

## I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της 18ης Ιανουαρίου 1993

σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής<sup>(1)</sup>,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου<sup>(2)</sup>,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>(3)</sup>,

Εκτιμώντας:

ότι σημειώνεται αυξανόμενη ανισορροπία ανάμεσα στην επέκταση του συστήματος αεροπορικών μεταφορών στην Ευρώπη και την έλλειψη επαρκούς υποδομής στους αερολιμένες για την ικανοποίηση της αυξανόμενης αυτής ζήτησης· ότι αυτό έχει ως συνέπεια την αύξηση του αριθμού των υπό συμφόρηση αερολιμένων στην Κοινότητα·

ότι η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου στους υπό συμφόρηση αερολιμένες θα πρέπει να βασίζεται σε αντικειμενικούς και διαφανείς κανόνες, με τους οποίους δεν εισάγονται διακρίσεις·

ότι η απαίτηση αντικειμενικών αποφάσεων εξασφαλίζεται καλύτερα όταν η απόφαση για το συντονισμό ενός αερολιμένα λαμβάνεται βάσει αντικειμενικών κριτηρίων από το κράτος μέλος που είναι υπεύθυνο για τον αερολιμένα αυτό·

ότι, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, προκειμένου να διευκολυνθεί η εκτέλεση των δρομολογίων, είναι ευκαίιο ένα κράτος μέλος να μπορεί να χαρακτηρίζει έναν αερολιμένα συντονισμένο, εφόσον τηρούνται οι αρχές της διαφάνειας, της αντικειμενικότητας και της μη εισαγωγής διακρίσεων·

ότι το κράτος μέλος που είναι υπεύθυνο για το συντονισμένο αερολιμένα θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι θα ορίζεται ένας συντονιστής του οποίου η αντικειμενικότητα θα πρέπει να είναι αδιαμφισβήτητη·

ότι η διαφάνεια πληροφόρησης αποτελεί ένα ουσιώδες στοιχείο για την εξασφάλιση αντικειμενικών διαδικασιών κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης αερολιμένα·

ότι οι αρχές που διέπουν το υφιστάμενο σύστημα κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης αερολιμένα θα μπορούσαν να αποτελέσουν τη βάση του παρόντος κανονισμού,

υπό την προϋπόθεση ότι το σύστημα αυτό θα παρακολουθεί τις εξελίξεις που συντελούνται στον τομέα των μεταφορών στην Κοινότητα·

ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορών σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών<sup>(4)</sup>, η πολιτική της Κοινότητας σκοπεί στην διευκόλυνση του ανταγωνισμού και στην ενθάρρυνση της πρόσβασης στην αγορά, και ότι για την επίτευξη των στόχων αυτών απαιτείται να υποστηριχθούν έντονα οι αερομεταφορείς που προτίθενται να εκτελούν δρομολόγια σε ενδοκοινοτικές διαδρομές·

ότι το υφιστάμενο σύστημα προβλέπει «ιστορικά δικαιώματα»·

ότι θα πρέπει να προβλεφθεί ότι επιτρέπεται πρόσβαση νέων αερομεταφορέων στην κοινοτική αγορά·

ότι είναι ανάγκη να υπάρξει ειδική πρόβλεψη, σε περιορισμένες περιπτώσεις, για τη διατήρηση επαρκών δρομολογίων εσωτερικού στις περιφέρειες του συγκεκριμένου κράτους μέλους·

ότι είναι, επίσης αναγκαίο να αποφεύγονται καταστάσεις κατά τις οποίες, εξαιτίας της έλλειψης διαθέσιμων χρόνων χρήσης αερολιμένα, κατανέμονται άνισα τα ωφελήματα που προκύπτουν από την απελευθέρωση της αγοράς και στρεβλώνεται ο ανταγωνισμός·

ότι είναι ευκαίιο να γίνεται η καλύτερη δυνατή χρησιμοποίηση των υφιστάμενων διαθέσιμων χρόνων χρήσης αερολιμένα προκειμένου να επιτυγχάνονται οι προαναφερόμενοι στόχοι·

ότι είναι ευκαίιο οι τρίτες χώρες να επιφυλάσσουν στους κοινοτικούς αερομεταφορείς ισοδύναμη μεταχείριση·

ότι η εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού δεν θίγει τους κανόνες ανταγωνισμού της συνθήκης και, ιδίως τα άρθρα 85 και 86 αυτής·

ότι ρυθμίσεις για μεγαλύτερη συνεργασία σχετικά με τη χρήση του αερολιμένα του Γιβραλτάρ συμφωνήθηκαν στο Λονδίνο στις 2 Δεκεμβρίου 1987 από το Βασίλειο της Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο σε κοινή δήλωση των Υπουργών Εξωτερικών των εν λόγω δύο κρατών μελών, και ότι οι ρυθμίσεις αυτές δεν έχουν ακόμη τεθεί σε εφαρμογή·

(1) ΕΕ αριθ. C 43 της 19. 2. 1991, σ. 3.

(2) ΕΕ αριθ. C 13 της 20. 1. 1992, σ. 446.

(3) ΕΕ αριθ. C 339 της 31. 12. 1991, σ. 41.

(4) ΕΕ αριθ. L 240 της 24. 8. 1992, σ. 8.

ότι ο κανονισμός αυτός θα πρέπει να επανεξετασθεί ύστερα από μια καθορισμένη περίοδο ισχύος του προκειμένου να εκτιμηθεί η εφαρμογή του.

#### ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

##### Άρθρο 1

#### Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες.
2. Η εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ αναστέλλεται μέχρις ότου τεθούν σε εφαρμογή οι ρυθμίσεις που περιέχονται στην κοινή δήλωση των Υπουργών Εξωτερικών του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της 2ας Δεκεμβρίου 1987. Οι κυβερνήσεις του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου πρόκειται να ενημερώσουν το Συμβούλιο σχετικά με την ημερομηνία για τη θέση σε εφαρμογή αυτών των ρυθμίσεων.

##### Άρθρο 2

#### Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

- α) «διαθέσιμος χρόνος χρήσης (slots)»: ο προγραμματισμένος χρόνος άφιξης ή αναχώρησης που διατίθεται ή χορηγείται για την κίνηση αεροσκάφους για μια συγκεκριμένη ημερομηνία, σε ένα αερολιμένα συντονισμένο σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·
- β) «νεοεισερχόμενος αερομεταφορέας»:
  - i) ο αερομεταφορέας ο οποίος ζητά διαθέσιμους χρόνους χρήσης σε αερολιμένα για μια οποιαδήποτε ημέρα και ο οποίος κατέχει ή στον οποίο έχουν διατεθεί λιγότεροι από τέσσερις χρόνους στο συγκεκριμένο αερολιμένα για τη συγκεκριμένη ημέρα ή
  - ii) ο αερομεταφορέας ο οποίος ζητά χρόνους για ένα δρομολόγιο χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς μεταξύ δύο κοινοτικών αερολιμένων όταν υπάρχουν άλλοι δύο κατ' ανώτατο όριο αερομεταφορείς που εκτελούν απευθείας δρομολόγιο μεταξύ των εν λόγω αερολιμένων ή συστημάτων αερολιμένων την ίδια εκείνη ημέρα και ο οποίος κατέχει ή στον οποίο έχουν διατεθεί λιγότεροι από τέσσερις διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης στο συγκεκριμένο αερολιμένα στη συγκεκριμένη ημέρα, για το εν λόγω δρομολόγιο χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς.

Αερομεταφορέας ο οποίος κατέχει περισσότερο από 3 % του συνόλου των διαθέσιμων χρόνων (slots) κατά την εν λόγω ημέρα σε συγκεκριμένο αερολιμένα, ή περισσότερο από 2% του συνόλου των διαθέσιμων χρόνων κατά την εν λόγω ημέρα σε σύστημα αερολιμένων στο οποίο ανήκει ο ως άνω αερολιμένας, δεν θεωρείται νεοεισερχόμενος για τον αερολιμένα αυτόν·

- γ) «απευθείας αεροπορικό δρομολόγιο»: το δρομολόγιο μεταξύ δύο αερολιμένων το οποίο περιλαμβάνει ενδιάμεσες στάσεις με το ίδιο αεροσκάφος και τον ίδιο αριθμό πτήσης·

δ) «περίοδος προγραμματισμού δρομολογίων»: η θερινή ή η χειμερινή περίοδος, όπως χρησιμοποιούνται στον προγραμματισμό των δρομολογίων των αερομεταφορέων·

ε) «κοινοτικός αερομεταφορέας»: ο αερομεταφορέας ο οποίος διαθέτει ισχύουσα άδεια εκμετάλλευσης την οποία έχει εκδώσει κράτος μέλος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (1)·

στ) «συντονισμένος αερολιμένας»: ένας αερολιμένας στον οποίον έχει οριστεί συντονιστής για να διευκολύνει τις δραστηριότητες των αερομεταφορέων που πραγματοποιούν ή έχουν την πρόθεση να πραγματοποιήσουν δρομολόγια σ' αυτόν τον αερολιμένα·

ζ) «πλήρως συντονισμένος αερολιμένας»: ένας συντονισμένος αερολιμένας όπου ο αερομεταφορέας, για τις προσγειώσεις ή απογειώσεις του κατά τις περιόδους κατά τις οποίες ο αερολιμένας είναι πλήρως συντονισμένος, απαιτείται να διαθέτει χρόνο χρήσης αερολιμένα που θα του έχει χορηγήσει ο συντονιστής·

η) «σύστημα αερολιμένων»: δύο ή περισσότεροι αερολιμένες οι οποίοι ανήκουν στην ίδια ομάδα και εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή το ίδιο αστικό κέντρο, όπως αναφέρεται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

##### Άρθρο 3

#### Όροι συντονισμού αερολιμένα

1. Ένα κράτος μέλος δεν υποχρεούται να χαρακτηρίσει έναν αερολιμένα παρά μόνο σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

2. Ένα κράτος μέλος μπορεί ωστόσο να προβλέπει ότι ένας οποιοδήποτε αερολιμένας χαρακτηρίζεται συντονισμένος εφόσον τηρούνται οι αρχές διαφάνειας και αντικειμενικότητας, χωρίς να εισάγονται διακρίσεις.

3. i) όταν αερομεταφορείς που πραγματοποιούν περισσότερο από τα μισά δρομολόγια σε ένα αερολιμένα ή/και οι αρχές του αερολιμένα τυχόν θεωρήσουν ότι η χωρητικότητα είναι ανεπαρκής για τα εκτελούμενα ή τα προγραμματιζόμενα δρομολόγια σε ορισμένες περιόδους ή

ii) όταν οι νεοεισερχόμενοι αερομεταφορείς αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα για την εξασφάλιση διαθέσιμων χρόνων χρήσης ή

iii) όταν κράτος μέλος το θεωρεί αναγκαίο,

το κράτος μέλος εξασφαλίζει την διεξαγωγή, το συντομότερο δυνατό, διεξοδικής ανάλυσης της χωρητικότητας του αερολιμένα, λαμβάνοντας υπόψη γενικά αναγνωρισμένες μεθόδους, ώστε να προσδιοριστούν, οι δυνατότητες για βραχυπρόθεσμη αύξησή της, με αλλαγές στην υποδομή ή στον τρόπο λειτουργίας, και να προσδιοριστεί το προβλεπόμενο για την επίλυση αυτών των προβλημάτων χρονοδιάγραμμα. Η ανάλυση αυτή υπόκειται σε περιοδική ενημέρωση. Τόσο η ανάλυση όσο και η μέθοδος στην οποία βασίζεται τίθενται στη διάθεση των ενδιαφερομένων μερών.

(1) ΕΕ αριθ. L 240 της 24. 8. 1992, σ. 1.

4. Εάν, ύστερα από διαβουλεύσεις με τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα συστηματικά, τις οργανώσεις που τους εκπροσωπούν, τις αρχές του αερολιμένα, την υπηρεσία ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και τις οργανώσεις που εκπροσωπούν τους επιβάτες, εφόσον υπάρχουν τέτοιες οργανώσεις, η ανάλυση δεν δείξει ότι υπάρχουν δυνατότητες για δραχυπρόθεσμη επίλυση των σοβαρών προβλημάτων, το κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι ο αερολιμένας χαρακτηρίζεται πλήρως συντονισμένος για τις περιόδους κατά τις οποίες παρουσιάζονται προβλήματα χωρητικότητας.

5. Εάν ένας αερολιμένας, που έχει χαρακτηριστεί πλήρως συντονισμένος, αποκτήσει χωρητικότητα επαρκή για την εξυπηρέτηση των εκτελούμενων ή των προγραμματιζόμενων δρομολογίων, αποχαρκτηρίζεται.

#### Άρθρο 4

##### Ο συντονιστής

1. Το κράτος μέλος, που είναι υπεύθυνο για ένα συντονισμένο ή πλήρως συντονισμένο αερολιμένα, ορίζει ως συντονιστή του αερολιμένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο με διεξοδικές γνώσεις όσον αφορά το συντονισμό του προγραμματισμού των δρομολογίων των αερομεταφορέων, ύστερα από διαβούλευση με τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα αυτό συστηματικά, τις οργανώσεις που τους εκπροσωπούν και τις αρχές του αερολιμένα. Μπορεί να οριστεί ο ίδιος συντονιστής για περισσότερους από έναν αερολιμένα.

2. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι ο συντονιστής εκτελεί τα καθήκοντά του, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, κατά ανεξάρτητο τρόπο.

3. Ο συντονιστής ενεργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού κατά αντικειμενικό και διαφανή τρόπο, χωρίς να εισάγει διακρίσεις.

4. Ο συντονιστής συμμετέχει στις διεθνείς διασκέψεις των αερομεταφορέων για θέματα προγραμματισμού των δρομολογίων τηρουμένης της κοινοτικής νομοθεσίας.

5. Ο συντονιστής είναι υπεύθυνος για την κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης.

6. Ο συντονιστής παρακολουθεί τη χρησιμοποίηση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης.

7. Σε περίπτωση κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, ο συντονιστής, εάν του ζητηθεί και μέσα σε εύλογη προθεσμία, θέτει στη διάθεση όλων των ενδιαφερόμενων μερών, για εξέταση, τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) το ιστορικό της κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, ανά αεροπορική εταιρεία και κατά χρονολογική σειρά, για όλους τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τον εν λόγω αερολιμένα·

β) τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που ζητήθηκαν (αρχικά αιτήματα) ανά αερομεταφορέα και κατά χρονολογική σειρά, για όλους τους αερομεταφορείς·

γ) όλους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που χορηγήθηκαν και τις εκκρεμείς αιτήσεις για διαθέσιμους χρόνους

χρήσης, κατά χρονολογική σειρά ανά αερομεταφορέα, για όλους τους αερομεταφορείς·

δ) τους υπόλοιπους διαθέσιμους χρόνους χρήσης·

ε) πλήρη στοιχεία για τα κριτήρια που εφαρμόζονται κατά την κατανομή.

8. Οι πληροφορίες που προβλέπονται στην παράγραφο 7 ανακοινώνονται το αργότερο τη στιγμή των σχετικών διασκέψεων για θέματα προγραμματισμού των δρομολογίων και, ανάλογα με την περίπτωση, κατά τη διάρκεια των διασκέψεων και ύστερα από αυτές.

#### Άρθρο 5

##### Επιτροπή συντονισμού

1. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι, σε έναν αερολιμένα ο οποίος έχει χαρακτηριστεί πλήρως συντονισμένος, συγκροτείται επιτροπή συντονισμού, η οποία επικουρεί, συμβουλευτικώς, το συντονιστή που αναφέρεται στο άρθρο 4. Στην επιτροπή αυτή μπορούν να συμμετέχουν τουλάχιστον οι αερομεταφορείς ή/και οι οργανώσεις που τους εκπροσωπούν που χρησιμοποιούν συστηματικά τον ή τους αερολιμένες, οι αρχές των συγκεκριμένων αερολιμένων και οι εκπρόσωποι της υπηρεσίας ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας. Μπορεί να οριστεί η ίδια επιτροπή συντονισμού για περισσότερους από έναν αερολιμένα.

Τα καθήκοντα της επιτροπής συντονισμού περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την παροχή συμβουλών:

— για τις δυνατότητες αύξησης της χωρητικότητας η οποία προσδιορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 6,

— για τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας που επικρατούν στον εν λόγω αερολιμένα,

— για αιτιάσεις όσον αφορά την κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 7,

— για τις μεθόδους παρακολούθησης όσον αφορά τη χρησιμοποίηση των χορηγούμενων διαθέσιμων χρόνων χρήσης,

— για κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τη χορήγηση διαθέσιμων χρόνων χρήσης, λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές συνθήκες,

— για σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι νεοεισερχόμενοι αερομεταφορείς, σύμφωνα με το άρθρο 10.

2. Η παράγραφος 1 μπορεί να εφαρμοστεί στους αερολιμένες που έχουν χαρακτηριστεί συντονισμένοι σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3.

#### Άρθρο 6

##### Χωρητικότητα αερολιμένα

1. Σε ένα αερολιμένα όπου γίνεται κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης, οι αρμόδιες αρχές προσδιορίζουν δύο φορές κατ' έτος, σύμφωνα με γενικά αναγνωρισμένες μεθόδους, τη χωρητικότητα που είναι διαθέσιμη για κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, σε συνεργασία με εκπρόσωπους της υπηρεσίας ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, τις τελωνειακές αρχές, την υπηρεσία ελέγχου των διαβατηρίων και τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα ή/και τις οργανώσεις που τους εκπροσωπούν καθώς και με το συντονιστή του αερολιμένα. Στις διαβουλεύσεις αυτές συμμετέχουν και οι αρχές του αερολιμένα, εάν δεν είναι αυτές οι αρμόδιες αρχές.

Οι ανωτέρω ενέργειες βασίζονται σε αντικειμενική ανάλυση των δυνατοτήτων εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπόψη τις διάφορες μορφές κυκλοφορίας στον εν λόγω αερολιμένα.

Τα πορίσματα αυτών των ενεργειών ανακοινώνονται στο συντονιστή του αερολιμένα εγκαίρως, πριν να γίνει η αρχική κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης, για τις διασκέψεις σε θέματα προγραμματισμού των δρομολογίων.

2. Η παράγραφος 1 μπορεί να εφαρμοστεί στους αερολιμένες που έχουν χαρακτηριστεί συντονισμένοι σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3.

#### Άρθρο 7

##### Πληροφορίες για τον συντονιστή

Οι αερομεταφορείς οι οποίοι ασκούν ή προτίθενται να ασκήσουν δραστηριότητα σε ένα συντονισμένο ή πλήρως συντονισμένο αερολιμένα υποβάλλουν στο συντονιστή του τις σχετικές πληροφορίες που τους ζητά.

#### Άρθρο 8

##### Διαδικασία κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης

1. α) Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 10, ένας χρόνος χρήσης αερολιμένα που χρησιμοποιήθηκε από έναν αερομεταφορέα ύστερα από την έγκριση του συντονιστή δίνει το δικαίωμα σ' αυτόν τον αερομεταφορέα να προβάλλει απαίτηση για τον ίδιο χρόνο για την εκτέλεση δρομολογίων κατά την αντίστοιχη περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων του επόμενου έτους·
  - β) σε περίπτωση κατά την οποία όλα τα αιτήματα των αερομεταφορέων για χορήγηση διαθέσιμου χρόνου χρήσης δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν, ικανοποιούνται κατά προτίμηση τα εμπορικά αεροπορικά δρομολόγια και κυρίως τα τακτικά δρομολόγια και τα προγραμματισμένα έκτακτα δρομολόγια·
  - γ) ο συντονιστής ενός αερολιμένα λαμβάνει επίσης υπόψη του τους συμπληρωματικούς κανόνες προτεραιότητας που καθορίζει ο κλάδος των αερομεταφορέων και, εφόσον είναι δυνατόν, συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές που τυχόν συνιστά η επιτροπή συντονισμού, οι οποίες λαμβάνουν υπόψη τις τοπικές συνθήκες, υπό τον όρο ότι οι κατευθυντήριες αυτές γραμμές ανταποκρίνονται στην κοινοτική νομοθεσία.
2. Αν αίτημα για ένα διαθέσιμο χρόνο χρήσης δεν μπορεί να ικανοποιηθεί, ο συντονιστής του αερολιμένα ενημερώνει τον αιτούντα αερομεταφορέα για τους λόγους μη ικανοποίησης του αιτήματός του και του υποδεικνύει την πληρέστερη εναλλακτική λύση διαθέσιμου χρόνου χρήσης.
  3. Ο συντονιστής ενός αερολιμένα προσπαθεί, πάντοτε, να ικανοποιεί ad hoc τα αιτήματα χορήγησης διαθέσιμου χρόνου χρήσης για κάθε είδος πτήσεων, συμπεριλαμβανομένης της γενικής αεροπλοΐας. Για το σκοπό αυτό μπορούν να χρησιμοποιούνται οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης αερολιμένα οι οποίοι διατίθενται στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης που αναφέρεται στο άρθρο 10 αλλά οι οποίοι δεν έχουν ακόμη κατανομηθεί, καθώς και οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που αποδεσμεύονται με σύντομη προειδοποίηση.
  4. Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης αερολιμένα μπορούν να αποτελούν αντικείμενο ελεύθερων ανταλλαγών μεταξύ αερομεταφορέων ή να μεταβιβάζονται από ένα αερομεταφορέα από μια διαδρομή, ή τύπο δρομολογίων, σε άλλη, με

κοινή συμφωνία ή ως αποτέλεσμα ολικής ή μερικής εξαγωγής ή μονομερώς. Οι τυχόν τέτοιες ανταλλαγές ή μεταβιβάσεις πρέπει να είναι διαφανείς, και να υπόκεινται στην επιβεβαίωση του συντονιστή ότι είναι εφικτό:

- α) να μη θίγουν τη λειτουργία του αερολιμένα οι αεροπορικές δραστηριότητες·
- β) να τηρούνται οι περιορισμοί που επιβάλλονται από ένα κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 9·
- γ) η μεταβολή στη χρήση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης δεν εμπίπτει στις διατάξεις του άρθρου 11.

5. Διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που διατίθενται σε νεοεισερχόμενους αερομεταφορείς οι οποίοι εκτελούν δρομολόγια μεταξύ των δύο κοινοτικών αερολιμένων δεν είναι δυνατόν να ανταλλαγούν ή να μεταβιβασθούν μεταξύ αερομεταφορέων ή από έναν αερομεταφορέα από μια διαδρομή σε άλλη όπως προβλέπεται στην παράγραφο 4 για διάστημα δύο περιόδων προγραμματισμού δρομολογίων.

6. Η Επιτροπή μπορεί, ύστερα από διαβουλεύσεις με τους αερομεταφορείς, τους συντονιστές των αερολιμένων και τις αερολιμενικές αρχές, να καθορίζει τα συνιστώμενα πρότυπα για τα αυτοματοποιημένα συστήματα που χρησιμοποιούνται από τους συντονιστές των αερολιμένων ώστε να εξασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή των άρθρων 4 και 7.

7. Όταν υπάρχουν αιτιάσεις για την κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, η επιτροπή συντονισμού εξετάζει το ζήτημα και μπορεί να υποβάλει προτάσεις στο συντονιστή, σε μια προσπάθεια επίλυσης των προβλημάτων.

8. Εάν κατόπιν αυτής της εξέτασης από την επιτροπή συντονισμού τα προβλήματα δεν μπορέσουν να επιλυθούν, το κράτος μέλος μπορεί να προβλέπει τη δυνατότητα να διαμεσολαβήσει μια οργάνωση που εκπροσωπεί τους αερομεταφορείς ή άλλος τρίτος.

#### Άρθρο 9

##### Περιφερειακά δρομολόγια

1. Ένα κράτος μέλος μπορεί να κρατήσει ορισμένους διαθέσιμους χρόνους χρήσης σε ένα πλήρως συντονισμένο αερολιμένα για τακτικά δρομολόγια εσωτερικού:
- α) σε μια διαδρομή προς αερολιμένα που εξυπηρετεί μια περιφερειακή ή αναπτυσσόμενη περιοχή στην επικράτειά του, εάν αυτή η διαδρομή θεωρείται ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής στην οποία βρίσκεται ο αερολιμένας, υπό τον όρο ότι:
  - i) οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης χρησιμοποιούνταν στη διαδρομή αυτή κατά τη χρονική στιγμή έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού,
  - ii) στη διαδρομή αυτή εκτελεί δρομολόγια μόνο ένας αερομεταφορέας,
  - iii) δεν υπάρχει άλλο μεταφορικό μέσο που να προσφέρει επαρκή εξυπηρέτηση,
  - iv) η κράτηση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης αερολιμένα θα περατωθεί όταν ένας δεύτερος αερομεταφορέας καθιερώσει ένα τακτικό δρομολόγιο εσωτερικού στη διαδρομή αυτή με την ίδια συχνότητα πτήσεων όπως και ο πρώτος αερομεταφορέας και το εκτελέσει επί μια τουλάχιστον συγκεκριμένη χρονική περίοδο (εποχή)·
- β) σε διαδρομές που έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία.

2. Οι διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία δ) έως θ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 εφαρμόζονται εάν άλλος κοινοτικός αερομεταφορέας ενδιαφέρεται για την εξυπηρέτηση της διαδρομής και δεν μπόρεσε να επιτύχει να του χορηγηθούν διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης περιλαμβανόμενοι μέσα σε περιθώριο μιας ώρας πριν ή ύστερα από τις χρονικές στιγμές που είχε ζητήσει από το συντονιστή.

3. Το κράτος μέλος ανακοινώνει στην Επιτροπή τον κατάλογο των διαδρομών για τις οποίες έχουν κρατηθεί χρόνοι χρήσης κατά τον τρόπο αυτό σε ένα πλήρως συντονισμένο αερολιμένα. Αυτό θα γίνει, για πρώτη φορά, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Η Επιτροπή δημοσιεύει επισκόπηση των συγκεκριμένων διαδρομών στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* το αργότερο δύο μήνες μετά την ανωτέρω ανακοίνωση.

### Άρθρο 10

#### Κοινό σύστημα εκμετάλλευσης διαθέσιμων χρόνων χρήσης

1. Σε ένα αερολιμένα όπου γίνεται κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, δημιουργείται ένα κοινό σύστημα εκμετάλλευσης διαθέσιμων χρόνων χρήσης, για κάθε συντονισμένη περίοδο, το οποίο και περιλαμβάνει τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που δημιουργήθηκαν πρόσφατα, εκείνους που δεν χρησιμοποιήθηκαν και εκείνους που εγκαταλείφθηκαν από έναν αερομεταφορέα κατά τη διάρκεια ή έως τη λήξη της συγκεκριμένης χρονικής περιόδου ή που είναι, κατά οποιοδήποτε άλλο τρόπο, διαθέσιμοι.

2. Κάθε διαθέσιμος χρόνος χρήσης που δεν έχει χρησιμοποιηθεί αποδεδειγμένα και, στη συνέχεια, συμπεριλαμβάνεται στο ενδεδειγμένο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης, εκτός εάν η μη χρησιμοποίησή του μπορεί να θεωρηθεί δικαιολογημένη, επειδή ένας συγκεκριμένος τύπος αεροσκάφους δεν εκτελεί πλέον πτήσεις, ή ένας συγκεκριμένος αερολιμένας ή εναέριος χώρος έχει κλείσει ή συντρέχουν άλλες παρόμοιες έκτακτες περιστάσεις.

3. Διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης αερολιμένα που έχουν χορηγηθεί σε αερομεταφορέα για την εκτέλεση τακτικού δρομολογίου ή προγραμματισμένου έκτακτου δρομολογίου σε μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή της ημέρας και για την ίδια ημέρα της εβδομάδας κατά τη διάρκεια αναγνωρίσιμης περιόδου, που μπορεί να καλύπτει έως και μια περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων, δεν δίνουν το δικαίωμα σ' αυτό τον αερομεταφορέα να προβάλλει απαιτήσεις για την ίδια σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης την επόμενη αντίστοιχη περίοδο προγραμματισμού, εκτός εάν μπορεί να αποδείξει, κατά τρόπο που να ικανοποιεί το συντονιστή, ότι τους χρησιμοποίησε, ύστερα από την έγκριση του συντονιστή σε ποσοστό τουλάχιστον 80 % καθ' όλη την περίοδο για την οποία χορηγήθηκαν.

4. Διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης, οι οποίοι χορηγούνται σε αερομεταφορέα πριν από τις 31 Ιανουαρίου για την επόμενη θερινή περίοδο ή πριν από τις 31 Αυγούστου για την επόμενη χειμερινή περίοδο αλλά οι οποίοι επιστρέφονται στο συντονιστή για ανακατανομή πριν από τις ημερομηνίες αυτές, δεν λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό της χρησιμοποίησης των διαθέσιμων χρόνων χρήσης.

5. Εάν κατά ποσοστό 80 % χρησιμοποίηση της σειράς των διαθέσιμων χρόνων χρήσης αερολιμένα δεν μπορεί να αποδειχθεί, όλοι οι χρόνοι χρήσης που απαρτίζουν τη συγκεκριμένη σειρά μεταφέρονται στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης των διαθέσιμων χρόνων, εκτός εάν η μη χρησιμο-

ποίηση μπορεί να θεωρηθεί ότι δικαιολογημένα οφείλεται στους ακόλουθους λόγους:

α) σε απρόβλεπτες και αναπότρεπτες περιστάσεις τις οποίες δεν μπορεί να θέσει υπό έλεγχο αερομεταφορέας και οι οποίες οδηγούν, παραδείγματος χάριν:

— στη μη περαιτέρω εκτέλεση πτήσεων από αεροσκάφη του τύπου που γενικά χρησιμοποιείται για το συγκεκριμένο δρομολόγιο ή

— στο κλείσιμο αερολιμένα ή εναέριου χώρου·

β) σε προβλήματα που οφείλονται στην έναρξη εκτέλεσης ενός νέου τακτικού δρομολογίου επιβατών με αεροσκάφη 80 το πολύ θέσεων σε μια διαδρομή μεταξύ περιφερειακού αερολιμένα και του συντονισμένου αερολιμένα και όπου η μεταφορική ικανότητα δεν υπερβαίνει τις 30 000 θέσεις ετησίως ή

γ) σε σοβαρή οικονομική ζημία για το συγκεκριμένο αερομεταφορέα, με συνέπεια τη χορήγηση, από τις αρμόδιες για τη χορήγηση αδειών αρχές, προσωρινής άδειας, μέχρις ότου αναδιοργανωθεί οικονομικά ο αερομεταφορέας, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92·

δ) σε διακοπή της εκτέλεσης μιας σειράς έκτακτων δρομολογίων οφειλόμενη σε ακυρώσεις εκ μέρους επιχειρηματία ταξιδιών, εκτός της συνήθους περιόδου αιχμής, με την προϋπόθεση ότι η συνολική χρησιμοποίηση διαθέσιμων χρόνων δεν είναι μικρότερη από το 70 %·

ε) σε διακοπή εκτέλεσης μιας σειράς δρομολογίων οφειλόμενη σε κινητοποιήσεις που έχουν στόχο να πληγούν αυτά τα δρομολόγια, που κάνει πρακτικά ή/και τεχνικά αδύνατη την εκτέλεση των δρομολογίων, όπως είχαν πραγματοποιηθεί από τον αερομεταφορέα.

6. Εάν οι νεοεισερχόμενοι μεταφορείς εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα, το κράτος μέλος μεριμνά ώστε να συγκληθεί συνεδρίαση της επιτροπής συντονισμού του αερολιμένα προκειμένου να εξετάσει τις δυνατότητες αντιμετώπισης της κατάστασης. Η Επιτροπή καλείται στη συνεδρίαση αυτή.

7. Με την επιφύλαξη του άρθρου 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης αερολιμένα που περιλαμβάνονται στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης διαθέσιμων χρόνων χρήσης κατανέμονται μεταξύ των αιτούντων αερομεταφορέων. Ποσοστό 50 % αυτών των διαθέσιμων χρόνων χρήσης χορηγείται σε νεοεισερχόμενους αερομεταφορείς, εκτός εάν τα αιτήματα των νεοεισερχόμενων αερομεταφορέων είναι λιγότερα από το 50 %.

8. Ο νεοεισερχόμενος αερομεταφορέας στον οποίο προσφέρθηκαν διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης περιλαμβανόμενα μέσα σε περιθώριο δύο ωρών πριν ή ύστερα από τη χρονική στιγμή που είχε ζητήσει, αλλά ο οποίος δεν αποδέχθηκε αυτή την προσφορά που του έγινε, δεν διατηρεί την ιδιότητα του νεοεισερχόμενου.

### Άρθρο 11

#### Μηχανισμός διασφάλισης

1. Εφόσον δεν είναι δυνατή η εξεύρεση λύσης σύμφωνα με την παράγραφο 2 και λαμβάνοντας υπόψη ότι δεν θα πρέπει να επέρχεται αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των ενδιαφερομένων αερομεταφορέων, δεν επιτρέπεται αερομεταφορέας να χρησιμοποιεί την προβλεπόμενη στο άρθρο 8 παράγραφος 4 δυνατότητα για σκοπούς αύξησης της συχνότητας πτήσεων σε διαδρομή μεταξύ πλήρως συντονισμένου αερολιμένα εντός της Κοινότητας

και αερολιμένα άλλου κράτους μέλους, εφόσον άλλος κοινοτικός μεταφορέας, με άδεια εκμετάλλευσης που έχει εκδώσει άλλο κράτος μέλος, δεν έχει επιτύχει, παρά τις σοβαρές και συστηματικές του προσπάθειες, να του χορηγηθούν χρόνοι προσγείωσης και αναχώρησης που να μπορούν εύλογα να χρησιμοποιηθούν για την αύξηση της συχνότητας πτήσεων στη συγκεκριμένη διαδρομή, μέσα σε περιθώριο δύο ωρών πριν ή ύστερα από τη στιγμή την οποία είχε ζητήσει από τον συντονιστή.

Η διάταξη αυτή δεν ισχύει αν ο αερομεταφορέας, χρησιμοποιώντας τα περιθώρια που του παρέχει το άρθρο 8 παράγραφος 4, δεν υπερβαίνει τη συχνότητα πτήσεων των λοιπών αερομεταφορέων.

2. Λαμβάνοντας υπόψη ότι δεν θα πρέπει να υπάρξει στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των ενδιαφερομένων αερομεταφορέων, το υπεύθυνο για τον πλήρως συντονισμένο αερολιμένα κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται στην παράγραφο 1 επιδιώκει να διευκολύνει την επίτευξη συμφωνίας μεταξύ των ενδιαφερομένων αερομεταφορέων.

Θα πρέπει να επιδιωχθεί μια εναλλακτική λύση στο πρόβλημα, όπως είναι:

- η προσπάθεια να εξασφαλισθεί ότι θα ικανοποιηθεί το αίτημα για χορήγηση διαθέσιμων χρόνων χρήσης το οποίο υπέβαλε ο αερομεταφορέας στον οποίο έχει εκδοθεί άδεια από άλλο κράτος μέλος,
- η εύλογη χρησιμοποίηση, εκ μέρους αυτού του αερομεταφορέα, της δυνατότητας που δίνει το άρθρο 8 παράγραφος 4.

3. Ένα ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να διερευνήσει, μέσα σε δύο μήνες από τη στιγμή κατά την οποία ένας αερομεταφορέας ενημέρωσε το συντονιστή για την πρόθεσή του να κάνει χρήση της δυνατότητας που δίνει το άρθρο 8 παράγραφος 4, εάν τηρούνται οι διατάξεις του παρόντος άρθρου.

#### Άρθρο 12

##### Γενικές διατάξεις

1. Όποτε υπάρχουν ενδείξεις ότι, όσον αφορά την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης σε αερολιμένες, μια τρίτη χώρα:

- α) δεν επιφυλάσσει στους κοινοτικούς αερομεταφορείς μεταχείριση ανάλογη προς τη μεταχείριση την οποία τα κράτη μέλη της Κοινότητας παρέχουν στους αερομεταφορείς αυτής της χώρας ή
- β) de facto δεν επιφυλάσσει στους κοινοτικούς αερομεταφορείς την εθνική μεταχείριση ή
- γ) επιφυλάσσει σε αερομεταφορείς που προέρχονται από άλλες τρίτες χώρες ευνοϊκότερη μεταχείριση από ό,τι στους κοινοτικούς αερομεταφορείς,

μπορεί να λαμβάνονται μέτρα για τη διευθέτηση της κατάστασης έναντι του οικείου αερολιμένα ή αερολιμένων, συμπεριλαμβανομένης της πλήρους ή μερικής αναστολής των βάσει του παρόντος κανονισμού υποχρεώσεων, έναντι αερομεταφορέα της εν λόγω τρίτης χώρας, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο.

2. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για οποιοδήποτε σοβαρές δυσχέρειες, νομικού ή πρακτικού χαρακτήρα, αντιμετωπίζουν κοινοτικοί αερομεταφορείς όσον αφορά την εξασφάλιση διαθέσιμων χρόνων χρήσης στους αερολιμένες τρίτων χωρών.

#### Άρθρο 13

##### Έκθεση και συνεργασία

1. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού αυτού τρία χρόνια ύστερα από την έναρξη ισχύος του. Η έκθεση αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) τη δομή του κλάδου των αεροπορικών εταιρειών·
- β) την πρόοδο που έχει σημειώσει ο κλάδος όσον αφορά τη μείωση των μη χρησιμοποιούμενων χρόνων χρήσης·
- γ) την έκταση του κοινού συστήματος εκμετάλλευσης διαθέσιμων χρόνων, όπως ορίζεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1, για κάθε συγκεκριμένη χρονική περίοδο, σε επιλεγμένους αερολιμένες·
- δ) τον αριθμό των αιτήσεων για διαθέσιμους χρόνους χρήσης οι οποίες δεν ικανοποιήθηκαν, κάθε συγκεκριμένη χρονική περίοδο, σε επιλεγμένους αερολιμένες·
- ε) τον αριθμό των νεοεισερχομένων αερομεταφορέων που ζητούν διαθέσιμους χρόνους χρήσης, κάθε συγκεκριμένη χρονική περίοδο, σε επιλεγμένους αερολιμένες·
- στ) τη χρησιμοποίηση των διαδικασιών επίλυσης που έχουν καθιερωθεί σύμφωνα με το άρθρο 8.

2. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, κυρίως όσον αφορά τη συλλογή των πληροφοριών που αφορούν την έκθεση η οποία αναφέρεται στην παράγραφο 1.

#### Άρθρο 14

##### Αναθεώρηση

Το Συμβούλιο αποφασίζει κατά πόσον θα εξακολουθήσει να ισχύει ή θα αναθεωρηθεί αυτός ο κανονισμός έως την 1η Ιουλίου 1997, με βάση πρόταση της Επιτροπής που θα υποβληθεί έως την 1η Ιανουαρίου 1996, το αργότερο.

#### Άρθρο 15

##### Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τριακοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 18 Ιανουαρίου 1993.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

T. PEDERSEN