

31993R0095

1993.1.22.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 14/1

A TANÁCS 95/93/EGK RENDELETE**(1993. január 18.)****a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 84. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,

tekintettel az Európai Parlament véleményére ⁽²⁾,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽³⁾,

mivel egyre nagyobb egyenlőtlenség tapasztalható az európai légifuvarozási rendszer és az igények kielégítését célzó, megfelelő repülőtéri infrastruktúrához történő hozzáférés között; mivel ennek eredményeképpen a Közösség egyre több repülőtere válik túlszűfoltta;

mivel a túlszűfolt repülőtereken a résidők kiosztását semleges, átlátható és a hátrányos megkülönböztetésektől mentes szabályokra kellene alapozni;

mivel a semlegesség alapelvét akkor lehet a legjobban biztosítani, ha egy repülőtér koordinációjáról szóló döntést az adott repülőtérért felelős tagállam hozza meg objektív ismérvek alapján;

mivel bizonyos körülmények között, az üzemeltetés megkönnyítése érdekében kívánatos, hogy egy tagállam egy repülőteret koordinált repülőtérre nyilváníthasson, amennyiben az átláthatóság, semlegesség és diszkrimináció-mentesség alapelvei teljesültek;

mivel a koordinált repülőtérért felelős tagállamnak szavatolnia kell egy olyan koordinátor személyének kinevezését, akinek semlegessége nem kérdőjelezhető meg;

mivel az információk átláthatósága alapvető eleme a résidőkiosztás objektív eljárása biztosításának;

mivel a résidőkiosztás jelenlegi rendszerét szabályozó alapelvek ennek a rendeletnek az alapjául szolgálhatnak, feltéve, hogy ez a rendszer követi a Közösségen belüli új közlekedési fejlesztések alakulását;

mivel amint azt a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz történő hozzáféréséről szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendelet ⁽⁴⁾ előírja, a közösségi politika feladata a verseny elősegítése és a piacra való bejutás ösztönzése; mivel e célok erős támogatást igényelnek az olyan légifuvarozók esetében, amelyek a Közösségen belüli légiútvonalakon szándékoznak működést kezdeni;

mivel a jelenlegi rendszer figyelembe veszi a szerzett jogokat;

mivel arról is rendelkezni kell, hogy a Közösség piacára új belépőket engedjenek be;

mivel korlátozott körülmények között, különleges rendelkezések szükségesek ahhoz, hogy fenn lehessen tartani a megfelelő belföldi légiforgalmat az érintett tagállamok területén;

mivel ugyancsak szükséges az olyan helyzetek elkerülése, amelyekben – a rendelkezésre álló résidők hiánya miatt – a liberalizáció előnyei egyenlőtlenül oszlanak meg és a verseny eltorzul;

mivel kívánatos, hogy a lehető legjobban fel lehessen használni a rendelkezésre álló résidőket a fent körvonalazott célok elérése érdekében;

mivel kívánatos, hogy a harmadik országok egyenlő bánásmódjában részesítsék a Közösség légifuvarozóit;

mivel e rendelet rendelkezései nem sértik a Szerződésben megfogalmazott versenyszabályokat és különösen a Szerződés 85. és a 86. cikkét;

mivel egy, a gibraltári repülőtér használatára vonatkozó együttműködést erősítő rendszerről állapodott meg 1987. december 2-án Londonban a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság a két ország külügyminisztere által tett közös nyilatkozatban, és mivel e rendszert még nem alkalmazzák;

⁽¹⁾ HL C 43., 1991.2.19., 3. o.

⁽²⁾ HL C 13., 1992.1.20., 446. o.

⁽³⁾ HL C 339., 1991.12.31., 41. o.

⁽⁴⁾ HL L. 240., 1992.8.24., 8. o.

mivel ezt a rendeletet meghatározott időtartam után felül kell vizsgálni annak érdekében, hogy kiértékeljék működőképességét,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A rendelet hatálya

(1) Ezt a rendeletet a Közösség repülőterein a résidők kiosztására kell alkalmazni.

(2) Ezt a rendeletet a gibraltári repülőterre a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság jogi álláspontjának sérelme nélkül kell alkalmazni, tekintettel a repülőteret tartalmazó terület felatti fennhatóságra vonatkozó vitájukra.

(3) E rendelet alkalmazását a gibraltári repülőterre mindaddig fel kell függeszteni, amíg a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság külügyminiszterei által 1987. december 2-án tett közös nyilatkozatban létrehozott rendszer nem működik. Spanyolország kormánya és az Egyesült Királyság kormánya tájékoztatja a Tanácsot ennek időpontjáról.

2. cikk

Foglalommeghatározások

Ennek a rendeletnek az alkalmazásában:

- a) „résidő”: a rendelkezésre álló menetrendszerű érkezési vagy indulási idő, vagy az az időpont, amelyet egy légi jármű mozgására meghatározott napra kijelöltek egy koordinált repülőterén e rendelet értelmében;
- b) „új belépő”:
 - i. olyan légifuvarozó, amely résidőt kér egy adott repülőterre, bármely napra, és azon a repülőterén arra a napra kevesebb, mint négy résidővel rendelkezik, vagy annyit osztottak ki részére;
 - ii. olyan légifuvarozó, amely a Közösséghez tartozó két repülőtér közötti megállás nélkül járatra kér résidőt, amennyiben e két repülőtér, vagy repülőtérrendszer között legfeljebb két másik légifuvarozó üzemeltet azon a napon közvetlen járatot, és azon a repülőterén a megállás nélküli járatra kevesebb, mint négy résidővel rendelkezik, vagy annyit osztottak ki részére azon a napon.

Az a légifuvarozó, amely az adott repülőterén a kérdéses napra a rendelkezésre álló összes résidőnek több, mint 3 %-ával rendelkezik, vagy abban a repülőtérrendszerben, amelynek az adott repülőtér a részét képezi, a kérdéses napra a rendelkezésre álló résidők több, mint 2 %-ával rendelkezik, nem tekinthető új belépőnek az adott repülőterén;

- c) „közvetlen légijárat”: két repülőtér közötti légijárat, beleértve a megállásokat is, amelyet ugyanazzal a légi járművel és ugyanazzal a járatszámmal hajtanak végre;
- d) „menetrendi időszak”: a légifuvarozó menetrendjében szereplő nyári vagy téli időszak;
- e) „közösségi légifuvarozó”: olyan, érvényes működési engedéllyel rendelkező légifuvarozó, amelynek engedélyét valamely tagállamban a légifuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendeletnek ⁽¹⁾ megfelelően adták ki;
- f) „koordinált repülőtér”: olyan repülőtér, ahová koordinátort neveztek ki annak érdekében, hogy megkönnyítse az adott repülőterre üzemelő vagy üzemelni szándékozó légifuvarozók tevékenységét;
- g) „teljesen koordinált repülőtér”: olyan koordinált repülőtér, ahol a leszálláshoz vagy a felszálláshoz a teljesen koordinált időszak alatt a légifuvarozónak a koordinátor által kiosztott résidővel kell rendelkeznie;
- h) „repülőtérrendszer”: olyan két vagy több repülőtérből álló repülőtércsoport, amely a 2408/92/EGK tanácsi rendelet II. mellékletében jelzettek szerint ugyanazt a várost vagy agglomerációt szolgálja ki.

3. cikk

A repülőtéri koordináció feltételei

- (1) Egy tagállam nem köteles bármilyen repülőteret koordinált repülőterré minősíteni, csak e rendelet rendelkezéseinek az alkalmazásában.
- (2) Egy tagállam azonban bármilyen repülőteret koordinált repülőterré minősíthet, feltéve, hogy az átláthatóság, semlegeség és diszkrimináció-mentesség alapelveit tiszteletben tartják.
- (3) i. Amikor egy repülőterén a légifuvarozók az üzemeltetésnek több, mint a felét végzik, és/vagy amennyiben a repülőtéri hatóság úgy véli, hogy a kapacitás bizonyos időszakokban nem elegendő a tényleges vagy tervezett üzemeltetés lebonyolítására; vagy
 - ii. amikor az új belépőknek komoly problémáik vannak a résidők biztosításával; vagy
 - iii. amikor azt egy tagállam szükségesnek ítéli,

a tagállam biztosítja, hogy minél előbb elkészítsen egy átfogó elemzést az adott repülőterre vonatkozóan, figyelembe véve az általánosan elfogadott eljárásokat, azzal a céllal, hogy infrastrukturális vagy üzemeltetési változtatások alkalmazásával rövidtávon meghatározza a kapacitásnövelés lehetőségeit, és meghatározza a felmerült kérdések megoldására tervezett időtartamot. Ezt az elemzést rendszeres időközönként naprakésszé kell tenni. Mind az elemzést, mind az elemzés elvégzéséhez alkalmazott eljárásokat az érintett felek rendelkezésére kell bocsátani.

⁽¹⁾ HL L 240., 1992.8.24., 1. o.

(4) Ha a repülőtér rendszeresen használó légifuvarozókkal, az érdekképviselői szervezeteikkel, a repülőtéri hatóságokkal, a légiforgalmi irányítás hatóságaival és az utasokat képviselő szervezetekkel, ha ilyen szervezetek léteznek, folytatott konzultációt követően az elemzés nem jelzi a problémák rövidtávú megoldásának lehetőségeit, akkor a tagállam kötelessége, hogy az adott repülőtér teljes mértékben koordinált repülőtérre minősítse azokra az időszakokra, amelyeken belül a kapacitási problémák fennállnak.

(5) Amikor a tényleges vagy tervezett üzemeltetést kielégítő kapacitás áll rendelkezésre egy teljes mértékben koordinált repülőtérre, akkor a tagállam visszavonja e minősítést.

4. cikk

A koordinátor

(1) Egy koordinált vagy teljes mértékben koordinált repülőtérért felelős tagállam feladata, hogy a repülőtér rendszeresen igénybevevő légifuvarozókkal, az érdekképviselői szervezeteikkel és a repülőtéri hatóságokkal folytatott konzultációt követően egy olyan természetes vagy jogi személyt repülőtéri koordinátori beosztásba nevezzen ki, aki, illetve amely a légifuvarozók menetrendi koordinációjáról alapos ismeretekkel rendelkezik. Ugyanaz a koordinátor egyszerre több repülőtérre is kinevezhető.

(2) A tagállam ügyel arra, hogy a koordinátor az e rendeletben meghatározott feladatait független módon végezze.

(3) A koordinátor e rendeletnek megfelelően semlegesen, részrehajlástól mentesen és átláthatóan tevékenykedik.

(4) A koordinátornak a közösségi jog tiszteletben tartásával részt kell vennie a légifuvarozók menetrenddel foglalkozó nemzetközi értekezletein.

(5) A koordinátor felelős a résidők kiosztásáért.

(6) A koordinátor ellenőrzi a résidők felhasználását.

(7) Amennyiben résidőket osztottak ki, a koordinátornak kérésre, ésszerű időn belül minden érdekelt fél számára hozzáférhetővé kell tennie az alábbi tájékoztatásokat:

- a) a légitársaság által kiosztott történeti résidők, időrendben, a repülőtér használó valamennyi légifuvarozó részére;
- b) a légifuvarozók által megkért résidők (eredeti kérelem) légifuvarozók szerint és időrendben, a repülőtér valamennyi légifuvarozója részére;
- c) minden kiadott résidő és a még nem teljesített kérelmek is, légifuvarozók szerint és időrendben felsorolva, valamennyi légifuvarozó részére;

d) a még rendelkezésre álló résidők; és

e) a kiosztás során alkalmazott kritériumokra vonatkozó teljes és részletes információk.

(8) A (7) bekezdésben említett információknak legkésőbb az adott menetrendi egyeztető konferencia időpontjában rendelkezésre kell állniuk, és adott esetben, a konferencia alatt és után is.

5. cikk

A koordinációs bizottság

(1) A tagállamoknak kell biztosítaniuk, hogy valamennyi, teljes mértékben koordináltnak minősített repülőtérre koordinációs bizottságot hozzanak létre, amely konzultatív módon segíti a 4. cikkben említett koordinátort. E bizottságnak nyitottnak kell lennie legalább a repülőtér(ke)t rendszeresen használó légifuvarozók és/vagy az érdekképviselői szervezeteik, a repülőtéri hatóságok és a légiforgalmi irányítás képviselői részére. Ugyanaz a koordináló bizottság egyszerre több repülőtérre is kijelölhető.

A koordinációs bizottság feladata – többek között – véleménynyilvánítás a következő témákban:

- a 6. cikknek megfelelően meghatározott kapacitás növelésének lehetőségei,
- a kérdéses repülőterek forgalmi feltételeinek javítása,
- a 8. cikk (7) bekezdésének megfelelően, a résidőkiosztással kapcsolatos panaszok kivizsgálása,
- a kiosztott résidők felhasználását figyelemmel kísérő módszerek,
- a résidőkiosztás irányelvei, figyelembe véve a helyi feltételeket,
- az új belépők komoly problémáinak kivizsgálása, a 10. cikknek megfelelően.

(2) Az (1) bekezdés a 3. cikk rendelkezéseinek megfelelően koordináltnak minősített repülőtereken is alkalmazható.

6. cikk

Repülőtéri kapacitás

(1) Olyan repülőtérre, ahol résidőkiosztást alkalmaznak, az illetékes hatóságoknak az általánosan elfogadott módszerek alapján évente kétszer meg kell határozniuk a résidőkiosztásra rendelkezésre álló kapacitást a légiforgalmi irányítással, a vám- és bevándorlási hatóságok képviselőivel, a repülőtér használó légifuvarozókkal és/vagy az érdekképviselői szervezeteikkel, valamint a repülőtéri koordinátorral együttműködve. Ha az illetékes hatóságok nem a repülőtéri hatóságok, akkor ezen utóbbi hatóságokkal is konzultációt kell folytatni.

Ennek a módszernek a légiforgalom lebonyolítási lehetőségeinek objektív elemzésén kell alapulnia, figyelembe véve az adott repülőtéren lebonyolított különböző típusú légiforgalmat.

Ennek az eljárásnak az eredményét megfelelő időben a repülőtéri koordinátor rendelkezésére kell bocsátani, még mielőtt a menetrend-konferencia érdekében a kezdeti résidőkiosztás megtörténne.

(2) Az (1) bekezdés a 3. cikk rendelkezéseinek megfelelően koordinálnak minősített repülőtereken is alkalmazható.

7. cikk

A koordinátor részére szóló tájékoztatások

A koordinálnak vagy teljes mértékben koordinálnak minősített repülőtérré üzemelő, vagy oda üzemelést indítani szándékozó légifuvarozóknak be kell nyújtaniuk a koordinátor által kért információkat.

8. cikk

A résidőkiosztás eljárásai

(1) a) A 10. cikkben foglalt rendelkezésekre is figyelemmel, a légifuvarozónak engedélyezett és általa felhasznált résidő felhatalmazza a légifuvarozót arra, hogy ugyanazt a résidőt kérje a következő, azonos menetrendi időszakra.

b) Ha nincs lehetőség az adott légifuvarozók résidő iránti valamennyi kérelmének kedvező elbírálására, előnyben kell részesíteni a kereskedelmi célú szolgáltatásokat, különösen a menetrendszerű és a programozott, nem-menetrendszerű szolgáltatásokat.

c) A koordinátornak ugyancsak figyelembe kell vennie a légiközlekedési ágazat által bevezetett kiegészítő elsőbbségi szabályokat is, és ha lehetséges, a koordináló bizottság által javasolt, a helyi feltételekre vonatkozó további iránymutatásokat is, feltéve, hogy azok tiszteltben tartják a közösségi jogot.

(2) Ha egy résidőkérelmet nem lehet kielégíteni, akkor a koordinátornak értesítenie kell a légifuvarozót az elutasítás okairól és meg kell adnia a legközelebbi rendelkezésre álló résidőt.

(3) A koordinátornak állandóan törekednie kell arra, hogy mindenfajta repülés számára, beleértve az általános célú repülést is, helyt adjon az eseti résidőkérelmeknek. Ebből a célból felhasználhatja a 10. cikkben említett résidőalapban rendelkezésre álló, még ki nem osztott résidőket, valamint az utolsó pillanatban felszabadított résidőket.

(4) A résidőket a légifuvarozók egymás között szabadon elcserélhetik, vagy egy légifuvarozó az adott légiútvonalra szóló résidejét vagy a szolgáltatás típusát átruházhatja egy másik légi-

fuvarozó számára, kölcsönös megállapodás alapján, vagy teljes vagy részleges átruházás eredményeképpen, vagy akár egyoldalúan. Minden ilyen átruházásnak vagy cserének átláthatónak kell lennie és a koordinátornak a kivitelezhetőség szempontjából meg kell erősítenie, hogy:

- a) a résidőcsere nincs káros hatással a repülőtéri üzemeltetésre;
- b) figyelembe veszik egy adott tagállam által a 9. cikknek megfelelően bevezetett korlátozásokat;
- c) a felhasználás cseréje nem tartozik a 11. cikk hatálya alá.

(5) A Közösség két repülőtere között légijáratot üzemeltető új belépők számára kiosztott résidők két menetrendi időszak tartama alatt nem cserélhetők ki két légifuvarozó között, illetve egy légifuvarozó nem ruházhat át adott légiútvonalra szóló résidőt másik légiútvonalra, a (4) bekezdés értelmében.

(6) A Bizottság, a légifuvarozókkal, a koordinátorokkal és a repülőtéri hatóságokkal folytatott konzultációt követően, javasolt szabványokat vezethet be, amelyeknek meg kell felelniük a 4. és 7. cikk megfelelő alkalmazása érdekében a koordinátorok által használt automatikus rendszereknek.

(7) Abban az esetben, ha a résidők kiosztásával kapcsolatban panasszal élnek, a koordinációs bizottságnak meg kell vizsgálnia a kérdést, és a problémák megoldását célzó javaslatokat tehet a koordinátornak.

(8) Ha a probléma nem oldható meg a koordinációs bizottság tárgyalása nyomán, akkor az érintett tagállam közvetítésre kérhet fel egy légifuvarozói érdekképviselői szervezetet vagy bármely harmadik felet.

9. cikk

Regionális szolgáltatások

(1) Egy tagállam fenntarthat bizonyos résidőket egy teljesen koordinált repülőtéren a menetrendszerű belföldi légijáratok üzemeltetéséhez:

a) olyan útvonalon, amely a területén peremterületet vagy fejlődő régiót kiszolgáló repülőtérré vezet, ha ez az útvonal abban a régióban, ahol a repülőtér található, a gazdasági fejlődés szempontjából létfontosságúnak minősül, azzal a feltétellel, hogy:

- i. az érintett résidőket már használják az adott útvonalon e rendelet hatálybalépésének időpontjában;
- ii. csak egy légifuvarozó üzemel a szóban forgó útvonalon;
- iii. semmilyen más közlekedési mód nem nyújt megfelelő szolgáltatást;
- iv. a résidőket addig tartják fenn, amíg második légifuvarozó nem indít az említett útvonalon menetrendszerű belföldi járatot ugyanolyan gyakorisággal, mint az első légifuvarozó, legalább egy menetrendi időszak tartamára;

b) olyan útvonalon, amelyre a közösségi jogszabályoknak megfelelően közszolgáltatási kötelezettséget írnak elő.

(2) A 2408/92/EGK tanácsi rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d)-i) pontjában említett eljárásokat kell alkalmazni, ha a Közösségbe tartozó másik légifuvarozó is érdekelt az útvonal üzemeltetésében, és eddig nem volt képes a koordinátortól a kért résidőtól számított plusz-mínusz egy órán belül eső résidót beszerezni.

(3) A tagállam közli a Bizottsággal azon vonalak jegyzékét, amelyekre résidót tartálékol egy teljesen koordinált repülőtérén. Ezt először e rendelet hatálybalépésekor kell megtennie. A Bizottság az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* közzéteszi az érintett útvonalak teljes jegyzékét, legkésőbb két hónappal a tájékoztatás kézhezvétele után.

10. cikk

Résidőalap

(1) Olyan repülőtérén, ahol résidőkiosztást alkalmaznak, minden egyes koordinált időperiódusra résidőalapot kell létrehozni, amelynek tartalmaznia kell az újonnan létrehozott vagy fel nem használt résidókat és azokat a résidókat, amelyeket egy légifuvarozó visszaadott menetrendi időszakok során vagy annak végén, vagy amelyek másképp váltak hozzáférhetővé.

(2) A fel nem használt résidókat vissza kell vonni, és el kell helyezni a résidőalapban, hacsak a fel nem hasznátságot meg lehet indokolni egy légijármű-típus letiltásával, egy repülőtér vagy egy légtér lezárásával, vagy más egyéb, hasonlóan kivételes eseménnyel.

(3) Egy légifuvarozó részére menetrendszerű vagy programozott, nem-menetrendszerű légijáratához, egy meghatározott időintervallumon belül a nap adott percére és a hét ugyanazon napjára kiosztott résidók nem hatalmazzák fel a légifuvarozót arra, hogy ugyanezeket a résidókat vehesse igénybe a következő menetrendi időszak alatt, hacsak a légifuvarozó nem tudja bebizonyítani a koordinátornak, hogy a résidókat a koordinátor engedélyével legalább az esetek 80 %-ában felhasználta abban az időszakban, amelyre a szóban forgó résidókat kiosztották.

(4) A kihasználtság kiszámításakor nem kell figyelembe venni azokat a résidókat, amelyeket egy légifuvarozó részére január 31. előtt a nyári, vagy augusztus 31. előtt a téli menetrendi időszakra osztottak ki, de a koordinátornak visszaadtak újbóli kiosztásra.

(5) Amennyiben a résidőkészlet 80 %-os kihasználtságát nem lehet bebizonyítani, akkor azt a résidőkészletet a résidőalapba vissza kell helyezni, hacsak a ki nem hasznátságot nem lehet a következő indokok valamelyikével bizonyítani:

a) előre nem látható és elháríthatatlan események, amelyekre a légifuvarozónak nincs befolyása, mint például:

- a szóban forgó járat biztosításához általában használt légijármű repüléstől való eltiltása, vagy
 - egy repülőtér vagy egy légtér bezárása;
- b) új, menetrendszerű, legfeljebb nyolcvan ülőhelyes légijárművel biztosított, egy belföldi repülőtér és egy koordinált repülőtér közötti utasszállítási szolgáltatás beindításával kapcsolatos problémák, amely útvonalon az évi kapacitás nem haladja meg a harmincezer ülőhelyet; vagy
- c) az érintett közösségi légifuvarozó súlyos pénzügyi nehézségei, amelyek eredményeképpen az engedélyező hatóságok ideiglenes engedélyt adtak a légifuvarozó pénzügyi helyzetének újrászervezéséig, a 2407/92/EGK tanácsi rendelet 5. cikke (5) bekezdésének megfelelően;
- d) nem-menetrendszerű járatsorozat utazásszervezők által bejelentett törlések következtében történő megszakítása, különösen a szokásos csúcsidezőszakon kívül, feltéve, hogy az általános résidő-felhasználás nem esik 70 % alá;
- e) járatsorozat megszakítása a járatot befolyásolni szándékozó tevékenység miatt, amely tevékenység gyakorlatilag és/vagy műszakilag lehetetlenné teszi a légifuvarozó számára a tervezett üzemeltetést.
- (6) Ha az új belépőket továbbra is komoly problémák terhelik, akkor a tagállamnak össze kell hívnia a repülőtéri koordinációs bizottságot e helyzet orvoslása lehetőségeinek vizsgálata céljából. A Bizottságot meg kell hívni erre az ülésre.
- (7) A résidőalapba visszahelyezett résidókat az új belépők között kell felosztani, a 2408/92/EGK tanácsi rendelet 8. cikke (1) bekezdésének sérelme nélkül. E résidók 50 %-át az új belépőknek kell kiosztani, kivéve ha az új belépők kevesebb mint 50 %-nyi résidót kérelmeztek.
- (8) Ha az új belépőnek az általa kért idő előtti vagy utáni két órán belül érvényes résidókat ajánlottak fel, de ezeket nem fogadta el, nem tarthatja meg új belépői státuszát.

11. cikk

Védelmi mechanizmus

(1) Ha a 2. cikk alapján nem lehet megoldást elérni, valamint figyelembe véve, hogy az érintett légifuvarozók közötti verseny nem torzulhat, a légifuvarozó számára nem lehet megengedni, hogy a 8. cikk (4) bekezdésében előírt rugalmasságot arra használja fel, hogy egy vagy több további sűrítő légijáratot indítson a Közösség egyik, teljesen koordinált repülőtere és egy másik tagállamban lévő repülőtér között, ha egy másik, ugyan-csak a Közösségbe tartozó légifuvarozó, amelyet egy másik tagállam látott el engedéllyel, komoly és következetes erőfeszítései ellenére nem volt képes arra, hogy olyan leszállási és indulási résidókat szerezzen be, amelyek ésszerűen használhatók fel egy vagy több további sűrítő légijárat elindításánál az adott légiútvonalon, két órával a koordinátortól kért időpontok előtt vagy után.

Ez a rendelkezés nem alkalmazható abban az esetben, ha a 8. cikk (4) bekezdésében előírt rugalmasságot alkalmazó légifuvarozó nem lépi túl a másik légifuvarozó járatsűrűségét.

(2) Figyelembe véve, hogy az érintett légifuvarozók közötti versenynek nem szabad torzulnia, az (1) bekezdésben említett, teljesen koordinált repülőterekért felelős tagállamnak arra kell törekednie, hogy a két érintett légifuvarozó között megegyezés szülessen.

A problémára alternatív megoldást kell találni, mint például:

- meg kell kísérelni, hogy egy másik tagállam által engedélyezett légifuvarozó résidőkérélmét teljesítsék,
- a légifuvarozónak ésszerűen kell felhasználnia a 8. cikk (4) bekezdésében megengedett rugalmasságot.

(3) Az érintett tagállam felkérheti a Bizottságot, hogy két hónapon belül, amely akkor kezdődik, amikor egy légifuvarozó arról a szándékáról értesítette a koordinátort, vizsgálja meg, hogy alkalmazni kívánja a 8. cikk (4) bekezdésében előírt rugalmasságot, tiszteletben tartják-e az említett cikk rendelkezéseit.

12. cikk

Általános rendelkezések

(1) Amikor úgy tűnik, hogy egy harmadik ország a repülőtéri résidőkiosztással kapcsolatban

- a) nem részesíti a közösségi légifuvarozókat ahhoz hasonló bánásmódban, mint amilyenben a tagállamok részesítik a szóban forgó államban bejegyzett légifuvarozókat; vagy
- b) ténylegesen nem részesíti a közösségi légifuvarozókat nemzeti eljárásban; vagy
- c) a harmadik országokból érkező légifuvarozókat kedvezőbb elbánásban részesíti, mint a közösségi légifuvarozókat,

megfelelő intézkedést lehet hozni a helyzet orvoslására az érintett repülőter vagy repülőterek vonatkozásában, beleértve az illető harmadik ország légifuvarozójával szemben az e rendeletből eredő kötelezettségek teljes vagy részleges felfüggesztését, összhangban a közösségi joggal.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 1993. január 18-án.

(2) A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot a Közösség légifuvarozói által akkor tapasztalható valamennyi súlyos jogi vagy gyakorlati rendellenességről, amikor résidőt akarnak beszerezni harmadik országok repülőterein.

13. cikk

Jelentés és együttműködés

(1) A Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Bizottságnak e rendelet alkalmazásáról, a hatályba lépéstől számított három év múlva. A jelentés többek között a következőket tartalmazza:

- a) a légiközlekedési ágazat szerkezete;
- b) ezen ágazat eredménye a résidők ki nem hasznátságának csökkentése terén;
- c) a 10. cikk (1) bekezdésében meghatározott résidőalap mérete a kiválasztott repülőtereken, minden egyes menetrendi időszakra;
- d) a résidők iránt beterveztett és nem teljesített kérelmek száma a kiválasztott repülőtereken, minden egyes menetrendi időszakra;
- e) a résidők iránt kérelmet benyújtó új belépők száma a kiválasztott repülőtereken, minden egyes menetrendi időszakra;
- f) a 8. cikk értelmében megállapított, jogvita esetén igénybe vett eljárások száma.

(2) A tagállamok és a Bizottság együttműködnek e rendelet alkalmazása céljából, különösen ami a (1) bekezdésben említett jelentéshez szükséges információk összegyűjtését illeti.

14. cikk

Módosítás

A Tanács 1997. július 1-jéig határozatot hoz e rendelet érintetlenül hagyásáról vagy módosításáról, a Bizottság legkésőbb 1996. január 1-jéig beterveztett javaslata alapján.

15. cikk

A rendelet hatálybalépése

Ez a rendelet az Európai Közösségek Hivatalos Lapjában való kihirdetésétől számított harmincadik napon lép hatályba.

a Tanács részéről

az elnök

T. PEDERSEN