des créneaux horaires est créé au niveau de chaque aéroport coordonné.

Un même comité de coordination peut être désigné pour un ou plusieurs aéroports coordonnés.

Le comité de coordination des créneaux horaires est placé sous la présidence du Directeur du Transport Aérien ou de son représentant.

Article 9
Composition du comité de coordination

Le comité de coordination est composé des membres suivants :

- Un représentant de la Direction du Transport Aérien ;
- un représentant de chaque transporteur aérien marocain qui utilise régulièrement l'aéroport coordonné ;
- un représentant de tous les transporteurs étrangers qui utilisent régulièrement l'aéroport coordonné ou l'organisation qui les représentent ;
- un représentant du gestionnaire d'aéroport ;
- un représentant des services de la navigation aérienne.

Le Coordonnateur Délégué participe aux réunions du comité de coordination.

Les prestataires de services aéroportuaires peuvent être invités aux réunions du comité de coordination en qualité d'observateurs.

Le comité peut faire appel à titre consultatif à toute personne qu'il juge utile par son expérience ou sa connaissance du domaine.

Article 10
Attributions du Comité de Coordination

Les missions du Comité de Coordination sont les suivantes :

a. Faire des propositions sur:

- i. les possibilités d'accroître la capacité des aéroports coordonnés/facilités ou d'en améliorer l'utilisation;
- ii. l'examen des réclamations concernant l'attribution des créneaux horaires ;
- iii. les paramètres de coordination ;
- iv. les méthodes de surveillance de l'utilisation des créneaux horaires attribués
- v. les lignes directrices en matière d'attribution des créneaux horaires ou de surveillance de l'utilisation des créneaux attribués, compte tenu notamment de considérations techniques, opérationnelles et environnementales locales.
- vi. les problèmes sérieux rencontrés par les nouveaux arrivants ;
- vii. toute question concernant la capacité des aéroports coordonnés;

Article 11

Médiation sur les réclamations concernant l'attribution des créneaux horaires

La Direction du Transport Aérien assure la médiation entre toutes les parties concernées sur les réclamations concernant l'attribution des créneaux horaires.

Article 12

Fonctionnement du comité de coordination

Le comité se réunit au moins deux fois par an et sur demande du coordonnateur ou du président du comité.

Le quorum est atteint lorsque la moitié au moins des membres du comité est présente.

Les décisions du comité sont prises à la majorité simple des membres présents.

Le secrétariat est assuré par la Direction du Transport Aérien

La Direction du Transport Aérien établit et adresse le compte rendu de la réunion du comité à ses membres.

Tout membre du Comité de Coordination peut proposer des lignes directrices locales. Le Comité de Coordination examine les lignes directrices proposées pour l'attribution de créneaux horaires et pour la surveillance de l'utilisation des créneaux horaires attribués.

Article 13

Capacité d'un aéroport et règles de coordination

Dans un aéroport coordonné :

- la Direction du Transport Aérien est responsable de la détermination des règles d'attribution des créneaux horaires aux transporteurs aériens, compte tenu de la capacité aéroportuaire déclarée.

- Le gestionnaire d'aéroport est responsable de la détermination de la capacité aéroportuaire, notamment le nombre de passagers par heure arrivée et départ ainsi que le nombre de mouvements par heure, qui sera utilisée pour la coordination des créneaux horaires. Cette opération est fondée sur une analyse objective des possibilités d'accueil des infrastructures aéroportuaires et de la disponibilité du personnel nécessaire, compte-tenu des différents types de trafic dans l'aéroport coordonné concerné de la saturation de l'espace aérien susceptible de survenir au cours de la période de coordination, de la situation en termes de capacité.

Article 14 **Procédure de coordination**

Le gestionnaire d'aéroport communique la déclaration de capacité établie sept mois avant le début de la saison IATA à la Direction du Transport Aérien qui procèdera à son examen.

Cette déclaration de capacité doit être accompagnée d'un rapport détaillant le calcul sur la base duquel elle a été fondée, notamment le nombre de passagers par heure arrivée et départ ainsi que le nombre de mouvements par heure.

Dès réception, la Direction du Transport Aérien procède à l'analyse de la déclaration de capacité et l'adresse au Coordonnateur Délégué dans un délai de 3 semaines.

Sur la base de la déclaration de capacité, le Coordonnateur Délégué établit le projet d'allocation initiale des créneaux horaires dans un délai d'un mois. A cette échéance, il en transmet une copie au gestionnaire de l'aéroport coordonné pour analyse et tient avec lui une réunion de présentation une semaine après sa transmission. Cette réunion de présentation fait l'objet d'un procès-verbal qui atteste que la capacité déclarée est respectée. Dans le cas de dépassement constaté, le coordonnateur est invité à revoir ce projet. Une copie de ce procès-verbal est adressée à la Direction du Transport Aérien.

Sur la base du procès-verbal susvisé, le Coordonnateur Délégué tient une séance de travail, deux semaines avant l'échéance fixée dans le calendrier IATA pour la communication des créneaux aux compagnies aériennes avec la Direction du Transport Aérien, concernant, entre autre, les créneaux alloués et refusés et le taux de satisfaction des demandes d'allocation, et ce avant de communiquer les créneaux alloués aux compagnies aériennes. Au terme de cette séance, en cas d'observation ou de réserve de la Direction du Transport Aérien, le Coordonnateur Délégué est tenu de revoir son projet conformément aux remarques émises et en respectant les échéances fixées dans le calendrier IATA.

2.-Le coordonnateur définit, les intervalles de coordination pertinents conformément à la capacité établie.

3-Tous les documents pertinents sont mis à la disposition des parties intéressées qui en font la demande.

Article 15 **Processus d'attribution des créneaux horaires des vols non programmés**

Le Coordonnateur Délégué communique au gestionnaire d'aéroport le projet d'allocation des créneaux horaires des vols non programmés, y compris les vols non programmés Hadj et Omra, en vue de vérifier le respect de la capacité déclarée. Dans le cas de dépassement constaté par le gestionnaire d'aéroport, le coordonnateur est invité à revoir son projet.

Article 16 **Informations à fournir au coordonnateur ou au facilitateur d'horaires**

1. Les transporteurs aériens exploitant ou envisageant d'exploiter des services dans un aéroport à facilitation d'horaires ou coordonné, sont tenus de fournir, respectivement au facilitateur d'horaires ou au coordonnateur, toutes les informations pertinentes qui pourraient leurs être réclamées, sous la forme et dans le délai spécifié par le coordonnateur.

2. Lorsqu'un transporteur aérien omet de fournir les informations visées au paragraphe 1, à moins qu'il ne puisse démontrer d'une manière satisfaisante l'existence de circonstances atténuantes, ou s'il fournit des informations fausses ou trompeuses, le coordonnateur ne prend pas en considération la ou les demandes de créneaux horaires de ce transporteur aérien auxquelles se rapportent les informations manquantes, fausses ou trompeuses et donne à ce transporteur aérien la possibilité de soumettre ses observations.

1.1

3. Toutes les parties impliquées dans la gestion de la capacité dans un aéroport à facilitation d'horaires ou coordonné échangent toutes les informations nécessaires à l'exercice de leurs fonctions respectives, notamment les données de vol et les créneaux horaires.

Article 17 **Processus d'attribution des créneaux horaires**

1-Le coordonnateur effectue l'attribution des créneaux horaires dans un aéroport coordonné selon les critères suivants:

- a. L'historique : la priorité est donnée aux transporteurs aériens ayant justifié d'une présence dans l'aéroport coordonné pendant la saison de planification horaire similaire et ayant respecté le principe de la précédence historique définie à l'article 2 ci-dessus.
- b. La facilitation des connexions des vols des transporteurs aériens disposant d'un réseau connecté type hub. La priorité est donnée par ordre, aux vols connectés dans l'aéroport coordonné concerné puis à ceux alimentant un réseau connecté en dehors de cet aéroport.
- c. Les lignes directrices locales proposées par le Comité de Coordination.

2-Lorsque toutes les demandes de créneaux horaires formulées par les transporteurs ne peuvent être satisfaites, la préférence est accordée aux services aériens commerciaux dans l'ordre suivant :

- (i) services réguliers programmés ;
- (ii) services aériens non réguliers programmés.

En cas de demandes concurrentes dans une même catégorie de services, la priorité est donnée :

- (i) aux transporteurs nationaux
- (ii) aux opérations ayant lieu toute l'année avec la fréquence et la régularité la plus élevée.

3-Lorsque des obligations de service public sont imposées sur une liaison, le coordonnateur peut, dans un aéroport coordonné, réservé les créneaux horaires nécessaires pour les opérations envisagées sur la liaison en question. Si les créneaux horaires réservés pour la liaison concernée ne sont pas utilisés, ils sont mis à la disposition de tout autre transporteur aérien souhaitant exploiter la liaison conformément aux obligations de service public.

4-Toute demande d'un transporteur aérien de modification de créneaux horaires attribués ne peut être acceptée que :

- (i) pour des raisons opérationnelles ;
- (ii) si la programmation des créneaux horaires du (des) pétitionnaire(s) se trouve améliorée par rapport à la programmation initialement demandée.

Elle ne prend effet qu'après approbation expresse, préalable et écrite du coordonnateur.

5-Lorsqu'une demande de créneaux horaires ne peut être satisfaites, le coordonnateur en communique les raisons au transporteur aérien demandeur et lui indique :

- a. le plus proche créneau de remplacement disponible ;
- b. ou un créneau dans un autre aéroport.

6-Le coordonnateur s'efforce également de donner suite aux demandes isolées de créneaux horaires introduites au dernier moment pour tout type d'aviation. A cet effet, les créneaux horaires encore disponibles au pool visé à l'article 19 ci-dessous après l'attribution aux transporteurs demandeurs, ainsi que les créneaux libérés au dernier moment pourront être utilisés.

Article 18

Mobilité des créneaux horaires

1. Les créneaux horaires peuvent être :

- a. transférés par un transporteur aérien d'une liaison ou d'un type de service à une autre liaison ou à un autre type de service qu'il exploite;
- b. transférés :
 - i. dans le cadre de l'acquisition du contrôle du capital d'un transporteur aérien,
 - ii. dans le cas du rachat total ou partiel d'un transporteur aérien ou en cas de fusion totale ou partielle entre deux ou plusieurs transporteurs aériens, lorsque les créneaux sont directement liés au transporteur aérien racheté ou absorbé.
- c. Echangés, l'un pour l'autre, entre transporteurs aériens.

2. Les transferts ou échanges visés au paragraphe 1 sont notifiés au coordonnateur et ne prennent effet qu'après la confirmation expresse de ce dernier.

3. Pour les échanges, la confirmation du coordonnateur ne peut intervenir que si :
ces échanges sont conformes aux exigences de la présente circulaire, et,
les opérations aéroportuaires ne subissent pas un préjudice, compte tenu de l'ensemble des contraintes techniques, opérationnelles et environnementales ;

4. Pour les nouveaux arrivants :

a. Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant ne peuvent pas, pendant deux périodes de planification horaire équivalentes, être transférés comme le prévoit le paragraphe 1, point b), du présent article, sauf en cas de reprise autorisée des activités d'une entreprise en redressement judiciaire.

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

c. Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant ne peuvent pas, pendant deux périodes de planification horaire équivalentes, être échangés comme le prévoit le paragraphe 1, point c), du présent article, sauf pour améliorer la programmation des créneaux horaires initialement demandée.

Article 19

Pool de créneaux horaires

1. Le coordonnateur constitue un pool regroupant tous les créneaux horaires non attribués conformément à l'article 17. Toute nouvelle capacité de créneaux horaires est placée dans le pool.

2. Une série de créneaux horaires attribuée à un transporteur aérien pour l'exploitation d'un service aérien régulier ou d'un service aérien non régulier programmé n'ouvre pas droit, pour ce transporteur, à la même série de créneaux lors de la période suivante de planification horaire équivalente, à moins qu'il puisse démontrer, à la satisfaction du coordonnateur, qu'il a exploité ces créneaux pendant au moins 80 % du temps au cours de la période de planification horaire pour laquelle ils ont été attribués.

3. Les créneaux horaires attribués à un transporteur aérien avant le 31 janvier pour la saison d'été suivante ou avant le 31 août pour la saison d'hiver suivante, mais qui sont restitués au coordonnateur avant ces dates, ne sont pas pris en considération pour le calcul de l'utilisation.

4. Si l'utilisation à 80 % de la série de créneaux horaires ne peut pas être prouvée, tous les créneaux

T.T.

horaires constituant cette série sont placés dans le pool de créneaux horaires, à moins que la non-utilisation puisse être justifiée par des circonstances imprévisibles et irrésistibles sur lesquelles le transporteur n'a aucune prise et qui entraînent :

- a. l'immobilisation au sol des aéronefs du type généralement employés pour assurer le service aérien en question ;
- b. la fermeture d'un aéroport ou d'un espace aérien ;
- c. une grave perturbation des opérations dans les systèmes aéroportuaires concernés, pour les liaisons impactées directement par cette perturbation, et ce pour une durée significative de la période de planification horaire pertinente ;

5. Un nouvel arrivant qui s'est vu offrir une série de créneaux dans une plage horaire comprise entre une heure avant et une heure après l'heure demandée, mais qui n'a pas accepté cette offre, ne conserve pas son statut de nouvel arrivant pour cette période de planification horaire.

6. En cas de services exploités par un groupe de transporteurs aériens, seul un des transporteurs aériens participants pourra demander les créneaux horaires nécessaires. Le transporteur aérien qui exploite un tel service assume la responsabilité de la conformité aux critères d'exploitation requis pour conserver les droits acquis.

Les créneaux horaires attribués à un transporteur aérien pourront être utilisés par un ou plusieurs autres transporteurs aériens participant à une exploitation en commun, à condition que le code d'identification du transporteur aérien auquel les créneaux horaires ont été attribués reste attaché au vol partagé, à des fins de coordination et de surveillance. Lorsque ces opérations prennent fin, le transporteur aérien auquel ces créneaux avaient été attribués initialement conserve ces créneaux. Les transporteurs aériens participant à une exploitation en commun informent le coordonnateur du détail de ces opérations avant le début de celles-ci.

7. Si de graves problèmes persistent pour les nouveaux arrivants, la Direction du Transport Aérien veille à ce que le Comité de Coordination examine les possibilités de remédier à cette situation.

Article 20 Surveillance

Lorsqu'après communication par le gestionnaire d'aéroport des données réalisées des vols sur les aéroports coordonnés, le coordonnateur constate des manquements par rapport aux créneaux horaires attribués, il les répertorie selon trois catégories :

- vol coordonné et non opéré ;
- vol coordonné opéré avec un créneau horaire significativement différent de celui qui est attribué ;
- vol opéré sans créneau horaire attribué.

Les transporteurs aériens concernés sont informés systématiquement des irrégularités relevées et invités à prendre les mesures adaptées pour remédier à ces dysfonctionnements. Si les irrégularités persistent, le coordonnateur se réserve le droit d'accorder ou de ne pas accorder aux transporteurs concernés les créneaux horaires objet des irrégularités lors de la prochaine allocation des créneaux horaires.

Le Coordonnateur Délégué dressera un rapport consolidé de l'ensemble des irrégularités répertoriées en proposant des mesures et recommandations. Ledit rapport sera présenté au comité de coordination.

Article 21
Mise en œuvre

1. Le plan de vol d'un transporteur aérien peut être refusé par les autorités compétentes pour des raisons liées à la gestion du trafic aérien si, ce transporteur aérien a l'intention d'atterrir ou de décoller dans un aéroport coordonné, sans disposer d'un créneau horaire attribué par le coordonnateur.
2. Le coordonnateur retire la série de créneaux horaires provisoirement attribués à un transporteur aérien en cours de création et la remet dans le pool, le 31 janvier pour la saison d'été suivante ou le 31 août pour la saison d'hiver suivante, si ledit transporteur n'est pas titulaire à cette date, d'une autorisation d'exploitation ou d'un document équivalent ou si l'autorité compétente en matière de licences n'indique pas qu'une licence d'exploitation ou un document équivalent seront délivrés avant le début de la période de planification horaire concernée.
3. Le coordonnateur retire et remet dans le pool, la série de créneaux horaires reçue par un transporteur aérien à la suite d'un échange en application de l'article 18, paragraphe 1, point c), lorsque les créneaux n'ont pas été utilisés comme prévu.
4. Les transporteurs aériens qui ne respectent pas leurs créneaux horaires attribués, causant ainsi un préjudice aux activités de l'aéroport ou au trafic aérien, perdent le droit visé à l'article 17 paragraphe 2 ci-dessus. Le coordonnateur peut décider de retirer à ce transporteur aérien la série de créneaux en question pour le restant de la période de planification horaire et de les placer dans le pool après avoir entendu le transporteur concerné et lui avoir adressé un avertissement unique.
5. Sans préjudice de l'article 19 paragraphe 4 ci-dessus, lorsqu'un transporteur aérien ne peut pas atteindre le taux d'utilisation de 80 % défini à l'article 19 paragraphe 2, le coordonnateur peut décider de retirer la série de créneaux horaires à ce transporteur aérien pour le reste de la période de planification horaire et de les placer dans le pool, après avoir entendu le transporteur aérien concerné.

Sans préjudice de l'article 19 paragraphe 4 ci-dessus, lorsque, à l'issue d'une période correspondant à 20 % de la période de validité de la série, aucun créneau horaire de cette série n'a été utilisé, le coordonnateur place ladite série de créneaux dans le pool pour le reste de la période de planification horaire, après avoir entendu le transporteur aérien concerné.

Article 22
Date d'effet

La présente circulaire abroge et annule la circulaire N°2399 du 05 aout 2013 et prend effet à compter de la date de sa signature N.F.

Nadia FETTAH
Ministre du Tourisme, de l'Artisanat,
du Transport Aérien et de l'Economie Sociale