

I

*(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)***VERORDNUNG (EWG) Nr. 95/93 DES RATES**

vom 18. Januar 1993

über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe :

Das Ungleichgewicht zwischen dem expandierenden Luftverkehr in Europa und geeigneter Flughafeninfrastruktur, die den Bedarf decken könnte, nimmt ebenso zu wie die hieraus resultierende Zahl überlasteter Flughäfen in der Gemeinschaft.

Die Zuweisung von Zeitnischen auf überlasteten Flughäfen soll nach neutralen, transparenten und nichtdiskriminierenden Regeln erfolgen.

Die Neutralität ist am besten gewährleistet, wenn die Entscheidung, einen Flughafen zu koordinieren, von dem für diesen Flughafen zuständigen Mitgliedstaat aufgrund objektiver Kriterien getroffen wird.

Zur Erleichterung der Flugdienste sollte es einem Mitgliedstaat unter bestimmten Bedingungen möglich sein, einen Flughafen für koordiniert zu erklären, sofern dabei die Grundsätze der Transparenz, der Neutralität und der Nichtdiskriminierung gewahrt bleiben.

Der für den koordinierten Flughafen zuständige Mitgliedstaat sollte einen Koordinator ernennen, dessen Unparteilichkeit außer Frage steht.

Die Transparenz der Informationen ist eine wesentliche Voraussetzung, um ein objektives Verfahren für die Zuweisung von Zeitnischen sicherzustellen.

Die für das gegenwärtige System der Zeitnischenzuweisung maßgeblichen Grundsätze können als Grundlage

dieser Verordnung dienen, sofern sich dieses System im Einklang mit der Entwicklung des Verkehrs in der Gemeinschaft weiterentwickelt.

Die Politik der Gemeinschaft zielt darauf ab, gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs^(*) den Wettbewerb zu erleichtern und den Marktzugang zu fördern; um diese Ziele zu erreichen, muß Luftfahrtunternehmen, die auf innergemeinschaftlichen Strecken Flugdienste aufnehmen wollen, erhebliche Unterstützung zuteil werden.

Das gegenwärtige System sieht vor, daß es angestammte Rechte gibt.

Auch Neubewerbern sollte der Zugang zum Gemeinschaftsmarkt möglich sein.

Es sind besondere Vorschriften vorzusehen, wonach unter bestimmten Umständen angemessene inländische Flugdienste zur Bedienung von Gebieten des betreffenden Mitgliedstaats aufrechterhalten werden.

Es ist außerdem zu vermeiden, daß es wegen mangelnder Zeitnischen zu einer ungleichen Verteilung der Vorteile der Liberalisierung und zu einer Verzerrung des Wettbewerbs kommt.

Die bestehenden Zeitnischen sollten so gut wie möglich genutzt werden, um die oben dargelegten Ziele zu erreichen.

Drittländer sollten den Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft eine gleichwertige Behandlung gewähren.

Durch die Anwendung dieser Verordnung werden die Wettbewerbsregeln des Vertrags, insbesondere die Artikel 85 und 86, nicht berührt.

Am 2. Dezember 1987 haben in London das Königreich Spanien und das Vereinigte Königreich in einer gemeinsamen Erklärung ihrer Minister für auswärtige Angelegenheiten eine engere Zusammenarbeit bei der Benutzung des Flugplatzes Gibraltar vereinbart; diese Vereinbarungen sind noch nicht wirksam.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 43 vom 19. 2. 1991, S. 3.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 13 vom 20. 1. 1992, S. 446.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 339 vom 31. 12. 1991, S. 41.

^(*) ABl. Nr. L 240 vom 24. 8. 1992, S. 8.

Diese Verordnung wird nach einer bestimmten Laufzeit überprüft, um ihr Funktionieren zu beurteilen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN :

Artikel 1

Geltungsbereich

- (1) Diese Verordnung gilt für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft.
- (2) Die Anwendung dieser Verordnung auf den Flugplatz Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, auf dem sich der Flugplatz befindet.
- (3) Die Anwendung dieser Verordnung auf den Flugplatz Gibraltar wird bis zur Anwendung der Regelung ausgesetzt, die in der gemeinsamen Erklärung der Minister für auswärtige Angelegenheiten des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs vom 2. Dezember 1987 enthalten ist. Die Regierungen des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs werden den Rat über den Zeitpunkt der Anwendung unterrichten.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung sind

- a) „*Zeitnische*“: die flugplanmäßige Lande- oder Startzeit, die für eine Luftfahrzeugbewegung an einem bestimmten Tag auf einem im Sinne dieser Verordnung koordinierten Flughafen zur Verfügung steht oder zugewiesen wird;
- b) „*Neubewerber*“:
 - i) ein Luftfahrtunternehmen, das für einen beliebigen Tag Zeitnischen auf einem Flughafen beantragt und auf dem betreffenden Flughafen an dem betreffenden Tag über weniger als vier Zeitnischen verfügt bzw. weniger als vier Zeitnischen zugewiesen bekommen hat, oder
 - ii) ein Luftfahrtunternehmen, das Zeitnischen für einen Flugdienst ohne Zwischenlandung zwischen zwei Gemeinschaftsflughäfen beantragt, auf denen an dem betreffenden Tag höchstens zwei weitere Luftfahrtunternehmen einen direkten Flugdienst zwischen diesen Flughäfen oder Flughafensystemen betreiben, und auf dem betreffenden Flughafen an dem betreffenden Tag für den betreffenden Flugdienst ohne Zwischenlandung über weniger als vier Zeitnischen verfügt bzw. weniger als vier Zeitnischen zugewiesen bekommen hat.

Ein Luftfahrtunternehmen, das über mehr als 3 v. H. aller an dem betreffenden Tag auf einem bestimmten Flughafen vorhandenen Zeitnischen oder über mehr als 2 v. H. aller der Zeitnischen verfügt, die an dem betreffenden Tag in einem Flughafensystem, zu dem der betreffende Flughafen gehört, vorhanden sind, gilt auf dem betreffenden Flughafen nicht als Neubewerber;
- c) „*direkter Flugdienst*“: ein Dienst zwischen zwei Flughäfen einschließlich Zwischenlandungen mit

demselben Luftfahrzeug und unter derselben Flugnummer;

- d) „*Flugplanperiode*“: entweder die Sommer- oder die Wintersaison in den Flugplänen der Luftfahrtunternehmen;
- e) „*Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft*“: Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einem Mitgliedstaat im Einklang mit der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen⁽¹⁾ ausgestellt wurde;
- f) „*koordinierter Flughafen*“: ein Flughafen, für den ein Koordinator benannt wurde, um die Tätigkeiten der Luftfahrtunternehmen zu erleichtern, die an diesem Flughafen Flugdienste betreiben oder betreiben wollen;
- g) „*vollständig koordinierter Flughafen*“: ein koordinierter Flughafen, auf dem ein Luftfahrtunternehmen während der Zeit, in der dieser Flughafen vollständig koordiniert wird, zum Starten oder Landen eine von einem Koordinator zugewiesene Zeitnische benötigt;
- h) „*Flughafensystem*“: zwei oder mehr zusammengehörige Flughäfen, die dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungszentrum bedienen, wie in Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 angegeben.

Artikel 3

Voraussetzungen für die Flughafen-Koordinierung

- (1) Ein Mitgliedstaat ist nur gemäß den Vorschriften dieses Artikels verpflichtet, einen Flughafen für koordiniert zu erklären.
- (2) Die Mitgliedstaaten können jedoch vorsehen, daß Flughäfen für koordiniert erklärt werden, sofern die Grundsätze der Transparenz, Unparteilichkeit und Nichtdiskriminierung gewahrt sind.
- (3)
 - i) Sind Luftfahrtunternehmen, die mehr als die Hälfte der Flugdienste an einem Flughafen betreiben, und/oder die Flughafenbehörde der Ansicht, daß die Kapazität für die gegenwärtigen oder geplanten Flugdienste zu bestimmten Perioden nicht ausreicht, oder
 - ii) haben Neubewerber ernste Schwierigkeiten, Zeitnischen zu erhalten, oder
 - iii) hält ein Mitgliedstaat dies für erforderlich,

so stellt der Mitgliedstaat sicher, daß auf diesem Flughafen so bald wie möglich eine umfassende Kapazitätsanalyse nach allgemein anerkannten Methoden durchgeführt wird, um festzustellen, ob sich die Kapazität kurzfristig durch infrastrukturelle oder betriebliche Veränderungen steigern läßt, und um den zeitlichen Rahmen für die Lösung der Probleme zu bestimmen. Die Analyse wird in regelmäßigen Abständen auf den neuesten Stand gebracht. Sowohl die Analyse selbst als auch die angewandte Analysemethode werden Interessenten zur Verfügung gestellt.

⁽¹⁾ ABL Nr. L 240 vom 24. 8. 1992, S. 1.

(4) Wenn die Analyse nach Konsultationen mit den Luftfahrtunternehmen, die den Flughafen regelmäßig benutzen, mit den sie vertretenden Organisationen, mit den Flughafenbehörden, mit den Flugsicherungsdienststellen und gegebenenfalls mit die Fluggäste vertretenden Organisationen keine Möglichkeiten aufzeigt, wie sich die ernststen Schwierigkeiten kurzfristig lösen lassen, so stellt der Mitgliedstaat sicher, daß der Flughafen für die Perioden, in denen die Kapazitätsprobleme auftreten, für vollständig koordiniert erklärt wird.

(5) Reicht auf einem vollständig koordinierten Flughafen die Kapazität für die gegenwärtigen oder geplanten Flugdienste aus, so wird die Erklärung dieses Flughafens zum vollständig koordinierten Flughafen zurückgenommen.

Artikel 4

Koordinator

(1) Nach Anhörung der Luftfahrtunternehmen, die den Flughafen regelmäßig benutzen, der sie vertretenden Organisationen und der Flughafenbehörden ernannt der für den koordinierten bzw. vollständig koordinierten Flughafen zuständige Mitgliedstaat eine natürliche oder juristische Person mit genauen Kenntnissen auf dem Gebiet der Flugplankoordinierung von Luftfahrtunternehmen zum Flughafenkoordinator. Derselbe Koordinator kann für mehr als einen Flughafen ernannt werden.

(2) Der Mitgliedstaat stellt sicher, daß der Koordinator seine Pflichten gemäß dieser Verordnung unabhängig erfüllt.

(3) Der Koordinator handelt gemäß dieser Verordnung in einer unparteilichen, nicht diskriminierenden und transparenten Weise.

(4) Der Koordinator nimmt an den nach Gemeinschaftsrecht zulässigen Internationalen Flugplankonferenzen von Luftfahrtunternehmen teil.

(5) Der Koordinator ist für die Zuweisung von Zeitnischen zuständig.

(6) Der Koordinator überwacht die Nutzung der Zeitnischen.

(7) Werden Zeitnischen zugewiesen, so stellt der Koordinator auf Antrag innerhalb einer angemessenen Frist folgende Informationen zur Überprüfung durch Interessenten bereit :

- a) die bestehenden Zeitnischen für alle Luftfahrtunternehmen auf dem Flughafen, aufgeschlüsselt nach Luftfahrtunternehmen und in zeitlicher Reihenfolge ;
- b) beantragte Zeitnischen (Erstanträge), aufgeschlüsselt nach Luftfahrtunternehmen und in zeitlicher Reihenfolge für alle Luftfahrtunternehmen ;
- c) alle zugewiesenen Zeitnischen und die noch nicht beschiedenen Anträge auf Zeitnischen, aufgeschlüsselt

nach Luftfahrtunternehmen und in zeitlicher Reihenfolge für alle Luftfahrtunternehmen ;

d) noch verfügbare Zeitnischen ;

e) vollständige Angaben über die Zuweisungskriterien.

(8) Die Informationen nach Absatz 7 werden spätestens zum Zeitpunkt der betreffenden Flugplankonferenzen und gegebenenfalls auf oder nach den Konferenzen bereitgestellt.

Artikel 5

Koordinierungsausschuß

(1) Der Mitgliedstaat, in dem ein Flughafen für vollständig koordiniert erklärt worden ist, stellt sicher, daß bei diesem Flughafen ein Koordinierungsausschuß eingesetzt wird, der den in Artikel 4 genannten Koordinator in beratender Funktion unterstützt. Die Teilnahme an diesem Ausschuß steht zumindest den Luftfahrtunternehmen und/oder den sie vertretenden Organisationen offen, die den/die Flughafen/Flughäfen regelmäßig benutzen, sowie den betreffenden Flughafenbehörden und Vertretern der Flugsicherung. Derselbe Koordinierungsausschuß kann für mehr als einen Flughafen eingesetzt werden.

Zu den Aufgaben des Koordinierungsausschusses gehört es unter anderem, in folgenden Fragen zu beraten :

- Möglichkeiten zur Steigerung der gemäß Artikel 6 ermittelten Kapazität,
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf dem betreffenden Flughafen,
- Beschwerden über die Zuweisung von Zeitnischen im Sinne von Artikel 8 Absatz 7,
- Verfahren zur Überwachung der Nutzung zugewiesener Zeitnischen,
- Leitlinien für die Zuweisung von Zeitnischen unter Berücksichtigung örtlicher Gegebenheiten,
- gravierende Probleme für Neubewerber im Sinne von Artikel 10.

(2) Absatz 1 kann auf gemäß Artikel 3 für koordiniert erklärte Flughäfen angewandt werden.

Artikel 6

Flughafenkapazität

(1) Die zuständigen Behörden eines Flughafens, auf dem Zeitnischen zugewiesen werden, ermitteln zweimal jährlich die Kapazität, die für die Zeitnischenzuweisung zur Verfügung steht ; hierbei arbeiten sie mit den Vertretern der Flugsicherung, der für die Waren- und Personenkontrolle zuständigen Stellen und der Luftfahrtunternehmen, die den Flughafen benutzen, und/oder mit den sie vertretenden Organisationen wie auch mit dem Flughafenkoordinator nach allgemein anerkannten Verfahren zusammen. Sofern die zuständige Behörde nicht die Flughafenbehörde ist, wird sie ebenfalls konsultiert.

Grundlage hierfür ist eine objektive Analyse der Möglichkeiten zur Aufnahme des Luftverkehrs unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten auf dem jeweiligen Flughafen.

Im Hinblick auf Flugplankonferenzen werden die entsprechenden Ergebnisse dem Flughafenkoordinator rechtzeitig vor der ersten Zeitrnischenzuweisung zur Verfügung gestellt.

(2) Absatz 1 kann auf gemäß Artikel 3 für koordiniert erklärte Flughäfen angewandt werden.

Artikel 7

Unterrichtung des Koordinators

Luftfahrtunternehmen, die einen koordinierten oder einen vollständig koordinierten Flughafen bedienen oder zu bedienen beabsichtigen, erteilen dem Koordinator die von diesem erbetenen sachdienlichen Auskünfte.

Artikel 8

Verfahren der Zeitrnischenzuweisung

(1) a) Vorbehaltlich des Artikels 10 verleiht eine von einem Luftfahrtunternehmen gemäß der Freigabe des Koordinators genutzte Zeitrnische diesem Unternehmen in der nächsten entsprechenden Flugplanperiode ein Anrecht auf die gleiche Zeitrnische.

b) Kann nicht allen Anträgen auf Zeitrnischen zur Zufriedenheit der betreffenden Luftfahrtunternehmen stattgegeben werden, so wird dem gewerblichen Luftverkehr und insbesondere dem Linien- sowie dem programmierten Gelegenheitsflugverkehr Vorrang eingeräumt.

c) Der Koordinator berücksichtigt des weiteren zusätzliche Vorrangregelungen des Luftverkehrsgewerbes und, falls möglich, zusätzliche, vom Koordinierungsausschuß für die örtlichen Verhältnisse empfohlene Leitlinien, sofern diese mit dem Gemeinschaftsrecht in Einklang stehen.

(2) Kann dem Antrag auf eine Zeitrnische nicht stattgegeben werden, so teilt der Koordinator dem antragstellenden Luftfahrtunternehmen die Gründe hierfür mit und nennt ihm die nächstgelegene Ausweichzeitrnische.

(3) Der Koordinator ist stets bestrebt, ad hoc gestellten Anträgen auf Zeitrnischen für jede beliebige Bedarfskategorie, einschließlich der Allgemeinen Luftfahrt, stattzugeben. Hierzu können die in dem Pool nach Artikel 10 verfügbaren, noch nicht zugewiesenen Zeitrnischen sowie kurzfristig freigewordene Zeitrnischen verwendet werden.

(4) Zeitrnischen können zwischen Luftfahrtunternehmen im gegenseitigen Einvernehmen oder als Folge einer völligen oder teilweisen Übernahme frei ausgetauscht werden; sie können auch von einem Luftfahrtunternehmen von einer Strecke oder Verkehrsart auf eine andere einseitig frei übertragen werden. Der Austausch und die Übertragung müssen transparent sein, und ihre

Durchführbarkeit ist vom Koordinator im Hinblick darauf zu bestätigen, daß

- a) sie den Betrieb des Flughafens nicht beeinträchtigen;
- b) die von dem Mitgliedstaat nach Artikel 9 erteilten Auflagen eingehalten werden;
- c) die geänderte Nutzung nicht unter Artikel 11 fällt.

(5) Zeitrnischen, die Neubewerbern, welche einen Flugdienst zwischen zwei Gemeinschaftsflughäfen betreiben, zugewiesen werden, dürfen für die Dauer von zwei Flugplanperioden nicht, wie in Absatz 4 vorgesehen, zwischen Luftfahrtunternehmen untereinander ausgetauscht oder von einem Luftfahrtunternehmen von einer Strecke auf eine andere übertragen werden.

(6) Nach Konsultationen mit den Luftfahrtunternehmen, den Koordinatoren und den Flughafenbehörden kann die Kommission empfohlene Normen für die automatisierten Systeme festlegen, die von den Koordinatoren eingesetzt werden, um die ordnungsgemäße Anwendung der Artikel 4 und 7 zu gewährleisten.

(7) Eventuelle Beschwerden über die Zuweisung von Zeitrnischen werden vom Koordinierungsausschuß behandelt, der dem Koordinator Lösungsmöglichkeiten vorschlagen kann.

(8) Können die Probleme nach der Befassung des Koordinierungsausschusses nicht gelöst werden, so kann der betreffende Mitgliedstaat die Schlichtung durch eine die Luftfahrtunternehmen vertretende Organisation oder durch einen anderen Dritten vorsehen.

Artikel 9

Regionale Flugdienste

(1) Ein Mitgliedstaat kann auf einem vollständig koordinierten Flughafen bestimmte Zeitrnischen für innerstaatliche Linienflugdienste auf folgenden Strecken reservieren:

a) Strecken nach einem Flughafen, der Rand- oder Entwicklungsgebiete seines Hoheitsgebiets bedient, wobei diese Strecken als lebenswichtig für die wirtschaftliche Entwicklung des Gebiets, in dem der Flughafen liegt, gelten, vorausgesetzt,

- i) die betreffenden Zeitrnischen werden zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung auf diesen Strecken genutzt;
- ii) die Strecke wird nur von einem Luftfahrtunternehmen bedient;
- iii) kein anderer Verkehrsträger kann angemessene Verkehrsdienstleistungen bieten;
- iv) die Reservierung der Zeitrnischen endet, sobald ein zweites Luftfahrtunternehmen einen innerstaatlichen Linienflugdienst mit derselben Flugfrequenz wie das erste Luftfahrtunternehmen auf dieser Strecke eingerichtet und mindestens eine Flugplanperiode lang betrieben hat;

b) Strecken, für die entsprechend dem Gemeinschaftsrecht gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt wurden.

(2) Die Verfahren nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben d) bis i) der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 finden Anwendung, wenn ein anderes Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die Strecke bedienen möchte und keine Zeitnischen in einer Spanne von jeweils einer Stunde vor oder nach den beim Koordinator beantragten Zeiten erhalten konnte.

(3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission eine Liste mit den Flugstrecken, für die auf einem vollständig koordinierten Flughafen dergestalt Zeitnischen reserviert wurden. Dies geschieht erstmals beim Inkrafttreten dieser Verordnung. Die Kommission veröffentlicht spätestens zwei Monate nach der Übermittlung eine Übersicht über die betroffenen Flugstrecken im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*.

Artikel 10

Zeitnischenpool

(1) Auf einem Flughafen, auf dem Zeitnischen zugewiesen werden, wird für jede koordinierte Periode ein Pool eingerichtet; dieser enthält neu geschaffene, ungenutzte sowie solche Zeitnischen, die ein Luftfahrtunternehmen während oder zum Ende einer Flugplanperiode aufgegeben hat oder die auf andere Weise verfügbar geworden sind.

(2) Nicht genutzte Zeitnischen werden eingezogen und in den entsprechenden Zeitnischenpool eingebracht, es sei denn, die Nichtnutzung wird mit einem Startverbot für einen Luftfahrzeugtyp oder der Sperrung eines Flughafens oder Luftraums oder ähnlich außergewöhnlichen Umständen begründet.

(3) Zeitnischen, die einem Luftfahrtunternehmen für den Betrieb eines Linienflugverkehrs oder eines programmierten Gelegenheitsflugverkehrs über einen erkennbaren Zeitraum — bis zu einer Flugplanperiode — hinweg zu einer bestimmten Tageszeit und für ein und denselben Wochentag zugewiesen werden, verleihen diesem Luftfahrtunternehmen nicht das Anrecht, dieselbe Abfolge von Zeitnischen in der entsprechenden darauffolgenden Flugplanperiode zu beanspruchen, es sei denn, daß das Luftfahrtunternehmen dem Koordinator gegenüber dartun kann, daß die Zeitnischen entsprechend der Freigabe des Koordinators von dem Luftfahrtunternehmen während der Zeit, für die sie zugewiesen waren, mindestens zu 80 v. H. genutzt worden sind.

(4) Die einem Luftfahrtunternehmen vor dem 31. Januar für die folgende Sommersaison oder vor dem 31. August für die folgende Wintersaison zugewiesenen Zeitnischen, die zwecks Neuzuweisung vor diesen Terminen an den Koordinator zurückgegeben werden, werden bei der Nutzungsberechnung nicht berücksichtigt.

(5) Kann nicht dargetan werden, daß 80 v. H. der zugewiesenen Zeitnischenabfolge genutzt wurden, so werden alle Zeitnischen dieser Abfolge in den Zeitnischenpool eingebracht, es sei denn, die Nichtnutzung kann wie folgt begründet werden:

a) unvorhersehbare und unvermeidbare Umstände, auf die das Luftfahrtunternehmen keinen Einfluß hat und die beispielsweise

— ein Startverbot für den gewöhnlich auf dem betreffenden Flugdienst eingesetzten Luftfahrzeugtyp oder

— die Sperrung eines Flughafens oder Luftraums nach sich ziehen;

b) Schwierigkeiten bei der Aufnahme eines neuen Linienpassagierverkehrsdienstes mit Luftfahrzeugen von nicht mehr als 80 Sitzplätzen auf einer Strecke zwischen einem regionalen Flughafen und dem koordinierten Flughafen, sofern dessen Kapazität 30 000 Sitzplätze im Jahr nicht übersteigt;

c) schwere finanzielle Einbußen bei dem betreffenden Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft und infolgedessen die Erteilung einer nur vorläufigen Genehmigung durch die Zulassungsbehörden bis zur finanziellen Umstrukturierung des Luftfahrtunternehmens gemäß Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92;

d) Unterbrechung einer Abfolge von Gelegenheitsflugdiensten aufgrund von Annullierungen durch Reiseveranstalter, insbesondere außerhalb der üblichen Hauptreisezeit, vorausgesetzt, die Gesamtnutzung der Zeitnischen sinkt nicht unter 70 v. H.;

e) Unterbrechung einer Abfolge von Flugdiensten aufgrund von Aktionen, die die Störung dieser Flugdienste zum Ziel haben, sofern es dem Luftfahrtunternehmen dadurch praktisch und/oder technisch unmöglich wird, Flüge wie geplant durchzuführen.

(6) Falls schwerwiegende Probleme für Neubewerber bestehen bleiben, stellt der Mitgliedstaat sicher, daß eine Sitzung des Flughafenkoordinierungsausschusses einberufen wird. Zweck der Sitzung ist es, Abhilfemöglichkeiten zu prüfen. Die Kommission wird zu einer solchen Sitzung eingeladen.

(7) Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 werden die in den Pool eingebrachten Zeitnischen auf die antragstellenden Luftfahrtunternehmen aufgeteilt. 50 v. H. dieser Zeitnischen stehen Neubewerbern zur Verfügung, es sei denn, daß sich die Anträge der Neubewerber auf weniger als 50 v. H. belaufen.

(8) Ein Neubewerber, dem Zeitnischen in einer Spanne von jeweils zwei Stunden vor oder nach der beantragten Zeit angeboten wurden, der dieses Angebot jedoch nicht angenommen hat, verliert den Status des Neubewerbers.

Artikel 11

Schutzmechanismus

(1) Sofern eine Lösung nach Absatz 2 nicht möglich ist, darf ein Luftfahrtunternehmen — in Anbetracht dessen, daß der Wettbewerb zwischen den betreffenden Luftfahrtunternehmen nicht verzerrt werden darf — nicht von der Flexibilität nach Artikel 8 Absatz 4 Gebrauch machen, um eine oder mehrere zusätzliche Frequenzen auf einer Strecke zwischen einem vollständig koordinierten Flughafen innerhalb der Gemeinschaft und einem Flughafen in einem anderen Mitgliedstaat anzubieten, wenn ein anderes Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, das von einem anderen Mitgliedstaat die Betriebsgenehmigung erhalten hat, trotz ernsthafter und anhaltender Bemühungen keine sinnvoll zu nutzenden Zeitnischen für Landung und Start in einer Spanne von jeweils zwei Stunden vor oder nach der beim Koordinator beantragten Zeit erhalten konnte, um eine oder mehrere zusätzliche Frequenzen auf dieser Strecke anzubieten.

Diese Bestimmung gilt nicht, wenn das Luftfahrtunternehmen, das von der Flexibilität nach Artikel 8 Absatz 4 Gebrauch macht, die Flugfrequenz des anderen Luftfahrtunternehmens nicht überschreitet.

(2) Unter Berücksichtigung der Bedingung, daß der Wettbewerb zwischen den betreffenden Luftfahrtunternehmen nicht verzerrt wird, bemüht sich der für den vollständig koordinierten Flughafen nach Absatz 1 zuständige Mitgliedstaat, eine Vereinbarung zwischen den betreffenden Luftfahrtunternehmen zu erleichtern.

Es sind Alternativlösungen anzustreben wie

- danach zu trachten, daß dem Zeitnischenantrag des Luftfahrtunternehmens, dem die Betriebsgenehmigung von dem anderen Mitgliedstaat erteilt wurde, entsprochen werden kann,
- eine sinnvolle Nutzung der Flexibilität nach Artikel 8 Absatz 4 durch das betreffende Luftfahrtunternehmen.

(3) Der betreffende Mitgliedstaat kann die Kommission ersuchen, die Anwendung dieses Artikels zu überprüfen, und zwar innerhalb von zwei Monaten, nachdem ein Luftfahrtunternehmen den Koordinator über seine Absicht unterrichtet hat, von der Flexibilität nach Artikel 8 Absatz 4 Gebrauch zu machen.

Artikel 12

Allgemeine Bestimmungen

(1) Wenn festgestellt wird, daß ein Drittland bei der Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen

- a) Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft nicht eine Behandlung gewährt, die derjenigen von Luftfahrtunternehmen aus diesem Land durch die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft vergleichbar ist, oder
- b) Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft nicht de facto Inländerbehandlung gewährt oder
- c) Luftfahrtunternehmen aus anderen Drittländern eine günstigere Behandlung gewährt als Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft,

können in Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht Gegenmaßnahmen ergriffen werden, um die Lage in bezug auf die betroffenen Flughäfen abzustellen, wobei die Verpflichtungen, die sich aus dieser Verordnung gegenüber einem Luftfahrtunternehmen aus dem genannten Drittland ergeben, ganz oder teilweise ausgesetzt werden können.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am 18. Januar 1993.

(2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission von allen ernsthaften rechtlichen und praktischen Schwierigkeiten, auf die die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft bei der Erlangung von Zeitnischen auf Flughäfen in Drittländern stoßen.

Artikel 13

Berichterstattung und Zusammenarbeit

(1) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Bericht über deren Durchführung vor. Dieser Bericht sollte unter anderem folgende Aspekte umfassen :

- a) Struktur der Luftfahrtindustrie ;
- b) Fortschritte der Industrie beim Abbau der Nichtnutzung von Zeitnischen ;
- c) Umfang des in Artikel 10 Absatz 1 genannten Zeitnischenpools je Flugplanperiode auf ausgewählten Flughäfen ;
- d) Zahl der abgewiesenen Anträge auf Zuweisung von Zeitnischen je Flugplanperiode auf ausgewählten Flughäfen ;
- e) Zahl der Neubewerber, die die Zuweisung von Zeitnischen beantragt haben, je Flugplanperiode auf ausgewählten Flughäfen ;
- f) Inanspruchnahme des gemäß Artikel 8 eingeführten Streitbelegungsverfahrens.

(2) Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Durchführung dieser Verordnung, insbesondere bei der Einholung von Informationen für den in Absatz 1 genannten Bericht, zusammen.

Artikel 14

Änderung

Der Rat beschließt bis zum 1. Juli 1997 auf der Grundlage eines Vorschlags, den ihm die Kommission bis spätestens 1. Januar 1996 vorlegt, über die Fortgeltung oder die Änderung dieser Verordnung.

Artikel 15

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am dreißigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Im Namen des Rates

Der Präsident

T. PEDERSEN