

31993R0095

22.1.1993

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

L 14/1

REGULAMENTUL (CEE) NR. 95/93 AL CONSILIULUI
din 18 ianuarie 1993
privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare

CONSILIUL COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene, în special articolul 84 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Parlamentului European ⁽²⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽³⁾,

întrucât există un dezechilibru tot mai mare între expansiunea sistemului de transporturi aeriene în Europa și capacitatea infrastructurii aeroportuare de a face față acestei solicitări; întrucât, prin urmare, numărul de aeroporturi comunitare supraîncărcate este tot mai mare;

întrucât alocarea de sloturi orare pe aeroporturile supraîncărcate ar trebui să aibă la bază norme neutre, transparente și nediscriminatorii;

întrucât respectarea principiului neutralității este cel mai bine garantată atunci când decizia de a coordona un aeroport este luată pe baza unor criterii obiective de către statul membru ce are în răspundere aeroportul respectiv;

întrucât, în anumite condiții, pentru a facilita operațiunile, este de dorit ca un stat membru să poată califica un aeroport ca fiind unul coordonat, atâta timp cât sunt respectate principiile transparenței, neutralității și nediscriminării;

întrucât este atribuția statului membru ce răspunde de un aeroport coordonat să asigure numirea unui coordonator a cărui neutralitate să fie de necontestat;

întrucât transparența informației este un element esențial în asigurarea unei proceduri obiective pentru alocarea de sloturi orare;

întrucât principiile care reglementează sistemul existent de alocare de sloturi orare ar putea servi drept bază prezentului regulament, cu condiția ca acest sistem să fie adaptat la noile evoluții din transporturile comunitare;

întrucât, în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul transportatorilor aerieni din Comunitate la rutele aeriene intracomunitare ⁽⁴⁾, Comunitatea are o politică de facilitare a concurenței și de încurajare a intrării pe piață; întrucât, pentru a atinge aceste obiective, este necesar să se acorde un sprijin ferm transportatorilor care vor să înceapă a opera pe rețelele intracomunitare;

întrucât sistemul existent prevede drepturi dobândite;

întrucât dispozițiile viitoare ar trebui să autorizeze, de asemenea, intrarea unor noi operatori pe piața comunitară;

întrucât este necesar să se adopte, în condiții definite, dispoziții speciale pentru menținerea unor servicii aeriene interne corespunzătoare care să deservească regiunile statului membru în cauză;

întrucât, de asemenea, trebuie să se evite situații în care, din lipsă de sloturi orare disponibile, avantajele liberalizării sunt alocate inegal și concurența este distorsionată;

întrucât este de dorit să se utilizeze în mod optim sloturile orare existente pentru a realiza obiectivele menționate;

întrucât este de dorit ca țările terțe să acorde transportatorilor comunitari un tratament echivalent;

întrucât aplicarea prezentului regulament nu aduce atingere normelor concurenței stabilite prin tratat, în special prin articolele 85 și 86;

întrucât Spania și Regatul Unit au convenit la Londra, în data de 2 decembrie 1987, într-o declarație comună a miniștrilor de externe din cele două țări cu privire la un regim care să consolideze cooperarea legată de utilizarea aeroportului din Gibraltar; întrucât acest regim nu este încă pus în aplicare;

⁽¹⁾ JO C 43, 19.2.1991, p. 3.

⁽²⁾ JO C 13, 20.1.1992, p. 446.

⁽³⁾ JO C 339, 31.12.1991, p. 41.

⁽⁴⁾ JO L 240, 24.8.1992, p. 8.

întrucât prezentul regulament ar trebui revizuit la finele unei perioade de aplicare determinate în vederea evaluării funcționării sale,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică alocării de sloturi orare pe aeroporturile Comunității.

(2) Aplicarea prezentului regulament pentru aeroportul din Gibraltar nu aduce atingere pozițiilor juridice respective ale Regatului Spaniei și Regatului Unit cu privire la diferendul privind suveranitatea pe teritoriul în care este situat acest aeroport.

(3) Aplicarea dispozițiilor prezentului regulament la aeroportul din Gibraltar se suspendă până la punerea în aplicare a regimului stabilit prin declarația comună din 2 decembrie 1987 a miniștrilor de externe ai Regatului Spaniei și Regatului Unit. Guvernele Regatului Spaniei și Regatului Unit vor informa Consiliul cu privire la data punerii în aplicare.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament:

- (a) „slot orar” înseamnă ora fixată de sosire sau de plecare disponibilă sau alocată deplasării unei aeronave la o dată precisă într-un aeroport coordonat în condițiile prezentului regulament;
- (b) „nou operator” înseamnă:
- (i) un transportator aerian care solicită să-i fie alocate sloturi orare pe un aeroport într-o zi anume și care deține sau a primit mai puțin de patru sloturi la acel aeroport în acea zi; sau
 - (ii) un transportator aerian care solicită să-i fie alocate sloturi orare pentru un serviciu fără escală între două aeroporturi comunitare atunci când, în plus, alți doi transportatori aerieni operează un serviciu direct între aceste aeroporturi sau sisteme aeroportuare în ziua respectivă și care deține sau a primit mai puțin de patru sloturi orare la acel aeroport în acea zi pentru un serviciu fără escală.

Un transportator aerian care deține mai mult de 3 % din totalul sloturilor orare disponibile în ziua dată la un aeroport dat sau mai mult de 2 % din totalul sloturilor orare disponibile în ziua dată într-un sistem aeroportuar din care face parte respectivul aeroport nu este considerat a fi un nou operator în acel aeroport;

(c) „serviciu aerian direct” înseamnă un serviciu asigurat între două aeroporturi inclusiv escalele, cu aceeași aeronavă și același număr de zbor;

- (d) „perioadă de planificare orară” înseamnă sezonul de vară sau de iarnă, așa cum este stabilit în orarul transporturilor aeriene;
- (e) „transportator aerian comunitar” înseamnă un transportator aerian care este titularul unei licențe de operare valabile, emisă de un stat membru în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele transportatorilor aerieni ⁽¹⁾;
- (f) „aeroport coordonat” înseamnă un aeroport unde a fost numit un coordonator pentru a facilita operațiunile transportatorilor aerieni care operează sau au intenția să opereze în acel aeroport;
- (g) „aeroport complet coordonat” înseamnă un aeroport coordonat unde, pentru a ateriza sau a decola, în timpul perioadelor în care este complet coordonat, este necesar ca un transportator aerian să aibă alocat un slot orar de către un coordonator;
- (h) „sistem aeroportuar” înseamnă două sau mai multe aeroporturi grupate și care deservește același oraș sau conurbație, conform anexei II la Regulamentul (CEE) nr. 2408/92.

Articolul 3

Condiții de coordonare a aeroportului

- (1) Un stat membru nu are obligația de a desemna un aeroport ca fiind coordonat, cu excepția cazului în care este în conformitate cu dispozițiile din prezentul articol.
- (2) Cu toate acestea, un stat membru poate prevedea ca orice aeroport să fie desemnat ca aeroport coordonat dacă se respectă principiile de transparență, neutralitate și nediscriminare.
- (3) (i) Dacă un transportator aerian care reprezintă mai mult de jumătate din operațiunile dintr-un aeroport și/sau autoritatea aeroportuară consideră că pentru operațiunile planificate sau reale într-un moment dat capacitatea nu este suficientă sau
- (ii) dacă noii operatori au probleme serioase în asigurarea de sloturi sau
 - (iii) dacă un stat membru consideră necesar,

statul membru asigură efectuarea unei analize complete, având în vedere metode recunoscute de toți, cât mai repede posibil, în aeroport, pentru a stabili posibilitățile de creștere a capacității pe termen scurt prin schimbări de infrastructură sau de exploatare și pentru a stabili care este cadrul de timp preconizat pentru rezolvarea problemelor. Analiza se actualizează periodic. Atât analiza, cât și metoda sunt puse la dispoziția părților interesate.

⁽¹⁾ JO L 240, 24.8.1992, p. 1.

(4) Dacă, după consultarea transportatorilor aerieni care utilizează aeroportul în mod regulat, a organizațiilor lor reprezentative, a autorităților aeroportuare, a autorităților de control al traficului aerian și a organizațiilor de pasageri, dacă acestea există, analiza nu indică posibilități de rezolvare a problemelor serioase în termen scurt, statul membru se asigură că aeroportul este desemnat ca fiind complet coordonat pentru perioadele în care apar probleme de capacitate.

(5) Atunci când se asigură o capacitate suficientă îndeplinirii operațiunilor reale sau planificate într-un aeroport complet coordonat, desemnarea sa ca aeroport complet coordonat se retrage.

Articolul 4

Coordonator

(1) Statul membru responsabil pentru un aeroport coordonat sau complet coordonat asigură numirea unei persoane fizice sau juridice cu cunoștințe detaliate asupra coordonării orarelor transportatorilor aerieni ca și coordonator al aeroportului, după consultarea transportatorilor aerieni care folosesc aeroportul în mod regulat, a organizațiilor lor reprezentative și a autorităților aeroportuare. Se poate numi același coordonator pentru mai mult de un aeroport.

(2) Un stat membru se asigură că acest coordonator își îndeplinește îndatoririle în temeiul prezentului regulament în mod independent.

(3) Coordonatorul acționează în conformitate cu prezentul regulament în mod neutru, nediscriminatoriu și transparent.

(4) Coordonatorul participă la acele conferințe internaționale de alocare ale transportatorilor aerieni care sunt permise de legea comunitară.

(5) Coordonatorul este responsabil cu alocarea de sloturi orare.

(6) Coordonatorul monitorizează folosirea sloturilor orare.

(7) Dacă se alocă sloturi orare, coordonatorul, la cerere și într-un timp rezonabil, pune la dispoziția tuturor părților interesate următoarele informații, spre a fi revizuite:

- (a) sloturile istorice defalcate pe linii aeriene, în ordine cronologică, pentru toți transportatorii aerieni din aeroport;
- (b) sloturile solicitate (cereri inițiale), defalcate pe transportatori aerieni și în ordine cronologică, pentru toți transportatorii aerieni;
- (c) toate sloturile orare alocate și cererile extraordinare de sloturi, cuprinse în liste separate, în ordine cronologică, defalcate pe transportatori aerieni, pentru toți transportatorii aerieni;
- (d) sloturile orare disponibile;
- (e) detalii complete privind criteriile folosite la alocare.

(8) Informațiile din alineatul (7) se pun la dispoziție cel târziu la conferințele de alocare relevante și, după caz, în timpul conferințelor și ulterior.

Articolul 5

Comitet de coordonare

(1) Un stat membru se asigură ca într-un aeroport care a fost desemnat ca fiind complet coordonat să fie format un comitet de coordonare, pentru a-l asista, ca și consultant, pe coordonatorul menționat în articolul 4. Participarea la acest comitet este deschisă cel puțin transportatorilor aerieni și/sau organizațiilor lor reprezentative care folosesc aeroportul (aeroporturile) în mod regulat, autorităților aeroportuare, reprezentanților autorităților de control al traficului aerian. Același comitet de coordonare poate fi desemnat pentru mai mult de un aeroport.

Sarcinile comitetului de coordonare sunt, *inter alia*, de consultare cu privire la:

- posibilitățile de creștere a capacității determinate în conformitate cu articolul 6;
- modul de îmbunătățire a condițiilor de trafic în aeroportul respectiv;
- analizarea reclamațiilor privind alocarea de sloturi prevăzută în articolul 8 alineatul (7);
- metodele de supraveghere a modului în care sunt utilizate sloturile orare alocate;
- liniile directe pentru alocarea de sloturi, în funcție de condițiile locale;
- analizarea problemelor serioase cu care se confruntă noii operatori, conform articolului 10.

(2) Alineatul (1) se poate aplica aeroporturilor calificate ca aeroporturi coordonate, conform dispozițiilor din articolul 3.

Articolul 6

Capacitatea aeroportului

(1) La un aeroport în care se face alocarea de sloturi orare, autoritățile competente stabilesc de două ori pe an, pe baza unor metode general recunoscute, capacitatea disponibilă de alocare a sloturilor orare, în cooperare cu reprezentanți ai controlului traficului aerian, ai autorităților vamale și ai autorităților responsabile cu emigrarea și ai transportatorilor aerieni care folosesc aeroportul și/sau organizațiile lor reprezentative, precum și cu coordonatorul aeroportului. Dacă autoritățile competente nu sunt autoritățile aeroportuare, atunci și acestea trebuie consultate.

Acest exercițiu are la bază analiza obiectivă a posibilităților de primire a traficului aerian, în funcție de diferitele tipuri de trafic din acel aeroport.

Rezultatele acestui exercițiu se comunică în timp util coordonatorului, înainte de alocarea inițială a sloturilor orare, pentru a veni în sprijinul conferințelor privind planificarea circulației aeronavelor.

(3) Alineatul (1) se poate aplica aeroporturilor calificate ca aeroporturi coordonate, conform dispozițiilor din articolul 3.

Articolul 7

Informații pentru coordonator

Transportatorii aerieni care operează sau intenționează să opereze pe un aeroport coordonat sau complet coordonat prezintă coordonatorului informațiile relevante solicitate de acesta.

Articolul 8

Procedura de alocare a sloturilor orare

(1) (a) Sub rezerva dispozițiilor articolului 10, un transportator care a exploatat un slot orar aprobat de coordonator poate să pretindă același slot orar pentru perioada următoare de planificare orară corespunzătoare.

(b) În situația în care nu se pot satisface toate cererile de sloturi formulate de transportatorii respectivi, se acordă preferință serviciilor aeriene comerciale și în special serviciilor care operează în mod regulat sau celor care nu au caracter regulat dar sunt programate.

(c) Coordonatorul ține cont, de asemenea, de normele de prioritate complementare stabilite de sectorul transporturilor aeriene și, dacă este posibil, de orientările complementare stabilite de comitetul de coordonare cu privire la condițiile locale, cu condiția ca aceste orientări să respecte dreptul comunitar.

(2) Dacă un slot orar solicitat nu poate fi acordat, coordonatorul informează transportatorul aerian solicitant cu privire la motivele neacordării și indică cel mai apropiat slot alternativ.

(3) Coordonatorul depune toate eforturile ca de fiecare dată să rezolve solicitările *ad hoc* de sloturi orare pentru orice tip de aviație, inclusiv aviația generală. În acest scop, el poate utiliza sloturile disponibile în grupul de sloturi orare menționat în articolul 10, precum și sloturile orare eliberate în ultimul moment.

(4) Sloturile orare pot fi schimbate liber între transportatorii aerieni sau pot fi transferate de un transportator de la o legătură aeriană la alta sau de la un tip de serviciu la altul fie de comun acord, fie în urma preluării parțiale, totale sau unilaterale a controlului. Orice schimb sau transfer trebuie să fie transparent și să existe confirmarea coordonatorului că operațiunea este realizabilă și că:

- (a) nu va afecta funcționarea aeroportului;
- (b) sunt respectate limitele impuse de un stat membru în conformitate cu articolul 9;
- (c) schimbarea utilizării nu intră în domeniul de aplicare a dispozițiilor articolului 11.

(5) Sloturile orare alocate noilor operatori care operează un serviciu între două aeroporturi comunitare nu pot fi schimbate între transportatori aerieni sau transferate de către un transportator aerian de la o legătură la alta, timp de două sezoane, conform alineatului (4).

(6) Comisia poate stabili, după consultarea transportatorilor aerieni, a coordonatorilor și a autorităților aeroportuare, normele avute în vedere la care trebuie să se adapteze sistemele informatizate utilizate de coordonatori pentru a asigura punerea corectă în aplicare a articolelor 4 și 7.

(7) În caz de reclamație cu privire la alocarea sloturilor orare, comitetul de coordonare analizează problema și poate prezenta coordonatorului propuneri pentru rezolvarea problemelor.

(8) În cazul în care problemele nu pot fi rezolvate după analiza lor de către comitetul de coordonare, statul membru interesat poate prevedea medierea de către o organizație reprezentativă a transportatorilor aerieni sau de către o terță parte.

Articolul 9

Servicii regionale

(1) Un stat membru poate rezerva anumite sloturi orare într-un aeroport complet coordonat pentru servicii regulate exploatate pe teritoriul său:

(a) pe o legătură aeriană către un aeroport care deservește o regiune periferică sau o regiune în dezvoltare situată pe teritoriul ei, dacă această legătură este considerată vitală pentru dezvoltarea economică a regiunii în care este situat aeroportul, cu condiția ca:

- (i) sloturile orare în cauză să fie utilizate pe această legătură la data intrării în vigoare a prezentului regulament;
- (ii) un singur transportator aerian să exploateze această legătură aeriană;
- (iii) nici un alt mijloc de transport să nu poată oferi un serviciu corespunzător;

(iv) rezervarea sloturilor orare să se încheie atunci când un al doilea transportator aerian a înființat un serviciu cu caracter regulat intern pe această legătură cu același număr de frecvențe ca și primul transportator aerian și l-a exploatat cel puțin un sezon;

(b) pe legăturile aeriene pe care au fost impuse obligații de serviciu public în conformitate cu legislația comunitară.

(2) Procedurile prevăzute la articolul 4 alineatul (1) literele (d) – (i) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 se aplică dacă un alt transportator aerian comunitar este interesat să exploateze legătura respectivă și nu a putut să obțină un slot orar într-o plajă orară cuprinsă între o oră înainte și o oră după orele solicitate coordonatorului.

(3) Statele membre comunică Comisiei lista legăturilor aeriene pentru care au fost rezervate sloturi orare într-un aeroport complet coordonat. Acest lucru se face pentru prima oară la data intrării în vigoare a prezentului regulament. Comisia publică în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene* lista completă a legăturilor aeriene respective, cel târziu în termen de două luni de la data comunicării.

Articolul 10

Gruparea sloturilor orare

(1) Într-un aeroport în care se face alocarea de sloturi, pentru fiecare perioadă de coordonare se regroupează sloturile orare nou create, cele neutilizate, cele abandonate de un transportator în timpul sezonului sau la finele acestuia sau care au devenit disponibile din alte motive.

(2) Slotul orar neutilizat este retras și alocat grupului de sloturi corespunzător, în afara cazului în care neutilizarea este justificată de imobilizarea la sol a unui tip de aeronavă, închiderea aeroportului sau a unui spațiu aerian sau de orice alt motiv analog cu caracter excepțional.

(3) Faptul că un transportator a primit anumite sloturi orare pentru a asigura un serviciu cu caracter regulat sau un serviciu programat fără caracter regulat la un moment dat al zilei și pentru aceeași zi din săptămână pe o perioadă determinată care poate include un sezon complet de planificare orară nu dă dreptul acestui transportator la aceeași serie de sloturi orare pentru sezonul corespunzător următor, în afara cazului în care poate dovedi coordonatorului că a utilizat aceste sloturi orare, fiind autorizat de către coordonator, timp de cel puțin 80 % din perioada pentru care au fost alocate.

(4) Sloturile orare alocate unui transportator aerian înainte de 31 ianuarie pentru sezonul estival următor sau înainte de 31 august pentru sezonul de iarnă următor, dar care sunt returnate coordonatorului pentru realocare înaintea acestor date, nu se iau în considerare la calcularea procentajului de utilizare.

(5) Dacă nu se poate demonstra că seria de sloturi orare a fost utilizată până la concurența a 80 %, toate sloturile din seria respectivă sunt transferate grupului de sloturi orare, în afara cazului în care se poate dovedi că neutilizarea sloturilor orare s-a datorat unuia din factorii următori:

(a) situații imprevizibile și inevitabile, asupra cărora transportatorul aerian nu are control, care determină, de exemplu:

— imobilizarea la sol a tipului de aeronave cu utilizare frecventă pentru asigurarea serviciului respectiv; sau

— închiderea unui aeroport sau spațiu aerian;

(b) probleme legate de lansarea unui nou serviciu cu caracter regulat pentru pasageri, asigurat de aeronave cu o capacitate mai mică de sau egală cu 80 de locuri pe ruta dintre un aeroport regional și aeroportul coordonat, capacitatea anuală a rutei fiind de maximum 30 000 de locuri; sau

(c) grave dificultăți financiare ale transportatorului aerian comunitar interesat, care implică eliberarea de către autoritățile competente în materie a unei licențe temporare, până la restructurarea financiară a transportatorului, în conformitate cu articolul 5 alineatul (5) din Regulamentul (CEE) nr. 2407/92;

(d) întreruperea unei serii de servicii fără caracter regulat din cauza anulărilor de către operatorii de turism, în special în afara perioadelor de vârf obișnuite, cu condiția ca procentul total de utilizare a slotului orar să nu fie mai mic de 70 %;

(e) întreruperea unei serii de servicii din cauza unei acțiuni menite să modifice aceste servicii, și care împiedică practic și/sau tehnic transportatorul aerian să își desfășoare operațiunile conform planului.

(6) Dacă noii operatori se confruntă în continuare cu probleme serioase, statul membru asigură convocarea unei reuniuni a comitetului de coordonare a aeroportului în vederea analizării posibilităților de normalizare a situației. Comisia este invitată la reuniune.

(7) Fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92, sloturile orare grupate se distribuie între transportatorii solicitanți. Din aceste sloturi, 50 % se alocă noilor operatori, în afara situației în care solicitările noilor operatori reprezintă mai puțin de 50 %.

(8) Un operator nou care a primit sloturi orare într-o plajă orară cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora solicitată, dar care nu a acceptat oferta primită, nu mai beneficiază de statutul de operator nou.

Articolul 11

Mecanism de salvagardare

(1) În cazul în care nu se poate găsi o soluție în sensul alineatului (2) și luând în considerare că nu trebuie denaturată concurența dintre transportatorii aeriени implicați, transportatorul aerian nu este autorizat să facă uz de flexibilitatea prevăzută în articolul 8 alineatul (4) pentru introducerea unei frecvențe suplimentare sau a mai multor frecvențe suplimentare pe o legătură aeriană dintre un aeroport complet coordonat din Comunitate și un aeroport din alt stat membru, dacă un alt transportator aerian din Comunitate care a obținut licență de exploatare în alt stat membru nu a fost în măsură, în pofida unor eforturi serioase și constante, să obțină sloturi orare de aterizare și decolare care să poată fi utilizate în mod rezonabil pentru a asigura o frecvență suplimentară sau mai multe frecvențe suplimentare pe această rută într-o plajă orară cuprinsă între două ore înainte și două ore după orele solicitate coordonatorului.

Această dispoziție nu se aplică dacă transportatorul care face uz de flexibilitatea prevăzută în articolul 8 alineatul (4) nu depășește frecvențele celui alt transportator aerian.

(2) Având în vedere că nu ar trebui denaturată concurența dintre transportatorii aerieni în cauză, statul membru care deține răspunderea aeroportului complet coordonat menționat în alineatul (1) depune toate eforturile să faciliteze încheierea unui acord între transportatorii aerieni în cauză.

Ar trebui căutate alte soluții la această problemă, cum ar fi:

- efortul de a satisface cererea de sloturi orare a transportatorului aerian care a obținut licență de exploatare de la celălalt stat membru;
- transportatorul să facă uz în mod rezonabil de flexibilitatea acordată prin dispozițiile articolului 8 alineatul (4).

(3) Un stat membru interesat poate solicita Comisiei să analizeze, în decurs de două luni de la data la care transportatorul aerian a informat coordonatorul cu privire la intenția sa de a face uz de flexibilitatea prevăzută în articolul 8 alineatul (4), dacă se respectă dispozițiile prezentului articol.

Articolul 12

Dispoziții generale

(1) Ori de câte ori o țară terță, în ceea ce privește alocarea de sloturi orare la aeroporturi,

- (a) nu acordă transportatorilor aerieni din Comunitate un tratament comparabil celui rezervat de statele membre transportatorilor aerieni din această țară; sau
- (b) nu acordă *de facto* transportatorilor aerieni din Comunitate un tratament național; sau
- (c) acordă transportatorilor aerieni din țări terțe un tratament mai favorabil comparativ celui rezervat transportatorilor aerieni din Comunitate,

se poate adopta măsura corespunzătoare pentru normalizarea situației legate de aeroportul sau aeroporturile în cauză, în special prin suspendarea totală sau parțială a obligațiilor ce rezultă din prezentul regulament cu privire la un transportator aerian din acea țară terță, în conformitate cu legislația comunitară.

(2) Statele membre informează Comisia cu privire la orice dificultate majoră întâlnită, *de jure* sau *de facto*, de către transportato-

rii aerieni din Comunitate în obținerea de sloturi orare la aeroporturile din țările terțe.

Articolul 13

Raportare și cooperare

(1) Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la aplicarea prezentului regulament la trei ani de la intrarea sa în vigoare. Raportul cuprinde, *inter alia*, următoarele elemente:

- (a) structura sectorului transporturilor aeriene;
- (b) progresele realizate de acest sector în reducerea gradului de neutilizare a sloturilor orare;
- (c) volumul grupului de sloturi orare, așa cum este definit în articolul 10 alineatul (1), în fiecare sezon în aeroporturile selectate;
- (d) volumul cererilor de sloturi orare respinse, în fiecare sezon, în aeroporturile selectate;
- (e) numărul noilor operatori care solicită în fiecare sezon sloturi orare în aeroporturile selectate;
- (f) aplicarea procedurilor în caz de litigiu, în temeiul articolului 8.

(2) Statele membre și Comisia colaborează pentru aplicarea prezentului regulament, în special în ceea ce privește strângerea informațiilor necesare întocmirii raportului menționat la alineatul (1).

Articolul 14

Revizuire

Consiliul decide modificarea sau menținerea prezentului regulament până la 1 iulie 1997, pe baza unei propuneri a Comisiei prezentată până cel târziu la 1 ianuarie 1996.

Articolul 15

Intrare în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în treizeci de zile de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 18 ianuarie 1993.

Pentru Consiliu

Președintele

T. PEDERSEN