Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►**B**

REGULAMENTUL (CEE) NR. 95/93 AL CONSILIULUI

din 18 ianuarie 1993

privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare

(JO L 14, 22.1.1993, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►**M1**	Regulamentul (CE) nr. 894/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 mai 2002	L 142	3	31.5.2002
►**M2**	Regulamentul (CE) nr. 1554/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 iulie 2003	L 221	1	4.9.2003
►**M3**	Regulamentul (CE) nr. 793/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004	L 138	50	30.4.2004
►**M4**	Regulamentul (CE) nr. 545/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009	L 167	24	29.6.2009

▼B

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;

([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.

▼B

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;

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

▼M3

(1) Prezentul regulament se aplică aeroporturilor comunitare.

▼B

(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:

▼M3

(a) „slot” înseamnă permisiunea acordată de un coordonator, în conformitate cu prezentul regulament, de utilizare a tuturor infrastructurilor aeroportuare necesare pentru prestarea unui serviciu aerian pe un aeroport coordonat la o dată și oră precise, în vederea aterizării sau decolării, potrivit alocării făcute de un coordonator conform prezentului regulament;

(b) „nou operator” înseamnă:

(i) un operator de transport aerian care solicită, în cadrul unei serii de sloturi, un slot la un aeroport într-o anumită zi, unde, în cazul în care solicitarea operatorului de transport ar fi acceptată, acesta ar putea să dețină în total mai puțin de cinci sloturi pe aeroportul respectiv, în ziua respectivă sau

(ii) un operator de transport aerian care solicită să-i fie alocate o serie de sloturi pentru un serviciu de pasageri, cu caracter regulat, fără escală între două aeroporturi comunitare unde cel mult alți doi operatori de transport aerian operează același serviciu cu caracter regulat, fără escală, între aceste aeroporturi sau sisteme aeroportuare în ziua respectivă, unde, în cazul în care solicitarea operatorului de transport aerian ar fi acceptată, acesta ar deține totuși mai puțin de cinci sloturi

▼M3

pe acel aeroport, în respectiva zi, pentru serviciul fără escală respectiv sau

(iii) un operator de transport aerian care solicită să-i fie alocate o serie de sloturi la un aeroport pentru un serviciu de pasageri, cu caracter regulat, fără escală între aeroportul respectiv și un aeroport regional unde nici un alt operator de transport aerian nu operează un serviciu de pasageri, cu caracter regulat, fără escală între aceste aeroporturi sau sisteme aeroportuare în ziua respectivă, unde, în cazul în care solicitarea operatorului de transport aerian ar fi acceptată, acesta ar deține totuși mai puțin de cinci sloturi la acel aeroport, în acea zi, pentru serviciul fără escală respectiv.

Un operator de transport aerian care deține mai mult de 5 % din totalul sloturilor disponibile în ziua respectivă la un aeroport dat sau mai mult de 4 % din totalul sloturilor disponibile în ziua respectivă într-un sistem aeroportuar din care face parte respectivul aeroport nu se consideră fi un nou operator în aeroportul respectiv;

▼B

(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]);

▼M3

(f) (i) „operator de transport aerian” înseamnă o întreprindere de transport aerian care deține o licență de exploatare valabilă sau un document echivalent la 31 ianuarie pentru sezonul de vară următor sau la 31 august pentru sezonul de iarnă următor. În sensul articolelor 4, 8, 8a și 10, definiția de operator de transport aerian mai include operatorii din aviația comercială, atunci când aceștia operează conform unei planificări orare; în sensul articolelor 7 și 14, definiția de operator de transport aerian mai include toți operatorii de aeronave civile;

(ii) „grup de operatori de transport aerian” înseamnă doi sau mai mulți operatori de transport aerian care realizează împreună operații comune, operații în franșiză sau cu partajare de cod în vederea exploatării unui serviciu aerian determinat;

(g) „aeroport coordonat” înseamnă un aeroport unde este necesar ca, pentru aterizare sau decolare, un coordonator să fi alocat un slot unui operator de transport aerian sau oricărui alt operator de aeronave, cu excepția zborurilor de stat, aterizărilor de urgență și zborurilor umanitare;

▼B

(h) „sistem aeroportuar” înseamnă două sau mai multe aeroporturi grupate și care deservesc același oraș sau conurbație, conform anexei II la Regulamentul (CEE) nr. 2408/92;

▼M3

(i) „aeroport cu facilități orare” înseamnă un aeroport susceptibil de supraaglomerare în anumite momente ale zilei, ale săptămânii sau ale anului, problemă care se poate rezolva prin cooperarea benevolă între operatorii de transport aerian și unde a fost numit

([1]) JO L 240, 24.8.1992, p. 1.

▼M3

un agent de facilități orare care să faciliteze operațiile operatorilor de transport aerian care prestează servicii sau urmează să presteze servicii la aeroportul respectiv;

(j) „organism de administrare a unui aeroport” înseamnă organismul care, împreună cu sau fără alte activități, are ca sarcină conform legislației sau reglementărilor interne să administreze și să gestioneze facilitățile aeroportuare, să coordoneze și să controleze activitățile diferiților operatori prezenți pe aeroport sau în sistemul aeroportuar în cauză;

(k) „serie de sloturi” înseamnă cel puțin cinci sloturi care au fost solicitate pentru aceeași perioadă de planificare orară în mod regulat pentru aceeași oră din aceeași zi a săptămânii și care sunt alocate în acest mod sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil, sunt alocate la aproximativ aceeași oră;

(l) „aviație comercială” înseamnă sectorul aviației generale care se ocupă de exploatarea sau utilizarea aeronavelor de către companii pentru transportul de pasageri sau mărfuri pentru a le ajuta să-și deruleze afacerile, zborurile aeronavelor fiind în general considerate ca nefiind destinate publicului și fiind efectuate de piloți care posedă, cel puțin, permis de pilot comercial valabil, cu o calificare de zbor cu instrumente;

(m) „parametri de coordonare” reprezintă expresia, în termeni operaționali, a capacității totale disponibile pentru alocarea de sloturi pe un aeroport în cursul fiecărei perioade de coordonare, care reflectă ansamblul factorilor tehnici, operaționali și de mediu care afectează performanța infrastructurii aeroportuare și a diferitelor subsisteme ale acesteia.

▼B

Articolul 3

Condiții de coordonare a aeroportului

▼M3

(1) (a) Un stat membru nu are obligația să desemneze un aeroport ca fiind unul cu facilități orare sau coordonat, cu excepția cazului în care se respectă dispozițiile din prezentul regulament.

(b) Un stat membru nu desemnează un aeroport ca fiind coordonat, cu excepția cazului în care respectă dispozițiile de la alineatul (3).

▼B

(2) Cu toate acestea, un stat membru poate prevedea ca orice aeroport să fie desemnat ca ►M3 aeroport cu facilități orare ◄ dacă se respectă principiile de transparență, neutralitate și nediscriminare.

▼M3

(3) La un aeroport fără statut de desemnare sau la un aeroport cu facilități orare, statul membru care are în răspundere aeroportul respectiv asigură realizarea unei analize aprofundate de capacitate de către organismul de administrare a aeroportului respectiv sau de către orice alt organism competent, atunci când statul membru în cauză consideră că acest lucru este necesar sau în termen de șase luni:

(i) ca urmare a unei solicitări scrise din partea operatorilor de transport aerian care reprezintă mai mult de jumătate din operațiile de pe un aeroport sau a organismului de administrare a aeroportului, dacă oricare dintre aceștia consideră că în anumite perioade capacitatea nu este suficientă pentru operațiile prezente sau viitoare sau

(ii) la solicitarea Comisiei, în special în cazul în care un aeroport este accesibil în realitate doar pentru operatorii de transport aerian cărora li s-au alocat sloturi sau în cazul în care operatorii de transport aerian, în special noii operatori, se confruntă cu probleme grave

▼M3

în asigurarea posibilităților de aterizare și decolare la aeroportul în discuție.

Analiza menționată, care se bazează pe metode general recunoscute, stabilește orice deficit de capacitate, ținând seama de constrângerile de mediu existente pe aeroportul în cauză. Analiza studiază posibilitățile de remediere a acestui deficit printr-o infrastructură nouă sau modificată, modificări operaționale sau orice altă modificare, precum și calendarul avut în vedere pentru rezolvarea problemelor. Analiza este actualizată, în cazul în care se invocă alineatul (5) sau în cazul în care intervin schimbări pe aeroport care influențează semnificativ capacitatea acestuia și utilizarea acestei capacități. Atât analiza cât și metoda utilizată se pun la dispoziția părților care au solicitat analiza și, la cerere, și altor părți interesate. Analiza se comunică concomitent și Comisiei.

(4) Pe baza analizei, statul membru se consultă cu privire la situația capacității pe aeroport cu organismul de administrare a aeroportului, cu operatorii de transport aerian care utilizează în mod regulat aeroportul, cu organizațiile care îi reprezintă, cu reprezentanții aviației generale care utilizează în mod regulat aeroportul și cu autoritățile pentru controlul traficului aerian.

(5) În cazul în care apar probleme legate de capacitate cel puțin într-o perioadă de planificare orară, statul membru asigură ca aeroportul respectiv să fie desemnat drept aeroport coordonat pe perioadele respective, doar când sunt întrunite următoarele condiții:

(a) insuficiențele de capacitate sunt foarte grave, astfel încât nu este posibilă evitarea unor întârzieri importante pe aeroport;

(b) nu există posibilități de rezolvare a problemelor menționate în termen scurt.

(6) Prin derogare de la alineatul (5), statele membre pot, în situații excepționale, să desemneze aeroporturile afectate drept aeroporturi coordonate pe perioada respectivă.

▼B

►M3 (7) ◄ Atunci când se asigură o capacitate suficientă îndeplinirii operațiunilor reale sau planificate într-un ►M3 aeroport coordonat ◄, desemnarea sa ca aeroport complet coordonat se retrage.

Articolul 4

▼M3

Agentul de facilități orare și coordonatorul

(1) Statul membru care are în răspundere un aeroport cu facilități orare sau unul coordonat asigură numirea în funcția de agent de facilități orare sau, respectiv, de coordonator de aeroport a unei persoane fizice sau juridice calificate, după consultarea în prealabil a operatorilor de transport aerian care utilizează aeroportul în mod regulat, a organizațiilor care îi reprezintă și a organismului de administrare a aeroportului, precum și a comitetului de coordonare, în cazul în care există un astfel de comitet. Se poate numi același agent de facilități orare sau coordonator pentru mai multe aeroporturi.

(2) Statul membru care are în răspundere un aeroport cu facilități orare sau un aeroport coordonat asigură:

(a) ca pe un aeroport cu facilități orare, agentul de facilități orare să acționeze conform prezentului regulament în mod independent, neutru, nediscriminatoriu și transparent;

(b) pe un aeroport coordonat, independența coordonatorului prin separarea funcțională a coordonatorului de orice parte interesată. Sistemul de finanțare a activităților coordonatorilor este astfel conceput încât să garanteze independența acestora;

▼M3

(c) ca activitatea coordonatorului să se desfășoare în conformitate cu prezentul regulament, de o manieră neutră, nediscriminatorie și transparentă.

(3) Agentul de facilități orare și coordonatorul participă la conferințele internaționale de planificare orară ale operatorilor de transport aerian care sunt autorizate de dreptul comunitar.

(4) Agentul de facilități orare acordă consultanță operatorilor de transport aerian și recomandă ore de sosire și de plecare alternative pentru situațiile în care există riscul supraaglomerării.

(5) Coordonatorul este singura persoană care răspunde de alocarea sloturilor. Acesta procedează la alocarea sloturilor în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament și asigură ca, în situații de urgență, să fie posibilă alocarea sloturilor și în afara orelor de program.

(6) Agentul de facilități orare urmărește conformitatea operațiilor operatorilor de transport aerian cu orarele recomandate acestora. Coordonatorul urmărește conformitatea operațiilor operatorilor de transport aerian cu sloturile alocate acestora. Verificările de conformitate menționate se realizează în cooperare cu organismul de administrare a aeroportului și cu autoritățile de control al traficului aerian și țin seama de oră și alți parametri relevanți referitori la aeroportul în cauză. La cerere, coordonatorul prezintă statelor membre interesate și Comisiei un raport de activitate anual privind, în special, aplicarea articolelor 8a și 14, precum și toate reclamațiile referitoare la aplicarea articolelor 8 și 10 care au fost prezentate comitetului de coordonare, precum și măsurile luate pentru rezolvarea acestora.

(7) Toți agenții de facilități orare și coordonatorii cooperează pentru detectarea incoerențelor din orare.

▼B

►M3 (8) ◄ ►M3 La cerere și în termen rezonabil, coordonatorul pune la dispoziția părților interesate, în special a membrilor sau observatorilor comitetului de coordonare, fără plată, fie în formă scrisă, fie în orice altă formă ușor accesibilă, următoarele informații: ◄

(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.

▼M3

(9) Informațiile menționate la alineatul (8) se pun la dispoziție cel târziu la data conferințelor de planificare orară relevante și, după caz, în timpul conferințelor și după acestea. La cerere, coordonatorul prezintă un rezumat al acestor informații. Pentru comunicarea acestor informații sub formă de rezumat se poate percepe o taxă în funcție de cost.

(10) În cazul în care sunt disponibile norme relevante și general acceptate referitoare la informațiile privind orarele, agentul de facilități orare, coordonatorul și operatorii de transport aerian le aplică, cu condiția ca acestea să respecte dreptul comunitar.

▼M3

Articolul 5

Comitetul de coordonare

(1) Statul membru care are în răspundere un aeroport coordonat asigură înființarea unui comitet de coordonare pe acesta. Este posibilă desemnarea aceluiași comitet de coordonare pentru mai multe aeroporturi. Participarea la comitetul menționat este deschisă cel puțin operatorilor de transport aerian care utilizează în mod regulat aeroportul (aeroporturile) în discuție și organizațiilor care îi reprezintă, organismului de administrare a aeroportului respectiv, autorităților de control al traficului aerian relevante și reprezentanților aviației generale care utilizează în mod regulat aeroportul.

Comitetul de coordonare are următoarele atribuții:

(a) să facă propuneri sau să ofere consultanță coordonatorului și statului membru privind:

— posibilitățile de creștere a capacității aeroportului, determinate în conformitate cu articolul 3, sau de îmbunătățire a utilizării acestuia;

— parametrii de coordonare, ce se determină în conformitate cu articolul 6;

— metodele pentru controlul utilizării sloturilor alocate;

— orientările locale pentru alocarea sloturilor sau controlul utilizării sloturilor alocate, ținând seama, *inter alia*, de eventuale considerații de mediu, conform dispozițiilor prevăzute în articolul 8 alineatul (5);

— îmbunătățirea condițiilor de trafic predominante pe aeroportul în cauză;

— problemele grave cu care se confruntă noii operatori, conform dispozițiilor prevăzute în articolul 10 alineatul (9);

— ansamblul problemelor referitoare la capacitatea aeroportului;

(b) să asigure medierea între toate părțile interesate privind reclamațiile referitoare la alocarea sloturilor, conform dispozițiilor prevăzute în articolul 11.

(2) Reprezentanții statelor membre și coordonatorul sunt invitați la reuniunile comitetului de coordonare în calitate de observatori.

(3) Comitetul de coordonare elaborează în scris regulamentul de procedură care cuprinde dispoziții referitoare, *inter alia*, la participare, alegeri, frecvența reuniunilor și limba sau limbile utilizate. Orice membru al comitetului de coordonare poate să propună orientări locale, în conformitate cu dispozițiile articolului 8 alineatul (5). La solicitarea coordonatorului, comitetul de coordonare procedează la examinarea orientărilor locale propuse pentru alocarea sloturilor, precum și a celor propuse pentru controlul utilizării sloturilor alocate. Un raport privind dezbaterile comitetului de coordonare se prezintă statului membru interesat, cu indicarea punctelor de vedere respective exprimate în cadrul comitetului.

Articolul 6

Parametrii de coordonare

(1) La un aeroport coordonat, statul membru careîl are în răspundere asigură determinarea parametrilor pentru alocarea sloturilor de două ori pe an, ținând seama în același timp de ansamblul constrângerilor de natură tehnică, de exploatare și de mediu relevante.

Această acțiune are la bază o analiză obiectivă a posibilităților de satisfacere a traficului aerian, ținând seama de diferitele tipuri de trafic din

▼M3

aeroport, de posibilitatea supraaglomerării spațiului aerian în timpul perioadei de coordonare și de situația din punct de vedere al capacității.

În vederea conferințelor de planificare orară, parametrii se comunică coordonatorului aeroportului în timp util, înaintea inițierii alocării sloturilor.

(2) În vederea operației menționate la alineatul (1), coordonatorul definește, în cazul în care statul membru nu a făcut acest lucru, intervalele de coordonare relevante, după consultarea comitetului de coordonare și în funcție de capacitatea stabilită.

(3) Determinarea parametrilor și metodologia utilizată precum și toate modificările aferente acesteia se examinează în detaliu în cadrul comitetului de coordonare în vederea creșterii capacității și numărului de sloturi care se pot aloca, înainte de adoptarea unei decizii finale privind parametrii pentru alocarea sloturilor. Toate documentele relevante se pun, la cerere, la dispoziția părților interesate.

Articolul 7

Informații pentru agenții de facilități orare și coordonatori

(1) Operatorii de transport aerian care activează sau intenționează să activeze pe un aeroport cu facilități orare sau pe un aeroport coordonat prezintă agentului de facilități orare sau, respectiv, coordonatorului toate informațiile relevante solicitate de aceștia. Toate informațiile relevante se prezintă în formatul și în termenul specificate de agentul de facilități orare sau de coordonator. În special, în momentul în care solicită alocarea, operatorul de transport aerian face cunoscut coordonatorului în cazul în care ar beneficia de statutul de nou operator, conform definiției din articolul 2 litera (b), în ce privește sloturile solicitate.

Pentru toate celelalte aeroporturi fără un statut special, organismul de administrare a aeroportului prezintă, la solicitarea unui coordonator, orice informații pe care le deține cu privire la serviciile planificate ale operatorilor de transport aerian.

(2) În cazul în care un operator de transport aerian nu prezintă informațiile menționate la alineatul (1), cu excepția cazului în care poate să demonstreze în mod satisfăcător existența unor circumstanțe atenuante, sau furnizează informații false sau înșelătoare, coordonatorul nu ia în considerare cererea sau cererile pentru alocarea de sloturi conținând informații insuficiente, false sau înșelătoare pe care le prezintă operatorul de transport aerian respectiv. Coordonatorul oferă operatorului de transport aerian respectiv posibilitatea să-și prezinte observațiile.

(3) Agentul de facilități orare sau coordonatorul, organismul de administrare a aeroportului și autoritățile de control al traficului aerian procedează la schimburi de informații necesare exercitării funcțiilor lor respective, inclusiv datele de zbor și cele referitoare la sloturi.

Articolul 8

Procedura de alocare a sloturilor

(1) Seriile de sloturi se alocă, din gruparea de sloturi, transportatorilor solicitanți sub formă de autorizații de utilizare a infrastructurii aeroportuare în vederea aterizării și decolării în perioada de planificare orară pentru care au formulat cererea, la expirarea cărora sloturile trebuie să revină la gruparea de sloturi, conform dispozițiilor din articolul 10.

▼M3

(2) Fără a aduce atingere articolelor 7, 8a, 9, articolului 10 alineatul (1) şi articolului 14, alineatul (1) din prezentul articol nu se aplică atunci când sunt îndeplinite următoarele condiţii:

— o serie de sloturi a fost utilizată de un operator de transport aerian pentru prestarea de servicii de transport aerian cu caracter regulat şi servicii programate cu caracter neregulat;

— operatorul de transport aerian respectiv poate să dovedească coordonatorului că a exploatat seria de sloturi în discuţie, fiind autorizat de coordonator, timp de cel puţin 80 % din perioada de planificare orară pentru care i-a fost alocată.

În acest caz, seria respectivă de sloturi îi conferă operatorului de transport aerian în cauză dreptul la aceeaşi serie de sloturi în perioada următoare de planificare orară echivalentă, în cazul în care operatorul de transport aerian respectiv solicită acest lucru în termenul prevăzut în articolul 7 alineatul (1).

(3) Fără a aduce atingere articolului 10 alineatul (2), într-o situaţie în care nu este posibilă satisfacerea tuturor solicitărilor de sloturi ale operatorilor de transport aerian interesaţi, se acordă prioritate serviciilor aeriene comerciale, în special serviciilor cu caracter regulat şi serviciilor programate cu caracter neregulat. În cazul unor cereri concurente din aceeaşi categorie de servicii, se acordă prioritate operaţiilor care au loc tot timpul anului.

(4) Reprogramarea seriei de sloturi înaintea alocării în favoarea celorlalţi operatori de transport aerian solicitanţi a sloturilor rămase de la gruparea menţionată în articolul 10 se acceptă doar din motive operaţionale sau în cazul în care programarea sloturilor operatorilor de transport aerian solicitanţi s-ar îmbunătăţi în raport cu programarea solicitată iniţial. Ea nu devine efectivă decât după confirmarea expresă din partea coordonatorului.

(5) Coordonatorul ţine seama şi de normele şi orientările complementare stabilite de sectorul de transport aerian la nivel mondial sau comunitar, precum şi de orientările locale propuse de comitetul de coordonare şi aprobate de statul membru sau orice alt organism competent care are în răspundere aeroportul în cauză, cu condiţia ca aceste norme şi orientări să nu aducă atingere independenţei coordonatorului, să respecte dreptul comunitar şi să aibă drept scop îmbunătăţirea utilizării eficace a capacităţii aeroportuare. Statele membre în cauză comunică Comisiei aceste norme.

(6) În cazul în care solicitarea unui slot nu poate să fie satisfăcută, coordonatorul informează operatorul de transport aerian solicitant cu privire la motiv şi îi indică cel mai apropiat slot orar disponibil.

(7) Coordonatorul se străduieşte ca, în afară de alocarea sloturilor planificate pentru perioada de planificare orară, să satisfacă cererile izolate de sloturi prezentate cu foarte puţin timp înainte, pentru orice tip de aviaţie, inclusiv aviaţia generală. În acest sens, se pot utiliza sloturile rămase în gruparea menţionată în articolul 10 după distribuirea în rândul operatorilor de transport solicitanţi, precum şi sloturile devenite disponibile în ultimul moment.

Articolul 8a

Mobilitatea sloturilor

(1) Sloturile pot fi:

(a) transferate de un operator de transport aerian de la o rută sau tip de servicii la altă rută sau tip de servicii prestate de acelaşi operator de transport aerian;

▼M3

(b) transferate:

(i) între societatea mamă și filiale, precum și între filialele aceleași societăți mamă,

(ii) în cadrul achiziției controlului capitalului unui operator de transport aerian,

(iii) în cazul unei preluări totale sau parțiale, când sloturile sunt legate direct de operatorul de transport aerian preluat;

(c) schimbate, unul cu altul, între operatorii de transport aerian.

(2) Transferurile sau schimburile menționate la alineatul (1) se notifică coordonatorului și nu devin efective decât după confirmarea expresă a acestuia din urmă. Coordonatorul refuză să confirme transferurile sau schimburile în cazul în care acestea nu sunt conforme cu cerințele prezentului regulament și coordonatorul nu este convins că:

(a) operațiile aeroportuare nu vor suferi nici un prejudiciu, ținând cont de toate constrângerile de natură tehnică, operațională și de mediu;

(b) sunt respectate restricțiile impuse conform articolului 9;

(c) un transfer de sloturi nu se încadrează în sfera alineatului (3).

(3) (a) Sloturile alocate unui nou operator, conform definiției de la articolul 2 litera (b), nu se pot transfera conform alineatului (1) litera (b) timp de două perioade de planificare orară echivalente, cu excepția cazului unei preluări autorizate conform legii a activităților unei întreprinderi în faliment.

(b) Sloturile alocate unui nou operator, conform definiției de la articolul 2 litera (b) punctele (ii) și (iii), nu se pot transfera la o altă rută, conform alineatului (1) litera (a) din prezentul articol, timp de două perioade de planificare orară echivalente, cu excepția cazului în care noul operator s-ar fi bucurat de aceeași prioritate pe noua rută ca și pe rută inițială.

(c) Sloturile alocate unui nou operator, conform definiției de la articolul 2 litera (b), nu se pot schimba, conform alineatului 1 litera (c) din prezentul articol, timp de două perioade de planificare orară echivalente, decât în vederea îmbunătățirii programării sloturilor pentru serviciile respective în raport cu programarea solicitată inițial.

Articolul 8b

Excluderea cererilor de compensații

Dreptul la o serie de sloturi menționat în articolul 8 alineatul (2) nu generează nici o cerere de compensații în legătură cu orice limitare, restricție sau eliminare a acestora impuse în temeiul dreptului comunitar, în special la aplicarea normelor din tratatul referitor la transportul aerian. Prezentul regulament nu aduce atingere competențelor autorităților publice de a solicita transferul sloturilor între operatorii de transport aerian și de a indica modalitatea de alocare a acestora în temeiul dreptului intern privind concurența sau al articolelor 81 sau 82 din tratat sau al Regulamentului (CEE) nr. 4064/89 al Consiliului din 21 decembrie 1989 privind controlul concentrărilor între întreprinderi ([1]). Transferurile menționate pot să aibă loc doar fără compensații financiare.

([1]) JO L 395, 30.12.1989, p. 1, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1310/97 (JO L 180, 9.7.1997, p. 1).

▼M3

Articolul 9

Obligații de serviciu public

(1) În cazul în care pe o rută s-au impus obligații de serviciu public conform articolului 4 din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92, un stat membru poate, pe un aeroport coordonat, să rezerve sloturile necesare pentru operațiile prevăzute pe ruta respectivă. În cazul în care sloturile rezervate pe ruta în cauză nu se utilizează, atunci se pun la dispoziția altui operator de transport aerian interesat în exploatarea rutei în conformitate cu obligațiile de serviciu public, sub rezerva dispozițiilor de la alineatul (2). În cazul în care nici un alt transportator nu este interesat în exploatarea rutei și statul membru în cauză nu lansează un apel pentru oferte în vederea licitației conform dispozițiilor de la articolul 4 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92, atunci fie se rezervă sloturile pentru o altă rută supusă obligațiilor de serviciu public, fie se returnează în gruparea de sloturi.

(2) În cazul în care mai mulți operatori de transport aerian comunitari sunt interesați de exploatarea rutei și nu au putut să obțină sloturi în intervalul de timp cuprins între o oră înainte și o oră după orele solicitate coordonatorului se aplică procedura de licitare stabilită în articolul 4 alineatul (1) literele (d)-(g) și litera (i) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92.

Articolul 10

Gruparea de sloturi

(1) Coordonatorul constituie o grupare care conține ansamblul sloturilor ce nu au fost alocate în temeiul articolului 8 alineatele (2) și (4). Noua capacitate de sloturi în ansamblul său, determinată conform articolului 3 alineatul (3), se plasează în grupare.

(2) O serie de sloturi care a fost alocată unui operator de transport aerian pentru exploatarea unui serviciu aerian cu caracter regulat sau a unui serviciu programat fără caracter regulat nu-i conferă operatorului de transport aerian respectiv dreptul la aceeași serie de sloturi în perioada de planificare orară echivalentă următoare, în cazul în care operatorul de transport aerian nu poate să dovedească coordonatorului că a utilizat sloturile respective, fiind autorizat de coordonator, timp de cel puțin 80 % din perioada de planificare orară pentru care au fost alocate.

(3) Sloturile alocate unui operator de transport aerian înainte de 31 ianuarie pentru sezonul de vară următor sau înainte de 31 august pentru sezonul de iarnă următor, dar care sunt returnate coordonatorului pentru realocare înaintea datelor menționate, nu se iau în considerare la calcularea procentajului de utilizare.

(4) În cazul în care nu se poate dovedi că seria de sloturi a fost utilizată în proporție de 80 %, toate sloturile din seria respectivă sunt plasate în gruparea de sloturi, cu excepția cazului în care se poate dovedi că neutilizarea sloturilor se datorează unuia dintre factorii următori:

(a) situații imprevizibile și inevitabile, asupra cărora operatorul de transport aerian nu are control, care implică:

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

— închiderea unui aeroport sau spațiu aerian;

— perturbarea serioasă a operațiilor pe aeroporturile în cauză, inclusiv a seriilor de sloturi de pe alte aeroporturi comunitare care au legătură cu rutele afectate de această perturbare, pe parcursul unei părți importante din perioada de planificare orară relevantă;

▼M3

(b) întreruperea serviciilor aeriene din cauza unei acțiuni menite să afecteze aceste servicii și care împiedică practic și tehnic operatorul de transport aerian să își desfășoare operațiunile conform planului;

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

(d) procedură judiciară referitoare la aplicarea articolului 9 pentru rutele unde au fost impuse obligații de serviciu public, în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92, având drept consecință suspendarea temporară a exploatării acestor rute.

(5) La solicitarea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia examinează aplicarea alineatului (4) de către coordonatorul unui aeroport care intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament.

Comisia ia o decizie în termen de două luni de la primirea cererii, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 13 alineatul (2).

(6) Fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (2) din prezentul regulament și fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92, sloturile plasate în grupare se distribuie între operatorii de transport aerian solicitanți. Din aceste sloturi, 50 % se alocă mai întâi noilor operatori, cu excepția cazului în care solicitările noilor operatori reprezintă mai puțin de 50 %. Coordonatorul tratează în mod echitabil cererile noilor operatori și pe cele ale celorlalți operatori, conform perioadelor de coordonare ale fiecărei zile de planificare orară.

Dintre cererile noilor operatori, se tratează preferențial cele ale operatorilor de transport aerian care îndeplinesc condițiile pentru acordarea statutului de operator nou în conformitate cu articolul 2 litera (b) punctele (i) și (ii) sau articolul 2 litera (b) punctele (i) și (iii).

(7) Un operator nou căruia i s-a oferit o serie de sloturi într-un interval de timp cuprins între o oră înainte și o oră după ora solicitată, dar care nu a acceptat oferta primită, nu mai beneficiază de statutul de operator nou pentru perioada respectivă de planificare orară.

(8) Pentru serviciile prestate de un grup de operatori de transport aerian, doar unul dintre operatorii de transport aerian participanți poate să solicite sloturile necesare. Operatorul de transport aerian care prestează serviciul respectiv își asumă răspunderea să îndeplinească criteriile de exploatare necesare pentru a-și păstra drepturile dobândite ca urmare a unei utilizări prealabile prevăzute în articolul 8 alineatul (2).

Sloturile alocate unui operator de transport aerian pot fi folosite de unul sau mai mulți operatori de transport aerian care participă la o exploatare comună, cu condiția ca operatorul de transport aerian căruia i-au fost alocate sloturile să-și păstreze codul de identificare pentru zborul partajat, în scopuri de coordonare și de supraveghere. După încetarea acestor operațiuni, sloturile utilizate în acest mod rămân la transportatorul căruia i-au fost alocate inițial. Operatorii de transport aerian implicați în operațiuni de transport comune informează coordonatorii cu privire la detaliile acestor operațiuni înainte de inițierea acestora din urmă.

(9) În cazul în care noii operatori se confruntă în continuare cu probleme serioase, statul membru asigură convocarea unei reuniuni a comitetului de coordonare a aeroportului. Scopul reuniunii este analizarea posibilităților de normalizare a situației. Comisia este invitată la reuniunea respectivă.

▼M4

Articolul 10a

În sensul articolului 10 alineatul (2), coordonatorii acceptă ca, pe perioada de planificare orară din vara anului 2010, transportatorii aerieni să aibă dreptul la seriile de sloturi care le-au fost alocate pentru perioada de planificare orară din vara anului 2009 în conformitate cu prezentul regulament.

———————

▼M3

Articolul 11

Plângeri și căi de atac

(1) Fără a aduce atingere căilor de atac recunoscute de dreptul intern, plângerile referitoare la aplicarea articolului 7 alineatul (2), articolelor 8, 8a, 10 și a articolului 14 alineatele (1)-(4) și (6) se prezintă comitetului de coordonare. Comitetul analizează obiectul plângerii în termen de o lună de la prezentare și, dacă este posibil, formulează propuneri coordonatorului în încercarea de a rezolva problema. În cazul în care nu se poate găsi o soluție, statul membru responsabil poate, în termen de alte două luni, să asigure o mediere de către o organizație reprezentantă a operatorilor de transport aerian sau a aeroporturilor sau de către altă parte terță.

(2) Statele membre adoptă măsurile corespunzătoare, în conformitate cu legislația internă, pentru protejarea coordonatorilor cu privire la cererile de despăgubiri legate de exercitarea funcțiilor acestora în temeiul prezentului regulament, cu excepția cazurilor în care faptele au fost savârșite din culpă gravă sau cu intenție.

▼B

Articolul 12

▼M3

Relații cu țări terțe

(1) Ori de câte ori se constată că, în privința alocării și utilizării sloturilor, o țară terță:

(a) nu acordă operatorilor de transport aerian comunitari un tratament comparabil cu cel acordat, în temeiul prezentului regulament, operatorilor de transport aerian din țara respectivă sau

(b) nu acordă *de facto* operatorilor de transport aerian comunitari tratamentul național sau

(c) acordă operatorilor de transport aerian din alte țări terțe un tratament mai favorabil decât operatorilor de transport aerian comunitari,

Comisia poate, în conformitate cu procedura stabilită în articolul 13 alineatul (2), să decidă dacă este necesar ca un stat membru sau mai multe state membre să adopte măsuri, inclusiv suspendarea totală sau parțială a aplicării prezentului regulament cu privire la un operator de transport aerian sau mai mulți operatori de transport aerian din țara terță în cauză în vederea remedierii comportamentului discriminatoriu al țării terțe implicate.

▼B

(2) Statele membre informează Comisia cu privire la orice dificultate majoră întâlnită, *de jure* sau *de facto*, de către transportatorii aerieni din Comunitate în obținerea de sloturi orare la aeroporturile din țările terțe.

▼M3

Articolul 13

Procedura comitetului

(1) Comisia este sprijinită de un comitet.

▼M3

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor pentru exercitarea competențelor executive conferite Comisiei ([1]), ținând seama de dispozițiile de la articolul 8 din decizia menționată.

Termenul prevăzut în articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

(3) Comisia mai poate consulta comitetul cu privire la orice alt subiect referitor la aplicarea prezentului regulament.

(4) Comitetul își adoptă regulamentul de procedură.

Articolul 14

Aplicare

(1) Autoritățile competente din domeniul de gestionare a traficului aerian pot să refuze planul de zbor al unui operator de transport aerian, în cazul în care operatorul de transport aerian intenționează să aterizeze sau să decoleze la un aeroport coordonat, în timpul perioadelor în care aeroportul este coordonat, fără să dispună de un slot alocat de coordonator.

(2) Coordonatorul retrage seria de sloturi alocate în mod provizoriu unui operator de transport aerian în cursul stabilirii acestora și le plasează în gruparea de sloturi la data de 31 ianuarie pentru sezonul de vară următor sau la data de 31 august pentru sezonul de iarnă următor, în cazul în care întreprinderea nu deține o licență de exploatare sau un document echivalent la data respectivă sau în cazul în care autoritatea competentă de acordare a licențelor nu indică probabilitatea emiterii unei licențe sau a unui document echivalent înainte de începutul perioadei relevante de planificare orară.

(3) Coordonatorul retrage și plasează în grupare seria de sloturi a unui operator de transport aerian, pe care acesta din urmă a primit-o în urma unui schimb în temeiul articolului 8a alineatul (1) litera (c), în cazul în care sloturile respective nu au fost utilizate așa cum s-a prevăzut.

(4) Operatorii de transport aerian care exploatează servicii aeriene în mod repetat și intenționat la o oră cu mult diferită de slotul alocat ca parte dintr-o serie de sloturi sau utilizează sloturi într-un mod foarte diferit față de cel indicat în momentul alocării și, astfel, produc daune aeroportului sau operațiilor de trafic aerian își pierd dreptul menționat în articolul 8 alineatul (2). Coordonatorul poate să retragă unui asemenea operator de transport aerian seria de sloturi în cauză pentru perioada de planificare orară rămasă și să le plaseze în grupare, după ce îl ascultă pe operatorul de transport aerian implicat și după ce îi adresează acestuia un singur avertisment.

(5) Statele membre asigură existența unor sancțiuni efective, proporționale și descurajatoare sau măsuri echivalente pentru cazurile de exploatare repetată și premeditată a serviciilor aeriene la ore cu mult diferite față de sloturile alocate sau de utilizare a sloturilor într-un mod substanțial diferit față de cel indicat în momentul alocării, în cazul în care acest lucru produce daune aeroportului sau operațiilor de trafic aerian.

(6) (a) Fără a aduce atingere articolului 10 alineatul (4), în cazul în care un operator de transport aerian nu poate să realizeze rata de utilizare de 80 % definită în articolul 8 alineatul (2), coordonatorul poate să decidă retragerea de la un asemenea operator de transport aerian a seriei de sloturi în cauză pentru perioada de planificare orară rămasă și să le plaseze

([1]) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

▼M3

în grupare, după ce îl ascultă pe operatorul de transport aerian implicat.

(b) Fără a aduce atingere articolului 10 alineatul (4), în cazul în care după o perioadă reprezentând 20 % din perioada de valabilitate a seriei nu s-a utilizat nici un slot din seria respectivă de sloturi, coordonatorul procedează la plasarea seriei de sloturi în grupare pentru perioada de planificare orară rămasă, după audierea operatorului de transport aerian implicat.

Articolul 14a

Raportare și cooperare

(1) Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la aplicarea prezentului regulament în decurs de cel mult trei ani de la intrarea sa în vigoare. Raportul se referă în special la aplicarea articolelor 8, 8a și 10.

(2) Statele membre și Comisia cooperează la aplicarea prezentului regulament, în special în ceea ce privește strângerea informațiilor pentru raportarea menționată la alineatul (1).

▼B

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.