Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

►**B**

NÕUKOGU MÄÄRUS (EMÜ) nr 95/93,

18. jaanuar 1993,

ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta

(EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
►**M1**	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 894/2002, 27. mai 2002	L 142	3	31.5.2002
►**M2**	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1554/2003, 22. juuli 2003	L 221	1	4.9.2003
►**M3**	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 793/2004, 21. aprill 2004	L 138	50	30.4.2004
►**M4**	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 545/2009, 18. juuni 2009	L 167	24	29.6.2009

▼B

NÕUKOGU MÄÄRUS (EMÜ) nr 95/93,

18. jaanuar 1993,

ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta

EUROOPA ÜHENDUSTE NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 84 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ([1])

võttes arvesse Euroopa Parlamendi arvamust, ([2])

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust ([3])

ning arvestades, et:

väheneb tasakaal Euroopa õhutranspordisüsteemi laienemise ja selle vajadusi rahuldava lennujaamainfrastruktuuri vahel, mille tõttu kasvab ülekoormatud lennujaamade arv ühenduses;

teenindusaegade jaotamine ülekoormatud lennujaamades peaks põhinema erapooletutel, läbipaistvatel ning mittediskrimineerivatel eeskirjadel;

erapooletuse nõue on kõige paremini tagatud siis, kui otsus muuta lennujaam lennuoperatsioone koordineerivaks on vastu võetud selle lennujaama eest vastutava liikmesriigi poolt objektiivsete kriteeriumide põhjal;

tegutsemise hõlbustamiseks on teatud tingimustel soovitav, et liikmesriik suudaks tunnistada lennujaama lennuoperatsioone koordineerivaks, tingimusel et selle juures on järgitud läbipaistvuse, erapooletuse ja mittediskrimineerimise põhimõtteid;

lennuoperatsioone koordineeriva lennujaama eest vastutav liikmesriik peaks tagama koordinaatori nimetamise, kelle erapooletus on väljaspool kahtlust;

informatsiooni arusaadavus on oluline element, tagamaks lennukite teenindusaegade objektiivse jaotamise protseduuri;

olemasoleva teenindusaegade jaotamise süsteemi põhimõtted võiksid olla käesoleva määruse aluseks, tingimusel et see süsteem areneb edasi kooskõlas veonduse arenguga liikmesriikides;

vastavalt nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrusele (EMÜ) nr 2408/92 ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele, ([4]) on ühenduse poliitikaks soodustada konkurentsi ja julgustada turule sisenemist; nende eesmärkide saavutamiseks on vaja tugevalt toetada lennuettevõtjaid, mis kavatsevad alustada lende ühendusesisestel lennuliinidel;

olemasolev süsteem hoolitseb seniste õiguste eest;

ka uustulnukatele tuleks võimaldada juurdepääs ühenduse turule;

piiratud oludes on vaja spetsiaalselt hoolitseda, et säiliksid vastavad kohalikud lennuteenused asjaomase liikmesriigi piirkondade teenindamiseks;

on vaja vältida olukordi, kus kasutada olevate teenindusaegade puuduse tõttu on liberaliseerimisest saadud hüved jaotunud ebaühtlaselt ning konkurents on kahjustatud;

([1]) EÜT C 43, 19.2.1991, lk 3.
([2]) EÜT C 13, 20.1.1992, lk 446.
([3]) EÜT C 339, 31.12.1991, lk 41.
([4]) EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8.

▼B

on soovitav kasutada olemasolevaid teenindusaegasid nii hästi kui võimalik, et saavutada eespool toodud eesmärgid;

on soovitav, et kolmandad riigid kohtlevad ühenduse lennuettevõtjaid võrdväärselt;

käesoleva määruse sätete kohaldamine ei tohi piirata asutamislepingu konkurentsieeskirjade, eriti artiklite 85 ja 86 kohaldamist;

detsembril 1987 leppisid Hispaania Kuningriik ja Ühendkuningriik mõlema riigi välisministrite ühisdeklaratsiooniga kokku korras, mis suurendaks koostööd Gibraltari lennujaama kasutamisel; seda korda pole veel asutud kohaldama;

käesolev määrus tuleb kindlaksmääratud kehtivusaja möödudes läbi vaadata, et hinnata selle toimimist,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisala

▼M3

1. Käesolevat määrust kohaldatakse ühenduse lennujaamade suhtes.

▼B

2. Käesoleva määruse kohaldamisest Gibraltari lennujaama suhtes ei järeldu, et see piiraks Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi vastavaid õiguslikke positsioone nende vaidluses selle territooriumi suveräänsuse üle, kus lennujaam paikneb.

3. Käesoleva määruse sätete kohaldamine Gibraltari lennujaama suhtes lükatakse edasi selle ajani, mil asutakse kohaldama Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi välisministrite 2. detsembril 1987 tehtud ühisdeklaratsioonis sisalduvat korda. Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi valitsused informeerivad nõukogu kohaldamise kuupäevast.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

▼M3

a) *teenindusaeg* - koordinaatori käesoleva määruse kohaselt antud luba kasutada lennuoperatsioone koordineerivas lennujaamas kõiki lennuteenuse pakkumiseks vajalikke lennujaama infrastruktuure maandumiseks või õhkutõusmiseks konkreetsel kuupäeval ja kellaajal, mille koordinaator on käesoleva määruse kohaselt jaotanud;

b) *uustulnuk* -

i) lennuettevõtja, kes taotleb teenindusaegade sarja osana teenindusaega lennujaamas ükskõik millisel päeval, teades et, kui kõnealuse lennuettevõtja taotlus kiidetakse heaks, oleks lennuettevõtjal kokku vähem kui viis teenindusaega kõnealuses lennujaamas sellel päeval, või

ii) lennuettevõtja, kes taotleb teenindusaegade sarja regulaarse vahemaandumiseta reisilennu jaoks kahe ühenduse lennujaama vahel, kui sel päeval pakub nende lennujaamade vahelist regulaarlendu kuni kaks lennuettevõtjat, teades et, kui kõnealuse lennuettevõtja taotlus heaks kiidetakse, oleks lennuettevõtjal kokku vähem kui viis teenindusaega kõnealuses lennujaamas selle vahemaandumiseta lennu puhul sellel päeval, või

iii) lennuettevõtja, kes taotleb teenindusaegade sarja regulaarse vahemaandumiseta reisilennu jaoks selle lennujaama ja piir-

▼M3

kondliku lennujaama vahel, kui sel päeval ei paku nende lennujaamade vahelist regulaarset otselendu ükski muu lennuettevõtja, teades et, kõnealuse lennuettevõtja taotlus heaks kiidetakse, oleks lennuettevõtjal kokku vähem kui viis teenindusaega kõnealuses lennujaamas selle vahemaandumiseta lennu puhul sellel päeval.

Lennuettevõtjat, kellel on rohkem kui 5 % kõigist kõnealusel päeval kasutada olevaist teenindusaegadest konkreetses lennujaamas või rohkem kui 4 % kõigist kõnealusel päeval kasutada olevaist teenindusaegadest lennujaamasüsteemis, mille osa see lennujaam on, ei tule selle lennujaama puhul käsitada uustulnukana;

▼B

c) *otselennud* - lennud kahe lennujaama vahel, kaasa arvatud peatused sama õhusõidukiga ja sama lennunumbriga;

d) *sõiduplaani periood* - kas suve- või talvehooaeg lennuettevõtjate sõiduplaanides;

e) *ühenduse lennuettevõtja* - lennuettevõtja koos kehtiva lennutegevusloaga, mille on välja andnud liikmesriik vastavalt nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrusele (EMÜ) nr 2407/92 lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta ([1]);

▼M3

f) i) *lennuettevõtja* - õhutranspordi ettevõte, kellel on kehtiv lennutegevusluba või samaväärne dokument järgmise suvehooaja jaoks hiljemalt 31. jaanuariks ja järgmise talvehooaja jaoks hiljemalt 31. augustiks. Artiklite 4, 8, 8a ja 10 puhul hõlmab lennuettevõtja mõiste ka ärilise lennutegevusega tegelevaid ettevõtjaid, kui teenust pakutakse regulaarselt; artiklite 7 ja 14 tähenduses hõlmab lennuettevõtja mõiste ka tsiviilõhusõiduki käitajaid;

ii) *lennuettevõtjate rühm* - kaks või enam lennuettevõtjat, kes rakendavad konkreetse lennuteenuse osutamiseks ühistegevust, frantsiisitehinguid või koodide jagamist;

g) *lennuoperatsioone koordineeriv lennujaam* - iga lennujaam, kus lennuettevõtjal või muul õhusõiduki käitajal on maandumiseks või õhkutõusmiseks vaja, et koordinaator oleks talle jaotanud teenindusaja, välja arvatud riiklikud lennud, hädamaandumised ja humanitaarabilennud;

▼B

h) *lennujaamasüsteem* - kaks või enam kokkukuuluvat lennujaama, mis teenindavad sama linna või tööstuskeskust, nagu on osutatud määruse (EMÜ) nr 2408/92 II lisas;

▼M3

i) *sõiduplaane reguleeriv lennujaam* - lennujaam, kus teatud aegadel päevas, nädalas või aastas on võimalik ülekoormatus, mida on võimalik lahendada lennuettevõtjate vahelise vabatahtliku koostöö abil ning mille puhul on selles lennujaamas lennuteenuseid teostavate või teostada kavatsevate lennuettevõtjate tegevuse hõlbustamiseks ametisse määratud sõiduplaanide nõustaja;

j) *lennujaama juhtorgan* - lennujaama asutus, kelle ülesandeks on teiste tegevuste kõrval riiklike seaduste või määruste alusel lennujaamarajatiste haldamine ja juhtimine ning lennujaamas või asjaomases lennujaamasüsteemis tegutsevate erinevate käitajate tegevuse koordineerimine ja kontrollimine;

k) *teenindusaegade sari* - vähemalt viis teenindusaega, mida on korrapäraselt taotletud sama sõiduplaani perioodi sama nädalapäeva samaks kellaajaks ning mis on jagatud vastavalt sellele või kui see ei ole võimalik, siis ligikaudu samaks ajaks;

([1]) EÜT L 240, 24.8.1992, lk 1.

▼M3

l) *äriline lennutegevus* - üldlennundussektor, mis tegeleb õhusõidukite käitamise ja kasutamisega reisijate või kaupade vedamiseks oma äritegevusele kaasaaitamise abivahendina; õhusõidukit juhitakse eesmärgil, mida tavaliselt ei peeta avalikuks rentimiseks, ning mida juhivad isikud, kellel on vähemalt kehtiv ametpiloodiluba ja instrumentaallennupädevus;

m) *koordineerimisparameetrid* - lennujaamas igal koordineerimisperioodil kogu teenindusaegade jagamiseks kättesaadava läbilaskevõime väljendamine tegevusena, mis kajastab tehnilisi, tegevuse ja keskkonnaga seotud tegureid, mis mõjutavad lennujaama infrastruktuuri ja selle erinevate alasüsteemide tööd.

▼B

Artikkel 3

Lennujaama koordineerivaks tunnistamise tingimused

▼M3

1. a) Liikmesriik on kohustatud tunnistama lennujaama sõiduplaane reguleerivaks või lennuoperatsioone koordineerivaks ainult vastavalt käesoleva artikli sätetele.

b) Liikmesriik tunnistab lennujaama lennuoperatsioone koordineerivaks ainult vastavalt lõike 3 sätetele.

▼B

2. Liikmesriik võib siiski ette näha ►M3 sõiduplaane reguleeriv lennujaam ◄ tunnistamist, tingimusel et selle juures on järgitud läbipaistvuse, erapooletuse ja mittediskrimineerimise põhimõtteid.

▼M3

3. Vastutav liikmesriik tagab, et lennujaama juhtorgan või mõni muu pädev asutus viib lennujaamas, mille staatus ei ole määratud, või sõiduplaane reguleerivas lennujaamas, läbi põhjaliku läbilaskevõime analüüsi siis, kui liikmesriik peab seda vajalikuks, või kuue kuu jooksul:

i) pärast kirjaliku taotluse saamist lennuettevõtjatelt, kelle poolt pakutav teenus moodustab vähemalt poole lennujaama lendudest, või lennujaama juhtorganilt, kui nad peavad lennujaama läbilaskevõimet teataval ajavahemikul tegelike või planeeritud lendude jaoks ebapiisavaks; või

ii) komisjoni taotluse korral, eelkõige kui lennujaam on tegelikult vaid nende lennuettevõtjate käsutuses, kellele on jagatud teenindusajad, või mille puhul lennuettevõtjatel ja eelkõige uustulnukatel on tõsiseid probleeme maandumise ja õhkutõusmise võimaluste saamisel.

Üldtunnustatud meetoditel põhineva analüüsiga määratletakse läbilaskevõime puudused, võttes arvesse keskkonnaga seotud piiranguid kõnealuses lennujaamas. Analüüsis uuritakse selliste puuduste kõrvaldamise võimalusi uue või muudetud infrastruktuuri, tegevuse muutmise või muude muutuste abil, ning samuti probleemide lahendamiseks kavandatud tähtaega. Kui on tuginetud lõikele 5 või kui lennujaamas on tehtud muudatusi, mis mõjutavad märkimisväärselt lennujaama läbilaskevõimet ja selle kasutamist, ajakohastatakse analüüsi. Nii analüüs kui ka kasutatud meetodid tehakse analüüsi taotlenud osapooltele ning teistele huvitatud osapooltele kättesaadavaks. Analüüs esitatakse samaaegselt ka komisjonile.

4. Analüüsi põhjal konsulteerib liikmesriik lennujaama läbilaskevõime olukorra osas lennujaama juhtorganiga, lennujaama korrapäraselt kasutavate lennuettevõtjatega, nende esindusorganisatsioonidega, lennujaama korrapäraselt kasutatavate üldlennunduse esindajate ja lennuliikluse juhtimise organitega.

5. Kui läbilaskevõime probleeme esineb vähemalt ühe sõiduplaani perioodi jooksul, tagab liikmesriik, et lennujaamale antakse asjaomaseks ajavahemikuks lennuoperatsioone koordineeriva lennujaama staatus ainult juhul, kui:

▼M3

a) puudus on nii tõsine, et lennujaamas ei ole võimalik vältida märkimisväärseid viivitusi, ja

b) neid probleeme ei ole võimalik kiiresti lahendada.

6. Erandina lõikest 5 võivad liikmesriigid erandjuhtudel määratleda probleemiga hõlmatud lennujaamad asjaomaseks ajavahemikuks lennuoperatsioone koordineeriva lennujaamana.

▼B

►M3 7. ◄ Kui ►M3 lennuoperatsioone koordineeriv lennujaam ◄ läbilaskevõimest piisab tegelike või planeeritud lendudeks, siis tuleb tühistada selle lennujaama täielikult lennuoperatsioone koordineerivaks lennujaamaks tunnistamine.

Artikkel 4

▼M3

Sõiduplaanide nõustaja ja koordinaator

1) Sõiduplaane reguleeriva või lennuoperatsioone koordineeriva lennujaama eest vastutav liikmesriik tagab pädeva füüsilise või juriidilise isiku määramise vastavalt sõiduplaanide nõustajaks või lennujaama koordinaatoriks pärast seda, kui on konsulteerinud lennujaama korrapäraselt kasutavate lennuettevõtjatega, nende esindusorganisatsioonidega, lennujaama juhtorganiga ning olemasolu korral koordinatsioonikomiteega. Sama sõiduplaanide nõustaja võib nimetada rohkem kui ühe lennujaama koordinaatoriks.

2) Sõiduplaane reguleeriva või lennuoperatsioone koordineeriva lennujaama eest vastutav liikmesriik tagab:

a) et sõiduplaane reguleerivas lennujaamas tegutseb sõiduplaanide nõustaja käesoleva määruse alusel sõltumatult, erapooletult, mittediskrimineerivalt ja arusaadavalt;

b) et lennuoperatsioone koordineeriva lennujaama koordinaator on sõltumatu, eraldades koordinaatori funktsionaalselt kõikidest huvitatud osapooltest. Koordinaatori töö rahastamissüsteem peab tagama koordinaatori sõltumatu staatuse;

c) et koordinaator tegutseb kooskõlas käesoleva määrusega erapooletult, mittediskrimineerivalt ja arusaadavalt.

3. Sõiduplaanide nõustaja võtab osa lennuettevõtjate rahvusvahelistest sõiduplaanikonverentsidest, mis on lubatud ühenduse õigusega.

4. Sõiduplaanide nõustaja nõustab lennuettevõtjaid ning pakub välja alternatiivsed saabumis- ja/või väljumisajad juhul, kui ummikud on tõenäolised.

5. Teenindusaegade jaotamise eest vastutab ainsana koordinaator. Koordinaator jagab teenindusajad käesoleva määruse sätete alusel ning sätestab, et eriolukorras on teenindusaegu võimalik jagada ka väljaspool vastuvõtuaegu.

6. Sõiduplaanide nõustaja jälgib lennuettevõtjate tegevuse vastavust soovitatud sõiduplaanile. Koordinaator jälgib lennuettevõtjate tegevuse vastavust neile jagatud teenindusaegadele. Need vastavuskontrollid viiakse läbi koostöös lennujaama juhtorgani ning lennuliikluse juhtimise organitega ning nende puhul võetakse arvesse aega ja teisi asjaomase lennujaamaga seotud parameetreid. Koordinaator esitab taotluse korral asjaomastele liikmesriikidele ja komisjonile iga-aastase tegevusaruande, mis käsitleb eelkõige artiklite 8a ja 14 kohaldamist, samuti koordinatsioonikomiteele esitatud artiklite 8 ja 10 kohaldamist käsitlevaid kaebusi ning nende kaebuste lahendamiseks võetud meetmeid.

7. Kõik sõiduplaanide nõustajad ja koordinaatorid teevad koostööd selle nimel, et tuvastada sõiduplaanides esinevaid vastuolusid.

▼B

►M3 8. ◄ ►M3 Koordinaator teeb taotluse korral ja mõistliku aja jooksul huvitatud osapooltele, eelkõige koordinatsioonikomitee liikmetele või vaatlejatele, tasuta kirjalikult või muul lihtsalt juurdepääsetaval kujul läbivaatamiseks kättesaadavaks järgmise teabe: ◄

a) kõigi lennujaama kasutavate lennuettevõtjate kindlaks kujunenud teenindusajad lennuliinide järgi ja ajalises järjestuses;

b) kõigi lennuettevõtjate taotletud teenindusajad (esialgsed taotlused) lennuettevõtjate järgi ja ajalises järjestuses;

c) kõigile lennuettevõtjatele jaotatud teenindusajad ja rahuldamata jäetud teenindusaegade taotlused lennuettevõtjate järgi ning ajalises järjestuses;

d) veel vabad teenindusajad;

e) kõik üksikasjad teenindusaegade jaotamisel kasutatud kriteeriumide kohta.

▼M3

9. Teave lõike 8 kohta tuleb teha kättesaadavaks hiljemalt vastava sõiduplaanikonverentsi ajal ning vastavalt vajadusele kas konverentsi ajal või selle järel. Taotluse korral esitab koordinaator selle teabe kokkuvõtlikult. Kokkuvõtliku teabe esitamise kulude eest võib sisse nõuda tasu.

10. Kui asjakohased ja üldiselt heakskiidetud sõiduplaaniteabe standardid on kättesaadavad, rakendavad sõiduplaanide nõustaja, koordinaator ja lennuettevõtjad neid tingimusel, et see on kooskõlas ühenduse õigusega.

Artikkel 5

Koordinatsioonikomitee

1. Vastutav liikmesriik tagab, et lennuoperatsioone koordineerivas lennujaamas on loodud koordinatsioonikomitee. Sama koordinatsioonikomitee võib olla määratud rohkem kui ühte lennujaama. Selle komitee liikmeteks võivad olla kõnealust lennujaama korrapäraselt kasutavad lennuettevõtjad ja nende esindusorganisatsioonid, asjaomase lennujaama juhtorgan, asjaomased lennujuhtimisasutused ning lennujaama korrapäraselt kasutavad üldlennunduse esindajad.

Koordinatsioonikomitee ülesanded on:

a) teha koordinaatorile ja/või liikmesriigile soovitusi ja ettepanekuid järgmistes küsimustes:

   — võimalused suurendada lennujaama läbilaskevõimet, mis on kindlaks määratud kooskõlas artikliga 3, või tõhustada lennujaama kasutust,

   — koordineerimisparameetrid, mis määratakse kindlaks kooskõlas artikliga 6,

   — jaotatud teenindusaegade kasutamise järelevalvemeetodid,

   — artikli 8 lõikes 5 sätestatud kohalikud suunised teenindusaegade jagamiseks või jagatud teenindusaegade kasutamise jälgimiseks, võttes muu hulgas arvesse võimalikke keskkonnaga seotud küsimusi,

   — kõnealuses lennujaamas valitsevate liiklusolude parandamine,

   — uustulnukate tõsised probleemid vastavalt artikli 10 lõikele 9,

   — kõik lennujaama läbilaskevõimega seotud küsimused;

b) olla asjaomaste osapoolte vahel vahendajaks teenindusaegade jagamist käsitlevate artiklis 11 sätestatud kaebuste puhul.

2. Liikmesriikide esindajad ja koordinaatorid kutsutakse vaatlejatena koordinatsioonikomitee koosolekutele.

▼M3

3. Koordinatsioonikomitee koostab kirjaliku töökorra, mis hõlmab muu hulgas osalemist, valimisi, koosolekute sagedust ning kasutatavaid keeli. Iga koordinatsioonikomitee liige võib pakkuda välja artikli 8 lõikes 5 sätestatud kohalikud suunised. Koordinaatori taotluse korral arutab koordinatsioonikomitee teenindusaegade jagamise osas väljapakutud suuniseid ning jagatud teenindusaegade kasutamise kontrollimiseks väljapakutud suuniseid. Asjaomasele liikmesriigile esitatakse koordineerimiskomitee arutelude aruanne koos märkega komitee liikmete seisukohtade kohta.

Artikkel 6

Koordineerimisparameetrid

1. Vastutav liikmesriik peab lennuoperatsioone koordineerivas lennujaamas tagama, et kaks korda aastas määratakse kindlaks teenindusaegade jagamise parameetrid, võttes arvesse kõiki asjaomaseid tehnilisi, tegevuse ning keskkonnaga seotud piiranguid ning nendega seotud muutusi.

Läbilaskevõime kindlaksmääramine peab põhinema lennuliikluse kohandamise võimaluste objektiivsel analüüsil, võttes arvesse erinevaid transpordiliike lennujaamas, koordineerimisperioodi jooksul tõenäoliselt toimuda võivaid õhuruumi ummikuid ning läbilaskevõime olukorda.

Parameetrid tuleb sõiduplaanikonverentsi silmas pidades anda lennujaama koordinaatori käsutusse õigeaegselt, enne kui toimub esialgne teenindusaegade jaotamine.

2. Pärast koordineerimiskomiteega konsulteerimist ning kooskõlas kindlaks määratud läbilaskevõimega määrab koordinaator lõikes 1 osutatud tegevuse puhul kindlaks asjaomased koordineerimise ajavahemikud juhul, kui liikmesriik seda ise ei tee.

3. Enne kui tehakse lõplik otsus teenindusaegade jagamise parameetrite kohta, käsitletakse koordinatsioonikomitees üksikasjalikult parameetrite ning kasutatud meetodite kindlaksmääramist ning vastavaid muudatusi läbilaskevõime ja jagamisel olevate teenindusaegade arvu suurendamiseks. Kõik asjaomased dokumendid tehakse huvitatud osapooltele taotluse korral kättesaadavaks.

Artikkel 7

Sõiduplaanide nõustajatele ja koordinaatoritele antav teave

1. Sõiduplaane reguleerivas või lennuoperatsioone koordineerivas lennujaamas tegutsevad või tegutseda kavatsevad lennuettevõtjad esitavad vastavalt sõiduplaanide nõustajale või koordinaatorile kogu nende poolt nõutud vastavasisulise teabe. Kogu asjakohane teave esitatakse sõiduplaani nõustaja või koordinaatori poolt sätestatud vormis ning nende poolt ettenähtud tähtaja jooksul. Lennuettevõtja teatab teenindusaja jaotamise taotluse esitamise ajal koordinaatorile eelkõige selle, kas ta saaks taotletud teenindusaegade osas kasu artikli 2 punktile b vastavast uustulnuka staatusest.

Kui koordinaator seda taotleb, esitab lennujaama juhtorgan enda valduses oleva teabe lennuettevõtjate kavandatud lendude kohta kõikide muude lennujaamade puhul, millel ei ole määratud konkreetset staatust.

2. Kui lennuettevõtja ei esita lõikes 1 osutatud teavet ning kui ta ei suuda rahuldavalt tõestada leevendavate asjaolude olemasolu või kui ta esitab valet või eksitavat teavet, ei võta koordinaator arvesse selle lennuettevõtja teenindusaja taotlust või taotlusi, millega puuduv, vale või eksitav teave seotud on. Koordinaator annab sellele lennuettevõtjale võimaluse esitada oma tähelepanekud.

3. Sõiduplaani nõustaja või koordinaator, lennujaama juhtorgan ning lennujuhtimisasutused vahetavad oma ülesannete täitmiseks vajalikku teavet, sealhulgas lennuandmeid ja teenindusaegasid.

▼M3

Artikkel 8

Teenindusaegade jaotamise menetlus

1. Teenindusaegade sarjad jagatakse taotluse esitanud lennuettevõtjatele teenindusaegade ühisvarust loana kasutada lennujaama infrastruktuuri maandumiseks või õhkutõusmiseks sõiduplaani perioodil, milleks teenindusaega taotletakse ning mille aegumisel tuleb teenindusajad panna tagasi artikli 10 sätete kohaselt loodud teenindusaegade ühisvarusse.

2. Ilma et see piiraks artiklite 7, 8a, 9 ja artikli 10 lõike 1 ning artikli 14 kohaldamist, ei kohaldata käesoleva artikli lõiget 1 juhul, kui järgmised tingimused on täidetud:

— lennuettevõtja on kasutanud teenindusaegade sarja regulaarlendude ja programmiliste mitteregulaarlendude osutamiseks, ja

— see lennuettevõtja suudab koordinaatorile rahuldaval viisil näidata, et ta on kasutanud kõnealust teenindusaegade sarja koordinaatori loale vastavalt vähemalt 80 % sellest sõiduplaani perioodist, mis ajaks see sari olid antud.

Sellisel juhul annab see teenindusaegade sari asjaomasele lennuettevõtjale õiguse taotleda järgmise samaväärse sõiduplaani perioodi jooksul sama teenindusaegade sarja, kui kõnealune lennuettevõtja taotleb seda artikli 7 lõikes 1 osutatud tähtaja jooksul.

3. Ilma et see piiraks artikli 10 lõike 2 kohaldamist, tuleb olukorras, kus kõiki asjaomaste lennuettevõtjate esitatud teenindusaja taotlusi ei saa rahuldada, eelistada tasulisi lende, eriti regulaarlende ning programmilisi mitteregulaarlende. Kui ühes lennukategoorias esitatakse konkureerivad taotlused, eelistatakse aastaringset tegevust.

4. Teenindusaegade sarjade ümberajastamine enne artiklis 10 osutatud ühisvarusse allesjäänud teenindusaegade jagamist teistele taotluse esitanud lennuettevõtjatele on lubatud ainult funktsionaalsetel põhjustel või kui taotleva lennuettevõtte teenindusaegade ajastus paraneks algse ajastusega võrreldes. Ümberajastamine ei jõustu enne, kui koordinaator on selle selgesõnaliselt kinnitanud.

5. Koordinaator võtab samuti arvesse ülemaailmse või ühendust hõlmavas lennuettevõtluses kehtestatud täiendavaid eeskirju ja suuniseid, samuti koordinatsioonikomitee pakutud kohalikke suuniseid, mis on heaks kiidetud kõnealuse lennujaama eest vastutava liikmesriigi või muu pädeva asutuse poolt, tingimusel et need eeskirjad ja suunised ei mõjuta koordinaatori sõltumatust, on kooskõlas ühenduse õigusega ning nende eesmärgiks on parandada lennujaama läbilaskevõime tõhusat kasutust. Kõnealune liikmesriik edastab need eeskirjad komisjonile.

6. Kui teenindusaja taotlust ei saa rahuldada, siis teavitab koordinaator taotlevat lennuettevõtjat selle põhjustest ja osutab lähimale olemasolevale alternatiivsele teenindusajale.

7. Koordinaator püüab lisaks sõiduplaani perioodiks kavandatud teenindusaegade jaotamisele rahuldada ka lühikese tähtajaga esitatud üksikute teenindusaegade taotlused kõikide lennundusliikide, sealhulgas üldlennunduse teenindusaegade taotlused. Selleks võib kasutada neid teenindusaegu, mis jäävad pärast taotluse esitanud lennuettevõtjate vahel jagamist teenindusaegade ühisvarusse, ning lühiajalise etteteatamisajaga jagatavaid teenindusaegu.

Artikkel 8a

Teenindusaegade liikuvus

1. Teenindusaegu võib:

a) lennuettevõtja üle kanda enda ühelt lennuliinilt või lennuteenuse liigilt enda teisele lennuliinile või lennuteenuse liigile;

▼M3

b) üle kanda:

i) emaettevõtjalt tütarettevõttele ning sama emaettevõtte ühelt tütarettevõttelt teisele,

ii) kontrolli omandamise käigus lennuettevõtja kapitali üle,

iii) täieliku või osalise ülevõtmise korral, kui teenindusajad on otseselt seotud ülevõetud lennuettevõtjaga;

c) lennuettevõtjate vahel vahetada.

2. Lõikes 1 osutatud ülekandmistest või vahetustest teatatakse koordinaatorile ning need ei jõustu enne, kui koordinaator on need eelnevalt selgesõnaliselt kinnitanud. Koordinaator keeldub ülekandmise või vahetamise kinnitamisest, kui see ei ole kooskõlas käesoleva määruse nõuetega ning kui koordinaator ei ole veendunud, et:

a) see ei kahjusta lennujaama tööd kõiki tehnilisi, tegevuse ja keskkonnaga seotud piiranguid arvesse võttes;

b) vastavalt artiklile 9 kehtestatud piiranguid järgitakse;

c) teenindusaegade ülekandmine ei jää artikli 3 reguleerimisalasse.

3. a) Artikli 2 lõikes b määratletud uustulnukale jagatud teenindusaegasid ei või käesoleva artikli lõike 1 punkti b kohaselt üle kanda kahe samaväärse sõiduplaani perioodi jooksul, välja arvatud pankrotis ettevõtte tegevuse seadusega lubatud ülevõtmise korral.

b) Artikli 2 lõike b punktides ii ja iii määratletud uustulnukale jaotatud teenindusaegasid ei või käesoleva artikli lõike 1 punkti a kohaselt üle kanda kahe samaväärse sõiduplaani perioodi jooksul, välja arvatud juhul, kui uustulnuk oleks uuel lennuliinil saanud sama eesõiguse kui algsel lennuliinil.

c) Artikli 2 lõikes b määratletud uustulnukale jaotatud teenindusaegasid ei või käesoleva artikli lõike 1 punkti c kohaselt üle kanda kahe samaväärse sõiduplaani perioodi jooksul, välja arvatud juhul, kui see parandab teenindusaegade ajastust algselt taotletud ajastusega võrreldes.

Artikkel 8b

Hüvitamisnõuete välistamine

Õigusest artikli 8 lõikes 2 osutatud teenindusaegade sarjadele ei kaasne õigus hüvitamisnõudele, kui õigust teenindusaegade sarjadele piiratakse või kui see õigus kõrvaldatakse ühenduse õiguse alusel, eelkõige asutamislepingu õhutranspordiga seotud eeskirjade kohaldamiseks. Käesolev määrus ei mõjuta ametivõimude õigust nõuda teenindusaegade vahetamist lennuettevõtjate vahel ning suunata kooskõlas riiklike konkurentsiseadustega või asutamislepingu artiklitega 81 või 82 või nõukogu 21. detsembri 1989. aasta määrusega (EMÜ) nr 4064/89 (kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle) ([1]) seda, kuidas neid jagatakse. Need ülekandmised saavad olla ainult ilma rahalise hüvituseta.

Artikkel 9

Avaliku teenindamise kohustused

1. Kui kooskõlas määruse (EMÜ) nr 2408/92 artikliga 4 on lennuliini suhtes kehtestatud avaliku teenindamise kohustus, võib liikmesriik lennuoperatsioone koordineerivas lennujaamas reserveerida selle lennuliini jaoks kavandatud tegevuse jaoks vajalikud teenindusajad. Kui asja-

([1]) EÜT L 395, 30.12.1989, lk 1. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1310/97 (EÜT L 180, 9.7.1997, lk 1).

▼M3

omasel lennuliinil reserveeritud teenindusaegu ei kasutada, antakse juhul, kui lõikest 2 ei tulene teisiti, need teiste lennuettevõtjate käsutusse, kes on huvitatud kooskõlas avaliku teenindamise kohustusega sel lennuliinil tegutsemisest. Kui mitte ükski lennuettevõtja ei ole huvitatud lennuliinil tegutsemisest ja asjaomane liikmesriik ei kuuluta määruse (EMÜ) nr 2408/92 artikli 4 lõike 1 punkti d alusel välja pakkumismenetlust, reserveeritakse need teenindusajad mõne teise lennuliini jaoks, mille suhtes kohaldatakse avaliku teenindamise kohustusi, või lisatakse teenindusaegade ühisvarule.

2. Määruse (EMÜ) nr 2408/92 artikli 4 lõike 1 punktide d—g ja artikli 4 lõike 1 punktiga i kehtestatud pakkumismenetlust kohaldatakse eespool lõikes 1 osutatud teenindusaegade kasutamiseks, kui rohkem kui üks ühenduse lennuettevõtja on huvitatud lennuliini teenindamisest ning ei ole saanud teenindusaega koordinaatorilt taotletud aegadele eelnenud või järgnenud tunni jooksul.

Artikkel 10

Teenindusaegade ühisvaru

1. Koordinaator loob teenindusaegade ühisvaru, mis hõlmab kõiki teenindusaegu, mida ei jaotatud artikli 8 lõigete 2 ja 4 alusel. Kogu vastavalt artikli 3 lõikele 3 määratud uute teenindusaegade maht paigutatakse teenindusaegade ühisvarusse.

2. Lennuettevõtjale regulaarlennu või programmilise mitteregulaarlennu teostamiseks järgmisel samaväärsel sõiduplaani perioodil jagatud teenindusaegade sari ei anna sellele lennuettevõtjale õigust samale teenindusaegade sarjale, kui lennuettevõtja ei suuda koordinaatorile rahuldaval viisil näidata, et ta on koordinaatori nõusolekul kasutanud kõnealuseid teenindusaegu vähemalt 80 % sõiduplaani perioodi jooksul, milleks need olid antud.

3. Lennuettevõtjale enne 31. jaanuari järgmiseks suvehooajaks või enne 31. augustit järgmiseks talvehooajaks antud, kuid enne neid kuupäevi koordinaatorile ümberjagamiseks tagastatud teenindusaegu ei võeta arvestuste tegemisel arvesse.

4. Kui 80 %list teenindusaegade sarja kasutamist ei saa näidata, siis tuleb kõik selle sarja teenindusajad panna teenindusaegade ühisvarusse, kui ei põhjendata kasutamata jätmist järgmistel põhjustel:

a) väljaspool lennuettevõtja kontrolli olevad ettenägematud ja vältimatud asjaolud, mis toovad kaasa:

   — kõnealuste lendude puhul üldkasutatava õhusõiduki tüübile stardikeelu kehtestamise, või

   — lennujaama või õhuruumi sulgemise,

   — tõsised häired asjaomase lennujaama töös märkimisväärses ulatuses asjaomasest sõiduplaani perioodist, sealhulgas teenindusaegade sarjad teistes ühenduse lennujaamades, mis on seotud tõsistest häiretest mõjutatud lennuliinidega;

b) lennuteenuse katkestamine tegevuse abil, mille eesmärk on nende lendude segamine, nii et lennuettevõtjal on praktiliselt ja/või tehniliselt võimatu lende plaanipäraselt korraldada;

c) tõsine rahaline kahju asjaomasele ühenduse lennuettevõtjale koos selle tõttu lennutegevusluba väljaandvate asutuste poolt ainult ajutise lennutegevusloa andmisega kuni lennuettevõtja rahandusliku reorganiseerimiseni kooskõlas määruse (EMÜ) nr 2407/92 artikli 5 lõikega 5;

d) kohtumenetlus, mis käsitleb artikli 9 kohaldamist lennuliinide puhul, mille suhtes on kooskõlas määruse (EMÜ) nr 2408/92 artikliga 4 kehtestatud avaliku teenindamise kohustus, mille tulemusena on sellisel lennuliinil lennuliiklus ajutiselt peatatud.

▼M3

5. Komisjon kontrollib liikmesriigi taotluse korral või omal algatusel, kas käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluva lennujaama koordinaator kohaldab lõiget 4.

Komisjon teeb otsuse artikli 13 lõikes 2 osutatud korras kahe kuu jooksul pärast taotluse kättesaamist.

6. Ühisvarusse pandud teenindusajad jaotatakse taotlevate lennuettevõtjate vahel, ilma et see piiraks käesoleva määruse artikli 8 lõike 2 ja määruse (EMÜ) nr 2408/92 artikli 8 lõike 1 kohaldamist. 50 % neist teenindusaegadest jaotatakse kõigepealt uustulnukate vahel, välja arvatud juhul, kui uustulnukate taotlusi on vähem kui 50 %. Koordinaator käsitleb uustulnukate ja teiste lennuettevõtjate taotlusi õiglaselt kooskõlas iga sõiduplaanipäeva koordineerimisperioodiga.

Uustulnukate taotluste seas eelistatakse neid lennuettevõtjaid, kes vastavad uustulnuka staatusele artikli 2 punkti b alapunktide i ja ii või artikli 2 punkti b alapunktide i ja iii alusel.

7. Uustulnuk, kellele kahe tunni jooksul enne või pärast taotletud aega on teenindusaegade sarja pakutud, kuid kes ei ole seda pakkumist vastu võtnud, kaotab selleks sõiduplaani perioodiks uustulnuka staatuse.

8. Juhul kui teenuseid pakub lennuettevõtjate rühm, võib vajalikku teenindusaega taotleda ainult üks rühmas osalev lennuettevõtja. Sellist teenust pakkuv lennuettevõtja vastutab selle eest, et artikli 8 lõikes 2 osutatud varem omandatud õiguste säilitamiseks nõutavad tegevuskriteeriumid on täidetud.

Ühele lennuettevõtjale jaotatud teenindusaegasid võib/võivad kasutada teine/teised lennuettevõtja/lennuettevõtjad, kes tegutseb/tegutsevad ühiselt tingimusel, et selle lennuettevõtja tunnuskood, kellele teenindusaeg jagatakse, säilib ühislennu korral koordineerimise ja kontrollimise eesmärgil. Kui ühine tegutsemine lõpetatakse, jäävad selliselt kasutatud teenindusajad lennuettevõtjale, kellele need algselt jagati. Ühiselt tegutsevad lennuettevõtjad annavad koordinaatorile sellise tegevuse kohta üksikasjalikku teavet enne tegevusega alustamist.

9. Kui uustulnukatel tõsised probleemid jätkuvad, peab liikmesriik tagama, et kutsutakse kokku lennujaama koordinatsioonikomitee koosolek. Koosoleku eesmärk on olukorra parandamise võimaluste kindlakstegemine. Sellele koosolekule kutsutakse ka komisjon.

▼M4

Artikkel 10a

Artikli 10 lõike 2 kohaldamisel nõustuvad koordinaatorid, et lennuettevõtjatel on 2010. aasta suvisel sõiduplaani perioodil õigus samasugusele teenindusaegade sarjale, mis neile oli käesoleva määruse kohaselt eraldatud 2009. aasta suvise sõiduplaani perioodi alguses.

———————

▼M3

Artikkel 11

Kaebused ja kaebuse esitamise õigus

1. Ilma et see piiraks kaebuse esitamise õigust siseriiklike seaduste alusel, esitatakse artikli 7 lõike 2, artiklite 8, 8a ja 10 ning artikli 14 lõigete 1-4 ja 6 kohaldamist käsitlevad kaebused koordinatsioonikomiteele. Komitee vaatab kaebuse läbi ühe kuu jooksul pärast selle esitamist ning teeb koordinaatorile võimaluse korral ettepaneku probleemi lahendamiseks. Kui kaebust ei ole võimalik lahendada, võib vastutav liikmesriik täiendava kahekuulise ajavahemiku jooksul näha ette lennuettevõtjate või lennujaamu esindava organisatsiooni ja kolmanda osapoole vahendusmenetluse.

2. Liikmesriigid võtavad kooskõlas siseriikliku õigusega meetmed selleks, et kaitsta koordinaatoreid kahjunõuete eest seoses neile käesole-

▼M3

va määruse alusel pandud ülesannetega, välja arvatud juhul, kui tegemist on raske hooletuse või tahtliku üleastumisega.

▼B

Artikkel 12

▼M3

Suhted kolmandate riikidega

1. Kui selgub, et oma lennujaamades teenindusaegasid jaotav ja kasutav kolmas riik,

a) ei taga käesoleva määrusega selle riigi lennuettevõtjatele tagatud kohtlemisega võrreldes samalaadset kohtlemist ühenduse lennuettevõtjatele või

b) ei taga ühenduse lennuettevõtjatele de facto riiklikku kohtlemist või

c) tagab ühenduse lennuettevõtjatega võrreldes parema kohtlemise kolmandate riikide lennuettevõtjatele,

võib komisjon kooskõlas artikli 13 lõikes 2 osutatud korraga otsustada, et liikmesriik või liikmesriigid võtavad meetmed asjaomase kolmanda riigi diskrimineeriva tegevuse heastamiseks, sealhulgas peatavad täielikult või osaliselt käesoleva määruse kohaldamise selle kolmanda riigi lennuettevõtja või lennuettevõtjate suhtes.

▼B

2. Liikmesriik informeerib komisjoni igast tõsisest õigusalasest või praktilisest raskusest, mida ühenduse lennuettevõtjad kohtavad kolmandates riikides teenindusaegade saamisel.

▼M3

Artikkel 13

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee.

2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlust kehtestava nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsuse 1999/468/EÜ ([1]) artikleid 5 ja 7, võttes arvesse kõnealuse otsuse artikli 8 sätteid.

Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 sätestatud tähtajaks kehtestatakse kolm kuud.

3. Lisaks sellele võib komitee konsulteerida komisjoniga igas muus küsimuses, mis käsitleb käesoleva määruse kohaldamist.

4. Komitee võtab vastu oma töökorra.

Artikkel 14

Jõustamine

1. Pädevad lennuliikluse juhtimisasutused võivad tagasi lükata lennuettevõtja lennuplaani, kui lennuettevõtja kavatseb maanduda või õhku tõusta lennuoperatsioone koordineerivas lennujaamas ajavahemikel, millal lennujaama koordineeritakse, ilma et koordinaator oleks lennuettevõtjale eraldanud teenindusaega.

2. Koordinaator võtab ära lennuettevõtjale asutamisjärgus ajutiselt jaotatud teenindusaegade sarjad ning paigutab need teenindusaegade ühisvarusse 31. jaanuaril järgmise suvehooaja puhul ja 31. augustil järgmise talvehooaja puhul, kui ettevõttel ei ole sellel kuupäeval lennutegevusluba või samaväärset litsentsi või kui litsentse väljastav pädev

([1]) EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

▼M3

asutus ei ole teatanud, et lennutegevusluba või samaväärne dokument väljastatakse tõenäoliselt enne asjaomase sõiduplaani perioodi algust.

3. Koordinaator võtab ära ning paigutab teenindusaegade ühisvarusse need teenindusajad, mille lennuettevõtja on saanud artikli 8a lõike 1 punktile c vastava vahetuse käigus juhul, kui neid teenindusaegu ei ole kasutatud eesmärgipäraselt.

4. Lennuettevõtjad, kes osutavad korduvalt ja tahtlikult lennuteenuseid ajal, mis erineb märkimisväärselt teenindusaegade sarja osaks olevast teenindusajast, või kasutavad teenindusaega märkimisväärselt teisiti, kui jaotamise ajal on märgitud, ning kahjustavad sellega lennujaama tööd või lennuliiklust, kaotavad oma artikli 8 lõikes 2 osutatud staatuse. Koordinaator võib otsustada võtta sellelt lennuettevõtjalt ära kõnealuse teenindusaegade sarja ülejäänud sõiduplaani perioodi ajaks ning paigutada need teenindusaegade ühisvarusse, olles enne ära kuulanud asjaomase lennuettevõtja ning väljastanud ühekordse hoiatuse.

5. Liikmesriigid tagavad, et jaotatud teenindusaegadest märkimisväärselt erineval ajal lennuteenuste korduval ja tahtlikul osutamisel või kui teenindusaegu kasutatakse märkimisväärselt teisiti, kui jaotamise ajal on märgitud, on võimalik rakendada tõhusaid, proportsionaalseid ning hoiatavaid sanktsioone või samaväärseid meetmeid juhul, kui see põhjustab kahju lennujaama tööle ja lennuliiklusele.

6. a) Ilma et see piiraks artikli 10 lõike 4 kohaldamist ja juhul, kui lennuettevõtja ei suuda saavutada artikli 8 lõikes 2 määratletud 80 % kasutuse määra, võib koordinaator otsustada võtta lennuettevõtjalt ära kõnealune teenindusaegade sari ülejäänud sõiduplaani perioodi ajaks ning paigutada see pärast asjaomase lennuettevõtja ärakuulamist teenindusaegade ühisvarusse.

b) Ilma et see piiraks artikli 10 lõike 4 kohaldamist ja juhul, kui pärast jagatud aega, mis vastab 20 %le sarja kehtivusajast, ei ole ühtegi sarja teenindusaega kasutatud, paigutab koordinaator kõnealuse teenindusaegade sarja pärast asjaomase lennuettevõtja ärakuulamist sõiduplaani perioodi lõpuni teenindusaegade ühisvarusse.

Artikkel 14a

Aruanne ja koostöö

1. Komisjon esitab aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule käesoleva määruse kohaldamise kohta hiljemalt kolme aasta möödumisel selle jõustumist. Aruanne käsitleb eelkõige artiklite 8, 8a ja 10 toimimist.

2. Liikmesriigid ja komisjon teevad koostööd käesoleva määruse rakendamisel, eriti teabe kogumisel lõikes 1 mainitud aruande jaoks.

▼B

Artikkel 15

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kolmekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Ühenduste Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.