

31993R0095

22.1.1993

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 14/1

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 95/93**z dnia 18 stycznia 1993 r.****w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty**

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ⁽²⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

istnieje rosnąca dysproporcja między ekspansją systemu transportu lotniczego w Europie a dostępnością odpowiedniej infrastruktury portów lotniczych spełniającej to zapotrzebowanie; w wyniku tego wzrasta liczba przeciążonych portów lotniczych we Wspólnocie;

przydzielanie czasu na start lub lądowanie na przeciążonych portach lotniczych powinno być oparte na neutralnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych regułach;

wymóg neutralności jest najlepiej zagwarantowany, jeżeli decyzja o koordynacji portu lotniczego jest podejmowana przez Państwo Członkowskie odpowiedzialne za ten port lotniczy na podstawie obiektywnych kryteriów;

w pewnych warunkach w celu ułatwienia działań pożądane jest, aby Państwo Członkowskie było w stanie wyznaczyć port lotniczy jako koordynowany, pod warunkiem spełnienia zasad przejrzystości, neutralności i niedyskryminacji;

Państwo Członkowskie odpowiedzialne za koordynowany port lotniczy powinno zapewnić wyznaczenie koordynatora, którego neutralność powinna być niekwestionowana;

przejrzystość informacji jest istotnym elementem zapewnienia obiektywnej procedury przydzielania czasu na start lub lądowanie;

zasady regulujące istniejący system przydzielania czasu na start lub lądowanie mogą stanowić podstawę niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem że ten system rozwija się harmonijnie wraz z rozwojem nowego transportu we Wspólnocie;

polityka wspólnotowa ma na celu ułatwianie konkurencji oraz zachęcanie do wejścia na rynek, jak przewidziano w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych ⁽⁴⁾; cele te wymagają silnego wsparcia przewoźników, którzy zamierzają rozpocząć działalność na trasach wewnątrzwspólnotowych;

istniejący system zapewnia poszanowanie praw nabytych;

powinny również powstać przepisy umożliwiające nowym podmiotom wejście na rynek Wspólnoty;

niezbędne jest powstanie specjalnych przepisów, w ograniczonych okolicznościach, dotyczących utrzymania odpowiednich krajowych służb lotniczych w regionach danych Państw Członkowskich;

jest również niezbędne unikanie sytuacji, w których z powodu braku dostępnego czasu na start lub lądowanie korzyści z liberalizacji są nierówno rozłożone, a konkurencja jest zakłócona;

pożądane jest jak najlepsze wykorzystanie istniejącego czasu na start lub lądowanie w celu realizacji wyżej wymienionych celów;

pożądane jest, aby państwa trzecie zapewniały przewoźnikom wspólnotowym równoważne traktowanie;

stosowanie przepisów niniejszego rozporządzenia nie narusza reguł konkurencji zawartych w Traktacie, w szczególności art. 85 i 86;

ustalenia dotyczące lepszej współpracy w sprawie korzystania z portu lotniczego na Gibraltarze zostały uzgodnione w Londynie dnia 2 grudnia 1987 r. przez Królestwo Hiszpanii i Zjednoczone Królestwo we Wspólnej Deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych obydwu krajów i takie ustalenia muszą jeszcze wejść w życie;

⁽¹⁾ Dz.U. C 43 z 19.2.1991, str. 3.

⁽²⁾ Dz.U. C 13 z 20.1.1992, str. 446.

⁽³⁾ Dz.U. C 339 z 31.12.1991, str. 41.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 8.

niniejsze rozporządzenie powinno zostać przejrane po upływie ustalonego okresu działania w celu oceny jego funkcjonowania,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się w odniesieniu do przydzielania czasu na start lub lądowanie we wspólnotowych portach lotniczych.

2. Przyjmuje się, że stosowanie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do portu lotniczego na Gibraltarze nie narusza odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego suwerenności terytorium, na którym znajduje się port lotniczy.

3. Stosowanie przepisów niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do portu lotniczego na Gibraltarze zawiesza się do czasu wejścia w życie ustaleń zawartych we Wspólnej Deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa z dnia 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa powiadomią Radę o tym terminie.

Artykuł 2

Definicje

Definicje do celów niniejszego rozporządzenia:

- a) „czas na start lub lądowanie” oznacza planowy czas przylotu lub odlotu dostępny lub przydzielony rejsowi samolotu określonego dnia w koordynowanym porcie lotniczym na warunkach niniejszego rozporządzenia;
- b) „nowy podmiot” oznacza:
 - i) przewoźnika lotniczego ubiegającego się o przydziały czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym danego dnia i posiadającego lub, któremu przydzielono mniej niż cztery przydziały czasu na start lub lądowanie danego dnia w danym porcie lotniczym; lub
 - ii) przewoźnika lotniczego ubiegającego się o przydziały czasu na start lub lądowanie w celu świadczenia ciągłej usługi między dwoma wspólnotowymi portami lotniczymi, w przypadku gdy najwyżej dwóch innych przewoźników lotniczych prowadzi bezpośrednią usługę między tymi portami lotniczymi lub systemami portów lotniczych w danym dniu, i posiadający lub, któremu przydzielono mniej niż cztery przydziały czasu na start lub lądowanie danego dnia w danym porcie lotniczym w celu świadczenia usługi ciągłej.

Przewoźnik lotniczy posiadający więcej niż 3 % całego dostępnego czasu na start lub lądowanie w danym dniu w konkretnym porcie lotniczym lub więcej niż 2 % całego dostępnego czasu na start lub lądowanie w danym dniu w systemie portów lotniczych, którego część stanowi ten port lotniczy, nie może być uważany za nowy podmiot w tym porcie lotniczym;

- c) „bezpośrednia usługa lotnicza” oznacza usługę między dwoma portami lotniczymi, wliczając międzylądowania przy użyciu tego samego samolotu i tego samego numeru lotu;
- d) „regularny okres” oznacza zarówno sezon letni, jak i zimowy, zgodnie z rozkładami przewoźników lotniczych;
- e) „wspólnotowy przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego z ważną licencją na prowadzenie działalności, wydaną przez Państwo Członkowskie zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym ⁽¹⁾;
- f) „koordynowany port lotniczy” oznacza port lotniczy, na którym został wyznaczony koordynator w celu ułatwienia działalności przewoźników lotniczych działających lub zamierzających działać w tym porcie lotniczym;
- g) „całkowicie koordynowany port lotniczy” oznacza koordynowany port lotniczy, na którym w celu lądowania lub startu podczas okresu, w którym jest on całkowicie koordynowany, niezbędne dla przewoźnika lotniczego jest posiadanie przydziału czasu na start lub lądowanie przydzielonego przez koordynatora;
- h) „system portów lotniczych” oznacza dwa lub więcej zgrupowanych portów lotniczych i obsługujących to samo miasto lub aglomerację, jak wskazano w załączniku II do rozporządzenia (EWG) nr 2408/92.

Artykuł 3

Warunki koordynacji portu lotniczego

1. Państwo Członkowskie jest zobowiązane do wyznaczenia jakiegokolwiek tak koordynowanego portu lotniczego jedynie na mocy przepisów niniejszego artykułu.
2. Państwo Członkowskie może jednak przewidzieć każdy port lotniczy do wyznaczenia jako koordynowany, pod warunkiem że są spełnione zasady przejrzystości, neutralności i niedyskryminacji.
3. i) Jeżeli przewoźnicy lotniczy prowadzący ponad połowę działalności prowadzonej w porcie lotniczym i/lub władze portu lotniczego uważają przepustowość za niewystarczającą do aktualnej lub planowanej działalności w pewnych okresach, lub
- ii) jeżeli nowe podmioty napotykają poważne problemy podczas zapewnienia przydziałów czasu na start lub lądowanie, lub
- iii) jeżeli Państwo Członkowskie uzna to za niezbędne,

Państwo Członkowskie zapewnia, że w porcie lotniczym przeprowadzona zostaje jak najszybciej gruntowna analiza przepustowości, uwzględniając powszechnie uznane metody w celu określenia możliwości krótkoterminowego wzrostu przepustowości przy użyciu zmian w infrastrukturze lub zmian operacyjnych oraz w celu ustalenia ram czasowych przewidzianych na rozwiązanie problemów. Analiza jest okresowo uaktualniana. Zarówno analiza, jak i metoda jej przeprowadzania zostaje udostępniona zainteresowanym stronom.

⁽¹⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 1.

4. Jeżeli po konsultacji z przewoźnikami lotniczymi korzystającymi regularnie z portu lotniczego, ich reprezentatywnymi organizacjami, władzami portu lotniczego, władzami kontroli ruchu lotniczego i organizacjami pasażerów, w przypadku gdy takie istnieją, analiza nie wskazuje możliwości krótkoterminowego rozwiązania poważnych problemów, Państwo Członkowskie zapewnia, że port lotniczy zostaje wyznaczony jako całkowicie koordynowany na okres występowania problemów z przepustowością.

5. Jeżeli przepustowość wystarczająca do spełnienia obecnych lub planowanych działań jest zapewniona w całkowicie koordynowanym porcie lotniczym, jego wyznaczenie jako całkowicie koordynowanego zostaje zniesione.

Artykuł 4

Koordinator

1. Państwo Członkowskie odpowiedzialne za port lotniczy koordynowany lub całkowicie koordynowany zapewnia wyznaczenie osoby fizycznej lub prawnej posiadającej szczegółową wiedzę na temat koordynacji planowania przewozów lotniczych, na koordynatora portu lotniczego po zasięgnięciu opinii przewoźników lotniczych regularnie korzystających z portu lotniczego, ich reprezentatywnymi organizacjami i władzami portu lotniczego. Ten sam koordinator może zostać wyznaczony na więcej niż jednym porcie lotniczym.

2. Państwo Członkowskie zapewnia, że koordinator wykonuje swoje obowiązki na mocy niniejszego rozporządzenia w sposób niezależny.

3. Koordinator działa w poszanowaniu niniejszego rozporządzenia w sposób neutralny, niedyskryminacyjny i przejrzysty.

4. Koordinator uczestniczy w takich międzynarodowych konferencjach dotyczących regularnych przewozów lotniczych, na jakie zezwala prawo wspólnotowe.

5. Koordinator jest odpowiedzialny za przydziały czasu na start lub lądowanie.

6. Koordinator monitoruje wykorzystanie czasu na start lub lądowanie.

7. Jeżeli czas na start lub lądowanie jest przydzielony, koordinator na wniosek i w odpowiednim czasie udostępnia do wglądu wszystkim zainteresowanym stronom następujące informacje:

- a) historyczne przydziały czasu na start lub lądowanie według linii lotniczych, chronologicznie, w odniesieniu do wszystkich przewoźników w porcie lotniczym;
- b) wnioskowane przydziały czasu na start lub lądowanie (początkowe wnioski), według przewoźników lotniczych i chronologicznie w odniesieniu do wszystkich przewoźników lotniczych;
- c) wszystkie przydziały czasu na start lub lądowanie i zaległe wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie, wymienione pojedynczo, chronologicznie, według przewoźników lotniczych, w odniesieniu do wszystkich przewoźników lotniczych;

d) pozostały dostępny czas na start lub lądowanie;

e) wszystkie dane szczegółowe dotyczące kryteriów stosowanych w odniesieniu do przydziału.

8. Informacje w ust. 7 zostają udostępnione najpóźniej w czasie odpowiednich konferencji dotyczących planowania oraz, gdzie właściwe, podczas konferencji i później.

Artykuł 5

Komitet koordynacyjny

1. Państwo Członkowskie zapewnia, że w porcie lotniczym wyznaczonym jako całkowicie koordynowany powoływany jest komitet koordynacyjny w celu wsparcia, w charakterze doradczym, koordynatora określonego w art. 4. Udział w tym Komitecie jest otwarty przynajmniej dla przewoźników lotniczych i/lub ich reprezentatywnych organizacji regularnie korzystających z portu(-ów) lotniczego(-ych), władz danego portu(-ów) lotniczego(-ych) i przedstawicieli kontroli ruchu lotniczego. Ten sam komitet koordynacyjny może zostać wyznaczony na więcej niż jednym porcie lotniczym.

Do zadań komitetu koordynacyjnego należy między innymi doradztwo w sprawie:

- możliwości wzrostu przepustowości ustalonej zgodnie z art. 6,
- ulepszeń w warunkach ruchu, panujących w danym porcie lotniczym,
- skarg dotyczących przydziałów czasu na start lub lądowanie, jak przewidziano w art. 8 ust. 7,
- metod monitoringu wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie,
- wytycznych do przydziałów czasu na start lub lądowanie, z uwzględnieniem warunków lokalnych,
- poważnych problemów nowych podmiotów, jak przewidziano w art. 10.

2. Ustęp 1 może być stosowany w odniesieniu do portów lotniczych wyznaczonych jako koordynowane na mocy przepisów art. 3.

Artykuł 6

Przepustowość portu lotniczego

1. W porcie lotniczym, gdzie odbywa się przydział czasu na start lub lądowanie, właściwe organy ustalają przepustowość dostępną dla przydzielania przydziałów czasu na start lub lądowanie dwa razy do roku we współpracy z przedstawicielami kontroli ruchu lotniczego, organami celnymi i imigracyjnymi oraz przewoźnikami lotniczymi korzystającymi z portu lotniczego i/lub ich reprezentatywnymi organizacjami i koordynatorem portu lotniczego, zgodnie z powszechnie uznanymi metodami. W przypadku gdy właściwym organem nie są władze portu lotniczego, zasięga się również ich opinii.

Wykonanie powyższego jest oparte na obiektywnej analizie możliwości przystosowania ruchu lotniczego, uwzględniając różne rodzaje ruchu w porcie lotniczym.

Wyniki wykonania powyższego zostają dostarczone koordynatorowi portu lotniczego w odpowiednim czasie przed początkowym przydziałem czasu na start lub lądowanie do celów konferencji dotyczących planowania.

2. Ustęp 1 może być stosowany w odniesieniu do portów lotniczych wyznaczonych jako koordynowane na mocy przepisów art. 3.

Artykuł 7

Informacje dla koordynatora

Przewoźnicy lotniczy prowadzący lub zamierzający prowadzić działalność w porcie lotniczym koordynowanym lub całkowicie koordynowanym przedstawiają koordynatorowi istotne informacje, o które wnioskuje koordynator.

Artykuł 8

Proces przydziału czasu na start lub lądowanie

1. a) Z zastrzeżeniem przepisów art. 10 czas na start lub lądowanie, czas przydzielony przewoźnikowi lotniczemu, tak jak ustalił koordynator, uprawnia tego przewoźnika lotniczego do uzyskania tego samego czasu na start lub lądowanie w następnym odpowiednim okresie planowania.
 - b) W sytuacji, gdy wszystkie wnioski o czas na start lub lądowanie nie mogą zostać rozpatrzone w sposób zadowalający zainteresowanych przewoźników lotniczych, pierwszeństwo przyznaje się komercyjnym usługom lotniczym, w szczególności regularnym usługom i planowanym nieregularnym usługom.
 - c) Koordynator również uwzględnia dodatkowe reguły priorytetowe ustanowione przez branżę przewoźników lotniczych i, jeżeli to możliwe, dodatkowe wytyczne zalecane przez komitet koordynacyjny, uwzględniające warunki lokalne, pod warunkiem że takie wytyczne pozostają w poszanowaniu prawa wspólnotowego.
2. Jeżeli wnioskowany czas na start lub lądowanie nie może zostać przydzielony, koordynator powiadamia wnioskującego przewoźnika lotniczego o odnośnych powodach i wskazuje najbliższy alternatywny czas na start lub lądowanie.
3. Koordynator w każdym przypadku podejmuje starania w celu przydzielenia ad hoc wnioskowanego czasu na start lub lądowanie w odniesieniu do wszystkich rodzajów lotnictwa, w tym lotnictwa ogólnego. W tym celu dostępne przydziały czasu na start lub lądowanie znajdujące się w puli przydziałów, określonej w art. 10, ale jeszcze nieprzydzielone, mogą zostać wykorzystane, tak jak zwolnione przydziały czasu na start lub lądowanie za krótkoterminowym powiadomieniem.
4. Przydziały czasu na start lub lądowanie mogą być swobodnie wymienione między przewoźnikami lotniczymi lub przeniesione przez przewoźnika lotniczego z jednej trasy lub

rodzaju usług na inne, za obopólną zgodą lub w wyniku całkowitego lub częściowego przejścia, lub jednostronnie. Wszelkie takie wymiany lub przeniesienia są przejrzyste i podlegają potwierdzeniu wykonalności przez koordynatora, który stwierdza, że:

- a) działalność portu lotniczego nie zostałaby zakłócona;
- b) ograniczenia nałożone przez Państwo Członkowskie zgodnie z art. 9 są przestrzegane;
- c) zmiana użytkowania nie wchodzi w zakres art. 11.

5. Przydziały czasu na start lub lądowanie przydzielone nowym podmiotom świadczącym usługę między dwoma wspólnotowymi portami lotniczymi nie mogą zostać wymienione lub przeniesione między przewoźnikami lotniczymi lub przez przewoźnika lotniczego z jednej trasy na inną, jak przewidziano w ust. 4, przez okres dwóch sezonów.

6. Komisja może ustalić po konsultacji z przewoźnikami lotniczymi, koordynatorami i władzami portu lotniczego zalecane normy dla zautomatyzowanych systemów, które są wykorzystywane przez koordynatorów w celu zapewnienia właściwego wykonania art. 4 i 7.

7. W przypadku gdy pojawiają się skargi dotyczące przydzielania czasu na start lub lądowanie, komitet koordynacyjny rozważa sprawę i może przedstawić koordynatorowi propozycje w celu podjęcia próby rozwiązania problemów.

8. Jeżeli problemy nie mogą zostać rozwiązane po rozważeniu sprawy przez komitet koordynacyjny, dane Państwo Członkowskie może zapewnić mediację reprezentatywnej organizacji przewoźników lotniczych lub innej strony trzeciej.

Artykuł 9

Usługi regionalne

1. Państwo Członkowskie może zarezerwować niektóre przydziały czasu na start lub lądowanie w całkowicie koordynowanym porcie lotniczym dla regularnych usług krajowych:
- a) na trasie do portu lotniczego obsługującego na jego terytorium region peryferyjny lub rozwijający się, gdy każda taka trasa jest uważana za kluczową dla rozwoju gospodarczego regionu, na którym znajduje się port lotniczy, pod warunkiem że:
 - i) dane przydziały czasu na start lub lądowanie są wykorzystywane na trasie w czasie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia;
 - ii) tylko jeden przewoźnik lotniczy prowadzi działalność na trasie;
 - iii) żaden inny środek transportu nie może zapewnić odpowiednich usług;
 - iv) rezerwacja przydziałów czasu na start lub lądowanie kończy się, jeżeli drugi przewoźnik lotniczy ustanawia regularne usługi krajowe na trasie z taką samą częstotliwością lotów jak pierwszy przewoźnik i obsługuje je przynajmniej przez sezon;
 - b) na trasach, na których zostały nałożone zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych na mocy prawodawstwa wspólnotowego.

2. Procedury od art. 4 ust. 1 lit. d) do art. 4 ust. 1 lit. i) rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 stosuje się, jeżeli inny wspólnotowy przewoźnik lotniczy jest zainteresowany obsługą trasy i nie jest w stanie otrzymać przydziału czasu na start lub lądowanie w ciągu jednej godziny przed lub po czasie, o który wnioskował do koordynatora.

3. Państwo Członkowskie przekazuje Komisji wykaz tras, dla których przydziały czasu zostały w ten sposób zarezerwowane w całkowicie koordynowanym porcie lotniczym. Po raz pierwszy dokonuje się tego w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Komisja publikuje ogólny zarys danych tras w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich najpóźniej dwa miesiące po przekazaniu.

Artykuł 10

Pula przydziałów czasu na start lub lądowanie

1. W porcie lotniczym, gdzie odbywa się przydział czasu na start lub lądowanie, ustala się pulę przydziałów czasu na start lub lądowanie w odniesieniu do każdego koordynowanego okresu i zawiera nowo utworzone przydziały czasu na start lub lądowanie, niewykorzystane przydziały czasu na start lub lądowanie oraz przydziały czasu na start lub lądowanie, z których przewoźnik zrezygnował w trakcie lub na koniec sezonu lub które w inny sposób stały się dostępne.

2. Każdy niewykorzystany czas na start lub lądowanie zostaje wycofany i umieszczony we właściwej puli przydziałów czasu na start lub lądowanie, chyba że niewykorzystanie może zostać uzasadnione na podstawie zakazu lotu określonego rodzaju samolotu lub zamknięcia portu lotniczego lub przestrzeni powietrznej, lub w innym podobnym wyjątkowym przypadku.

3. Przydziały czasu na start lub lądowanie, które zostają przydzielone przewoźnikowi lotniczemu w celu świadczenia regularnych usług lub planowanych nieregularnych usług o szczególnej porze dnia i w tym samym dniu tygodnia w przyjętym okresie aż do jednego regularnego okresu, nie uprawnia tego przewoźnika lotniczego do tej samej serii przydziałów czasu na start lub lądowanie w następnym równoważnym okresie, chyba że przewoźnik lotniczy może wykazać zgodnie z wymogami koordynatora, że były one obsługiwane, tak jak ustalił koordynator, przez przewoźnika lotniczego przez co najmniej 80 % czasu w okresie, na który zostały przydzielone.

4. Przydziały czasu na start lub lądowanie przydzielone przewoźnikowi lotniczemu przed dniem 31 stycznia na następny sezon letni lub przed dniem 31 sierpnia na następny sezon zimowy, ale które zwrócono koordynatorowi w celu ponownego przydzielenia przed tymi datami, nie są uwzględniane do celów obliczeniowych.

5. Jeżeli nie można wykazać 80-procentowego wykorzystania serii przydziałów czasu na start lub lądowanie, wszystkie przydziały czasu na start lub lądowanie stanowiące tą serię są umieszczane w puli przydziałów czasu na start lub lądowanie, chyba że niewykorzystanie może być uzasadnione na podstawie jednego z następujących powodów:

a) nieprzewidziane i nieuniknione przypadki poza kontrolą przewoźnika lotniczego prowadzące np. do:

— zakazu lotów określonego rodzaju samolotów zwykle używanych do danej usługi, lub

— zamknięcia portu lotniczego lub przestrzeni powietrznej;

b) problemy odnoszące się do rozpoczęcia nowych regularnych usług pasażerskich przy użyciu samolotu z mniej niż osiemdziesięcioma miejscami na trasie między regionalnym portem lotniczym i portem lotniczym koordynowanym oraz w przypadku gdy pojemność nie przekracza 30 000 miejsc rocznie, lub

c) poważne straty finansowe dotyczące danego wspólnotowego przewoźnika lotniczego, wraz z przyznaniem w rezultacie tymczasowej licencji przez organy przyznające licencje do czasu reorganizacji finansowej przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 5 ust. 5 rozporządzenia (EWG) nr 2407/92;

d) przerwa w serii nieregularnych usług z powodu odwołań przez organizatorów wycieczek, w szczególności poza zwykłym okresem szczytowym, pod warunkiem że całkowite wykorzystanie przydziałów czasu na start lub lądowanie nie spada poniżej 70 %;

e) przerwa w serii usług z powodu działań zmierzających do zakłócenia tych usług, które praktycznie i/lub technicznie uniemożliwiają przewoźnikowi lotniczemu prowadzenie działalności w sposób planowany.

6. Jeżeli nowe podmioty mają wciąż poważne problemy, Państwo Członkowskie zapewnia zwołanie posiedzenia komitetu koordynacyjnego portu lotniczego. Celem posiedzenia jest zbadanie możliwości zaradzenia sytuacji. Komisja zostaje zaproszona na takie posiedzenie.

7. Bez uszczerbku dla art. 8 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 przydziały czasu na start lub lądowanie umieszczone w pulach zostają rozdzielone między przewoźników składających wnioski. 50 % tych przydziałów czasu na start lub lądowanie zostaje przyznane nowym podmiotom, chyba że wnioski nowych podmiotów nie przekraczają 50 %.

8. Nowy podmiot, któremu oferuje się przydziały czasu na start lub lądowanie w ciągu dwóch godzin przed lub po czasie, o który wnioskował, ale który nie przyjął tej oferty, nie utrzymuje statusu nowego podmiotu.

Artykuł 11

Mechanizm ochronny

1. W przypadku gdy nie można znaleźć rozwiązania na mocy ust. 2 i uwzględniając, że konkurencja między danymi przewoźnikami lotniczymi powinna zostać niezakłócona, przewoźnik lotniczy nie ma możliwości korzystania z elastyczności przewidzianej w art. 8 ust. 4 do celów wprowadzenia jednego lub więcej dodatkowego połączenia na trasie między całkowicie koordynowanym portem lotniczym we Wspólnocie a portem lotniczym w innym Państwie Członkowskim, jeżeli inny wspólnotowy przewoźnik lotniczy, licencjonowany przez inne Państwo Członkowskie nie jest w stanie pomimo poważnych i stałych wysiłków uzyskać przydziałów czasu na start lub lądowanie, które mogą być rozsądnie wykorzystywane w celu świadczenia jednego lub więcej dodatkowego połączenia na trasie w ciągu dwóch godzin przed lub po czasie, o który wnioskował do koordynatora.

Niniejszy przepis nie ma zastosowania, jeżeli przewoźnik lotniczy korzystający z elastyczności przewidzianej w art. 8 ust. 4 nie przekracza ilości połączeń innego przewoźnika lotniczego.

2. Uwzględniając, że konkurencja między danymi przewoźnikami lotniczymi powinna zostać niezakłócona, Państwa Członkowskie odpowiedzialne za całkowicie koordynowany port lotniczy określony w ust. 1 dążą do ułatwienia porozumienia między danymi przewoźnikami lotniczymi.

Alternatywnego rozwiązania problemu powinno się poszukiwać w sposób następujący:

- starając się zapewnić, że wniosek o przydziały czasu na start lub lądowanie przewoźnika lotniczego, licencjonowanego przez inne Państwo Członkowskie jest rozpatrzony,
- poprzez racjonalne korzystanie przez tego przewoźnika z elastyczności, przewidzianej w art. 8 ust. 4.

3. Dane Państwo Członkowskie może wystąpić z wnioskiem do Komisji o zbadanie stosowania niniejszego artykułu w terminie dwóch miesięcy od powiadomienia koordynatora przez przewoźnika lotniczego o swoim zamiarze skorzystania z elastyczności przewidzianej w art. 8 ust. 4.

Artykuł 12

Przepisy ogólne

1. W każdym przypadku gdy wydaje się, że państwo trzecie w odniesieniu do przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych:

- a) nie przyznaje wspólnotowym przewoźnikom lotniczym traktowania porównywalnego z traktowaniem przyznanym przez Państwa Członkowskie przewoźnikom lotniczym z tego państwa, lub
- b) de facto nie przyznaje wspólnotowym przewoźnikom lotniczym traktowania narodowego, lub
- c) przyznaje przewoźnikom lotniczym z innych państw trzecich korzystniejsze traktowanie niż wspólnotowym przewoźnikom lotniczym,

mogą zostać podjęte odpowiednie działania w celu zaradzenia zaistniałej sytuacji w odniesieniu do danego portu lotniczego lub portów lotniczych, w tym całkowite lub częściowe zawieszenie obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z tego państwa trzeciego, zgodnie z prawem wspólnotowym.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 18 stycznia 1993 r.

2. Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich napotykanym poważnych trudnościach, prawnych lub faktycznych, przez wspólnotowych przewoźników lotniczych w uzyskiwaniu przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych w państwach trzecich.

Artykuł 13

Sprawozdanie i współpraca

1. Komisja przedstawia sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie stosowania niniejszego rozporządzenia trzy lata po jego wejściu w życie. Sprawozdanie to powinno zawierać między innymi następujące elementy:

- a) strukturę branży lotniczej;
- b) postęp dokonany przez branżę w ograniczaniu niewykorzystywania przydziałów czasu na start lub lądowanie;
- c) wielkość puli przydziałów czasu na start lub lądowanie, jak określono w art. 10 ust. 1, dla każdego sezonu w wybranych portach lotniczych;
- d) ilość negatywnie rozpatrzonych wniosków o przydziały czasu na start lub lądowanie dla każdego sezonu w wybranych portach lotniczych;
- e) liczba nowych podmiotów wnioskujących o przydziały czasu na start lub lądowanie dla każdego sezonu w wybranych portach lotniczych;
- f) wykorzystanie procedur spornych ustalonych zgodnie z warunkami art. 8.

2. Państwa Członkowskie i Komisja współpracują w stosowaniu niniejszego rozporządzenia, szczególnie w odniesieniu do zbierania informacji do sprawozdania wspomnianego w ust. 1.

Artykuł 14

Weryfikacja

Rada decyduje o dalszym stosowaniu lub weryfikacji niniejszego rozporządzenia do dnia 1 lipca 1997 r., na podstawie wniosku Komisji przedstawionego najpóźniej do dnia 1 stycznia 1996 r.

Artykuł 15

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie 30. dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.

W imieniu Rady
T. PEDERSEN
Przewodniczący