

31993R0095

1993 1 22

EUROPOS BENDRIJŲ OFICIALUSIS LEIDINYS

L 14/1

TARYBOS REGLAMENTAS (EEB) Nr. 95/93

1993 m. sausio 18 d.

dėl laiko tarpinių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių

EUROPOS BENDRIJŲ TARYBA,

atsižvelgdama į Europos ekonominės bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 84 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdama į Komisijos pasiūlymą ⁽¹⁾,

atsižvelgdama į Europos Parlamento nuomonę ⁽²⁾,

atsižvelgdama į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽³⁾,

kadangi nuolat didėja neatitikimas tarp besiplečiančios Europos oro transporto sistemos ir šios sistemos poreikiams patenkinti reikalingos tinkamos oro uostų infrastruktūros; kadangi dėl to Bendrijoje atsiranda vis daugiau perpildytų oro uostų;

kadangi laiko tarpiniai perpildytuose oro uostuose turėtų būti skirstomi remiantis nešališkais, skaidriais ir nediskriminuojančiomis taisyklėmis;

kadangi nešališkumo reikalavimo geriausiai laikomasi, kai sprendimą koordinuoti oro uosto veiklą, remdamasi objektyviais kriterijais, priima už tą oro uostą atsakinga valstybė narė;

kadangi siekiant palengvinti darbą pageidautina, kad valstybė narė tam tikromis sąlygomis galėtų, jeigu laikomasi skaidrumo, nešališkumo ir nediskriminavimo principų, paskelbti oro uostą koordinuojamą;

kadangi už koordinuojamą oro uostą atsakinga valstybė narė turėtų užtikrinti, kad bus paskirtas koordinatorius, kurio nešališkumas turėtų būti neabejotinas;

kadangi informacijos skaidrumas — tai esminis objektyvios laiko tarpinių paskirstymo tvarkos užtikrinimo veiksnys;

kadangi esamą laiko tarpinių paskirstymo sistemą reglamentuojantys principai galėtų būti šio reglamento pagrindas, jeigu ši sistema bus plėtojama derinant su Bendrijoje atsirandančiomis transporto naujovėmis;

⁽¹⁾ OL C 43, 1991 2 19, p. 3.

⁽²⁾ OL C 13, 1992 1 20, p. 446.

⁽³⁾ OL C 339, 1991 12 31, p. 41.

kadangi Bendrija laikosi konkurencijos lengvinimo ir patekimo į rinką skatinimo politikos, kaip numatyta 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamente (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus ⁽⁴⁾, ir kadangi dėl šių tikslų vežėjams, ketinantiems pradėti veiklą, susijusią su Bendrijos maršrutais, reikalinga didelė parama;

kadangi egzistuojančioje sistemoje yra numatytas ankstesnių teisių išsaugojimas;

kadangi taip pat reikėtų numatyti į Bendrijos rinką įsileisti naujus dalyvius;

kadangi tam tikromis aplinkybėmis reikia specialiai numatyti, kad atitinkamų valstybių narių regionuose ir toliau būtų teikiama atitinkamos vidaus oro susisiekimo paslauga;

kadangi taip pat reikia vengti situacijų, kai dėl to, kad trūksta laisvų laiko tarpinių, sudaromos nevienodos sąlygos pasinaudoti liberalizavimo teikiamais pranašumais ir iškreipiama konkurencija;

kadangi siekiant įgyvendinti pirmiau minėtus tikslus pageidautina, kad būtų kuo geriau panaudojami esami laiko tarpiniai;

kadangi pageidautina, kad trečiosios šalys Bendrijos vežėjams taikytų lygiavertį režimą;

kadangi taikant šio Reglamento nuostatas negalima pažeisti Sutartyje, ypač jos 85 ir 86 straipsniuose, nustatytų konkurencijos taisyklių;

kadangi Ispanijos Karalystė ir Jungtinė Karalystė 1987 m. gruodžio 2 d. Londone bendroje abiejų šalių užsienio reikalų ministrų deklaracijoje susitarė dėl glaudesnio bendradarbiavimo naudojant Gibraltaro oro uostą tvarkos, ir ši tvarka dar turi įsigaliooti;

⁽⁴⁾ OL L 240, 1992 8 24, p. 8.

kadangi šis reglamentas po nustatyto jo galiojimo laikotarpio turėtų būti svarstomas iš naujo, kad būtų įvertintas jo veikimas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas laiko tarpinių skirstymui Bendrijos oro uostuose.

2. Sutariama, kad šio reglamento taikymas Gibraltaro oro uostui nepažeidžia atitinkamų Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės teisinių pozicijų dėl ginčo, susijusio su teritorijos, kurioje yra oro uostas, suvereniteto.

3. Šio reglamento nuostatų taikymas Gibraltaro oro uostui atidedamas, kol įsigalios Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės užsienio reikalų ministrų 1987 m. gruodžio 2 d. bendroje deklaracijoje numatyta tvarka. Ispanijos ir Jungtinės Karalystės Vyriausybės apie šios tvarkos įsigaliojimo datą praneša Tarybai.

2 straipsnis

Apibrėžimai

Šiame reglamente:

- a) „laiko tarpnis“ — tai pagal šį reglamentą koordinuojamame oro uoste konkrečią dieną turimas arba paskirtas reguliarus orlaivio atvykimo arba išvykimo laikas;
- b) „naujas dalyvis“ — tai:
 - i) oro vežėjas, prašantis, kad jam oro uoste bet kurią dieną būtų paskirti laiko tarpniai, ir tą dieną tame oro uoste turintis, arba kuriam buvo paskirti mažiau negu keturi laiko tarpniai; arba
 - ii) oro vežėjas, prašantis, kad jam būtų paskirti laiko tarpniai skrydžiams be tarpinių tūpimų tarp dviejų Bendrijos oro uostų, kai tą dieną tiesioginius skrydžius tarp šių oro uostų ar oro uostų sistemų atlieka dar daugiausiai du oro vežėjai, ir tą dieną tame oro uoste tiems skrydžiams be tarpinių tūpimų turintis, arba kuriam buvo paskirti mažiau negu keturi laiko tarpniai.

Oro vežėjas, turintis daugiau kaip 3 % visų atitinkamą dieną tam tikrame oro uoste turimų laiko tarpinių arba daugiau kaip 2 % visų atitinkamą dieną tam tikroje oro uostų sistemoje, kurios dalis yra tas oro uostas, turimų laiko tarpinių, tame oro uoste nauju dalyviu nelaikomas;

- c) „tiesioginis oro susisiekimasis“ — tai susisiekimasis tarp dviejų oro uostų, įskaitant trumpus nutūpimus, po kurių kelionė tęsiama tuo pačiu orlaiviu ir nekeičiant skrydžio numerio;
- d) „laikotarpis, kuriam sudaromas tvarkaraštis“ — tai arba vasaros, arba žiemos sezonas, kaip naudojama oro vežėjų tvarkaraščiuose;
- e) „Bendrijos oro vežėjas“ — tai oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, kurią valstybė narė išdavė pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo ⁽¹⁾;
- f) „koordinuojamas oro uostas“ — tai oro uostas, kuriame buvo paskirtas koordinatorius, kad palengvintų tame oro uoste veikiančių arba ketinančių veikti oro vežėjų veiklą;
- g) „visiškai koordinuojamas oro uostas“ — tai koordinuojamas oro uostas, kuriame oro vežėjas, kad galėtų nutūpti arba pakilti tuo metu, kai oro uostas yra visiškai koordinuojamas, turi turėti koordinatoriaus jam paskirtą laiko tarpinį;
- h) „oro uostų sistema“ — tai du arba daugiau į grupę sujungtų oro uostų, aptarnaujančių tą patį miestą ar konurbaciją, kaip nurodyta Reglamente (EEB) Nr. 2408/92 II priede.

3 straipsnis

Oro uostų koordinavimo sąlygos

1. Valstybė narė neprivalo paskelbti oro uosto koordinuojamu, jei tai nėra privaloma pagal šio straipsnio nuostatas.
2. Tačiau valstybė narė gali numatyti, kad bet kuris oro uostas gali būti paskelbtas koordinuojamu oro uostu, jeigu bus laikomasi skaidrumo, nešališkumo ir nediskriminavimo principų.
3. i) Jeigu oro vežėjai, kurių veikla sudaro daugiau negu pusę visos oro uosto veiklos ir (arba) jeigu oro uosto vadovybė mano, kad trūksta pajėgumų esamai ar planuojamai tam tikru laiku veiklai; arba
 - ii) jeigu nauji dalyviai, norėdami, kad jiems būtų paskirti laiko tarpniai, susiduria su rimtomis problemomis; arba
 - iii) jeigu valstybė narė mano, jog tai yra būtina,

ta valstybė narė užtikrina, kad kuo greičiau remiantis bendrai pripažintais metodais tame oro uoste būtų atlikta išsami pajėgumų analizė, kurios tikslas — išsiaiškinti galimybes, kaip, atlikus infrastruktūros ar eksploatacinius pakeitimus, būtų galima kuo greičiau padidinti pajėgumus ir nustatyti problemoms išspręsti numatomą terminą. Ši analizė periodiškai atliekama iš naujo. Suinteresuotos šalys gali susipažinti ir su analize, ir su jos atlikimo metodu.

⁽¹⁾ OL L 240, 1992 8 24, p. 1.

4. Jeigu pasikonsultavus su nuolat oro uostu besinaudojančiais oro vežėjais, jiems atstovaujančiomis organizacijomis, oro uosto vadovybe, skrydžių valdymo tarnyba ir keivių organizacijomis, jei tokios organizacijos yra, analizė neatskleidžia galimybių, kaip kuo greičiau išspręsti iškilusias rimtas problemas, valstybė narė užtikrina, kad tuo metu, kai iškyla su pajėgumais susijusių problemų, oro uostas būtų paskelbtas visiškai koordinuojamu.

5. Jeigu visiškai koordinuojamame oro uoste skiriamų pajėgumų pakanka esamai ar planuojamai veiklai, jo paskelbimas visiškai koordinuojamu oro uostu panaikinamas.

4 straipsnis

Koordinatorius

1. Valstybė narė, atsakinga už koordinuojamą ar visiškai koordinuojamą oro uostą, pasikonsultavusi su nuolat oro uostu besinaudojančiais oro vežėjais, jiems atstovaujančiomis organizacijomis ir oro uosto vadovybe, užtikrina, kad oro uosto koordinatoriui būtų paskirtas oro vežėjų tvarkaraščių sudarymo koordinavimo darbas labai gerai išmanantis fizinis arba juridinis asmuo. Tas pats koordinatorius gali būti paskirtas daugiau negu vienam oro uostui.

2. Valstybė narė užtikrina, kad koordinatorius, atlikdamas šiame reglamente numatytas pareigas, būtų nepriklausomas.

3. Koordinatorius pagal šį reglamentą dirba laikydamasis nešališkumo, nediskriminavimo ir skaidrumo reikalavimų.

4. Koordinatorius dalyvauja tose tarptautinėse oro vežėjų tvarkaraščių sudarymo konferencijose, kurios yra leidžiamos pagal Bendrijos teisę.

5. Koordinatorius yra atsakingas už laiko tarpinių paskirstymą.

6. Koordinatorius kontroliuoja, kaip naudojami laiko tarpiniai.

7. Tuo atveju, kai skirstomi laiko tarpiniai, paprašytas koordinatorius per pagrįstą laiko tarpą pateikia visoms suinteresuotoms šalims informaciją apie:

- a) visiems oro vežėjams oro uoste anksčiau paskirtus laiko tarpinius chronologine tvarka pagal aviakompaniją;
- b) visų oro vežėjų paprašytus skirti laiko tarpinius (pradinės paraiškos) pagal oro vežėjus ir chronologine tvarka;
- c) visiems oro vežėjams visus paskirtus laiko tarpinius ir neįvykdytus prašymus skirti laiko tarpinius, išvardijant atkirai po vieną chronologine tvarka pagal oro vežėjus;

d) likusius turimus laiko tarpinius;

e) išsamius duomenis apie kriterijus, kuriais buvo remiamasi skirstant laiko tarpinius.

8. Šio straipsnio 7 dalyje nurodyta informacija pateikiama vėliausiai tuo metu, kai turi įvykti atitinkamos tvarkaraščių sudarymo konferencijos ir, jei reikia, — konferencijų metu bei po jų.

5 straipsnis

Koordinavimo komitetas

1. Valstybė narė užtikrina, kad visiškai koordinuojamu paskelbtame oro uoste būtų sudarytas koordinavimo komitetas, kuris kaip patarėjas padėtų 4 straipsnyje nurodytam koordinatoriui. Šiame komitete dalyvauja bent jau nuolat oro uostu(-ais) besinaudojantys oro vežėjai ir (arba) jiems atstovaujančios organizacijos, atitinkama oro uosto vadovybė ir skrydžių valdymo tarnybos atstovai. Tas pats koordinavimo komitetas gali būti paskirtas daugiau kaip vienam oro uostui.

Koordinavimo komiteto uždavinys, *inter alia*, yra patarti dėl:

- galimybių padidinti pagal 6 straipsnį nustatytus pajėgumus,
- eismo sąlygų pagerinimo tam tikrame oro uoste,
- skundų dėl laiko tarpinių paskirstymo, kaip numatyta 8 straipsnio 7 dalyje,
- paskirtų laiko tarpinių naudojimo kontrolės būdų,
- rekomendacijų dėl laiko tarpinių paskirstymo atsižvelgiant į vietos sąlygas,
- rimtų problemų, su kuriomis susiduria nauji dalyviai, kaip numatyta 10 straipsnyje.

2. 10 straipsnio 1 dalis gali būti taikoma pagal 3 straipsnio nuostatas koordinuojamais paskelbtiems oro uostams.

6 straipsnis

Oro uosto pajėgumai

1. Oro uoste, kuriame yra skirstomi laiko tarpiniai, kompetentingos institucijos, bendradarbiaudamos su skrydžių valdymo tarnybos atstovais, muitinės bei imigracijos tarnybomis ir oro uostu besinaudojančiais vežėjais ir (arba) jiems atstovaujančiomis organizacijomis bei oro uosto koordinatoriui, taikydamos bendrai pripažintus metodus du kartus per metus nustato laiko tarpiniams paskirstyti turimus pajėgumus. Jei kompetentinga institucija nėra oro uosto vadovybė, su pastarąja taip pat konsultuojamasi.

Pajėgumai nustatomi remiantis objektyvia galimybių išdėstyti oro eismą analize, atsižvelgiant į skirtingus eismo tipus tame oro uoste.

Šio pajėgumų nustatymo rezultatai pateikiami oro uosto koordinatoriui iš anksto prieš pirminį laiko tarpinių paskirstymą, reikalingą tvarkaraščių sudarymo konferencijoms.

2. Šio straipsnio 1 dalis gali būti taikoma pagal 3 straipsnio nuostatas koordinuojamais paskelbtiems oro uostams.

7 straipsnis

Koordinatoriui pateikiama informacija

Oro vežėjai, savo veiklą vykdančys arba ketinantys vykdyti koordinuojamame arba visiškai koordinuojamame oro uoste, pateikia koordinatoriui jo prašomą atitinkamą informaciją.

8 straipsnis

Laiko tarpinių paskirstymas

1. a) Atsižvelgiant į 10 straipsnio nuostatas, laiko tarpinis, kuriuo koordinatoriaus leidimu naudojasi oro vežėjas, suteikia tam oro vežėjui teisę prašyti, kad kitą lygiavertį laikotarpį, kuriam sudaromas tvarkaraštis, jam būtų paskirtas tas pats laiko tarpinis;
 - b) jeigu negalima įvykdyti visų atitinkamų oro vežėjų prašymų skirti jiems laiko tarpinius, pirmenybė teikiama komerciniam oro susisiekimui, ypač reguliariam oro susisiekimui ir nereguliariam pagal programą vykdomam oro susisiekimui;
 - c) koordinatorius taip pat atsižvelgia į papildomas oro vežėjų pramonės nustatytas pirmumo eilės skyrimo taisykles ir, jei įmanoma, papildomus koordinavimo komiteto rekomenduotus ir pagal vietos sąlygas nustatytus nurodymus, jei tokie nurodymai atitinka Bendrijos teisę.
2. Jei prašomo laiko tarpinio skirti negalima, koordinatorius informuoja prašantį oro vežėją, kodėl negalima įvykdyti jo prašymo, ir nurodo artimiausią alternatyvų laiko tarpinį.
 3. Koordinatorius visada stengiasi įvykdyti *ad hoc* prašymus skirti laiko tarpinius visiems aviacijos tipams, įskaitant bendrąją aviaciją. Šiuo tikslu gali būti skiriami 10 straipsnyje nurodytame fonde turimi ir dar nepaskirstyti laiko tarpiniai, taip pat laiko tarpiniai, kurių buvo netikėtai atsisakyta.
 4. Oro vežėjai bendru susitarimu arba visos bendrovės ar jos dalies įsigijimo, taip pat vienašališkai gali laiko tarpniais laisvai keistis arba perkelti juos iš vieno maršruto ar susisie-

kimo tipo į kitą. Kiekvienas toks pasikeitimas laiko tarpniais ar jų perdavimas turi būti skaidrus, o koordinatorius turi patvirtinti, kad:

- a) nebus pakenkta oro uosto veiklai;
- b) bus laikomasi valstybės narės pagal 9 straipsnį taikomų apribojimų;
- c) laiko tarpinių naudojimo pasikeitimui nebus taikomas 11 straipsnis.

5. Oro vežėjai du sezonus negali keistis naujiems dalyviams, vežiojantiems tarp dviejų Bendrijos oro uostų, paskirtais laiko tarpniais, jų perduoti arba perkelti iš vieno maršruto į kitą, kaip nurodyta šio straipsnio 4 dalyje.

6. Kad užtikrintų tinkamą 4 ir 7 straipsnių vykdymą, Komisija, pasikonsultavusi su oro vežėjais, koordinatoriais ir oro uosto vadovybe, gali nustatyti rekomenduojamus standartus koordinatoriui naudojamiems automatizuotoms sistemoms.

7. Jeigu yra skundų dėl laiko tarpinių paskirstymo, koordinavimo komitetas juos apsvarsto ir, siekdamas išspręsti iškilusias problemas, gali koordinatoriui pateikti pasiūlymus.

8. Jeigu problemų išspręsti negalima tada, kai jas apsvarsto koordinavimo komitetas, atitinkama valstybė narė gali nustatyti, kad ginče tarpininkautų oro vežėjams atstovaujanti organizacija arba kita trečioji šalis.

9 straipsnis

Regioninis susisiekimas

1. Visiškai koordinuojamame oro uoste valstybė narė gali palikti tam tikrus atsarginius laiko tarpinius vietiniam reguliariam susisiekimui:
 - a) maršrutu į oro uostą, jos teritorijoje aptarnaujantį periferinį ar besivystantį regioną, kai toks maršrutas yra laikomas gyvybiškai svarbiu regiono, kuriame yra oro uostas, ekonominei plėtrai, jeigu:
 - i) atitinkami to maršruto laiko tarpiniai yra naudojami tuo metu, kai įsigalioja šis reglamentas;
 - ii) tuo maršrutu skraidina tik vienas oro vežėjas;
 - iii) jokia kita transporto rūšis negali užtikrinti adekvataus susisiekimui;
 - iv) laiko tarpinių rezervavimas nutraukiamas tuomet, kai dar vienas oro vežėjas tuo maršrutu tokiu pat dažnumu kaip ir pirmasis oro vežėjas pradeda vietinį reguliarių susisiekimą ir skraido juo ne mažiau kaip vieną sezoną;
 - b) keliais, kuriuose pagal Bendrijos teisės aktus turi būti teikiama viešosios paslaugos.

2. Jeigu maršrutą norėtų aptarnauti kitas Bendrijos oro vežėjas, kuris negalėjo gauti laiko tarpinių kuriuo nors metu valandą prieš arba po koordinatoriaus prašomo skirti laiko, taikoma Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio 1 dalies nuo d iki i punktuose nurodyta tvarka.

3. Valstybė narė praneša Komisijai maršrutų, kuriais visiškai koordinuojamame oro uoste tokiu būdu buvo rezervuoti laiko tarpiniai, sąrašą. Pirmą kartą toks sąrašas pranešamas įsigaliojus šiam reglamentui. Komisija paskelbia atitinkamų maršrutų suvestinę *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje* ne vėliau kaip po dviejų mėnesių nuo sąrašo pranešimo.

10 straipsnis

Laiko tarpinių fondas

1. Oro uoste, kuriame skirstomi laiko tarpiniai, kiekvienam koordinuojamam laikotarpiui sudaromas fondas, kuriame kaupiami naujai sudaryti laiko tarpiniai, nenaudojami laiko tarpiniai ir laiko tarpiniai, kurių vežėjas atsisako sezono metu arba prieš sezono pabaigą, arba kurie kitokiu būdu tapo laisvi.

2. Kiekvienas nenaudojamas laiko tarpinis atšaukiamas ir perkeliamas į atitinkamą laiko tarpinių fondą, išskyrus atvejus, kai tokį nenaudojimą galima pateisinti draudimu tam tikro tipo orlaiviui skristi arba oro uosto ar oro erdvės uždarymu arba kitu panašiu išskirtiniu atveju.

3. Laiko tarpiniai, oro vežėjui paskirti reguliariam susisiekimui arba nereguliariam pagal programą vykdomam susisiekimui, tam tikru paros metu ir tai pačiai savaitės dienai per tam tikrą laikotarpį, kuris trunka ne ilgiau kaip vienas laikotarpis, kuriam sudaromas tvarkaraštis, nesuteikia tam oro vežėjui teisės gauti tuos pačius laiko tarpinius per kitą lygiavertį laikotarpį, jei oro vežėjas negali koordinatoriui įrodyti, kad per laikotarpį, kuriam laiko tarpiniai buvo skirti, tas vežėjas koordinatoriaus leidimu jais naudojosi 80 % laiko.

4. Apskaičiuojant, kaip panaudojami laiko tarpiniai, neįskaitomi tie laiko tarpiniai, kurie iki sausio 31 d. buvo paskirti oro vežėjui kitam vasaros sezonui arba kurie buvo paskirti iki rugpjūčio 31 d. kitam žiemos sezonui ir kurie iki tų datų buvo grąžinti koordinatoriui persikirstyti.

5. Jei neįrodoma, kad tam tikri laiko tarpiniai buvo naudojami 80 % viso laiko, visi jie perkeliama į laiko tarpinių fondą, išskyrus atvejus, kai tie laiko tarpiniai nebuvo naudojami dėl bet kurios iš šių priežasčių:

a) atvejai, kurių negalima numatyti arba išvengti ir kurių oro vežėjas negali kontroliuoti ir dėl kurių, pavyzdžiui:

— atitinkamam susisiekimui paprastai naudojamo tipo orlaiviui uždraudžiama skristi arba

— uždaromas oro uostas ar oro erdvė;

b) problemos, susijusios su naujo reguliaraus keleivinio susisiekimo pradėjimu orlaiviu, kuriame yra ne daugiau kaip aštuoniasdešimt sėdimųjų vietų maršrutu tarp regioninio oro uosto ir koordinuojamo oro uosto, kai pajėgumai neviršija 30 000 sėdimųjų vietų per metus, arba

c) atitinkamas Bendrijos oro vežėjas patiria didelę finansinę žalą, ir kai dėl to licencijavimo institucija išduoda jam laikiną licenciją, galiojančią, kol bus atliktas finansinis oro vežėjo reorganizavimas pagal Reglamento (EEB) Nr. 2407/92 5 straipsnio 5 dalį;

d) nereguliarus susisiekimas kelis kartus nutrauktas dėl to, kad jį atšaukė kelionių organizatoriai, ypač ne įprastiniu piko metu, jei bendras laiko tarpinių panaudojimas yra ne mažesnis kaip 70 %.

e) susisiekimas kelis kartus nutrauktas dėl veiksmų, kuriais siekiama tam tikram susisiekimui daryti poveikį, ir dėl to oro vežėjas dėl praktinių ir (arba) techninių priežasčių negali vykdyti suplanuotos veiklos.

6. Jei naujiems dalyviams ir toliau iškyla rimtų problemų, valstybės narės užtikrina, kad būtų surengtas oro uosto koordinavimo komiteto posėdis. Posėdžio tikslas — išnagrinėti galimybes, kaip būtų galima pataisyti susidariusią padėtį. Į tokių posėdžių pakviečiama Komisija.

7. Nepažeidžiant Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 8 straipsnio 1 dalies, fonde esantys laiko tarpiniai paskirstomi laiko tarpinių prašiusiems skirti vežėjams. 50 % šių laiko tarpinių skiriama naujiems dalyviams, išskyrus atvejus, kai naujų dalyvių prašymai skirti laiko tarpinius sudaro mažiau kaip 50 % visų prašymų.

8. Naujas dalyvis, kuriam buvo pasiūlytas laiko tarpinis per dviejų valandų laikotarpį iki arba po jo prašomo skirti laiko, tačiau kuris tokio pasiūlymo atsisakė, naujo dalyvio statuso netenka.

11 straipsnis

Apsaugos priemonių mechanizmas

1. Jei sprendimas nepriimamas taikant šio straipsnio 2 dalį, ir atsižvelgiant į tai, kad neturėtų būti iškreipta konkurencija tarp oro vežėjų, oro vežėjui neleidžiama pasinaudoti 8 straipsnio 4 dalyje nurodytomis lanksčiomis sąlygomis, kad maršrutu tarp Bendrijoje esančio visiškai koordinuojamo oro uosto ir kitoje valstybėje narėje esančio oro uosto galėtų pradėti vykdyti vieną ar kelis papildomus skrydžius, jeigu kitas kitos valstybės narės licencijuotas Bendrijos oro vežėjas nepajėgė, nepaisant didelių ir nuoseklių pastangų, gauti nusileidimo ir pakilimo laiko tarpinių, kurie pagrįstai gali būti naudojami vienam ar keliems papildomiems skrydžiams tuo maršrutu dviejų valandų laikotarpiu iki arba po laiko, kurį koordinatorius buvo paprašytas skirti.

Ši nuostata netaikoma, jei oro vežėjo, kuris naudojasi 8 straipsnio 4 dalyje numatytais lanksčiomis sąlygomis, vykdomi skrydžiai nėra dažnesni už kito oro vežėjo vykdomus skrydžius.

2. Valstybės narės, atsakingos už šio straipsnio 1 dalyje nurodytą visiškai koordinuojamą oro uostą, atsižvelgdamos į tai, kad konkurencija tarp oro vežėjų neturėtų būti iškreipta, stengiasi padėti atitinkamiems oro vežėjams susitarti.

Turėtų būti ieškoma alternatyvaus problemos sprendimo būdo, pavyzdžiui:

- stengiantis užtikrinti, kad kitos valstybės narės licencijuoto oro vežėjo prašymas skirti laiko tarpusnių būtų įvykdytas,
- tam oro vežėjui pagrįstai naudojantis 8 straipsnio 4 dalyje numatytais lanksčiomis sąlygomis.

3. Atitinkama valstybė narė gali paprašyti, kad per du mėnesius nuo tos dienos, kai oro vežėjas informuoja koordinatorių apie savo ketinimą pasinaudoti 8 straipsnio 4 dalyje numatytais lanksčiomis sąlygomis, Komisija išnagrinėtų, kaip taikomas šis straipsnis.

12 straipsnis

Bendrosios nuostatos

1. Jei paaiškėja, kad trečioji šalis, skirstydama laiko tarpusnius oro uostuose:
 - a) Bendrijos oro vežėjams netaiko režimo, panašaus į tą, kurį valstybės narės taiko tos šalies oro vežėjams, arba
 - b) Bendrijos oro vežėjams *de facto* netaiko nacionalinio režimo, arba
 - c) kitų trečiųjų šalių oro vežėjams taiko palankesnę režimą nei Bendrijos oro vežėjams,

gali būti imtasi atitinkamų veiksmų padėčiai atitinkamame oro uoste ar oro uostuose pakeisti, įskaitant visišką ar dalinį iš šio reglamento kylančių tos trečiosios šalies oro vežėjo išpareigojimų sustabdymą pagal Bendrijos teisę.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje, 1993 m. sausio 18 d.

2. Valstybės narės informuoja Komisiją apie visus rimtus sunkumus, su kuriais teisiškai ar faktiškai susiduria Bendrijos oro vežėjai, norėdami gauti laiko tarpusnių trečiojoje šalyje.

13 straipsnis

Ataskaita ir bendradarbiavimas

1. Praėjus trejiems metams po šio reglamento įsigaliojimo Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia jo veikimo ataskaitą. Šioje ataskaitoje, *inter alia*, nurodoma:
 - a) oro transporto sektoriaus struktūra;
 - b) pažanga, kurios pasiekta šiame sektoriuje mažinant nepanaudotų laiko tarpusnių skaičių;
 - c) 10 straipsnio 1 dalyje nurodyto laiko tarpusnių fondo dydį kiekvieną sezoną pasirinktuose oro uostuose;
 - d) neįvykdytų prašymų skirti laiko tarpusnių skaičius pasirinktuose oro uostuose;
 - e) naujų dalyvių, pateikusių prašymus skirti laiko tarpusnių, skaičius pasirinktuose oro uostuose;
 - f) atvejai, kai buvo taikyta 8 straipsnyje nustatyta ginčų sprendimo tvarka.
2. Valstybės narės ir Komisija bendradarbiauja taikydamos šį reglamentą, ypač dėl informacijos rinkimo šio straipsnio 1 dalyje minėtai ataskaitai.

14 straipsnis

Persvarstymas

Taryba, remdamasi Komisijos pasiūlymu, kuris turi būti pateiktas ne vėliau kaip 1996 m. sausio 1 d., iki 1997 m. liepos 1 d. priima sprendimą dėl šio Reglamento tolesnio taikymo arba jo persvarstymo.

15 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja trisdešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje*.

Tarybos vardu
Pirmininkas
T. PEDERSEN