

31993R0095

22.1.1993.

SLUŽBENI LIST EUROPSKIH ZAJEDNICA

L 14/1

UREDBA VIJEĆA (EEZ) br. 95/93**od 18. siječnja 1993.****o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice**

VIJEĆE EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske ekonomske zajednice, a posebno njegov članak 84. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ⁽¹⁾,

uzimajući u obzir mišljenje Europskog parlamenta ⁽²⁾,

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora ⁽³⁾,

budući da postoji rastući nesrazmjer između širenja sustava zračnog prometa u Europi i raspoloživosti odgovarajuće infrastrukture zračnih luka koja bi zadovoljila tu potražnju; budući da to rezultira rastućim brojem preopterećenih zračnih luka u Zajednici;

budući da se dodjela slotova u preopterećenim zračnim lukama treba zasnivati na neutralnim, transparentnim i nediskriminirajućim pravilima;

budući da je zahtjev nepristranosti najbolje zajamčen kada odluku o koordinaciji zračne luke na temelju objektivnih kriterija donosi država članica odgovorna za zračnu luku;

budući da je pod određenim uvjetima, a kako bi se olakšalo poslovanje, poželjno da država članica bude u mogućnosti odrediti neku luku kao koordiniranu, pod uvjetom da se zadovoljavaju načela transparentnosti, neutralnosti i nediskriminacije;

budući da se država članica odgovorna za koordiniranu zračnu luku treba pobrinuti za izbor koordinatora čija neutralnost treba biti neupitna;

budući da je transparentnost informacija bitan element kako bi se osigurala objektivnost postupka dodjele slotova;

budući da načela kojima se rukovodi sadašnji sustav dodjele slotova mogu biti osnova ove Uredbe, pod uvjetom da se sustav razvija u skladu s razvojem prometa u Zajednici;

budući da je politika Zajednice olakšavanje natjecanja i poticanje ulaska na tržište, kako je predviđeno Uredbom Vijeća (EEZ) br. 2408/92 od 23. srpnja 1992. o pristupu zračnih prijevoznika Zajednice zračnim linijama unutar Zajednice ⁽⁴⁾, i budući da ti ciljevi zahtijevaju snažnu potporu prijevoznicima koji namjeravaju započeti s djelatnošću na zračnim linijama unutar Zajednice;

budući da postojeći sustav predviđa stečena prava;

budući da bi također trebale postojati odredbe kojima bi se omogućio pristup novih prijevoznika na tržište Zajednice;

budući da je potrebno predvidjeti posebne odredbe, pod ograničenim okolnostima, za održavanje prikladnih domaćih usluga zračnog prijevoza do regija dotičnih država članica;

budući da je također potrebno izbjeći situacije kada zbog nedostatka raspoloživih slotova prednosti liberalizacije bivaju neravnopravno raspoređene, te dolazi do narušavanja natjecanja;

budući da je poželjno da se na najbolji način iskoriste postojeći slotovi kako bi se ostvarili gore izneseni ciljevi;

budući da je poželjno da treće zemlje nude istovjetan tretman prijevoznicima Zajednice;

budući da primjena odredaba ove Uredbe ne smije dovoditi u pitanje pravila natjecanja iz Ugovora, posebno članaka 85. i 86.;

budući da su dogovori u pogledu veće suradnje na korištenju zračne luke Gibraltar postignuti 2. prosinca 1987. u Londonu između Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine zajedničkom izjavom ministara vanjskih poslova dviju država, te da ti dogovori tek trebaju stupiti na snagu;

⁽¹⁾ SL C 43, 19.2.1991., str. 3.

⁽²⁾ SL C 13, 20.1.1992., str. 446.

⁽³⁾ SL C 339, 31.12.1991., str. 41.

⁽⁴⁾ SL L 240, 24.8.1992., str. 8.

budući da je ovu Uredbu potrebno preispitati nakon utvrđenog razdoblja stupanja na snagu kako bi se ocijenilo njezino funkcioniranje,

DONIJELO JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Područje primjene

1. Ova se Uredba primjenjuje na dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice.
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:

- (a) „slot” znači predviđeno vrijeme dolaska ili odlaska raspoloživo ili dodijeljeno određenog dana za kretanje zrakoplova u zračnoj luci koordiniranoj prema uvjetima iz ove Uredbe;
- (b) „novopridošli prijevoznik” znači:
 - i. zračni prijevoznik koji bilo koji dan zatraži slotove u zračnoj luci, a koji istoga dana u toj zračnoj luci ima ili mu je dodijeljeno manje od četiri slotova; ili
 - ii. zračni prijevoznik koji zatraži slotove za stalno prometovanje između dviju zračnih luka Zajednice, pri čemu najviše dva druga zračna prijevoznika istog dana obavljaju izravne letove između tih zračnih luka ili sustava zračnih luka, te imaju ili im je dodijeljeno manje od četiri slotova u toj zračnoj luci tog dana za takvo stalno prometovanje.

Zračni prijevoznik koji ima više od 3 % od ukupnog broja slotova raspoloživih dotičnog dana u određenoj zračnoj luci ili više od 2 % od ukupnog broja slotova raspoloživih dotičnog dana u sustavu zračnih luka čiji dio predstavlja dotična zračna luka, ne smatra se novim prijevoznikom u toj zračnoj luci;

- (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 ⁽¹⁾;
- (f) „koordinirana zračna luka” znači zračna luka kojoj je određen koordinator kako bi se olakšalo poslovanje zračnih prijevoznika koji posluju ili namjeravaju poslovati u toj zračnoj luci;
- (g) „potpuno koordinirana zračna luka” znači koordinirana zračna luka u kojoj je za slijetanje ili polijetanje tijekom razdoblja u kojima je potpuno koordinirana potrebno da koordinator zračnom prijevozniku dodijeli slot;
- (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.

Članak 3.

Uvjeti koordinacije zračnih luka

1. Države članice nisu obvezne odrediti niti jednu zračnu luku kao koordiniranu, osim u skladu s odredbama ovog članka.
2. Države članice mogu se, međutim, pobrinuti da se bilo koja zračna luka odredi kao koordinirana zračna luka, pod uvjetom da se zadovolje načela transparentnosti, neutralnosti i nediskriminacije.
 3. i. Kad zračni prijevoznici koji predstavljaju više od polovice ukupnog prometa u jednoj zračnoj luci i/ili nadležno tijelo zračne luke smatraju da je kapacitet nedostatan za tekući ili planirani promet tijekom određenog razdoblja; ili
 - ii. kad novi prijevoznici imaju ozbiljnih problema pri osiguravanju slotova; ili
 - iii. kad to država članica smatra potrebnim,

država članica osigurava da se u zračnoj luci što prije provede temeljita analiza kapaciteta, uzimajući u obzir uzajamno priznate metode, kako bi se utvrdila mogućnost povećanja kapaciteta u kraćem vremenu putem infrastrukturnih ili operativnih izmjena, te kako bi se utvrdio vremenski okvir predviđen za rješenje problema. Analiza se periodički dopunjava. I analiza i metode na kojima se temelji stavljaju se na raspolaganje zainteresiranim stranama.

⁽¹⁾ SL L 240, 24.8.1992., str. 1.

4. Ako nakon savjetovanja sa zračnim prijevoznicima koji redovito koriste zračnu luku, njihovim predstavničkim organizacijama, nadležnim tijelima zračne luke, tijelima nadležnim za kontrolu leta i organizacijama putnika ako takve postoje u analizi nisu utvrđene mogućnosti rješenja ozbiljnih problema u kratkom vremenu, ta država članica će se pobrinuti da se ta zračna luka odredi kao potpuno koordinirana tijekom razdoblja problema s kapacitetom.

5. Kada se u potpuno koordiniranoj zračnoj luci osiguraju kapaciteti dostatni za zadovoljavanje potreba postojećeg ili planiranog prometa, njeno određenje kao potpuno koordinirane zračne luke se ukida.

Članak 4.

Koordinator

1. Država članica odgovorna za koordiniranu ili potpuno koordiniranu zračnu luku će se pobrinuti da se za koordinatora zračne luke odredi fizička ili pravna osoba s detaljnim poznavanjem koordinacije redova letenja zračnih prijevoznika, a nakon savjetovanja sa zračnim prijevoznicima koji redovito koriste tu zračnu luku, njihovim predstavničkim organizacijama i nadležnim tijelom zračne luke. Isti koordinator može se odrediti za više od jedne zračne luke.

2. Država članica osigurava da koordinator vrši svoje dužnosti sukladno ovoj Uredbi na neovisan način.

3. Koordinator postupi sukladno ovoj Uredbi na nepristran, nediskriminirajući i transparentan način.

4. Koordinator sudjeluje na međunarodnim konferencijama zračnih prijevoznika o redovima letenja koje su dopuštene pravom Zajednice.

5. Koordinator je odgovoran za raspodjelu slotova.

6. Koordinator nadzire korištenje slotova.

7. Pri raspodjeli slotova koordinator će na zahtjev i u razumnom vremenu dati na uvid svim zainteresiranim stranama sljedeće informacije:

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

(e) sve pojedinosti o kriterijima za raspodjelu.

8. Podaci iz stavka 7. dostavljaju se najkasnije u vrijeme odgovarajuće konferencije o redovima letenja te, prema potrebi, tijekom konferencije i nakon nje.

Članak 5.

Koordinacijski odbor

1. Država članica osigurava da se u zračnoj luci koja se odredi kao potpuno koordinirana, formira koordinacijski odbor kao pomoć, u savjetodavnom svojstvu, koordinatoru iz članka 4. Sudjelovanje u tom odboru otvoreno je barem onim zračnim prijevoznicima koji redovito koriste tu zračnu luku i/ili njihovim predstavničkim organizacijama, nadležnom tijelu dotične zračne luke, te predstavnicima kontrole zračnog prometa. Isti koordinacijski odbor može biti određen za više od jedne zračne luke.

Zadaci koordinacijskog odbora su, među ostalim, savjetovanje o:

- mogućnostima povećanja kapaciteta utvrđenih u skladu s člankom 6.,
- poboljšanjima prometnih uvjeta koji prevladavaju u dotičnoj zračnoj luci,
- pritužbama u vezi s raspodjelom slotova kako je predviđeno u članku 8. stavku 7.,
- načinu praćenja korištenja raspodijeljenih slotova,
- smjernicama za raspodjelu slotova s obzirom na lokalne uvjete,
- ozbiljnijim problemima novih prijevoznika kako je opisano u članku 10.

2. Stavak 1. se može primjenjivati na zračne luke koordinirane u skladu s odredbama iz članka 3.

Članak 6.

Kapacitet zračne luke

1. U zračnoj luci u kojoj se vrši raspodjela slotova, nadležna tijela dvaput godišnje, u suradnji s predstavnicima kontrole zračnog prometa, te nadležnim carinskim i imigracijskim tijelima i zračnim prijevoznicima koji koriste tu zračnu luku i/ili njihovim predstavničkim tijelima i koordinатором zračne luke, utvrđuju raspoloživi kapacitet za raspodjelu slotova, u skladu sa zajednički prihvaćenim metodama. Kada nadležno tijelo nije upravno tijelo zračne luke, također se mora s njim savjetovati.

Ova se radnja temelji na objektivnoj analizi mogućnosti za prihvat zračnog prometa s obzirom na različite vrste prometa u toj zračnoj luci.

Rezultati ove radnje se dostavljaju koordinatoru zračne luke pravovremeno prije prve raspodjele slotova za potrebe konferencije o redovima letenja.

2. Stavak 1. može se primjenjivati na zračne luke određene kao koordinirane u skladu s odredbama članka 3.

Članak 7.

Informacije koordinatoru

Zračni prijevoznici koji posluju ili namjeravaju poslovati u koordiniranoj ili u cijelosti koordiniranoj zračnoj luci koordinatoru dostavljaju potrebne informacije koje on zatraži.

Članak 8.

Postupak raspodjele slotova

1. (a) U skladu s odredbama članka 10., slot koji je koristio zračni prijevoznik po odobrenju koordinatora daje pravo tom zračnom prijevozniku da zatraži taj isti slot u sljedećem istovjetnom planskom razdoblju.

(b) U okolnostima kada se ne može udovoljiti svim zahtjevima za dodjelu slotova na zadovoljstvo predmetnih zračnih prijevoznika, prednost se daje komercijalnim uslugama zračnog prijevoza, a naročito redovitim letovima i programiranim izvanrednim letovima.

(c) Koordinator će uzeti u obzir dodatna pravila prednosti koja utvrdi djelatnost zračnog prijevoza, te po mogućnosti dodatne smjernice koje preporuča koordinacijski odbor s obzirom na lokalne uvjete, pod uvjetom da takve smjernice poštuju pravo Zajednice.

2. Ako se zahtjevu za dodjelu slotova ne može udovoljiti, koordinator će obavijestiti zračnog prijevoznika koji je podnio taj zahtjev o razlozima za to, te predložiti najbliži alternativni slot.

3. Koordinator će u svako doba nastojati udovoljiti *ad hoc* zahtjevima za dodjelu slotova za sve vrste zrakoplovstva, uključujući i civilno zrakoplovstvo. S tim ciljem mogu se koristiti raspoloživi, a još nedodijeljeni slotovi u pričuvi iz članka 10., kao i netom oslobođeni slotovi.

4. Slotovi se mogu slobodno razmjenjivati između zračnih prijevoznika ili ih prijevoznik može prenijeti s jedne linije ili vrste usluge na drugu uzajamnim dogovorom ili kao rezultat potpunog ili djelomičnog preuzimanja ili jednostrano. Sve takve zamjene ili prijenosi moraju biti transparentni i koordinator mora potvrditi:

— da se poslovanje zračne luke ne dovodi u pitanje,

— da se poštuju ograničenja koja države članice utvrde u skladu s člankom 9.,

— da promjena u korištenju nije obuhvaćena člankom 11.

5. Slotovi dodijeljeni novim prijevoznicima koji obavljaju prijevoz između dviju zračnih luka Zajednice ne smiju se tijekom dviju sezona zamjenjivati ili prenositi između zračnih prijevoznika, odnosno zračni prijevoznik ih ne smije prenijeti s jedne linije na drugu kako je predviđeno u stavku 4.

6. Nakon savjetovanja sa zračnim prijevoznicima, koordinatorima i upravom zračne luke, Komisija može utvrditi preporučene standarde za automatske sustave koje koordinatori koriste kako bi osigurali pravilnu provedbu članaka 4. i 7.

7. U slučaju pritužbi u vezi s dodjelom slotova, koordinacijski odbor će razmotriti slučaj te može davati prijedloge koordinatoru kako bi se pokušalo riješiti probleme.

8. Ako se problem ne može riješiti nakon što ga razmotri koordinacijski odbor, dotična država članica može predvidjeti posredovanje predstavničke organizacije zračnih prijevoznika ili treće osobe.

Članak 9.

Regionalne usluge

1. Država članica može zadržati određene slotove u potpuno koordiniranim zračnim lukama za domaće redovite letove:

(a) na linijama prema zračnim lukama koje opslužuju periferna ili razvojna područja na njezinom državnom području, pri čemu se sve takve linije smatraju vitalnima za gospodarski razvoj regije u kojoj se zračna luka nalazi, pod uvjetom:

i. da se dotični slotovi koriste na toj liniji u vrijeme stupanja na snagu ove Uredbe;

ii. da na toj liniji prometuje samo jedan prijevoznik;

iii. da se prikladna usluga ne može osigurati nijednim drugim načinom prijevoza;

iv. da rezervacija slotova prestaje vrijediti kada drugi zračni prijevoznik počne obavljati redovne letove u domaćem prometu na toj liniji s istom učestalošću kao i prvi prijevoznik i kada ga obavlja barem jednu sezonu;

(b) na linijama na kojima je u skladu sa zakonodavstvom Zajednice uvedena obveza javne službe.

2. Postupci iz članka 4. stavka 1. točke (d) do članka 4. stavka 1. točke (i) Uredbe (EEZ) br. 2408/92 primjenjuju se ako je drugi zračni prijevoznik Zajednice zainteresiran za prometovanje na toj liniji, te ako isti nije mogao dobiti slot sat prije ili nakon vremena koje je zatražio od koordinatora.

3. Država članica dostavlja Komisiji listu zračnih linija na kojima su slotovi rezervirani na takav način u potpuno koordiniranoj zračnoj luci. To će se prvi put učiniti pri stupanju na snagu ove Uredbe. Komisija objavljuje pregled predmetnih linija u *Službenom listu Europskih zajednica* najkasnije dva mjeseca nakon dostave.

Članak 10.

Pričuva slotova

1. U zračnoj luci u kojoj se vrši dodjela slotova formira se pričuva za svako koordinirano razdoblje, te sadrži novostvorene slotove, neiskorištene slotove, te slotove od kojih su zračni prijevoznici odustali tijekom ili do kraja sezone ili koji su postali raspoloživi na drugi način.

2. Svi neiskorišteni slotovi oduzimaju se i stavljaju u odgovarajuću pričuvu slotova osim ako se njihova neiskorištenost može opravdati povlačenjem iz prometa neke vrste zrakoplova, zatvaranjem zračne luke ili zračnog prostora ili drugim sličnim iznimnim okolnostima.

3. Slotovi koji su dodijeljeni zračnim prijevoznicima za obavljanje redovitih letova ili programiranih izvanrednih letova u određeno doba dana i određenim danom u tjednu tijekom određenog vremena do jednog planskog razdoblja, ne daju pravo zračnom prijevozniku na istu skupinu slotova u sljedećem istovjetnom razdoblju, osim ako zračni prijevoznik može dokazati na zadovoljstvo koordinatora da ih je, po odobrenju koordinatora, koristio barem 80 % vremena tijekom razdoblja za koje su mu dodijeljeni.

4. Slotovi dodijeljeni zračnim prijevoznicima do 31. siječnja za sljedeću ljetnu sezonu, odnosno do 31. kolovoza za sljedeću zimsku sezonu, a koji su vraćeni koordinatoru radi ponovne raspodjele prije tih datuma, ne uzimaju se u obzir pri izračunu iskorištenosti.

5. Ako 80-postotnu iskorištenost skupine slotova nije moguće dokazati, svi slotovi koji čine tu skupinu stavljaju se u pričuvu slotova, osim ako njihovu neiskorištenost nije moguće opravdati sljedećim razlozima:

(a) nepredvidljivi i neizbježni slučajevi izvan kontrole zračnih prijevoznika, koji su, primjerice, doveli do:

- povlačenja iz prometa tipa zrakoplova koji se obično koristio za predmetnu uslugu, ili
- zatvaranja zračne luke ili zračnog prostora;

(b) problemi vezani za početak prometovanja novih redovitih putničkih letova zrakoplovima od najviše osamdeset sjedala, na liniji između regionalne zračne luke i koordinirane zračne luke, te tamo gdje kapacitet ne prelazi 30 000 sjedala godišnje; ili

(c) ozbiljne financijske štete po zračnog prijevoznika Zajednice, koja je rezultirala izdavanjem privremene dozvole od strane tijela nadležnog za izdavanje dozvola, do financijske reorganizacije tog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 5. stavkom 5. Uredbe (EEZ) br. 2407/92;

(d) prekid u nizu izvanrednih letova zbog otkaza organizatora putovanja, naročito izvan uobičajenog razdoblja najvećeg prometa, pod uvjetom da ukupna iskorištenost slota ne pada ispod 70 %;

(e) prekid u nizu letova zbog aktivnosti s namjerom utjecanja na te letove, što obavljanje letova po planu čini zračnom prijevozniku praktički i/ili tehnički nemogućim.

6. U slučaju da se ozbiljni problemi za nove prijevoznike i dalje javljaju, države članice će se pobrinuti da se organizira sastanak koordinacijskog odbora zračne luke. Svrha tog sastanka je da se ispituju mogućnosti poboljšanja situacije. Na taj se sastanak poziva Komisija.

7. Ne dovodeći u pitanje članak 8. stavak 1. Uredbe (EEZ) br. 2408/92, slotovi stavljeni u pričuvu raspodjeljuju se između zračnih prijevoznika koji ih zatraže. 50 % tih slotova dodjeljuje se novopridošlim prijevoznicima, osim ako zahtjeva novopridošlih prijevoznika nema manje od 50 %.

8. Novopridošli prijevoznik kojemu su ponuđeni slotovi u okviru od dva sata prije ili nakon traženog vremena, a koji nije prihvatio tu ponudu, ne zadržava status novopridošlog prijevoznika.

Članak 11.

Zaštitni mehanizam

1. Kada nije moguće pronaći rješenje iz stavka 2., a s obzirom na to da se natjecanje između dotičnih zračnih prijevoznika ne bi smjelo narušavati, zračnim prijevoznicima nije dopušteno da fleksibilnost predviđenu člankom 8. stavkom 4. koriste za uvođenje jedne ili više dodatnih frekvencija na liniji između potpuno koordinirane zračne luke unutar Zajednice i zračne luke u drugoj državi članici, ako drugi zračni prijevoznik Zajednice, licenciran u drugoj državi članici, nije mogao, unatoč ozbiljnim i trajnim naporima, dobiti slotove za slijetanje i polijetanje, koji bi se objektivno mogli koristiti za osiguravanje jedne ili više dodatnih frekvencija na toj liniji u okviru od dva sata prije ili nakon vremena zatraženog od koordinatora.

Ova se odredba ne primjenjuje ako zračni prijevoznik koji koristi fleksibilnost predviđenu člankom 8. stavkom 4., ne premašuje frekvencije drugog zračnog prijevoznika.

2. Uzimajući u obzir da se natjecanje između dotičnih zračnih prijevoznika ne bi smjelo narušavati, države članice odgovorne za potpuno koordiniranu zračnu luku iz stavka 1. dužne su nastojati olakšati dogovor između dotičnih prijevoznika.

Trebalo bi potražiti alternativno rješenje ovog problema, kao što je:

- nastojanje da se osigura pozitivno rješenje po zahtjevu za dodjelu slotova zračnog prijevoznika licenciranog u drugoj državi članici,
- da taj prijevoznik razumno koristi fleksibilnost predviđenu člankom 8. stavkom 4.

3. Dotična država članica može zatražiti od Komisije da ispita primjenu ovog članka u roku od dva mjeseca nakon što zračni prijevoznik obavijesti koordinatora o svojoj namjeri da iskoristi fleksibilnost predviđenu člankom 8. stavkom 4.

Članak 12.

Opće odredbe

1. Kadgod se pokaže da treća zemlja, u pogledu raspodjele slotova u zračnim lukama:

- (a) ne pruža zračnim prijevoznicima Zajednice tretman istovjetan onome koji države članice pružaju zračnim prijevoznicima iz te države; ili
- (b) ne pruža zračnim prijevoznicima Zajednice stvarno nacionalni tretman; ili
- (c) pruža zračnim prijevoznicima iz trećih zemalja povoljniji tretman nego zračnim prijevoznicima Zajednice,

moгу se poduzeti odgovarajuće aktivnosti kako bi se popravila situacija u pogledu dotične zračne luke ili zračnih luka, uključujući i potpuno ili djelomično obustavljanje obveza u skladu s ovom Uredbom u pogledu zračnih prijevoznika iz te treće zemlje, a u skladu sa pravom Zajednice.

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.

Članak 13.

Izvješće i suradnja

1. Komisija podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi ove Uredbe tri godine nakon njezinog stupanja na snagu. To izvješće mora, među ostalim, sadržavati sljedeće elemente:

- (a) strukturu djelatnosti zračnog prijevoza;
- (b) napredak postignut u djelatnosti na smanjenju neiskorištenosti slotova;
- (c) veličinu pričuve slotova kako je utvrđeno u članku 10. stavku 1., svake sezone u odabranim zračnim lukama;
- (d) broj negativno riješenih zatjeva za dodjelu slotova svake sezone u odabranim zračnim lukama;
- (e) broj novih prijevoznika koji podnose zahtjev za dodjelu slotova svake sezone u odabranim zračnim lukama;
- (f) primjenu postupaka za rješavanje sporova utvrđenih u skladu s uvjetima iz članka 8.

2. Države članice i Komisija surađuju na primjeni ove Uredbe, naročito u pogledu prikupljanja informacija za izvješće iz stavka 1.

Članak 14.

Revizija

Vijeće odlučuje o nastavku primjene odnosno reviziji ove Uredbe do 1. srpnja 1997., a na temelju prijedloga Komisije koji se podnosi najkasnije do 1. siječnja 1996.

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.

Sastavljeno u Bruxellesu 18. siječnja 1993.

Za Vijeće
Predsjednik
T. PEDERSEN