Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

►**B** **ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της 18ης Ιανουαρίου 1993

σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες

(ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►**M1**	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 894/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Μαΐου 2002	L 142	3	31.5.2002
►**M2**	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1554/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 2003	L 221	1	4.9.2003
►**M3**	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 793/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Απριλίου 2004	L 138	50	30.4.2004
►**M4**	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 545/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 2009	L 167	24	29.6.2009

▼B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 18ης Ιανουαρίου 1993

σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής ([1]),

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ([2]),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ([3]),

Εκτιμώντας:

ότι σημειώνεται αυξανόμενη ανισορροπία ανάμεσα στην επέκταση του συστήματος αεροπορικών μεταφορών στην Ευρώπη και την έλλειψη επαρκούς υποδομής στους αερολιμένες για την ικανοποίηση της αυξανόμενης αυτής ζήτησης· ότι αυτό έχει ως συνέπεια την αύξηση του αριθμού των υπό συμφόρηση αερολιμένων στην Κοινότητα·

ότι η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου στους υπό συμφόρηση αερολιμένες θα πρέπει να βασίζεται σε αντικειμενικούς και διαφανείς κανόνες, με τους οποίους δεν εισάγονται διακρίσεις·

ότι η απαίτηση αντικειμενικών αποφάσεων εξασφαλίζεται καλύτερα όταν η απόφαση για το συντονισμό ενός αερολιμένα λαμβάνεται βάσει αντικειμενικών κριτηρίων από το κράτος μέλος που είναι υπεύθυνο για τον αερολιμένα αυτό·

ότι, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, προκειμένου να διευκολυνθεί η εκτέλεση των δρομολογίων, είναι ευκταίο ένα κράτος μέλος να μπορεί να χαρακτηρίζει έναν αερολιμένα συντονισμένο, εφόσον τηρούνται οι αρχές της διαφάνειας, της αντικειμενικότητας και της μη εισαγωγής διακρίσεων·

ότι το κράτος μέλος που είναι υπεύθυνο για το συντονισμένο αερολιμένα θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι θα ορίζεται ένας συντονιστής του οποίου η αντικειμενικότητα θα πρέπει να είναι αδιαμφισβήτητη·

ότι η διαφάνεια πληροφόρησης αποτελεί ένα ουσιώδες στοιχείο για την εξασφάλιση αντικειμενικών διαδικασιών κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης αερολιμένα·

ότι οι αρχές που διέπουν το υφιστάμενο σύστημα κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης αερολιμένα θα μπορούσαν να αποτελέσουν τη βάση του παρόντος κανονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι το σύστημα αυτό θα παρακολουθεί τις εξελίξεις που συντελούνται στον τομέα των μεταφορών στην Κοινότητα·

ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορών σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών ([4]), η πολιτική της Κοινότητας σκοπεί στην διευκόλυνση του ανταγωνισμού και στην ενθάρρυνση της πρόσβασης στην αγορά, και ότι για την επίτευξη των στόχων αυτών απαιτείται να υποστηριχθούν έντονα οι αερομεταφορείς που προτίθενται να εκτελούν δρομολόγια σε ενδοκοινοτικές διαδρομές·

ότι το υφιστάμενο σύστημα προβλέπει «ιστορικά δικαιώματα»·

([1]) ΕΕ αριθ. C 43 της 19.2.1991, σ. 3.
([2]) ΕΕ αριθ. C 13 της 20.1.1992, σ. 446.
([3]) ΕΕ αριθ. C 339 της 31.12.1991, σ. 41.
([4]) ΕΕ αριθ. L 240 της 24.8.1992, σ. 8.

▼B

ότι θα πρέπει να προβλεφθεί ότι επιτρέπεται πρόσβαση νέων αερομεταφορέων στην κοινοτική αγορά·

ότι είναι ανάγκη να υπάρξει ειδική πρόβλεψη, σε περιορισμένες περιπτώσεις, για τη διατήρηση επαρκών δρομολογίων εσωτερικού στις περιφέρειες του συγκεκριμένου κράτους μέλους·

ότι είναι, επίσης αναγκαίο να αποφεύγονται καταστάσεις κατά τις οποίες, εξαιτίας της έλλειψης διαθέσιμων χρόνων χρήσης αερολιμένα, κατανέμονται άνισα τα ωφελήματα που προκύπτουν από την απελευθέρωση της αγοράς και στρεβλώνεται ο ανταγωνισμός·

ότι είναι ευκταίο να γίνεται η καλύτερη δυνατή χρησιμοποίηση των υφιστάμενων διαθέσιμων χρόνων χρήσης αερολιμένα προκειμένου να επιτυγχάνονται οι προαναφερόμενοι στόχοι·

ότι είναι ευκταίο οι τρίτες χώρες να επιφυλάσσουν στους κοινοτικούς αερομεταφορείς ισοδύναμη μεταχείριση·

ότι η εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού δεν θίγει τους κανόνες ανταγωνισμού της συνθήκης και, ιδίως τα άρθρα 85 και 86 αυτής·

ότι ρυθμίσεις για μεγαλύτερη συνεργασία σχετικά με τη χρήση του αερολιμένα του Γιβραλτάρ συμφωνήθηκαν στο Λονδίνο στις 2 Δεκεμβρίου 1987 από το Βασίλειο της Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο σε κοινή δήλωση των Υπουργών Εξωτερικών των εν λόγω δύο κρατών μελών, και ότι οι ρυθμίσεις αυτές δεν έχουν ακόμη τεθεί σε εφαρμογή·

ότι ο κανονισμός αυτός θα πρέπει να επανεξετασθεί ύστερα από μια καθορισμένη περίοδο ισχύος του προκειμένου να εκτιμηθεί η εφαρμογή του,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

▼M3

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στους κοινοτικούς αερολιμένες.

▼B

2. Η εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ αναστέλλεται μέχρις ότου τεθούν σε εφαρμογή οι ρυθμίσεις που περιέχονται στην κοινή δήλωση των Υπουργών Εξωτερικών του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της 2ας Δεκεμβρίου 1987. Οι κυβερνήσεις του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου πρόκειται να ενημερώσουν το Συμβούλιο σχετικά με την ημερομηνία για τη θέση σε εφαρμογή αυτών των ρυθμίσεων.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

▼M3

α) «διαθέσιμος χρόνος χρήσης (slot)»: η άδεια που δίνεται από συντονιστή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό προς χρησιμοποίηση του πλήρους φάσματος της αερολιμενικής υποδομής ενός συντονισμένου αερολιμένα που χρειάζεται για την εκμετάλλευση μιας αεροπορικής υπηρεσίας σε συγκεκριμένο συντονισμένο αερολιμένα μια συγκεκριμένη ημέρα και ώρα για προσγείωση ή απογείωση, όπως χορηγείται από τον συντονιστή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·

▼M3

β) «νεοεισερχόμενος αερομεταφορέας»:

i) ο αερομεταφορέας ο οποίος ζητεί διαθέσιμο χρόνο χρήσης από μια σειρά χρόνων χρήσης σε έναν αερολιμένα για κάποια ημέρα, εφόσον, εάν γίνει δεκτό το αίτημά του, θα διαθέτει συνολικά λιγότερους από πέντε διαθέσιμους χρόνους χρήσης σε αυτόν τον αερολιμένα για την συγκεκριμένη ημέρα· ή

ii) ο αερομεταφορέας ο οποίος ζητεί σειρά διαθεσίμων χρόνων χρήσης για προγραμματισμένο απευθείας επιβατικό δρομολόγιο μεταξύ δύο κοινοτικών αερολιμένων όταν δύο κατ' ανώτατο όριο άλλοι αερομεταφορείς εκτελούν το ίδιο προγραμματισμένο απευθείας δρομολόγιο μεταξύ των αερολιμένων την ίδια ημέρα, και εφόσον παρά ταύτα θα διέθετε, εάν το αίτημά του γινόταν δεκτό, λιγότερους από πέντε χρόνους χρήσης στον αερολιμένα αυτό τη δεδομένη ημέρα για το συγκεκριμένο απευθείας δρομολόγιο· ή

iii) ο αερομεταφορέας ο οποίος ζητεί μια σειρά διαθεσίμων χρόνων χρήσης σε έναν αερολιμένα για προγραμματισμένο απευθείας επιβατικό δρομολόγιο μεταξύ του αερολιμένα αυτού και ενός περιφερειακού αερολιμένα, όταν κανείς άλλος αερομεταφορέας δεν εκτελεί προγραμματισμένο απευθείας επιβατικό δρομολόγιο μεταξύ των ίδιων αερολιμένων ή των συστημάτων αερολιμένων τη συγκεκριμένη ημέρα, και εφόσον παρά ταύτα θα διέθετε, εάν το αίτημά του γινόταν δεκτό, λιγότερους από πέντε διαθέσιμους χρόνους χρήσης στον αερολιμένα αυτό τη δεδομένη ημέρα για το συγκεκριμένο απευθείας δρομολόγιο.

Αερομεταφορέας που κατέχει άνω του 5 % του συνολικού αριθμού χρόνων χρήσης διαθέσιμων τη συγκεκριμένη ημέρα σε συγκεκριμένο αερολιμένα ή άνω του 4 % του συνολικού αριθμού διαθέσιμων χρόνων χρήσης τη συγκεκριμένη ημέρα σε σύστημα αερολιμένων στο οποίο ανήκει ο συγκεκριμένος αερολιμένας δεν θεωρείται νεοεισερχόμενος στον εν λόγω αερολιμένα·

▼B

γ) «απευθείας αεροπορικό δρομολόγιο»: το δρομολόγιο μεταξύ δύο αερολιμένων το οποίο περιλαμβάνει ενδιάμεσες στάσεις με το ίδιο αεροσκάφος και τον ίδιο αριθμό πτήσης·

δ) «περίοδος προγραμματισμού δρομολογίων»: η θερινή ή η χειμερινή περίοδος, όπως χρησιμοποιούνται στον προγραμματισμό των δρομολογίων των αερομεταφορέων·

ε) «κοινοτικός αερομεταφορέας»: ο αερομεταφορέας ο οποίος διαθέτει ισχύουσα άδεια εκμετάλλευσης την οποία έχει εκδώσει κράτος μέλος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων ([1])·

▼M3

στ) i) «αερομεταφορέας», αεροπορική εταιρεία που διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης ή ισοδύναμο έγγραφο τουλάχιστον στις 31 Ιανουαρίου για την επόμενη θερινή περίοδο ή στις 31 Αυγούστου για την επόμενη χειμερινή περίοδο. Για τους σκοπούς των άρθρων 4, 8, 8α και 10, ο ορισμός του αερομεταφορέα περιλαμβάνει επίσης την ιδιωτική αεροπλοΐα, όταν λειτουργεί σύμφωνα με ωράριο· για τους σκοπούς των άρθρων 7 και 14, ο ορισμός του αερομεταφορέα περιλαμβάνει επίσης όλη την πολιτική αεροπλοΐα,

ii) «όμιλος αερομεταφορέων», δύο ή περισσότεροι αερομεταφορείς που εκτελούν κοινές πτήσεις, έχουν ενοποιημένη παρουσία ή εκτελούν πτήσεις με κοινό κωδικό για την εκτέλεση συγκεκριμένων αεροπορικών δρομολογίων·

([1]) ΕΕ αριθ. L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

▼M3

ζ) «συντονισμένος αερολιμένας», οιοσδήποτε αερολιμένας στον οποίο ένας αερομεταφορέας ή κάθε άλλος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών χρειάζεται, για την απογείωση ή την προσγείωση, κατανομή διαθεσίμου χρόνου χρήσης από το συντονιστή, με την εξαίρεση των επίσημων πτήσεων, των προσγειώσεων έκτακτης ανάγκης και των ανθρωπιστικών πτήσεων·

▼B

η) «σύστημα αερολιμένων»: δύο ή περισσότεροι αερολιμένες οι οποίοι ανήκουν στην ίδια ομάδα και εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή το ίδιο αστικό κέντρο, όπως αναφέρεται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92·

▼M3

θ) «αερολιμένας με ευκολίες προγραμματισμού», ο αερολιμένας με πιθανά προβλήματα συμφόρησης σε ορισμένες περιόδους της ημέρας, της εβδομάδας ή του έτους που μπορούν να λύνονται με εθελούσια συνεργασία μεταξύ αερομεταφορέων, στον οποίο έχει διορισθεί ένας υπεύθυνος προγραμματισμού για να διευκολύνονται τα δρομολόγια των αερομεταφορέων που εκτελούν δρομολόγια ή προτίθενται να εκτελέσουν δρομολόγια από τον εν λόγω αερολιμένα·

ι) «οργανισμός διαχείρισης αερολιμένα», ο οργανισμός ο οποίος, σε συνδυασμό ή όχι με άλλες δραστηριότητες, έχει το καθήκον βάσει εθνικών νόμων ή κανονισμών να διοικεί και να διαχειρίζεται τις εγκαταστάσεις του αερολιμένα και να συντονίζει και να ελέγχει τις δραστηριότητες των διαφόρων αερομεταφορέων που είναι παρόντες στον αερολιμένα ή το σύστημα αερολιμένων·

ια) «σειρά διαθεσίμων χρόνων χρήσης», τουλάχιστον πέντε διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που έχουν ζητηθεί τακτικά για την ίδια ώρα της ίδιας ημέρας της εβδομάδας στην ίδια περίοδο προγραμματισμού και έχουν χορηγηθεί κατ' αυτόν τον τρόπο ή, εφόσον αυτό δεν είναι δυνατόν, έχουν χορηγηθεί για περίπου την ίδια ώρα·

ιβ) «ιδιωτική αεροπλοΐα», ο κλάδος της γενικής αεροπλοΐας που αφορά την εκμετάλλευση ή τη χρήση αεροσκαφών από εταιρείες με σκοπό τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων στο πλαίσιο διεξαγωγής των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων τους, χωρίς πρόσβαση για το κοινό εν γένει και με κυβερνήτες πρόσωπα που έχουν τουλάχιστον έγκυρη άδεια εμπορικού κυβερνήτη και διαθέτουν ειδικότητα πτήσης με όργανα·

ιγ) «παράμετροι συντονισμού», η με επιχειρησιακούς όρους έκφραση της συνολικής διαθέσιμης χωρητικότητας ενός αερολιμένα για την κατανομή διαθέσιμων χρόνων χρήσης κατά τη διάρκεια κάθε περιόδου προγραμματισμού, η οποία αντικατοπτρίζει όλους τους τεχνικούς, επιχειρησιακούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες που επηρεάζουν την απόδοση της αερολιμενικής υποδομής και των διαφόρων υποσυστημάτων της.

▼B

Άρθρο 3

Όροι συντονισμού αερολιμένα

▼M3

1. α) Ένα κράτος μέλος δεν υποχρεούται να χαρακτηρίσει αερολιμένα ως αερολιμένα με ευκολίες προγραμματισμού ή ως συντονισμένο παρά μόνο σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

β) Ένα κράτος μέλος δεν χαρακτηρίζει αερολιμένα ως συντονισμένο, παρά μόνο σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3.

▼B

2. Ένα κράτος μέλος μπορεί ωστόσο να προβλέπει ότι ένας οποιοδήποτε αερολιμένας χαρακτηρίζεται ►M3 με ευκολίες προγραμματισμού ◄ εφόσον τηρούνται οι αρχές διαφάνειας και αντικειμενικότητας, χωρίς να εισάγονται διακρίσεις.

▼M3

3. Το αρμόδιο κράτος μέλος, όταν το κρίνει αναγκαίο ή εντός έξι μηνών, εξασφαλίζει ότι ο οργανισμός διαχείρισης του οικείου αερολιμένα ή κάποιος άλλος αρμόδιος φορέας πραγματοποιεί διεξοδική ανάλυση χωρητικότητας στους μη χαρακτηρισμένους αερολιμένες ή στους αερολιμένες με ευκολίες προγραμματισμού:

i) κατόπιν υποβολής γραπτής αίτησης των αερομεταφορέων που εκτελούν περισσότερα από τα μισά δρομολόγια σε έναν αερολιμένα ή του οργανισμού διαχείρισης του αερολιμένα όταν κρίνουν ότι η χωρητικότητα δεν επαρκεί για τις εκτελούμενες ή τις προγραμματιζόμενες πτήσεις σε ορισμένες περιόδους· ή

ii) κατόπιν αίτησης της Επιτροπής, ιδίως όταν ένας αερολιμένας είναι προσβάσιμος ουσιαστικά μόνον από τους αερομεταφορείς στους οποίους έχουν χορηγηθεί διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης ή όταν αερομεταφορείς, και ιδίως νεοεισερχόμενοι, συναντούν σοβαρά προβλήματα στην εξασφάλιση δυνατοτήτων προσγείωσης και απογείωσης στο συγκεκριμένο αερολιμένα.

Η ανάλυση, η οποία βασίζεται σε κοινώς αναγνωρισμένες μεθόδους, προσδιορίζει τις ελλείψεις χωρητικότητας, λαμβανομένων υπόψη των περιβαλλοντικών περιορισμών σε ένα συγκεκριμένο αερολιμένα. Στην ανάλυση εξετάζονται οι δυνατότητες αντιμετώπισης των ελλείψεων αυτών με νέα ή τροποποιημένη υποδομή, επιχειρησιακές μεταβολές, ή με οιαδήποτε άλλη αλλαγή, και προτείνεται χρονοδιάγραμμα για την επίλυση των προβλημάτων. Η ανάλυση προσαρμόζεται στα πρόσφατα δεδομένα εφόσον γίνει επίκληση της παραγράφου 5, ή εφόσον ο αερολιμένας υποστεί μεταβολές που επηρεάζουν σημαντικά τη χωρητικότητα και τη χρήση του. Τόσο η ανάλυση όσο και η χρησιμοποιούμενη μέθοδος διατίθενται στα μέρη που έχουν ζητήσει την ανάλυση και, εφόσον ζητηθεί, στα υπόλοιπα ενδιαφερόμενα μέρη. Η ανάλυση κοινοποιείται ταυτόχρονα στην Επιτροπή.

4. Με βάση την ανάλυση, το κράτος μέλος συμβουλεύεται για τη χωρητικότητα του αερολιμένα τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα, τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τακτικά τον αερολιμένα, τις οργανώσεις εκπροσώπησής τους, τους αντιπροσώπους της γενικής αεροπλοΐας που χρησιμοποιεί τακτικά τον αερολιμένα, και τις αρχές ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας.

5. Όταν παρουσιάζονται προβλήματα χωρητικότητας επί μία τουλάχιστον περίοδο προγραμματισμού, το κράτος μέλος διασφαλίζει ότι ο αερολιμένας χαρακτηρίζεται συντονισμένος για τις υπόψη περιόδους μόνον εάν

α) οι ελλείψεις είναι τόσο σοβαρές ώστε να μην είναι δυνατόν να αποφευχθούν μεγάλες καθυστερήσεις στον αερολιμένα και

β) δεν υπάρχουν δυνατότητες επίλυσης των προβλημάτων αυτών βραχυπρόθεσμα.

6. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 5, τα κράτη μέλη δύνανται, σε εξαιρετικές περιστάσεις, να χαρακτηρίζουν ως συντονισμένους για το κατάλληλο χρονικό διάστημα τους αερολιμένες με το πρόβλημα.

▼B

►M3 7. ◄ Εάν ένας αερολιμένας, που έχει χαρακτηριστεί ►M3 συντονισμένος ◄, αποκτήσει χωρητικότητα επαρκή για την εξυπηρέτηση των εκτελούμενων ή των προγραμματιζόμενων δρομολογίων, αποχαρακτηρίζεται.

▼B

Άρθρο 4

▼M3

Υπεύθυνος προγραμματισμού και συντονιστής

1. Το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για έναν αερολιμένα με ευκολίες προγραμματισμού ή για έναν συντονισμένο αερολιμένα εξασφαλίζει ότι διορίζεται φυσικό ή νομικό πρόσωπο καταλλήλων προσόντων ως υπεύθυνος προγραμματισμού και ως συντονιστής του αερολιμένα αντίστοιχα, αφού προηγουμένως συμβουλευθεί τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τακτικά τον αερολιμένα, τις οργανώσεις εκπροσώπησής τους και τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα, καθώς και τη επιτροπή συντονισμού όταν υπάρχει. Ο ίδιος υπεύθυνος προγραμματισμού ή ο ίδιος συντονιστής μπορεί να διορισθεί για περισσότερους του ενός αερολιμένες.

2. Το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για έναν αερολιμένα με ευκολίες προγραμματισμού ή για έναν συντονισμένο αερολιμένα εξασφαλίζει:

α) ότι σε έναν αερολιμένα με ευκολίες προγραμματισμού, ο υπεύθυνος προγραμματισμού ενεργεί με βάση τον παρόντα κανονισμό με ανεξάρτητο και διαφανή τρόπο χωρίς να εισάγει διακρίσεις·

β) την ανεξαρτησία του συντονιστή στο συντονισμένο αερολιμένα με το λειτουργικό διαχωρισμό του από οιοδήποτε μεμονωμένο ενδιαφερόμενο μέρος. Το σύστημα χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων του συντονιστή πρέπει να εξασφαλίζει την ανεξάρτητη ιδιότητα του συντονιστή·

γ) ότι ο συντονιστής ενεργεί με βάση τον παρόντα κανονισμό με ουδετερότητα, διαφάνεια και χωρίς να εισάγει διακρίσεις.

3. Ο υπεύθυνος προγραμματισμού και ο συντονιστής συμμετέχουν στις διεθνείς διασκέψεις προγραμματισμού των αερομεταφορέων εφόσον τις επιτρέπει η κοινοτική νομοθεσία.

4. Ο υπεύθυνος προγραμματισμού συμβουλεύει τους αερομεταφορείς και συνιστά εναλλακτικούς χρόνους άφιξης ή/και αναχώρησης όταν είναι πιθανόν να δημιουργηθεί συμφόρηση.

5. Ο συντονιστής είναι ο μόνος υπεύθυνος για την κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης. Κατανέμει τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και προνοεί έτσι ώστε να μπορούν κατανεμηθούν χρόνοι χρήσης και εκτός ωρών γραφείου σε επείγουσες περιπτώσεις.

6. Ο υπεύθυνος προγραμματισμού παρακολουθεί τη συμφωνία των πτήσεων των αερομεταφορέων με τα ωράρια που τους συνιστώνται. Ο συντονιστής παρακολουθεί τη συμφωνία των πτήσεων των αερομεταφορέων με τους χρόνους χρήσης που τους διατίθενται. Αυτοί οι έλεγχοι συμφωνίας διενεργούνται σε στενή συνεργασία με τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα και με τις αρχές ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, λαμβάνεται δε κατ' αυτούς υπόψη ο χρόνος και άλλες συναφείς παράμετροι σχετικές με τον υπόψη αερολιμένα. Ο συντονιστής υποβάλλει στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και στην Επιτροπή, αν του ζητηθεί, ετήσια έκθεση δραστηριοτήτων, που αφορά, ιδίως, την εφαρμογή του άρθρου 8α και του άρθρου 14, καθώς και τις τυχόν καταγγελίες σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 8 και 10 που έχουν κατατεθεί στην επιτροπή συντονισμού και τα μέτρα επίλυσής τους.

7. Όλοι οι υπεύθυνοι προγραμματισμού και οι συντονιστές συνεργάζονται ώστε να επισημαίνονται τυχόν ανακολουθίες στον προγραμματισμό.

▼B

►M3 8. ◄ ►M3 Ο συντονιστής παρέχει προς εξέταση κατόπιν αιτήσεως δωρεάν και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος στα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως δε στα μέλη ή τους παρατηρητές της Επιτροπής

▼B

συντονισμού, τις κάτωθι πληροφορίες, είτε γραπτώς είτε σε οιαδήποτε άλλη ευπρόσιτη μορφή: ◄

α) το ιστορικό της κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, ανά αεροπορική εταιρεία και κατά χρονολογική σειρά, για όλους τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τον εν λόγω αερολιμένα·

β) τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που ζητήθηκαν (αρχικά αιτήματα) ανά αερομεταφορέα και κατά χρονολογική σειρά, για όλους τους αερομεταφορείς·

γ) όλους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που χορηγήθηκαν και τις εκκρεμείς αιτήσεις για διαθέσιμους χρόνους χρήσης, κατά χρονολογική σειρά ανά αερομεταφορέα, για όλους τους αερομεταφορείς·

δ) τους υπόλοιπους διαθέσιμους χρόνους χρήσης·

ε) πλήρη στοιχεία για τα κριτήρια που εφαρμόζονται κατά την κατανομή.

▼M3

9. Οι πληροφορίες που προβλέπονται στην παράγραφο 8 καθίστανται προσιτές το αργότερο τη στιγμή των σχετικών διασκέψεων προγραμματισμού των δρομολογίων και, ανάλογα με την περίπτωση, κατά τη διάρκεια των διασκέψεων και ύστερα από αυτές. Ο συντονιστής παρέχει τις εν λόγω πληροφορίες σε συνοπτική μορφή, εφόσον του ζητηθεί. Για την παροχή συνοπτικών πληροφοριών επιτρέπεται η χρέωση τέλους ανάλογου προς το σχετικό κόστος.

10. Εφόσον υπάρχουν κατάλληλα και γενικώς αποδεκτά πρότυπα πληροφοριών προγραμματισμού, ο υπεύθυνος προγραμματισμού, ο συντονιστής και οι αερομεταφορείς τα εφαρμόζουν, με την προϋπόθεση ότι αυτά είναι σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία.

Άρθρο 5

Επιτροπή συντονισμού

1. Σε ένα συντονισμένο αερολιμένα, το αρμόδιο κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι συγκροτείται επιτροπή συντονισμού. Η ίδια επιτροπή συντονισμού μπορεί να υποδειχθεί για περισσότερους του ενός αερολιμένες. Η συμμετοχή στην επιτροπή συντονισμού είναι ανοικτή τουλάχιστον στους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τακτικά τον(τους) αερολιμένα(ες) και τις οργανώσεις εκπροσώπησής τους στον οργανισμό διαχείρισης του σχετικού αερολιμένα, στις αρμόδιες αρχές ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και στους εκπροσώπους της γενικής αεροπλοΐας που χρησιμοποιεί τακτικά τον αερολιμένα.

Καθήκοντα της επιτροπής συντονισμού είναι

α) να υποβάλλει προτάσεις ή να συμβουλεύει το συντονιστή ή/και το κράτος μέλος σχετικά με:

— τις δυνατότητες αύξησης της χωρητικότητας του συγκεκριμένου αερολιμένα σύμφωνα με το άρθρο 3 ή τις δυνατότητες βελτίωσης της χρήσης του,

— τον καθορισμό των παραμέτρων συντονισμού σύμφωνα με το άρθρο 6,

— τις μεθόδους παρακολούθησης της χρήσης των χορηγούμενων χρόνων χρήσης,

— τις τοπικές κατευθύνσεις για την κατανομήslots ή την παρακολούθηση της χρήσης των χορηγούμενων χρόνων χρήσης, λαμβάνοντας υπόψη μεταξύ άλλων τυχόν περιβαλλοντικά προβλήματα, όπως προβλέπει το άρθρο 8, παράγραφος 5,

— τις βελτιώσεις των συνθηκών κυκλοφορίας που επικρατούν στο συγκεκριμένο αερολιμένα,

— τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι νεοεισερχόμενοι, όπως προβλέπει το άρθρο 10, παράγραφος 9,

▼M3

— όλα τα θέματα που σχετίζονται με τη χωρητικότητα του αερολιμένα·

β) να διαμεσολαβεί μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων μερών σε περίπτωση καταγγελίας σχετικά με την κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, όπως προβλέπει το άρθρο 11.

2. Οι αντιπρόσωποι του κράτους μέλους και ο συντονιστής καλούνται στις συνεδριάσεις της επιτροπής συντονισμού ως παρατηρητές.

3. Η επιτροπή συντονισμού συντάσσει τον εσωτερικό της κανονισμό ο οποίος καλύπτει μεταξύ άλλων τη συμμετοχή, τις εκλογές, τη συχνότητα των συνεδριάσεων και τη χρησιμοποιούμενη γλώσσα ή γλώσσες. Οιοδήποτε μέλος της επιτροπής συντονισμού μπορεί να προτείνει τοπικές κατευθύνσεις, όπως προβλέπει το άρθρο 8, παράγραφος 5. Κατ' αίτηση του συντονιστή, η επιτροπή συντονισμού συζητεί τις προτεινόμενες τοπικές κατευθύνσεις για την κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης καθώς και για την παρακολούθηση της χρησιμοποίησης των χορηγούμενων χρόνων χρήσης. Στο αρμόδιο κράτος μέλος υποβάλλεται έκθεση σχετικά με τις συζητήσεις της επιτροπής συντονισμού, όπου αναφέρονται οι σχετικές θέσεις εντός της επιτροπής συντονισμού.

Άρθρο 6

Παράμετροι συντονισμού

1. Σε ένα συντονισμένο αερολιμένα, το αρμόδιο κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι καθορίζονται δύο φορές ανά έτος οι παράμετροι κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης και ότι ταυτόχρονα λαμβάνονται υπόψη όλοι οι σχετικοί τεχνικοί, επιχειρησιακοί και περιβαλλοντικοί περιορισμοί, καθώς και οιαδήποτε μεταβολή τους.

Ο προσδιορισμός των παραμέτρων αυτών βασίζεται σε αντικειμενική ανάλυση των δυνατοτήτων ρύθμισης της εναέριας κυκλοφορίας, λαμβανομένων υπόψη των διαφόρων τύπων κυκλοφορίας στον αερολιμένα, της συμφόρησης του εναερίου χώρου που ενδεχομένως προκύψει κατά τη διάρκεια της περιόδου συντονισμού και της κατάστασης της χωρητικότητας.

Οι παράμετροι γνωστοποιούνται στο συντονιστή έγκαιρα πριν την αρχική κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης ενόψει των διασκέψεων προγραμματισμού.

2. Για τον προσδιορισμό των παραμέτρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, ο συντονιστής ορίζει σχετικά χρονικά διαστήματα συντονισμού, όταν δεν τα καθορίζει το κράτος μέλος, αφού συμβουλευθεί την επιτροπή συντονισμού και σύμφωνα με τη διαπιστωμένη χωρητικότητα.

3. Ο προσδιορισμός των παραμέτρων και η χρησιμοποιούμενη μεθοδολογία, καθώς και οι τυχόν μεταβολές τους, συζητούνται λεπτομερώς στην επιτροπή συντονισμού προκειμένου να αυξηθεί η χωρητικότητα και ο αριθμός χρόνων χρήσης διαθέσιμων προς κατανομή, πριν ληφθεί τελική απόφαση για τις παραμέτρους κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης. Όλα τα σχετικά έγγραφα διατίθενται στα ενδιαφερόμενα μέρη εφόσον τα ζητήσουν.

Άρθρο 7

Πληροφορίες προς τον υπεύθυνο προγραμματισμού και το συντονιστή

1. Οι αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν ή προτίθενται να χρησιμοποιήσουν έναν αερολιμένα με ευκολίες προγραμματισμού ή ένα συντονισμένο αερολιμένα υποβάλλουν στον υπεύθυνο προγραμματισμού ή το συντονιστή αντίστοιχα όλες τις σχετικές πληροφορίες που θα τους ζητηθούν. Όλες οι σχετικές πληροφορίες παρέχονται στο μέγεθος και εντός των χρονικών ορίων που προδιαγράφει ο υπεύθυνος προγραμματισμού ή ο συντονιστής. Συγκεκριμένα, ο αερομεταφορέας πληροφορεί το συν-

▼M3

τονιστή, όταν ζητεί διαθέσιμο χρόνο χρήσης, εάν υπάγεται στο καθεστώς νεοεισερχόμενου, σύμφωνα με το άρθρο 2, στοιχείο β), για τους αιτούμενους χρόνους χρήσης.

Σε όλους τους υπόλοιπους αερολιμένες, χωρίς ιδιαίτερο χαρακτηρισμό ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα παρέχει, όταν του το ζητήσει συντονιστής, ό,τι πληροφορίες διαθέτει σχετικά με τις σχεδιαζόμενες υπηρεσίες των αερομεταφορέων.

2. Εφόσον αερομεταφορέας παραλείπει να παράσχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1, χωρίς να μπορεί να αποδείξει ικανοποιητικά τα τυχόν ελαφρυντικά του, ή παρέχει ψευδείς ή παραπλανητικές πληροφορίες, ο συντονιστής δεν λαμβάνει υπόψη την ή τις αιτήσεις του συγκεκριμένου αερομεταφορέα για διάθεση χρόνων χρήσης, με τις οποίες έχουν σχέση οι παραλειπόμενες, ψευδείς ή παραπλανητικές πληροφορίες. Ο συντονιστής δίδει στον αερομεταφορέα την ευκαιρία να υποβάλει τις παρατηρήσεις του.

3. Ο υπεύθυνος προγραμματισμού ή ο συντονιστής, ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα και οι αρχές ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας ανταλλάσσουν όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για την άσκηση των καθηκόντων τους, στις πληροφορίες δε αυτές συμπεριλαμβάνονται τα δεδομένα πτήσης και οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης.

Άρθρο 8

Διαδικασία κατανομής των διαθεσίμων χρόνων χρήσης

1. Οι σειρές διαθεσίμων χρόνων χρήσης κατανέμονται από το κοινό σύστημα εκμετάλλευσης στους αιτούντες αερομεταφορείς ως άδειες χρήσης της αερολιμενικής υποδομής για προσγείωση και απογείωση για την περίοδο προγραμματισμού για την οποία ζητήθηκαν, μετά τη λήξη της οποίας οι σειρές διαθεσίμων χρόνων χρήσης επιστρέφονται στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης, όπως ορίζουν οι διατάξεις του άρθρου 10.

2. Με την επιφύλαξη των άρθρων 7, 8α, 9, 10, παράγραφος 1, και 14, η παράγραφος 1 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζεται εφόσον πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

— ένας αερομεταφορέας χρησιμοποίησε σειρά διαθεσίμων χρόνων χρήσης για την εκτέλεση τακτικών και προγραμματισμένων μη τακτικών δρομολογίων, και

— ο αερομεταφορέας αυτός μπορεί να αποδείξει στο συντονιστή ότι χρησιμοποίησε τη συγκεκριμένη σειρά διαθεσίμων χρόνων χρήσης, σύμφωνα με την άδειά του, σε ποσοστό τουλάχιστον 80 % κατά τη διάρκεια της περιόδου προγραμματισμού για την οποία του χορηγήθηκε.

Στις περιπτώσεις αυτές, η συγκεκριμένη σειρά διαθεσίμων χρόνων χρήσης επιτρέπει στον αερομεταφορέα να λάβει την ίδια σειρά διαθεσίμων χρόνων χρήσης την επόμενη αντίστοιχη περίοδο προγραμματισμού, εφόσον αυτός το ζητήσει μέσα στην προβλεπόμενη στο άρθρο 7, παράγραφος 1, προθεσμία.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 10, παράγραφος 2, σε περίπτωση που δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν όλες οι αιτήσεις των ενδιαφερόμενων αερομεταφορέων για διάθεση χρόνου χρήσης, δίδεται προτεραιότητα στα εμπορικά δρομολόγια και ιδίως στα τακτικά δρομολόγια και τα προγραμματισμένα έκτακτα δρομολόγια. Σε περίπτωση ανταγωνιζόμενων αιτήσεων εντός της ίδιας κατηγορίας δρομολογίων, δίδεται προτεραιότητα στα δρομολόγια που εκτελούνται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

4. Ο χρονικός επαναπροσδιορισμός των σειρών διαθεσίμων χρόνων χρήσης, πριν οι εναπομένοντες χρόνοι στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης διαθεσίμων χρόνων χρήσης του άρθρου 10 κατανεμηθούν στους υπόλοιπους αερομεταφορείς, γίνεται δεκτός μόνον για λειτουργικούς λόγους ή αν πρόκειται να επέλθει βελτίωση του χρονισμού των διαθε-

▼M3

σίμων χρόνων χρήσης των αιτούντων αερομεταφορέων σε σύγκριση με το χρονισμό που είχε ζητηθεί αρχικά. Ο επαναπροσδιορισμός εφαρμόζεται μόνον μετά από ρητή επιβεβαίωσή του από το συντονιστή.

5. Ο συντονιστής λαμβάνει επίσης υπόψη του και άλλους κανόνες και κατευθύνσεις που έχει θεσπίσει σε παγκόσμια ή παγκοινοτική κλίμακα ο κλάδος των αερομεταφορών, καθώς και τις τοπικές κατευθύνσεις που έχει προτείνει η επιτροπή συντονισμού και έχουν εγκριθεί από το αρμόδιο κράτος μέλος ή από άλλο αρμόδιο φορέα υπεύθυνο για το συγκεκριμένο αερολιμένα, με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω κανόνες και κατευθύνσεις δεν θίγουν την ανεξαρτησία του συντονιστή, ότι συμβαδίζουν με την κοινοτική νομοθεσία και αποσκοπούν στην περαιτέρω αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας του αερολιμένα. Οι κανόνες κοινοποιούνται από αυτό το κράτος μέλος στην Επιτροπή.

6. Εάν δεν είναι δυνατόν να χορηγηθεί ο αιτούμενος χρόνος χρήσης, ο συντονιστής ενημερώνει τον αιτούντα αερομεταφορέα για ποιο λόγο και του υποδεικνύει τον πλησιέστερο διαθέσιμο εναλλακτικό χρόνο χρήσης.

7. Ο συντονιστής, εκτός από την προγραμματισμένη κατανομή διαθεσίμων χρόνων χρήσης για την περίοδο προγραμματισμού, προσπαθεί να διευθετήσει σύντομα τα μεμονωμένα αιτήματα για διαθέσιμους χρόνους χρήσης για κάθε τύπο αερομεταφορών, ακόμη και της γενικής αεροπλοΐας. Προς το σκοπό αυτό, μπορούν να χρησιμοποιηθούν οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που απομένουν στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης του άρθρου 10 μετά την κατανομή τους στους αιτούντες αερομεταφορείς, καθώς και οι χρόνοι χρήσης που ελευθερώνονται την τελευταία στιγμή.

Άρθρο 8α

Κινητικότητα των διαθεσίμων χρόνων χρήσης

1. Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης μπορούν:

α) να μεταβιβάζονται από έναν αερομεταφορέα από μια πτήση ή τύπο δρομολογίου σε άλλη πτήση ή άλλο τύπο δρομολογίου που εκτελείται από τον ίδιο αερομεταφορέα·

β) να μεταβιβάζονται

i) μεταξύ μητρικής και θυγατρικών εταιριών, καθώς και μεταξύ θυγατρικών της αυτής μητρικής εταιρείας,

ii) με την απόκτηση του ελέγχου του κεφαλαίου ενός αερομεταφορέα, ή

iii) σε περίπτωση ολικής ή μερικής εξαγοράς όταν οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης συνδέονται απευθείας με τον εξαγοραζόμενο αερομεταφορέα·

γ) να ανταλλάσσονται, ένας έναντι ενός, μεταξύ αερομεταφορέων.

2. Οι μεταβιβάσεις ή οι ανταλλαγές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 κοινοποιούνται στο συντονιστή και τίθενται σε ισχύ μετά από ρητή επικύρωσή του. Ο συντονιστής δεν επικυρώνει μεταβιβάσεις ή ανταλλαγές μη σύμφωνες με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και εφόσον δεν εξασφαλίζεται ότι:

α) δεν διακυβεύονται οι δραστηριότητες του αερολιμένα λαμβανομένων υπόψη όλων των τεχνικών, επιχειρησιακών και περιβαλλοντικών περιορισμών·

β) τηρούνται οι περιορισμοί που επιβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 9·

γ) η μεταβίβαση διαθεσίμων χρόνων χρήσης δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 3.

3. α) Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που κατανέμονται σε νεοεισερχόμενο βάσει του άρθρου 2, στοιχείο β), δεν μπορούν να μεταβιβασθούν σύμφωνα με όσα προβλέπει η παράγραφος 1,

▼M3

στοιχείο β), του παρόντος άρθρου, για διάστημα δύο ισοδυνάμων περιόδων προγραμματισμού, εκτός αν πρόκειται για νομίμως εγκεκριμένη ανάληψη των δραστηριοτήτων επιχείρησης που πτώχευσε.

β) Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που κατανέμονται σε νεοεισερχόμενο βάσει του άρθρου 2, στοιχείο β), σημείαii καιiii, δεν μπορούν να μεταβιβασθούν σε άλλη πτήση όπως προβλέπει η παράγραφος 1, στοιχείο α), του παρόντος άρθρου, για διάστημα δύο ισοδυνάμων περιόδων προγραμματισμού εκτός εάν ο νεοεισερχόμενος θα είχε αντιμετωπιστεί με την ίδια προτεραιότητα στο νέο δρομολόγιο όπως στο αρχικό.

γ) Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που κατανέμονται σε νεοεισερχόμενο βάσει του άρθρου 2, στοιχείο β), δεν μπορούν να ανταλλαγούν σύμφωνα με την παράγραφο 1, στοιχείο γ), του παρόντος άρθρου, για διάστημα δύο ισοδύναμων περιόδων προγραμματισμού, εκτός εάν πρόκειται να βελτιωθούν οι χρόνοι των διαθεσίμων χρόνων χρήσης για τα συγκεκριμένα δρομολόγια σε σύγκριση με τους χρόνους που είχαν ζητηθεί αρχικά.

Άρθρο 8β

Αποκλεισμός αξιώσεων αποζημίωσης

Το δικαίωμα σε σειρά διαθεσίμων χρόνων χρήσης που αναφέρεται στο άρθρο 8, παράγραφος 2, δεν εγείρει αξιώσεις αποζημίωσης για τυχόν περιορισμό, ελάττωση ή κατάργησή του που επιβάλλεται βάσει της κοινοτικής νομοθεσίας, και ιδίως κατ' εφαρμογή των κανόνων της Συνθήκης για τις αερομεταφορές. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει την εξουσία των δημοσίων αρχών να απαιτούν μεταβίβαση των χρόνων χρήσης μεταξύ αερομεταφορέων και να ορίζουν τον τρόπο κατανομής τους βάσει του εθνικού δικαίου περί ανταγωνισμού ή των άρθρων 81 ή 82 της Συνθήκης ή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων ([1]). Οι μεταβιβάσεις αυτές μπορούν να πραγματοποιούνται μόνον χωρίς χρηματική αποζημίωση.

Άρθρο 9

Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας

1. Εφόσον σε ένα δρομολόγιο έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, ένα κράτος μέλος μπορεί να κρατήσει στο συντονισμένο αερολιμένα τους χρόνους χρήσης που απαιτούνται για τις σχεδιαζόμενες πτήσεις στο δρομολόγιο αυτό. Εάν οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που έχουν κρατηθεί για το δρομολόγιο δεν χρησιμοποιηθούν, τότε διατίθενται σε οιοδήποτε άλλο αερομεταφορέα επιθυμεί να εκτελεί το δρομολόγιο σύμφωνα με τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, με την επιφύλαξη της παραγράφου 2. Εάν κανείς άλλος αερομεταφορέας δεν ενδιαφέρεται να εκτελεί το δρομολόγιο και το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δεν προβεί σε προκήρυξη υποβολής προσφορών βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ), του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, οι χρόνοι χρήσης είτε διατίθενται σε κάποιο άλλο δρομολόγιο με υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας είτε επιστρέφονται στο κοινό σύστημα.

2. Η διαδικασία πρόσκλησης υποβολής προσφορών που θεσπίζει το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχεία δ) έως ζ), και παράγραφος 1, στοιχείο θ), του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 εφαρμόζεται για τη χρήση των διαθεσίμων χρόνων χρήσης που αναφέρονται στην παράγραφο 1, εφόσον περισσότεροι του ενός αερομεταφορείς επιθυμούν να εκτελούν το δρομολόγιο και δεν έχουν μπορέσει να λάβουν διαθέσιμους χρόνους

([1]) ΕΕ L 395 της 30.12.1989, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1310/97 (ΕΕ L 180 της 9.7.1997, σ. 1).

▼M3

χρήσης εντός μιας ώρας πριν ή μετά τους χρόνους που ζήτησαν από το συντονιστή.

Άρθρο 10

Κοινό σύστημα εκμετάλλευσης διαθεσίμων χρόνων χρήσης

1. Ο συντονιστής δημιουργεί κοινό σύστημα εκμετάλλευσης, το οποίο περιέχει όλους τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που δεν κατανεμήθηκαν βάσει του άρθρου 8, παράγραφοι 2, και 4. Όλη η νέα χωρητικότητα χρόνου χρήσης που καθορίζεται βάσει του άρθρου 3, παράγραφος 3, τοποθετείται στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης.

2. Μια σειρά διαθεσίμων χρόνων χρήσης που έχει χορηγηθεί σε αερομεταφορέα για την εκτέλεση τακτικού ή προγραμματισμένου έκτακτου δρομολογίου δεν παρέχει το δικαίωμα στον αερομεταφορέα να λάβει την ίδια σειρά διαθεσίμων χρόνων χρήσης για την επόμενη ισοδύναμη περίοδο προγραμματισμού, εφόσον αυτός δεν μπορεί να αποδείξει στο συντονιστή ότι τα χρησιμοποίησε, όπως του επέτρεψε ο συντονιστής, σε ποσοστό τουλάχιστον 80 % κατά τη διάρκεια της περιόδου προγραμματισμού για την οποία του χορηγήθηκαν.

3. Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που χορηγήθηκαν σε αερομεταφορέα πριν τις 31 Ιανουαρίου για την επόμενη θερινή περίοδο, ή πριν τις 31 Αυγούστου για την επόμενη χειμερινή περίοδο, αλλά επιστράφηκαν στο συντονιστή προς ανακατανομή τους πριν τις ημερομηνίες αυτές δεν λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό χρήσης.

4. Εάν δεν είναι δυνατόν να αποδειχθεί ότι η σειρά διαθεσίμων χρόνων χρήσης χρησιμοποιήθηκε κατά 80 %, όλοι οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που συνθέτουν τη σειρά τοποθετούνται στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης, εκτός εάν η μη χρησιμοποίησή τους μπορεί να αιτιολογηθεί βάσει ενός από τους εξής λόγους:

α) απρόβλεπτες και αναπόφευκτες καταστάσεις οι οποίες δεν ήταν υπό τον έλεγχο του αερομεταφορέα και οδήγησαν σε:

   — απαγόρευση πτήσεων του τύπου αεροσκαφών που συνήθως χρησιμοποιείται για το συγκεκριμένο δρομολόγιο,

   — κλείσιμο αερολιμένα ή εναερίου χώρου,

   — σοβαρή διατάραξη των λειτουργιών στους οικείους αερολιμένες συμπεριλαμβανομένων των σειρών διαθεσίμων χρόνων χρήσης σε άλλους κοινοτικούς αερολιμένες, που συνδέονται με διαταραχθέντα δρομολόγια, κατά τη διάρκεια ουσιαστικού μέρους της περιόδου προγραμματισμού·

β) διακοπή των δρομολογίων οφειλόμενη σε ενέργεια με σκοπό να θιγούν τα δρομολόγια αυτά, η οποία κατέστησε πρακτικά ή/και τεχνικά αδύνατον στον αερομεταφορέα να εκτελέσει τα δρομολόγια όπως είχε προγραμματίσει·

γ) σοβαρές οικονομικές ζημίες στον ενδιαφερόμενο κοινοτικό αερομεταφορέα, με αποτέλεσμα να χορηγηθεί προσωρινή άδεια από τις αρχές έκδοσης αδείας εξαρτώμενη από την δημοσιονομική αναδιοργάνωση του αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 5, του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92·

δ) δικαστικές διαδικασίες σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 9 σε δρομολόγια στα οποία έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας δυνάμει του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, με αποτέλεσμα την προσωρινή αναστολή της λειτουργίας αυτών των δρομολογίων.

5. Μετά από αίτημα κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή εξετάζει την εφαρμογή της παραγράφου 4 από τον συντονιστή αερολιμένα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

▼M3

Η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση μέσα σε διάστημα δύο μηνών από την παραλαβή του αιτήματος, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 13, παράγραφος 2.

6. Με την επιφύλαξη του άρθρου 8, παράγραφος 2, του παρόντος κανονισμού και του άρθρου 8, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που τοποθετούνται στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης κατανέμονται στους αερομεταφορείς που θα υποβάλουν σχετική αίτηση. Το 50 % αυτών των διαθεσίμων χρόνων χρήσης κατανέμονται πρώτα σε νεοεισερχόμενους, εκτός εάν οι αιτήσεις των νεοεισερχομένων είναι κάτω του 50 %. Ο συντονιστής αντιμετωπίζει με δικαιοσύνη τις αιτήσεις νεοεισερχομένων και άλλων μεταφορέων, ανάλογα με τις περιόδους συντονισμού κάθε ημέρας προγραμματισμού.

Μεταξύ νεοεισερχομένων δίδεται προτεραιότητα στους αερομεταφορείς που πληρούν τους όρους για να χαρακτηρισθούν νεοεισερχόμενοι βάσει του άρθρου 2, στοιχείο β), σημείαι καιii, ή του άρθρου 2, στοιχείο β), σημεία i και iii.

7. Ο νεοεισερχόμενος, στον οποίο προσφέρθηκε σειρά διαθεσίμων χρόνων χρήσης εντός χρονικού διαστήματος μιας ώρας πριν ή μετά το χρόνο που ζήτησε αλλά δεν τη δέχθηκε, δεν διατηρεί την ιδιότητα του νεοεισερχόμενου για τη συγκεκριμένη περίοδο προγραμματισμού.

8. Για τα δρομολόγια που εκτελούνται από όμιλο αερομεταφορέων, ένας μόνον συμμετέχων αερομεταφορέας μπορεί να υποβάλει αίτηση για διάθεση χρόνων χρήσης. Ο αερομεταφορέας που εκτελεί το δρομολόγιο αναλαμβάνει την ευθύνη εκπλήρωσης των κριτηρίων που απαιτούνται προκειμένου να διατηρηθεί το ιστορικό προηγούμενο που αναφέρεται στο άρθρο 8, παράγραφος 2.

Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που έχουν χορηγηθεί σε έναν από τους αερομεταφορείς του ομίλου μπορούν να χρησιμοποιηθούν από άλλον συμμετέχοντα αερομεταφορέα για την κοινή τους πτήση, με την προϋπόθεση ότι η κοινή πτήση εξακολουθεί να έχει το διακριτικό κωδικό του αερομεταφορέα στον οποίο χορηγήθηκαν οι χρόνοι χρήσης για λόγους συντονισμού και παρακολούθησης. Εάν διακοπεί το συγκεκριμένο δρομολόγιο, οι αντίστοιχοι χρόνοι χρήσης παραμένουν στη διάθεση του αερομεταφορέα στον οποίο χορηγήθηκαν αρχικά. Οι αερομεταφορείς που συμμετέχουν σε κοινές πτήσεις ενημερώνουν αναλυτικά τους συντονιστές σχετικά με τις πτήσεις αυτές προτού τις αρχίσουν.

9. Εάν οι νεοεισερχόμενοι μεταφορείς εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα, το κράτος μέλος μεριμνά ώστε να συγκληθεί συνεδρίαση της επιτροπής συντονισμού του αερολιμένα προκειμένου να εξετάσει τις δυνατότητες αντιμετώπισης της κατάστασης. Η Επιτροπή καλείται στη συνεδρίαση αυτή.

▼M4

Άρθρο 10α

Για τους σκοπούς του άρθρου 10, παράγραφος 2, οι συντονιστές δέχονται ότι, για τη θερινή περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων του 2010, οι αερομεταφορείς δικαιούνται τις σειρές χρονοθυρίδων (slots) που τους είχαν κατανεμηθεί κατά την έναρξη της θερινής περιόδου προγραμματισμού δρομολογίων του 2009 σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

▼M3

Άρθρο 11

Καταγγελίες και δικαίωμα προσφυγής

1. Με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων προσφυγής δυνάμει του εθνικού δικαίου, οι καταγγελίες σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 7, παράγραφος 2, των άρθρων 8, 8α και 10 και του άρθρου 14, παράγρα-

▼M3

φοι 1, 2, 3, 4 και 6, υποβάλλονται στην επιτροπή συντονισμού. Η επιτροπή εξετάζει το θέμα εντός ενός μηνός από την κατάθεση της καταγγελίας και εφόσον είναι δυνατόν προτείνει λύσεις στο συντονιστή σε μια απόπειρα επίλυσης των προβλημάτων. Εάν δεν είναι δυνατόν να διακανονισθούν οι καταγγελίες, το αρμόδιο κράτος μέλος μπορεί εντός των επόμενων δύο μηνών να μεριμνήσει για τη διαμεσολάβηση μιας οργάνωσης εκπροσώπησης του αερομεταφορέα ή των αερολιμενικών αρχών ή άλλου τρίτου μέρους.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα ενδεδειγμένα μέτρα σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο για να προστατεύουν τους συντονιστές έναντι αξιώσεων αποζημίωσης σε σχέση με την άσκηση των δυνάμει του παρόντος κανονισμού λειτουργιών τους, πλην των περιπτώσεων βαριάς αμέλειας ή εσκεμμένου παραπτώματος.

▼B

Άρθρο 12

▼M3

Σχέσεις με τρίτες χώρες

1. Εφόσον προκύπτει ότι τρίτη χώρα, όσον αφορά την κατανομή και τη χρήση των διαθεσίμων χρόνων χρήσης στους αερολιμένες της:

α) δεν επιφυλάσσει στους κοινοτικούς αερομεταφορείς μεταχείριση ανάλογη με εκείνη που παρέχεται από τον παρόντα κανονισμό στους αερομεταφορείς της, ή

β) δεν επιφυλάσσει στους κοινοτικούς αερομεταφορείς εκ των πραγμάτων εθνική μεταχείριση, ή

γ) παρέχει σε αερομεταφορείς άλλων τρίτων χωρών ευνοϊκότερη μεταχείριση από τη μεταχείριση που επιφυλάσσει προς τους κοινοτικούς αερομεταφορείς,

η Επιτροπή μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 13, παράγραφος 2, να αποφασίσει ότι ένα ή περισσότερα κράτη μέλη θα λάβουν μέτρα, μεταξύ των οποίων είναι και η αναστολή εφαρμογής μέρους ή όλου του παρόντος κανονισμού για έναν ή περισσότερους αερομεταφορείς της συγκεκριμένης τρίτης χώρας, προκειμένου να επανορθωθεί η διακριτική μεταχείριση της τρίτης χώρας.

▼B

2. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για οποιεσδήποτε σοβαρές δυσχέρειες, νομικού ή πρακτικού χαρακτήρα, αντιμετωπίζουν κοινοτικοί αερομεταφορείς όσον αφορά την εξασφάλιση διαθέσιμων χρόνων χρήσης στους αερολιμένες τρίτων χωρών.

▼M3

Άρθρο 13

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή [1] σε συνδυασμό με το άρθρο 8 αυτής.

Η προθεσμία που προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 6, της απόφασης 1999/468/ΕΚ είναι τρίμηνη.

3. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να συμβουλεύεται την επιτροπή για οιοδήποτε άλλο θέμα που αφορά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

4. Η επιτροπή καταρτίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

([1]) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

▼M3

Άρθρο 14

Επιβολή κυρώσεων

1. Το σχέδιο πτήσης ενός αερομεταφορέα μπορεί να απορρίπτεται από τις αρμόδιες αρχές διαχείρισης εναερίου κυκλοφορίας, εφόσον αυτός σκοπεύει να χρησιμοποιήσει ένα συντονισμένο αερολιμένα για προσγείωση ή απογείωση, κατά τη διάρκεια των περιόδων που ο αερολιμένας είναι συντονισμένος, χωρίς να του έχει χορηγηθεί χρόνος χρήσης από το συντονιστή.

2. Ο συντονιστής αποσύρει τη σειρά χρόνων χρήσης που έχει προσωρινά διαθέσει σ' έναν αερομεταφορέα εν συστάσει και την τοποθετεί στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης στις 31 Ιανουαρίου για την επόμενη θερινή περίοδο ή στις 31 Αυγούστου για την επόμενη χειμερινή περίοδο, εφόσον την ημερομηνία εκείνη η επιχείρηση δεν διαθέτει άδεια εκμετάλλευσης ή ισοδύναμο έγγραφο ή δεν υπάρχει δήλωση της αδειοδοτούσας αρχής ότι είναι πιθανό να εκδοθεί άδεια εκμετάλλευσης ή ισοδύναμο έγγραφο πριν από την έναρξη της οικείας περιόδου προγραμματισμού.

3. Ο συντονιστής αποσύρει και τοποθετεί στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης τη σειρά χρόνων χρήσης που έλαβε ένας αερομεταφορέας κατόπιν ανταλλαγής βάσει του άρθρου 8α, παράγραφος 1, στοιχείο γ), εφόσον δεν την χρησιμοποίησε κατά τα προβλεπόμενα.

4. Οι αερομεταφορείς που επανειλημμένα και εσκεμμένα είτε εκτελούν πτήσεις σε χρόνο πολύ διαφορετικό από τον χρόνο χρήσης που τους έχει χορηγηθεί ως μέρος της σειράς διαθεσίμων χρόνων χρήσης είτε χρησιμοποιούν χρόνους χρήσης πολύ διαφορετικούς από τον τρόπο που έχει συμφωνηθεί κατά την κατανομή, προξενώντας έτσι ζημία στη λειτουργία του αερολιμένα ή της αεροπλοΐας, στερούνται της ιδιότητας που αναφέρεται στο άρθρο 8, παράγραφος 2. Ο συντονιστής μπορεί να αποφασίσει να αποσύρει αυτήν τη σειρά διαθεσίμων χρόνων χρήσης από τον αερομεταφορέα για το υπόλοιπο της περιόδου προγραμματισμού και να την διαθέσει στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης αφού ακούσει τον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα και του απευθύνει μία και μόνη προειδοποίηση.

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την ύπαρξη πραγματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών κυρώσεων για την αντιμετώπιση της επανειλημμένης και εσκεμμένης εκτέλεσης αεροπορικών υπηρεσιών σε χρόνους πολύ διαφορετικούς από τους χρόνους χρήσης που τους έχουν χορηγηθεί ή της χρήσης διαθεσίμων χρόνων χρήσης με πολύ διαφορετικό τρόπο από τον τρόπο που έχει συμφωνηθεί κατά την κατανομή, όταν αυτό προκαλεί ζημίες σε αερολιμένες ή στην αεροπλοΐα.

6. α) Με την επιφύλαξη του άρθρου 10, παράγραφος 4, εάν ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να επιτύχει το ποσοστό χρήσης 80 % που ορίζεται στο άρθρο 8, παράγραφος 2, ο συντονιστής μπορεί να αποφασίσει να αποσύρει αυτήν τη σειρά διαθεσίμων χρόνων χρήσης από τον αερομεταφορέα για το υπόλοιπο της περιόδου προγραμματισμού και να την διαθέσει στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης μετά από ακρόαση του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα.

β) Με την επιφύλαξη του άρθρου 10, παράγραφος 4, εάν μετά από παραχώρηση χρονικού περιθωρίου αντίστοιχου προς το 20 % της περιόδου ισχύος της σειράς δεν χρησιμοποιηθεί διαθέσιμος χρόνος χρήσης από τη σειρά αυτή, ο συντονιστής υποχρεούται να διαθέτει τη συγκεκριμένη σειρά διαθεσίμων χρόνων χρήσης για το υπόλοιπο της περιόδου προγραμματισμού στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης μετά από ακρόαση του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα.

▼M3

Άρθρο 14α

Σύνταξη έκθεσης και συνεργασία

1. Η Επιτροπή υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με τη λειτουργία του παρόντος κανονισμού το αργότερο εντός τριών ετών από την έναρξη ισχύος του. Η έκθεση αφορά ιδίως τη λειτουργία των άρθρων 8, 8α και 10.

2. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται στην εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά τη συγκέντρωση πληροφοριών για την έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

▼B

Άρθρο 15

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τριακοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.