

Ovaj je tekst namijenjen isključivo dokumentiranju i nema pravni učinak. Institucije Unije nisu odgovorne za njegov sadržaj. Vjerodostojne inačice relevantnih akata, uključujući njihove preambule, one su koje su objavljene u Službenom listu Europske unije i dostupne u EUR-Lexu. Tim službenim tekstovima može se izravno pristupiti putem poveznica sadržanih u ovom dokumentu.

**► B** **UREDBA VIJEĆA (EEZ) br. 95/93**  
**od 18. siječnja 1993.**  
**o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice**  
(SL L 14, 22.1.1993., str. 1.)

Koju je izmijenila:

		Službeni list		
		br.	stranica	datum
► <u>M1</u>	Uredba (EZ) br. 894/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. svibnja 2002.	L 142	3	31.5.2002.
► <u>M2</u>	Uredba (EZ) br. 1554/2003 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. srpnja 2003.	L 221	1	4.9.2003.
► <u>M3</u>	Uredba (EZ) br. 793/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004.	L 138	50	30.4.2004.
► <u>M4</u>	Uredba (EZ) br. 545/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2009.	L 167	24	29.6.2009.
► <u>M5</u>	Uredba (EU) 2020/459 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. ožujka 2020.	L 99	1	31.3.2020.
► <u>M6</u>	Delegirana uredba Komisije (EU) 2020/1477 od 14. listopada 2020.	L 338	4	15.10.2020.
► <u>M7</u>	Uredba (EU) 2021/250 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2021.	L 58	1	19.2.2021.
► <u>M8</u>	Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/1889 od 23. srpnja 2021.	L 384	20	29.10.2021.
► <u>M9</u>	Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/255 od 15. prosinca 2021.	L 42	1	23.2.2022.

▼ **B****UREDBA VIJEĆA (EEZ) br. 95/93****od 18. siječnja 1993.****o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama  
Zajednice***Članak 1.***Područje primjene**▼ **M3**

1. Ova Uredba primjenjuje se na zračne luke Zajednice.

▼ **B**

2. Za primjenu ove Uredbe na zračnu luku Gibraltar razumijeva se da ne dovodi u pitanje pravna stajališta Kraljevine Španjolske odnosno Ujedinjene Kraljevine u pogledu spora oko suvereniteta nad državnim područjem na kojemu se zračna luka nalazi.

3. Primjena odredaba ove Uredbe na zračnu luku Gibraltar odgađa se dok dogovori iz zajedničke izjave ministara vanjskih poslova Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine od 2. prosinca 1987. ne stupe na snagu. Vlade Španjolske i Ujedinjene Kraljevine obavješćuju Vijeće o tom datumu.

*Članak 2.***Definicije**

Za potrebe ove Uredbe:

▼ **M3**

(a) „slot” znači dopuštenje koje daje koordinator u skladu s ovom Uredbom za korištenje čitave infrastrukture zračne luke, koja je potrebna za odvijanje zračnog prometa u nekoj koordiniranoj zračnoj luci, na neki određeni datum i u neko određeno vrijeme, koje je u svrhu slijetanja ili uzlijetanja odredio koordinator slotova u skladu s ovom Uredbom;

(b) „novi sudionik” znači:

i. zračni prijevoznik koji traži, kao dio jedne serije slotova, slot u nekoj zračnoj luci, na bilo koji dan, gdje bi ako se njegov zahtjev prihvati, on ukupno držao manje od pet slotova na toj zračnoj luci taj dan; ili

ii. zračni prijevoznik koji traži seriju slotova za redovite prijevoze putnika uključene u red letenja između dvije zračne luke Zajednice, ako na taj dan najviše dva druga zračna prijevoznika obavljaju iste takve letove između tih zračnih luka, gdje bi, ako se njegov zahtjev prihvati, taj zračni prijevoznik i dalje držao manje od pet slotova na toj zračnoj luci za redoviti promet na taj dan; ili

iii. zračni prijevoznik koji traži seriju slotova na zračnoj luci za redoviti prijevoz putnika između te zračne luke i regionalne zračne luke, gdje niti jedan drugi zračni prijevoznik ne obavlja neposredan prijevoz putnika između tih zračnih luka

**▼ M3**

i sustava zračnih luka na taj dan, gdje bi, ako se zahtjev zračnog prijevoznika prihvati, taj zračni prijevoznik i dalje držao manje od pet slotova na toj zračnoj luci za redoviti promet na taj dan.

Zračni prijevoznik koji drži više od 5 % ukupnih raspoloživih slotova za neki određeni dan u nekoj određenoj zračnoj luci, ili više od 4 % ukupnih raspoloživih slotova na predmetni dan u nekom sustavu zračne luke koji čini dio te zračne luke, ne smatra se novim sudionikom u toj zračnoj luci;

**▼ M7**

(ba) tijekom razdoblja iz članka 10.a stavka 3. „novi sudionik” znači:

- i. zračni prijevoznik koji traži, kao dio jedne serije slotova, slot u nekoj zračnoj luci, na bilo koji dan, gdje bi, ako se njegov zahtjev prihvati, on ukupno držao manje od sedam slotova u toj zračnoj luci taj dan; ili
- ii. zračni prijevoznik koji traži seriju slotova za redovite prijevoze putnika uključene u red letenja između dviju zračnih luka u Uniji, ako na taj dan najviše dva druga zračna prijevoznika obavljaju iste takve letove između tih zračnih luka, gdje bi, ako se njegov zahtjev prihvati, taj zračni prijevoznik i dalje držao manje od devet slotova u toj zračnoj luci za redoviti promet na taj dan.

Zračni prijevoznik koji zajedno s matičnim trgovačkim društvom, svojim podružnicama ili podružnicama svojeg matičnog trgovačkog društva drži više od 10 % ukupnih slotova dodijeljenih za predmetni dan u određenoj zračnoj luci ne smatra se novim sudionikom u toj zračnoj luci;

**▼ B**

- (c) „izravan let” znači let između dviju zračnih luka uključujući i zaustavljanja s istim zrakoplovom i istim brojem leta;
- (d) „plansko razdoblje” znači ljetno ili zimsko razdoblje kako se koriste u redovima letenja zračnih prijevoznika;
- (e) „zračni prijevoznik Zajednice” znači zračni prijevoznik s važećom operativnom licencijom izdanom od države članice u skladu s Uredbom Vijeća (EEZ) br. 2407/92 od 23. srpnja 1992. o licenciranju zračnih prijevoznika <sup>(1)</sup>;

**▼ M3**

- (f) i. „zračni prijevoznik” znači poduzeće za javni zračni promet koje posjeduje važeću operativnu licenciju ili drugi odgovarajući dokument, najkasnije 31. siječnja za sljedeću ljetnu sezonu ili 31. kolovoza za sljedeću zimsku sezonu. U smislu članaka 4., 8., 8.a i 10., definicija zračnog prijevoznika odnosi se također na operatore poslovnog zrakoplovstva koji obavljaju zračni promet prema redu letenja; u smislu članaka 7. i 14.; definicija zračnog prijevoznika odnosi se i na operatore civilnog zrakoplovstva;

<sup>(1)</sup> SL L 240, 24.8.1992., str. 1.

**▼ M3**

ii. „skupina zračnih prijevoznika” znači dva ili više zračnih prijevoznika koji udruženi izvršavaju zajedničke letove, ustupaju franšize ili dijele oznake („*code-sharing*”) radi obavljanja usluga zračnog prijevoza;

(g) „koordinirana zračna luka” znači svaka zračna luka u kojoj, da bi mogao sletjeti ili uzletjeti, zračni prijevoznik ili bilo koji operator zrakoplova mora imati slot koji mu je dodijelio koordinator slotova, osim državnih letova, nužnih slijetanja i humanitarnih letova;

**▼ B**

(h) „sustav zračnih luka” znači dvije ili više zračnih luka grupiranih kako bi opsluživale isti grad ili urbano područje, kako je opisano u Prilogu II. Uredbi Vijeća (EEZ) br. 2408/92;

**▼ M3**

(i) „regulirana zračna luka” znači zračna luka u kojoj postoji mogućnost zakrčenja u nekim dijelovima dana, tjedna ili godine, koje se može riješiti dragovoljnom suradnjom između zračnih prijevoznika i u kojoj je imenovan jedan regulator koji bi usklađivao operacije zračnih prijevoznika koji prometuju ili namjeravaju prometovati u toj zračnoj luci;

(j) „tijelo za upravljanje zračnom lukom” znači tijelo koje zajedno s ostalim aktivnostima ili na neki drugi način ima zadaću upravljanja infrastrukturom zračne luke u skladu s nacionalnim zakonom i pravilima te koordinacije i nadzora aktivnosti raznih operatora prisutnih u zračnoj luci ili unutar sustava dotične zračne luke;

(k) „serija slotova” znači najmanje pet slotova koji se traže za isto vrijeme u istom danu tjedna u istom razdoblju reda letenja i koji su na taj način i dodijeljeni ili, ako to nije moguće, koji su dodijeljeni za približno isto vrijeme;

(l) „poslovno zrakoplovstvo” znači sektor općeg zrakoplovstva koji se odnosi na prometovanje ili korištenje zrakoplova od strane poduzeća za prijevoz putnika ili roba kao pomoć u izvršavanju njihovog poslovanja, kad se upravlja zrakoplovom u svrhe koje općenito ne ulaze u javni najam te njima upravljaju osobe koje imaju barem dozvolu za pilota s ovlaštenjem za instrumentalno letenje;

(m) „koordinacijski parametri” znači iskazivanje, u operativnom smislu, svih raspoloživih kapaciteta za dodjelu slotova u nekoj zračnoj luci tijekom svakog koordinacijskog razdoblja, uzimajući u obzir sve tehničke, operativne i okolišne faktore koji utječu na funkcioniranje infrastrukture zračne luke i njenih različitih podsustava;

**▼ M7**

(n) „koordinacijski parametri uslijed bolesti COVID-19” znači revidirani koordinacijski parametri kojima se dovodi do smanjenja dostupnog kapaciteta zračne luke u koordiniranoj zračnoj luci zbog posebnih sanitarnih mjera koje su države članice uvele kao odgovor na krizu uzrokovanu bolešću COVID-19.

**▼B***Članak 3.***Uvjeti koordinacije zračnih luka****▼M3**

1. (a) Država članica nema obvezu određivanja bilo koje zračne luke kao regulirane ili koordinirane osim u skladu s odredbama ovog članka.
- (b) Država članica neće odrediti zračnu luku kao koordiniranu osim u skladu s odredbama stavka 3.

**▼B**

2. Države članice mogu se, međutim, pobrinuti da se bilo koja zračna luka odredi kao ►**M3** regulirana zračna luka ◀, pod uvjetom da se zadovolje načela transparentnosti, neutralnosti i nediskriminacije.

**▼M3**

3. Odgovorna država članica, kad to smatra potrebnim ili u roku šest mjeseci, vodi računa o tome da tijelo za upravljanje tom zračnom lukom ili bilo koje drugo nadležno tijelo provede detaljnu analizu kapaciteta u nekoj zračnoj luci koja nema dodijeljen status ili u reguliranoj zračnoj luci:

- i. po pisanom zahtjevu, zračni prijevoznici koji predstavljaju više od polovice operacija u toj zračnoj luci ili tijelo za upravljanje zračnom lukom, kad se smatra da je kapacitet nedovoljan za stvarne ili planirane operacije u određenim razdobljima; ili
- ii. na zahtjev Komisije, posebno ako u nekoj zračnoj luci u stvarnosti postoji pristup samo za zračne prijevoznike kojima je dodijeljen slot ili kad se zračni prijevoznik, a posebno novi sudionici, susretu s ozbiljnim problemima u usklađivanju slijetanja i uzlijetanja u dotičnoj zračnoj luci.

Ova analiza, koja se temelji na opće priznatim metodama, utvrđuje svaki manjak kapaciteta, uzimajući u obzir ograničenja vezana uz okruženje te zračne luke. Analiza predviđa mogućnosti otklanjanja takvog manjka kroz novu ili modificiranu infrastrukturu, operativne promjene ili bilo kakve druge promjene, te odrediti vremenski okvir koji se predviđa za rješavanje tih nedostataka. Analiza se ažurira ako se poziva na stavak 5. ili ako je u zračnoj luci došlo do promjena koje bitno utječu na njezin kapacitet i iskorištavanje kapaciteta. Analiza i korištena metoda analize daju se na uvid onima koji su tražili da se analiza napravi, a drugim zainteresiranim stranama na njihov zahtjev. Istodobno se analiza dostavlja Komisiji.

4. Na temelju analize, država članica se savjetuje o stanju kapaciteta zračne luke u suradnji s tijelom za upravljanje zračnom lukom, zračnim prijevoznicima koji redovito koriste tu zračnu luku, njihovim predstavničkim organizacijama, predstavnicima generalnog zrakoplovstva koji redovito koriste tu zračnu luku te nadležnom kontrolom zračne plovidbe.

5. Kad se problemi s kapacitetom javljaju najmanje tijekom jednog razdoblja reda letenja, država članica osigurava da se zračna luka za odgovarajuće razdoblje proglasi koordiniranom, samo:

**▼ M3**

- (a) ako je manjak kapaciteta tako ozbiljan da se u toj zračnoj luci ne mogu izbjeći značajna kašnjenja; i
- (b) ako ne postoje nikakve druge mogućnosti rješavanja tih problema u kraćem roku.

6. Iznimno od odredaba stavka 5., države članice mogu, u iznimnim okolnostima, zračnu luku koja ima probleme s manjkom kapaciteta, proglasiti koordiniranom za neko odgovarajuće razdoblje.

**▼ B**

► **M3** 7. ◀ Kada se u ► **M3** koordiniranoj zračnoj luci ◀ osiguraju kapaciteti dostatni za zadovoljavanje potreba postojećeg ili planiranog prometa, njeno određenje kao ► **M3** koordinirane zračne luke ◀ se ukida.

*Članak 4.***▼ M3****Regulator i koordinator**

1. Države članice odgovorne za regulirane i koordinirane zračne luke osiguravaju imenovanje kvalificirane fizičke ili pravne osobe kao regulatora ili koordinatora nakon što se o tome savjetuje sa zračnim prijevoznicima koji redovito koriste tu zračnu luku, njihovim predstavničkim organizacijama te tijelom za upravljanje zračnom lukom i koordinacijskim odborom, ako takav odbor postoji. Isti regulator ili koordinator može biti imenovan za više zračnih luka.

2. Države članice odgovorne za regulirane ili koordinirane zračne luke osiguravaju:

- (a) da regulator na reguliranoj zračnoj luci postupa u skladu s ovom Uredbom na nezavisan, neutralan, nediskriminacijski i transparentan način;
- (b) nezavisnost koordinatora na koordiniranoj zračnoj luci funkcijski razdvajajući koordinatora od svake pojedine zainteresirane strane. Sustav financiranja aktivnosti koordinatora mora biti takav da osigura njegov nezavisan status;
- (c) da koordinator postupa u skladu s ovom Uredbom na neutralan, nediskriminacijski i transparentan način.

3. Regulator i koordinator dužni su sudjelovati na međunarodnim konferencijama zračnih prijevoznika o redovima letenja u skladu s pravom Zajednice.

4. Regulator je dužan savjetovati zračne prijevoznike i preporučiti im zamjenska vremena dolaska i/ili odlaska ako postoji vjerojatnost da će doći do zakrčenja.

5. Isključivo je koordinator slotova osoba odgovorna za dodjelu slotova. On dodjeljuje slotove u skladu s odredbama ove Uredbe i omogućuje, u hitnim slučajevima, dodjelu slotova izvan radnog vremena.

**▼ M3**

6. Regulator je dužan promatrati jesu li operacije zračnih prijevoznika u skladu s redovima letenja koji su im preporučeni. Koordinator slotova je dužan nadzirati jesu li operacije zračnih prijevoznika u skladu sa slotovima koji su im dodijeljeni. Te provjere sukladnosti obavljaju se u suradnji s tijelom za upravljanje zračnom lukom i s nadležnom kontrolom zračnog prometa, pri čemu treba voditi računa o vremenu i drugim relevantnim parametrima koji se odnose na dotičnu zračnu luku. Koordinator je na zahtjev dužan podnijeti, dotičnoj državi članici, te Komisiji godišnje izvješće aktivnosti vezano posebno uz primjenu članka 8.a i 14., kao i za sve pritužbe u vezi primjene članka 8. i 10. koje su predane koordinacijskom odboru te ponuditi mjere za njihovo rješavanje.

7. Regulator i koordinator slotova surađuju kako bi otkrili nedosljednosti u redovima letenja.

**▼ B**

► **M3** 8. ◀ ► **M3** Koordinator će, na zahtjev, u nekom razumnom roku besplatno dati na uvid zainteresiranim stranama, posebno članovima ili promatračima u koordinacijskom odboru, u pisanom obliku ili bilo kojom drugom lako dostupnom obliku sljedeće informacije: ◀

- (a) kronološki redosljed dodjele slotova svim zračnim prijevoznicima u dotičnoj zračnoj luci;
- (b) o zatraženim slotovima (prvi zahtjev) za sve zračne prijevoznike i to kronološkim redosljedom;
- (c) o svim dodijeljenim slotovima i preostalim zahtjevima za slotove, navedene kronološkim redosljedom po prijevoznicima, za sve zračne prijevoznike;
- (d) o svim preostalim raspoloživim slotovima;
- (e) sve pojedinosti o kriterijima za raspodjelu.

**▼ M3**

9. Informacije iz stavka 8. daju se na uvid najkasnije u vrijeme održavanja relevantnih konferencija o redovima letenja te prema potrebi za vrijeme trajanja takvih konferencija i neposredno nakon istih. Na zahtjev, koordinator je dužan te informacije dostaviti u obliku sažetog pregleda. Za dostavu takvog sažetog pregleda informacija može se naplatiti naknada.

10. Kad su dostupni značajni i općeprihvaćeni standardi redova letenja, regulator, koordinator i zračni prijevoznici ih primjenjuju pod uvjetom da isti ispunjavaju uvjete propisane pravom Zajednice.

*Članak 5.***Koordinacijski odbor**

1. Na koordiniranoj zračnoj luci, odgovorna država članica osigurava osnivanje koordinacijskog odbora. Isti koordinacijski odbor osniva se za jednu ili više koordiniranih zračnih luka. Članstvo u koordinacijskom odboru otvoreno je barem za zračne prijevoznike koji redovito koriste tu zračnu/e luku/e i za njihove predstavničke organizacije, tijelo za upravljanje zračnom lukom, nadležnu kontrolu zračnog prometa i predstavnike generalnog zrakoplovstva koji redovito koriste tu zračnu luku.

**▼ M3**

Zadaje koordinacijskog odbora su sljedeće:

- (a) davanje prijedloga ili savjeta koordinatoru slotova i/ili državi članici o:
- mogućnostima povećanja kapaciteta zračne luke, utvrđenim u skladu s člankom 3. ili mogućnostima boljeg iskorištenja kapaciteta,
  - koordinacijskim parametrima koje treba odrediti u skladu s člankom 6.,
  - metodama praćenja korištenja dodijeljenih slotova,
  - lokalnim uputama za dodjelu slotova ili praćenje korištenja dodijeljenih slotova, vodeći računa, između ostalog, o mogućim specifičnostima radnog okruženja, kako je predviđeno u članku 8. stavku 5.,
  - poboljšanjima prometnih uvjeta koji vladaju u toj zračnoj luci,
  - ozbiljnim problemima s kojima se suočavaju novi sudionici, kako je predviđeno u članku 10. stavku 9.,
  - svim pitanjima u vezi kapaciteta zračne luke;
- (b) posredovanje između svih zainteresiranih strana vezano za pritužbe na dodjelu slotova, kako je predviđeno u članku 11.

2. Koordinacijski odbor poziva predstavnike država članica i koordinatora na sastanke u svojstvu promatrača.

3. Koordinacijski odbor donosi poslovnik kojim se, između ostalog, regulira sudjelovanje, imenovanja te učestalost održavanja sastanaka te korišteni jezik (jezici). Svaki član koordinacijskog odbora može predložiti lokalne smjernice predviđene člankom 8. stavkom 5. Na zahtjev koordinatora slotova, koordinacijski odbor treba raspravljati o predloženim lokalnim smjernicama za dodjelu slotova kao i o smjernicama za praćenje korištenja dodijeljenih slotova. Odbor predaje dotičnoj državi članici izvješće o raspravi s naznakom odgovarajuće pozicije koju je odbor zauzeo.

#### *Članak 6.*

#### **Parametri koordiniranja**

1. Odgovorna država članica na koordiniranoj zračnoj luci dva puta godišnje utvrđuje parametre koordiniranja za dodjelu slotova vodeći računa o svim relevantnim tehničkim, operativnim ograničenjima te ograničenjima vezanim uz specifično okruženje, kao i o svim promjenama istih.

Utvrđivanje parametara koordiniranja za dodjelu slotova temelji se na objektivnoj analizi mogućnosti prihvaćanja zračnog prometa, uvažavajući različite vrste zračnog prometa na zračnoj luci, moguća zakrčenja zračnog prostora za vrijeme koordinacijskog razdoblja te stanje kapaciteta.



**▼ M3**

Parametri se dostavljaju koordinatoru na vrijeme i prije početka prve dodjele slotova zbog konferencija o redovima letenja.

2. U smislu utvrđivanja parametara iz stavka 1. ovog članka, ako to država članica ne učini, koordinador određuje relevantne razmake u vremenu koordiniranja nakon savjetovanja s koordinacijskim odborom i u skladu s utvrđenim kapacitetom.

3. Prije donošenja konačne odluke o parametrima za dodjelu slotova, u koordinacijskom odboru treba detaljno raspraviti utvrđivanje parametara i korištenu metodologiju kao i eventualne izmjene istih, s ciljem povećavanja kapaciteta i broja raspoloživih slotova za dodjelu. Zainteresiranim stranama, na njihov zahtjev, treba dati na uvid sve relevantne dokumente.

*Članak 7.***Informacije za regulatore i koordinatore slotova****▼ M7**

1. Zračni prijevoznici koji prometuju ili namjeravaju prometovati u nekoj reguliranoj ili koordiniranoj zračnoj luci dužni su regulatoru odnosno koordinatoru dostaviti sve relevantne informacije koje oni zatraže. Sve relevantne informacije dostavljaju se u obliku i unutar roka koje odredi regulator ili koordinador. Posebno, zračni prijevoznik dužan je u trenutku podnošenja zahtjeva za dodjelu slotova obavijestiti koordinadora o tome hoće li u odnosu na tražene slotove koristiti status novog sudionika, u skladu s člankom 2. točkom (b) ili točkom (ba).

**▼ M3**

Za sve ostale zračne luke koje nemaju dodijeljen status, tijelo za upravljanje tom zračnom lukom na zahtjev koordinadora slotova dostavlja sve informacije koje posjeduje o planiranim letovima zračnih prijevoznika.

2. Ako zračni prijevoznik ne dostavi informacije iz stavka 1. ovog članka, osim ako može na zadovoljavajući način dokazati da postoje opravdani razlozi, ili ako dostavi netočne ili varljive informacije, koordinador slotova ne smije uzeti u razmatranje njegov zahtjev za dodjelu slotova ili zahtjev onog zračnog prijevoznika na kojeg se odnose nepotpune, netočne ili varljive informacije. Koordinador slotova takvom zračnom prijevozniku omogućuje dostavu njegovog očitovanja.

3. Regulator ili koordinador slotova, tijelo za upravljanje zračnom lukom i nadležna kontrola zračnog prometa razmjenjuju sve informacije koje su im potrebne za obavljanje njihovih poslova, uključujući podatke o letovima i slotove.

*Članak 8.***Postupak dodjele slotova**

1. Iz baze slotova, zračnim prijevoznicima koji su podnijeli zahtjev, dodjeljuju se serije slotova kao dopuštenje za korištenje infrastrukture zračne luke u svrhu slijetanja ili uzlijetanja u razdoblju reda letenja za koje su ti slotovi zatraženi. Zračni prijevoznik, nakon isteka predviđenog razdoblja slotove mora vratiti u bazu slotova sukladno odredbama članka 10.

▼ M7

2. Ne dovodeći u pitanje članke 7., 8.a i 9., članak 10. stavke 1. i 2.a te članak 14., stavak 1. ovog članka ne primjenjuje se kad su ispunjeni sljedeći uvjeti:

▼ M3

— kad neku seriju slotova zračni prijevoznik koristi za obavljanje redovitog ili neredovitog planiranog prijevoza, i

— kad taj zračni prijevoznik može, na način koji zadovoljava koordinatora slotova, dokumentirati da je dotičnu seriju slotova koristio, na način koji mu je odobrio koordinator slotova, najmanje 80 % vremena tijekom razdoblja reda letenja za koje mu je ista dodijeljena.

U tom slučaju, takva serija slotova tom zračnom prijevozniku daje pravo na istu seriju slotova u sljedećem odgovarajućem razdoblju reda letenja i ako to zatraži unutar roka koji je određen u članku 7. stavku 1.

▼ M7

2.a Tijekom razdoblja iz članka 10.a stavka 3. serija slotova koja je vraćena u bazu slotova u skladu sa stavkom 1. ovog članka na kraju razdoblja reda letenja („referentno razdoblje reda letenja”) dodjeljuje se za sljedeće jednakovrijedno razdoblje reda letenja na zahtjev zračnom prijevozniku koji je iskoristio najmanje pet slotova iz predmetne serije nakon primjene članka 10.a stavka 7. tijekom referentnog razdoblja reda letenja, pod uvjetom da serija slotova već nije dodijeljena prijevozniku koji je prvotno držao tu seriju za sljedeće jednakovrijedno razdoblje reda letenja u skladu sa stavkom 2. ovog članka.

Ako više podnositelja zahtjeva ispunjava zahtjeve iz prvog podstavka, prednost se daje zračnom prijevozniku koji je iskoristio veći broj slotova iz te serije.

▼ M3

3. Ne dovodeći u pitanje članak 10. stavak 2., u situaciji kad se ne mogu svi zahtjevi za dodjelom slotova riješiti na način koji zadovoljava zainteresirane zračne prijevoznike, prednost treba dati komercijalnim letovima, a posebno letovima uključenim u red letenja i programiranim neredovitim letovima. U slučaju konkurentnih zahtjeva unutar iste kategorije prometnih usluga, prednost treba dati onima koji prometuju tijekom cijele godine.

4. Vremensko reprogramiranje serije slotova, prije dodjele preostalih slotova iz baze iz članka 10. drugim zainteresiranim zračnim prijevoznicima smije se prihvatiti samo iz operativnih razloga ili ako bi reprogramirana vremena slotova značila poboljšanje u odnosu na prvobitno zatražena vremena. Takvo reprogramiranje ne smije se primijeniti prije nego to koordinator slotova izrijekom potvrdi.

**▼ M3**

5. Koordinator je dužan uzeti u obzir dodatna pravila i smjernice koje je odredila industrija zračnog prometa diljem svijeta ili Zajednice, te lokalne smjernice koje je koordinacijski odbor predložio, a prihvatila država članica ili drugo nadležno tijelo odgovorno za tu zračnu luku, uz uvjet da ta pravila i smjernice ne utječu na nezavisan status koordinatora, da su usklađene s pravom Zajednice i imaju kao cilj unaprijediti učinkovitost korištenja kapaciteta zračne luke. Dotična država članica dostavlja ta pravila Komisiji.

6. Ako neki zahtjev za dodjelu slotova nije moguće odobriti, koordinator zračnog prijevoznika koji je podnio taj zahtjev obavješćuje o razlozima zbog kojih to nije bilo moguće i navesti najbliži slobodni zamjenski slot.

**▼ M7**

6.a U razdoblju tijekom kojeg se primjenjuju koordinacijski parametri uslijed bolesti COVID-19 i kako bi se osigurala ispravna primjena takvih koordinacijskih parametara, koordinator može izmijeniti vrijeme zatraženih ili dodijeljenih slotova obuhvaćenih razdobljem utvrđenim u članku 10.a stavku 3. ili ih otkazati nakon što sasluša dotičnog zračnog prijevoznika. U tom je kontekstu dužan uzeti u obzir dodatna pravila i smjernice iz stavka 5. ovog članka na temelju uvjeta koji su njime utvrđeni.

**▼ M3**

7. Koordinator, pored planirane dodjele slotova za određeno razdoblje reda letenja, rješava i u zadnji trenutak dostavljene zahtjeve za dodjelu slotova, za svaku vrstu zračnog prometa, uključujući opće zrakoplovstvo. S tim ciljem, nakon raspodjele slotova zračnim prijevoznicima koji su za to ranije podnijeli zahtjeve, mogu se koristiti neiskorišteni slotovi u bazi slotova iz članka 10, kao i slotovi oslobođeni u posljednji trenutak.

*Članak 8.a***Prijenos i razmjena slotova**

1. Slotovi se mogu:
  - (a) prenositi od strane zračnog prijevoznika s jedne linije ili vrste zračnog prijevoza na neku drugu liniju ili vrstu zračnog prijevoza koju obavlja taj isti zračni prijevoznik;
  - (b) prenositi:
    - i. između zračnog prijevoznika i njegovih podružnica te između podružnica istog zračnog prijevoznika;
    - ii. u okviru stjecanja kontrolnog udjela u kapitalu nekog zračnog prijevoznika;
    - iii. u slučaju potpunog ili djelomičnog preuzimanja, kad se slotovi izravno odnose na preuzetog zračnog prijevoznika;
  - (c) razmjenjivati među zračnim prijevoznicima, jedan za jedan.

▼ **M3**

2. Prijenosi ili razmjene iz stavka 1. ovog članka se ne smiju prijaviti koordinatoru i ne smiju se primjenjivati prije nego ih koordinatorski službenici izriječno potvrde. Koordinator odbija potvrđivanje prijensa ili razmjenu slotova ako nisu u skladu s uvjetima iz ove Uredbe i ako koordinatorski službenici nisu dobili zadovoljavajuće dokaze:

- (a) da to neće negativno utjecati na operacije u zračnoj luci, uzimajući u obzir sve tehničke, operativne i specifične uvjete okoliša;
- (b) da se poštuju uvedena ograničenja sukladno članku 9.;
- (c) da neki prijenos slotova ne spada u slučajeve iz stavka 3.

▼ **M7**

- 3. (a) Slotovi dodijeljeni nekom novom sudioniku, kako je definiran u članku 2. točki (b) ili (ba), ne mogu se prenositi kako je predviđeno stavkom 1. točkom (b) ovog članka tijekom dva jednakovrijedna razdoblja reda letenja osim u slučaju zakonski ovlaštenog preuzimanja djelatnosti poduzeća u stečaju.
- (b) Slotovi dodijeljeni nekom novom sudioniku, kako je definiran u članku 2. točki (b) podtočkama ii. i iii. ili članku 2. točki (ba) podtočki ii., ne mogu se prenositi na drugu liniju kako je predviđeno stavkom 1. točkom (a) ovog članka tijekom dva jednakovrijedna razdoblja reda letenja osim ako bi se tog novog sudionika na novoj liniji tretiralo s istim prioritonom kao i na početnoj liniji.
- (c) Slotovi dodijeljeni nekom novom sudioniku, kako je definiran u članku 2. točki (b) ili (ba), ne mogu se razmjenjivati kako je predviđeno stavkom 1. točkom (c) ovog članka tijekom dva jednakovrijedna razdoblja reda letenja osim s ciljem poboljšanja vremenskih rasporeda slotova za dotične usluge u odnosu na prvotno zatražene vremenske rasporede.

▼ **M3***Članak 8.b***Isključenje zahtjeva za naknadu**

Pravo na seriju slotova iz članka 8. stavka 2. ne daje pravo na traženje naknade za njihova blokiranja, ograničenja ili ukidanja sukladno pravu Zajednice, posebno uz primjenu propisa Ugovora koji se odnose na zračni promet. Uredba ne utječe na ovlasti javnih vlasti da zatraže prijenos slotova između zračnih prijevoznika i da upravljaju njihovom dodjelom prema nacionalnom zakonu o tržišnom natjecanju ili člancima 81. ili 82. Ugovora ili Uredbe Vijeća (EEZ) br. 4064/89 od 21. prosinca 1989. o kontroli koncentracija između poduzetnika <sup>(1)</sup>. Ti transferi mogu se provoditi samo bez novčane naknade.

<sup>(1)</sup> SL L 395, 30.12.1989., str. 1. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 1310/97 (SL L 180, 9.7.1997., str. 1.).

▼ **M3***Članak 9.***Obveze javne službe**

1. Ako su uvedene obveze javne službe na liniji u skladu s člankom 4. Uredbe (EEZ) br. 2408/92, država članica može rezervirati na jednoj koordiniranoj zračnoj luci slotove koji su potrebni za obavljanje nekog leta predviđenog na toj liniji. Ako rezervirani slotovi na dotičnoj zračnoj luci nisu korišteni, na raspolaganju su ostalim zračnim prijevoznicima zainteresiranim za prometovanje na toj liniji u skladu s obvezama javne službe, a koje podliježu uvjetima iz stavka 2. Ako niti jedan drugi zračni prijevoznik nije zainteresiran za prometovanje tom linijom te dotična država članica ne objavi poziv za dostavu ponuda na temelju članka 4. stavka 1. točke (d) Uredbe (EEZ) br. 2408/92, slotovi se rezerviraju za drugu liniju koja podliježe obvezama javne službe ili se vraćaju u bazu slotova.

2. Postupak objave poziva za dostavu ponuda iz članka 4. stavka 1. točaka od (d) do (g) i članka 4. stavka 1. točke (i) Uredbe (EEZ) br. 2408/92 primjenjuje se za korištenje slotova iz gornjeg stavka 1., ako postoji više zračnih prijevoznika Zajednice zainteresiranih za pružanje usluge na toj liniji, a nisu bili u mogućnosti dobiti slotove u roku od sat vremena prije ili nakon vremena zatraženog od koordinatora.

*Članak 10.***Baza slotova**

1. Koordinator je dužan uspostaviti bazu slotova koja će sadržavati sve slotove koji nisu dodijeljeni na temelju članka 8. stavka 2. i članka 8. stavka 4. Svi novi kapaciteti slotova određeni na temelju članka 3. stavka 3. stavljaју se u bazu slotova.

2. Serija slotova koja je dodijeljena nekom zračnom prijevozniku za obavljanje nekog leta uključenog u red letenja ili nekog programiranog neredovitog leta, tom zračnom prijevozniku ne daje pravo na istu seriju slotova u sljedećem odgovarajućem razdoblju reda letenja, ako dotični zračni prijevoznik ne može dokazati, na način koji zadovoljava koordinatora, da je te slotove koje mu je koordinator slotova odobrio, koristio najmanje 80 % vremena tijekom razdoblja reda letenja, za koje su mu isti bili dodijeljeni.

▼ **M7**

2.a Neovisno o stavku 2., serije slotova dodijeljene za razdoblje reda letenja od 28. ožujka 2021. do 30. listopada 2021. daju pravo zračnom prijevozniku na istu seriju slotova za razdoblje reda letenja od 27. ožujka 2022. do 29. listopada 2022. ako je zračni prijevoznik koordinatoru na raspolaganje stavio cijelu seriju slotova radi preraspodjele prije 28. veljače 2021. Ovaj se stavak primjenjuje samo na serije slotova koje su dodijeljene istom prijevozniku za razdoblje reda letenja od 29. ožujka 2020. do 24. listopada 2020. Broj slotova koje dotični zračni prijevoznik može iskorištavati na temelju ovog stavka ograničen je na broj koji odgovara 50 % slotova koji su dodijeljeni istom zračnom prijevozniku za razdoblje reda letenja od 29. ožujka 2020. do 24. listopada 2020., osim kada je riječ o zračnom prijevozniku kojem je u dotičnoj zračnoj luci u prosjeku bilo dodijeljeno manje od 29 slotova tjedno tijekom prethodnog jednakovrijednog razdoblja reda letenja.

**▼ M3**

3. Slotovi dodijeljeni nekom zračnom prijevozniku prije 31. siječnja za sljedeću ljetnu sezonu ili prije 31. kolovoza za sljedeću zimsku sezonu, a koji budu prije tih datuma vraćeni koordinatoru radi preraspodjele, ne uzimaju se u obzir u svrhu izračuna iskorištenja.

4. Ako se ne može dokazati 80 % iskorištenja serije slotova, svi slotovi iz dotične serije vraćaju se u bazu slotova, osim ako se činjenica da nisu iskorišteni može opravdati na temelju bilo kojeg od sljedećih razloga:

(a) nepredvidljive i neizbježne okolnosti izvan utjecaja tog zračnog prijevoznika, a koje su dovele do:

— zabrane korištenja tipa zrakoplova koji se općenito koristi za predmetne letove,

— zatvaranja neke zračne luke ili zračnog prostora,

— ozbiljnog poremećaja u prometovanju u dotičnim zračnim lukama, uključujući one serije slotova s drugih zračnih luka Zajednice koji su vezani uz linije kod kojih su tijekom značajnog dijela relevantnog razdoblja reda letenja uslijedili takvi poremećaji;

(b) prekid zračnog prometa zbog aktivnosti koje negativno utječu na određene letove i koje praktički i/ili tehnički onemogućavaju tom zračnom prijevozniku obavljanje prometnih operacija na način kako je to planirao;

(c) značajna financijska šteta nanescena zračnom prijevozniku Zajednice, koja ima za posljedicu izdavanje privremene operativne licencije od strane nadležnog tijela za izdavanje dozvole koja vrijedi do financijskog preustroja tog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 5. stavkom 5. Uredbe (EEZ) br. 2407/92;

(d) sudski postupak vezan za primjenu članka 9. za one linije gdje su obveze javne službe propisane u skladu s člankom 4. Uredbe (EEZ) br. 2408/92, a koje imaju kao posljedicu privremeni prekid prometovanja na tim linijama;

**▼ M7**

(e) tijekom razdoblja iz članka 10.a stavka 3., uvođenje mjera kojima javna tijela nastoje odgovoriti na širenje bolesti COVID-19 na jednom kraju linije za koju su dotični slotovi iskorišteni ili ih se planiralo iskoristiti, pod uvjetom da mjere nisu bile objavljene u trenutku dodjele serije slotova, da te mjere znatno utječu na održivost ili mogućnost putovanja ili potražnju na dotičnim linijama i da one dovode do bilo čega od sljedećeg:

i. djelomičnog ili potpunog zatvaranja granice ili zračnog prostora ili djelomičnog ili potpunog zatvaranja ili smanjenja kapaciteta zračne luke tijekom znatnog dijela relevantnog razdoblja reda letenja,

ii. ozbiljne prepreke mogućnosti putnika da putuju bilo kojim prijevoznikom na toj izravnoj liniji tijekom znatnog dijela relevantnog razdoblja reda letenja, uključujući:

▼ M7

- ograničenja u pogledu putovanja na temelju državljanstva ili mjesta boravišta, zabranu svih putovanja osim nužnog putovanja ili zabrane letova iz određenih zemalja ili geografskih područja ili u njih,
  - ograničenja kretanja ili mjere karantene ili izolacije unutar zemlje ili regije u kojoj se nalazi određena zračna luka (uključujući međutočke),
  - ograničenja u pogledu dostupnosti usluga nužnih za izravnu potporu pružanju usluge zračnog prijevoza,
- iii. ograničenja kretanja posade zrakoplova čime se znatno ometa pružanje usluga prijevoza iz zračnih luka koje se opslužuju ili prema njima, uključujući nagle zabrane ulaska ili mogućnost da zbog karantenskih mjera posada ostane zadržana na nekoj od neočekivanih lokacija.

Točka (e) primjenjuje se u razdoblju tijekom kojeg se primjenjuju mjere iz te točke i, unutar ograničenja iz trećeg, četvrtog i petog podstavka, na dodatno razdoblje od najviše šest tjedana. Međutim, ako se mjere iz točke (e) prestanu primjenjivati manje od šest tjedana prije kraja razdoblja reda letenja, točka (e) primjenjuje se na ostatak razdoblja od šest tjedana samo ako se slotovi u sljedećem razdoblju reda letenja koriste za istu liniju.

Točka (e) primjenjuje se samo na slotove iskorištene za linije za koje ih je zračni prijevoznik već koristio prije objavljivanja mjera iz te točke.

Točka (e) prestaje se primjenjivati ako zračni prijevoznik koristi dotične slotove da se prebaci na liniju na koju ne utječu mjere javnih tijela.

Zračni prijevoznici mogu opravdati neiskorištavanje slotova u skladu s točkom (e) za najviše dva uzastopna razdoblja reda letenja.

▼ M3

5. Na zahtjev države članice ili na njezinu vlastitu inicijativu Komisija će provjeriti primjenu stavka 4. od strane koordinатора zračne luke koja je predmet ove Uredbe.

Donosi odluku u roku dva mjeseca od primitka zahtjeva u skladu s postupkom iz članka 13. stavka 2.

6. Ne dovodeći u pitanje članak 8. stavak 2. ove Uredbe te članak 8. stavak 1. Uredbe (EEZ) br. 2408/92, slotovi uključeni u bazu slotova distribuiraju se među zračnim prijevoznicima koji su podnijeli zahtjeve za dodjelu slotova. 50 % tih slotova treba najprije dodijeliti novim sudionicima, osim ako zahtjevi od strane novih sudionika predstavljaju manje od 50 %. Koordinator postupka pravično sa zahtjevima novih sudionika i ostalih zračnih prijevoznika, u skladu s koordinacijskim razdobljima svakog dana reda letenja.

▼ M7

Među zahtjevima novih sudionika prednost se daje zračnim prijevoznicima koji ispunjavaju uvjete za status novog sudionika na temelju članka 2. točke (b) podtočaka i. i ii., članka 2. točke (b) podtočaka i. i iii. ili članka 2. točke (ba) podtočaka i. i ii.

▼ M3

7. Novi sudionik, kojem je ponuđena serija slotova unutar razdoblja od jedan sat prije ili sat poslije vremena koje je on tražio, i koji nije prihvatio tu ponudu, za predmetno razdoblje reda letenja ne može zadržati status novog sudionika.

8. U slučaju letova koje obavlja neka grupa zračnih prijevoznika, samo jedan zračni prijevoznik iz te grupe može podnijeti zahtjev za dodjelu potrebnih slotova. Zračni prijevoznik koji obavlja takve letove, preuzima odgovornost za ispunjavanje operativnih kriterija, koji su potrebni da bi zadržao prije stečenu prednost opisanu u članku 8. stavku 2.

Slotove dodijeljene jednom zračnom prijevozniku može koristiti neki drugi zračni prijevoznik/zračni prijevoznici iz iste grupe, pod uvjetom da se za dotični let u svrhu koordinacije i praćenja zadrži identifikacijski kôd zračnog prijevoznika kojem su slotovi dodijeljeni. Nakon prestanka takvih operacija, tako korišteni slotovi ostaju zračnom prijevozniku kojem su na početku bili dodijeljeni. Zračni prijevoznici uključeni u zajedničke operacije dužni su koordinatora slotova detaljno obavijestiti o tim operacijama prije početka takvih operacija.

9. Ako i dalje postoje ozbiljni problemi za nove sudionike, država članica će se pobrinuti za održavanje sastanka koordinacijskog odbora te zračne luke. Svrha sastanka bit će analiza mogućnosti za popravak nastale situacije. Na sastanak se poziva Komisija.

▼ M7*Članak 10.a***Dodjela slotova kao odgovor na krizu uzrokovanu bolešću COVID-19**

1. Za potrebe članka 8. stavka 2. i članka 10. stavka 2. koordinatori smatraju da je slotove dodijeljene za razdoblje od 1. ožujka 2020. do 27. ožujka 2021. iskoristio zračni prijevoznik kojem su slotovi prvotno dodijeljeni.

2. Za potrebe članka 8. stavka 2. i članka 10. stavka 2. koordinatori smatraju da je slotove dodijeljene za razdoblje od 23. siječnja 2020. do 29. veljače 2020. iskoristio zračni prijevoznik kojem su slotovi prvotno dodijeljeni kada je riječ o uslugama zračnog prijevoza između zračnih luka u Uniji i zračnih luka u Narodnoj Republici Kini ili u Posebnom Upravnom Području Narodne Republike Kine Hong Kongu.

▼ M9

3. Kada je riječ o slotovima koji nisu stavljeni na raspolaganje koordinatoru radi preraspodjele u skladu s člankom 10. stavkom 2.a u razdoblju od 28. ožujka 2021. do 29. listopada 2022. te za potrebe članka 8. stavka 2. i članka 10. stavka 2., ako zračni prijevoznik može na zadovoljavajući način dokazati koordinatoru da je iskoristio dotičnu seriju slotova, kako ju je odobrio koordinator, za najmanje 50 % vremena tijekom razdoblja reda letenja od 28. ožujka 2021. do 30. listopada 2021., 50 % vremena tijekom razdoblja reda letenja od 31. listopada 2021. do 26. ožujka 2022. i 64 % vremena tijekom razdoblja reda letenja od 27. ožujka 2022. do 29. listopada 2022., taj zračni prijevoznik ima pravo na istu seriju slotova u sljedećem jednako-vrijednom razdoblju reda letenja.



▼ M9

Kada je riječ o razdoblju iz prvog podstavka ovog stavka, postoji iz članka 10. stavka 4. i članka 14. stavka 6. točke (a) iznose 50 % za razdoblje reda letenja od 28. ožujka 2021. do 30. listopada 2021., 50 % za razdoblje reda letenja od 31. listopada 2021. do 26. ožujka 2022. i 64 % za razdoblje reda letenja od 27. ožujka 2022. do 29. listopada 2022.

▼ M7

4. Kada je riječ o slotovima s datumom od 9. travnja 2020. do 27. ožujka 2021., stavak 1. primjenjuje se samo ako je zračni prijevoznik vratio relevantne neiskorištene slotove koordinatoru radi preraspodjele drugim zračnim prijevoznicima.

5. Ako Komisija na temelju podataka koje je objavio Eurocontrol, upravitelj mreže za mrežne funkcije zračnog prometa jedinstvenog europskog neba, utvrdi da se nastavlja smanjenje razine zračnog prometa u usporedbi s razinom zračnog prometa u odgovarajućem razdoblju 2019. i da će se na temelju prognoza Eurocontrola o zračnom prometu ono vjerojatno nastaviti te ako utvrdi i da je, sudeći prema najboljim dostupnim znanstvenim podatcima, ta situacija posljedica krize uzrokovane bolešću COVID-19, Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 12.a kako bi se na odgovarajući način izmijenilo razdoblje navedeno u stavku 3. ovog članka.

Ako je to apsolutno nužno kako bi se odgovorilo na razvoj učinka krize uzrokovane bolešću COVID-19 na razine zračnog prometa, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 12.a radi izmjene postotaka iz stavka 3. ovog članka u rasponu od 30 % do 70 %. U tu svrhu Komisija uzima u obzir promjene koje su nastale od 20. veljače 2021., na temelju sljedećih elemenata:

- (a) podataka o razinama i prognozama zračnog prometa koje je objavio Eurocontrol;
- (b) razvoja kretanja zračnog prometa tijekom razdoblja reda letenja, uzimajući u obzir razvoj zapažen nakon početka krize uzrokovane bolešću COVID-19; i
- (c) pokazatelja koji se odnose na potražnju za zračnim prijevozom putnika i tereta, uključujući kretanja povezana s veličinom flota i njihovom upotrebom te faktorima popunjenosti.

Delegirani akti na temelju ovog stavka donose se najkasnije 31. prosinca za sljedeće ljetno razdoblje reda letenja i najkasnije 31. srpnja za sljedeće zimsko razdoblje reda letenja.

6. Kada, u slučaju dugotrajnih posljedica krize uzrokovane bolešću COVID-19 na sektor zračnog prometa u Uniji, to zahtijevaju krajnje hitni razlozi, na delegirane akte donesene na temelju ovog članka primjenjuje se postupak predviđen u članku 12.b.

7. Tijekom razdoblja iz stavka 3. zračni prijevoznici najmanje tri tjedna prije dana korištenja stavljaju koordinatoru na raspolaganje sve slotove koje ne namjeravaju iskoristiti radi preraspodjele drugim zračnim prijevoznicima.

▼ M4

▼ **M3***Članak 11.***Tužbe i pravo na žalbu**

1. Ne dovodeći u pitanje pravo podnošenja prigovora u skladu s nacionalnim zakonodavstvom, tužbe vezane za primjenu članka 7. stavka 2., članka 8., 8.a, 10. i 14. stavaka od 1. do 4. i 6. dostavljaju se koordinacijskom odboru. Povjerenstvo razmatra predmet unutar razdoblja od mjesec dana nakon podnošenja tužbe i ako je moguće daje prijedloge koordinatoru s ciljem rješavanja problema. Ako se tužba ne može riješiti, odgovorna država članica može, tijekom narednog razdoblja od dva mjeseca, organizirati posredovanje od strane predstavničke organizacije zračnih prijevoznika ili zračnih luka ili od strane treće osobe.

2. Države članice poduzimaju odgovarajuće mjere, u skladu s nacionalnim zakonom, za zaštitu koordinatora što se tiče odštetnih zahtjeva vezanih za njihovu funkciju iz ove Uredbe, osim u slučajevima svjesnog nehaja ili zlonamjernog ponašanja.

▼ **B***Članak 12.*▼ **M3****Odnosi s trećim zemljama**

1. Ako ima spoznaje da, u pogledu dodjele i korištenja slotova u svojim zračnim lukama, treća zemlja:

- (a) ne pruža zračnim prijevoznicima Zajednice odgovarajući tretman prema ovoj Uredbi u odnosu na zračne prijevoznike te zemlje; ili
- (b) ne pruža *de facto* isti tretman zračnim prijevoznicima Zajednice; ili
- (c) pruža zračnim prijevoznicima iz trećih zemalja povlašteniji tretman u odnosu na zračne prijevoznike Zajednice,

Komisija može u skladu s postupkom iz članka 13. stavka 2. odlučiti da država članica ili države članice moraju poduzeti mjere uključujući mogućnost potpune ili djelomične obustave primjene ove Uredbe prema određenom zračnom prijevozniku ili zračnim prijevoznicima dotične treće zemlje kako bi se ispravilo diskriminacijsko ponašanje te zemlje.

▼ **B**

2. Države članice obavješćuju Komisiju o svim ozbiljnijim poteškoćama s kojima se, pravno ili stvarno, susreću zračni prijevoznici Zajednice pri dobivanju slotova u zračnim lukama trećih zemalja.

▼ **M5***Članak 12.a***Izvršavanje delegiranja ovlasti**

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

▼ **M7**

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 10.a dodjeljuje se Komisiji do 21. veljače 2022.

**▼ M5**

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 10.a. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 10.a stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

*Članak 12.b***Hitni postupak**

1. Delegirani akti doneseni na temelju ovog članka stupaju na snagu bez odgode i primjenjuju se sve dok nije podnesen nikakav prigovor u skladu sa stavkom 2. Prilikom priopćenja delegiranog akta Europskom parlamentu i Vijeću navode se razlozi za primjenu hitnog postupka.

2. Europski parlament ili Vijeće mogu podnijeti prigovor na delegirani akt u skladu s postupkom iz članka 12.a stavka 6. U takvom slučaju Komisija bez odgode stavlja dotični akt izvan snage nakon što joj Europski parlament ili Vijeće priopće svoju odluku o podnošenju prigovora.

**▼ M3***Članak 13.***Postupak odbora**

1. Komisiji pomaže Odbor.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji <sup>(1)</sup>, uzimajući u obzir odredbe članka 8. ove Uredbe.

Razdoblje utvrđeno u članku 5. stavku 6. Odluke 1999/468/EZ određuje se na tri mjeseca.

3. Komisija može savjetovati odbor o bilo kojem drugom pitanju vezano za primjenu ove Uredbe.

4. Odbor donosi svoj poslovnik.

<sup>(1)</sup> SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

**▼ M3***Članak 14.***Izvršavanje**

1. Nadležna kontrola zračne plovidbe može odbiti plan letenja zračnog prijevoznika ako taj zračni prijevoznik namjerava sletjeti ili uzletjeti u nekoj koordiniranoj zračnoj luci tijekom razdoblja u kojima je ta zračna luka koordinirana, a da mu koordinator slotova nije dodelio slot.

2. Koordinator slotova dužan je povući seriju slotova koja je bila privremeno dodijeljena nekom zračnom prijevozniku koji je bio u postupku osnivanja, i vratiti ih u bazu slotova 31. siječnja za sljedeću ljetnu sezonu odnosno 31. kolovoza za sljedeću zimsku sezonu, ako taj zračni prijevoznik na taj dan ne posjeduje operativnu licenciju ili drugi odgovarajući dokument ili ako mjerodavno nadležno tijelo za izdavanje dozvola ne izjavi da će operativna licencija ili drugi odgovarajući dokument biti izdani prije početka odgovarajućeg razdoblja reda letenja.

3. Koordinator slotova dužan je povući i vratiti u bazu seriju slotova nekog zračnog prijevoznika koju je isti dobio na temelju razmjene u skladu s člankom 8.a stavkom 1. točkom (c), ako se ti slotovi ne koriste na predviđeni način.

4. Zračni prijevoznici koji višekratno i namjerno obavljaju promet u vrijeme koje se značajno razlikuje od dodijeljenog slota kao dijela serije slotova, ili slotove koriste na način koji se značajno razlikuje od načina na koji im je ukazano prilikom dodjele istih i time nanose štetu zračnoj luci ili zračnom prometu, gube svoj status iz članka 8. stavka 2. Koordinator može donijeti odluku da tom zračnom prijevozniku oduzme dotičnu seriju slotova za preostali dio razdoblja reda letenja i da te slotove vrati u bazu, nakon što sasluša obrazloženje tog zračnog prijevoznika i nakon izdavanja jednokratne opomene.

**▼ M7**

5. Države članice utvrđuju i primjenjuju učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće sankcije ili jednakovrijedne mjere za zračne prijevoznike koji se opetovano i namjerno ne pridržavaju ove Uredbe.

**▼ M3**

6. (a) Ne dovodeći time u pitanje članak 10. stavak 4., ako neki zračni prijevoznik ne može ostvariti stupanj od 80 % iskorištenja iz članka 8. stavka 2., koordinator može odlučiti da tom zračnom prijevozniku oduzme dotičnu seriju slotova za preostali dio razdoblja reda letenja i da ih vrati u bazu nakon što sasluša obrazloženje dotičnog zračnog prijevoznika.

(b) Ne dovodeći time u pitanje članak 10. stavak 4., ako nakon nekog dodijeljenog vremena, koje predstavlja 20 % razdoblja važenja neke serije slotova ne budu korišteni nikakvi slotovi iz te serije, koordinator tu seriju slotova vraća u bazu za preostali dio razdoblja reda letenja, nakon što sasluša obrazloženje dotičnog zračnog prijevoznika.

**▼ M7**

- (c) Ako tijekom razdoblja iz članka 10.a stavka 3. koordinator, na temelju informacija kojima raspolaže, ustanovi da je zračni prijevoznik prestao obavljati letove u određenoj zračnoj luci te da više ne može iskoristavati slotove koji su mu dodijeljeni, koordinator, nakon što ga sasluša dotičnog zračnog prijevoznika, povlači od tog zračnog prijevoznika dotičnu seriju slotova za ostatak razdoblja reda letenja te ih stavlja u bazu.

**▼ M3***Članak 14.a***Izvješćivanje i suradnja**

1. Komisija podnosi izvješće Europskome parlamentu i Vijeću o funkcioniranju ove Uredbe najkasnije tri godine nakon njezinog stupanja na snagu. Izvješće se dostavlja s posebnim naglaskom na djelovanje članka 8., 8.a i 10.
2. Države članice i Komisija surađuju u primjeni ove Uredbe, posebno vezano za prikupljanje informacija za izvješće iz stavka 1.

**▼ B***Članak 15.***Stupanje na snagu**

Ova Uredba stupa na snagu tridesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europskih zajednica*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.