Ovaj je dokument samo dokumentacijska pomoć za čiji sadržaj institucije ne preuzimaju odgovornost.

►**B**

UREDBA VIJEĆA (EEZ) br. 95/93

od 18. siječnja 1993.

o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice

(SL L 14, 22.1.1993., str. 1)

Promijenio:

		Službeni list		
		br.	stranica	datum
►**M1**	Uredba (EZ) br. 894/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. svibnja 2002.	L 142	3	31.5.2002
►**M2**	Uredba (EZ) br. 1554/2003 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. srpnja 2003.	L 221	1	4.9.2003
►**M3**	Uredba (EZ) br. 793/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004.	L 138	50	30.4.2004
►**M4**	Uredba (EZ) br. 545/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2009.	L 167	24	29.6.2009

▼B

UREDBA VIJEĆA (EEZ) br. 95/93

od 18. siječnja 1993.

o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice

VIJEĆE EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske ekonomske zajednice, a posebno njegov članak 84. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ([1]),

uzimajući u obzir mišljenje Europskog parlamenta ([2]),

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora ([3]),

budući da postoji rastući nesrazmjer između širenja sustava zračnog prometa u Europi i raspoloživosti odgovarajuće infrastrukture zračnih luka koja bi zadovoljila tu potražnju; budući da to rezultira rastućim brojem preopterećenih zračnih luka u Zajednici;

budući da se dodjela slotova u preopterećenim zračnim lukama treba zasnivati na neutralnim, transparentnim i nediskriminirajućim pravilima;

budući da je zahtjev nepristranosti najbolje zajamčen kada odluku o koordinaciji zračne luke na temelju objektivnih kriterija donosi država članica odgovorna za zračnu luku;

budući da je pod određenim uvjetima, a kako bi se olakšalo poslovanje, poželjno da država članica bude u mogućnosti odrediti neku luku kao koordiniranu, pod uvjetom da se zadovoljavaju načela transparentnosti, neutralnosti i nediskriminacije;

budući da se država članica odgovorna za koordiniranu zračnu luku treba pobrinuti za izbor koordinatora čija neutralnost treba biti neupitna;

budući da je transparentnost informacija bitan element kako bi se osigurala objektivnost postupka dodjele slotova;

budući da načela kojima se rukovodi sadašnji sustav dodjele slotova mogu biti osnova ove Uredbe, pod uvjetom da se sustav razvija u skladu s razvojem prometa u Zajednici;

budući da je politika Zajednice olakšavanje natjecanja i poticanje ulaska na tržište, kako je predviđeno Uredbom Vijeća (EEZ) br. 2408/92 od 23. srpnja 1992. o pristupu zračnih prijevoznika Zajednice zračnim linijama unutar Zajednice ([4]), i budući da ti ciljevi zahtijevaju snažnu potporu prijevoznicima koji namjeravaju započeti s djelatnošću na zračnim linijama unutar Zajednice;

budući da postojeći sustav predviđa stečena prava;

budući da bi također trebale postojati odredbe kojima bi se omogućio pristup novih prijevoznika na tržište Zajednice;

budući da je potrebno predvidjeti posebne odredbe, pod ograničenim okolnostima, za održavanje prikladnih domaćih usluga zračnog prijevoza do regija dotičnih država članica;

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

▼B

budući da je također potrebno izbjeći situacije kada zbog nedostatka raspoloživih slotova prednosti liberalizacije bivaju neravnomjerno raspoređene, te dolazi do narušavanja natjecanja;

budući da je poželjno da se na najbolji način iskoriste postojeći slotovi kako bi se ostvarili gore izneseni ciljevi;

budući da je poželjno da treće zemlje nude istovjetan tretman prijevoznicima Zajednice;

budući da primjena odredaba ove Uredbe ne smije dovoditi u pitanje pravila natjecanja iz Ugovora, posebno članaka 85. i 86.;

budući da su dogovori u pogledu veće suradnje na korištenju zračne luke Gibraltar postignuti 2. prosinca 1987. u Londonu između Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine zajedničkom izjavom ministara vanjskih poslova dviju država, te da ti dogovori tek trebaju stupiti na snagu;

budući da je ovu Uredbu potrebno preispitati nakon utvrđenog razdoblja stupanja na snagu kako bi se ocijenilo njezino funkcioniranje,

DONIJELO JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Područje primjene

▼M3

1. Ova Uredba primjenjuje se na zračne luke Zajednice.

▼B

2. Za primjenu ove Uredbe na zračnu luku Gibraltar razumijeva se da ne dovodi u pitanje pravna stajališta Kraljevine Španjolske odnosno Ujedinjene Kraljevine u pogledu spora oko suvereniteta nad državnim područjem na kojemu se zračna luka nalazi.

3. Primjena odredaba ove Uredbe na zračnu luku Gibraltar odgađa se dok dogovori iz zajedničke izjave ministara vanjskih poslova Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine od 2. prosinca 1987. ne stupe na snagu. Vlade Španjolske i Ujedinjene Kraljevine obavješćuju Vijeće o tom datumu.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe:

▼M3

(a) „slot” znači dopuštenje koje daje koordinator u skladu s ovom Uredbom za korištenje čitave infrastrukture zračne luke, koja je potrebna za odvijanje zračnog prometa u nekoj koordiniranoj zračnoj luci, na neki određeni datum i u neko određeno vrijeme, koje je u svrhu slijetanja ili uzlijetanja odredio koordinator slotova u skladu s ovom Uredbom;

(b) „novi sudionik” znači:

i. zračni prijevoznik koji traži, kao dio jedne serije slotova, slot u nekoj zračnoj luci, na bilo koji dan, gdje bi ako se njegov zahtjev prihvati, on ukupno držao manje od pet slotova na toj zračnoj luci taj dan; ili

▼M3

ii. zračni prijevoznik koji traži seriju slotova za redovite prijevoze putnika uključene u red letenja između dvije zračne luke Zajednice, ako na taj dan najviše dva druga zračna prijevoznika obavljaju iste takve letove između tih zračnih luka, gdje bi, ako se njegov zahtjev prihvati, taj zračni prijevoznik i dalje držao manje od pet slotova na toj zračnoj luci za redoviti promet na taj dan; ili

iii. zračni prijevoznik koji traži seriju slotova na zračnoj luci za redoviti prijevoz putnika između te zračne luke i regionalne zračne luke, gdje niti jedan drugi zračni prijevoznik ne obavlja neposredan prijevoz putnika između tih zračnih luka i sustava zračnih luka na taj dan, gdje bi, ako se zahtjev zračnog prijevoznika prihvati, taj zračni prijevoznik i dalje držao manje od pet slotova na toj zračnoj luci za redoviti promet na taj dan.

Zračni prijevoznik koji drži više od 5 % ukupnih raspoloživih slotova za neki određeni dan u nekoj određenoj zračnoj luci, ili više od 4 % ukupnih raspoloživih slotova na predmetni dan u nekom sustavu zračne luke koji čini dio te zračne luke, ne smatra se novim sudionikom u toj zračnoj luci;

▼B

(c) „izravan let” znači let između dviju zračnih luka uključujući i zaustavljanja s istim zrakoplovom i istim brojem leta;

(d) „plansko razdoblje” znači ljetno ili zimsko razdoblje kako se koriste u redovima letenja zračnih prijevoznika;

(e) „zračni prijevoznik Zajednice” znači zračni prijevoznik s važećom operativnom licencijom izdanom od države članice u skladu s Uredbom Vijeća (EEZ) br. 2407/92 od 23. srpnja 1992. o licenciranju zračnih prijevoznika ([1]);

▼M3

(f) i. „zračni prijevoznik” znači poduzeće za javni zračni promet koje posjeduje važeću operativnu licenciju ili drugi odgovarajući dokument, najkasnije 31. siječnja za sljedeću ljetnu sezonu ili 31. kolovoza za sljedeću zimsku sezonu. U smislu članaka 4., 8., 8.a i 10., definicija zračnog prijevoznika odnosi se također na operatore poslovnog zrakoplovstva koji obavljaju zračni promet prema redu letenja; u smislu članaka 7. i 14.; definicija zračnog prijevoznika odnosi se i na operatore civilnog zrakoplovstva;

ii. „skupina zračnih prijevoznika” znači dva ili više zračnih prijevoznika koji udruženi izvršavaju zajedničke letove, ustupaju franšize ili dijele oznake („*code-sharing*”) radi obavljanja usluga zračnog prijevoza;

(g) „koordinirana zračna luka” znači svaka zračna luka u kojoj, da bi mogao sletjeti ili uzletjeti, zračni prijevoznik ili bilo koji operator zrakoplova mora imati slot koji mu je dodijelio koordinator slotova, osim državnih letova, nužnih slijetanja i humanitarnih letova;

▼B

(h) „sustav zračnih luka” znači dvije ili više zračnih luka grupiranih kako bi opsluživale isti grad ili urbano područje, kako je opisano u Prilogu II. Uredbi Vijeća (EEZ) br. 2408/92;

▼M3

(i) „regulirana zračna luka” znači zračna luka u kojoj postoji mogućnost zakrčenja u nekim dijelovima dana, tjedna ili godine, koje se može riješiti dragovoljnom suradnjom između zračnih prijevoznika i u kojoj je imenovan jedan regulator koji bi usklađivao operacije zračnih prijevoznika koji prometuju ili namjeravaju prometovati u toj zračnoj luci;

([1]) SL L 240, 24.8.1992., str. 1.

▼M3

(j) „tijelo za upravljanje zračnom lukom” znači tijelo koje zajedno s ostalim aktivnostima ili na neki drugi način ima zadaću upravljanja infrastrukturom zračne luke u skladu s nacionalnim zakonom i pravilima te koordinacije i nadzora aktivnosti raznih operatora prisutnih u zračnoj luci ili unutar sustava dotične zračne luke;

(k) „serija slotova” znači najmanje pet slotova koji se traže za isto vrijeme u istom danu tjedna u istom razdoblju reda letenja i koji su na taj način i dodijeljeni ili, ako to nije moguće, koji su dodijeljeni za približno isto vrijeme;

(l) „poslovno zrakoplovstvo” znači sektor općeg zrakoplovstva koji se odnosi na prometovanje ili korištenje zrakoplova od strane poduzeća za prijevoz putnika ili roba kao pomoć u izvršavanju njihovog poslovanja, kad se upravlja zrakoplovom u svrhe koje općenito ne ulaze u javni najam te njima upravljaju osobe koje imaju barem dozvolu za pilota s ovlaštenjem za instrumentalno letenje;

(m) „koordinacijski parametri” znači iskazivanje, u operativnom smislu, svih raspoloživih kapaciteta za dodjelu slotova u nekoj zračnoj luci tijekom svakog koordinacijskog razdoblja, uzimajući u obzir sve tehničke, operativne i okolišne faktore koji utječu na funkcioniranje infrastrukture zračne luke i njenih različitih podsustava.

▼B

Članak 3.

Uvjeti koordinacije zračnih luka

▼M3

1. (a) Država članica nema obvezu određivanja bilo koje zračne luke kao regulirane ili koordinirane osim u skladu s odredbama ovog članka.

(b) Država članica neće odrediti zračnu luku kao koordiniranu osim u skladu s odredbama stavka 3.

▼B

2. Države članice mogu se, međutim, pobrinuti da se bilo koja zračna luka odredi kao ►M3 regulirana zračna luka ◄, pod uvjetom da se zadovolje načela transparentnosti, neutralnosti i nediskriminacije.

▼M3

3. Odgovorna država članica, kad to smatra potrebnim ili u roku šest mjeseci, vodi računa o tome da tijelo za upravljanje tom zračnom lukom ili bilo koje drugo nadležno tijelo provede podrobnu analizu kapaciteta u nekoj zračnoj luci koja nema dodijeljen status ili u reguliranoj zračnoj luci:

i. po pisanom zahtjevu, zračni prijevoznici koji predstavljaju više od polovice operacija u toj zračnoj luci ili tijelo za upravljanje zračnom lukom, kad se smatra da je kapacitet nedovoljan za stvarne ili planirane operacije u određenim razdobljima; ili

ii. na zahtjev Komisije, posebno ako u nekoj zračnoj luci u stvarnosti postoji pristup samo za zračne prijevoznike kojima je dodijeljen slot ili kad se zračni prijevoznik, a posebno novi sudionici, susretnu s ozbiljnim problemima u usklađivanju slijetanja i uzlijetanja u dotičnoj zračnoj luci.

▼M3

Ova analiza, koja se temelji na opće priznatim metodama, utvrđuje svaki manjak kapaciteta, uzimajući u obzir ograničenja vezana uz okruženje te zračne luke. Analiza predviđa mogućnosti otklanjanja takvog manjka kroz novu ili modificiranu infrastrukturu, operativne promjene ili bilo kakve druge promjene, te odrediti vremenski okvir koji se predviđa za rješavanje tih nedostataka. Analiza se ažurira ako se poziva na stavak 5. ili ako je u zračnoj luci došlo do promjena koje bitno utječu na njezin kapacitet i iskorištavanje kapaciteta. Analiza i korištena metoda analize daju se na uvid onima koji su tražili da se analiza napravi, a drugim zainteresiranim stranama na njihov zahtjev. Istodobno se analiza dostavlja Komisiji.

4. Na temelju analize, država članica se savjetuje o stanju kapaciteta zračne luke u suradnji s tijelom za upravljanje zračnom lukom, zračnim prijevoznicima koji redovito koriste tu zračnu luku, njihovim predstavničkim organizacijama, predstavnicima generalnog zrakoplovstva koji redovito koriste tu zračnu luku te nadležnom kontrolom zračne plovidbe.

5. Kad se problemi s kapacitetom javljaju najmanje tijekom jednog razdoblja reda letenja, država članica osigurava da se zračna luka za odgovarajuće razdoblje proglasi koordiniranom, samo:

(a) ako je manjak kapaciteta tako ozbiljan da se u toj zračnoj luci ne mogu izbjeći značajna kašnjenja; i

(b) ako ne postoje nikakve druge mogućnosti rješavanja tih problema u kraćem roku.

6. Iznimno od odredaba stavka 5., države članice mogu, u iznimnim okolnostima, zračnu luku koja ima probleme s manjkom kapaciteta, proglasiti koordiniranom za neko odgovarajuće razdoblje.

▼B

►M3 7. ◄ Kada se u ►M3 koordinirana zračna luka ◄ osiguraju kapaciteti dostatni za zadovoljavanje potreba postojećeg ili planiranog prometa, njeno određenje kao ►M3 koordinirana zračna ◄ luke se ukida.

Članak 4.

▼M3

Regulator i koordinator

1. Države članice odgovorne za regulirane i koordinirane zračne luke osiguravaju imenovanje kvalificirane fizičke ili pravne osobe kao regulatora ili koordinatora nakon što se o tome savjetuje sa zračnim prijevoznicima koji redovito koriste tu zračnu luku, njihovim predstavničkim organizacijama te tijelom za upravljanje zračnom lukom i koordinacijskim odborom, ako takav odbor postoji. Isti regulator ili koordinator može biti imenovan za više zračnih luka.

2. Države članice odgovorne za regulirane ili koordinirane zračne luke osiguravaju:

(a) da regulator na reguliranoj zračnoj luci postupa u skladu s ovom Uredbom na nezavisan, neutralan, nediskriminacijski i transparentan način;

(b) nezavisnost koordinatora na koordiniranoj zračnoj luci funkcijski razdvajajući koordinatora od svake pojedine zainteresirane strane. Sustav financiranja aktivnosti koordinatora mora biti takav da osigura njegov nezavisan status;

▼M3

(c) da koordinator postupa u skladu s ovom Uredbom na neutralan, nediskriminacijski i transparentan način.

3. Regulator i koordinator dužni su sudjelovati na međunarodnim konferencijama zračnih prijevoznika o redovima letenja u skladu s pravom Zajednice.

4. Regulator je dužan savjetovati zračne prijevoznike i preporučiti im zamjenska vremena dolaska i/ili odlaska ako postoji vjerojatnost da će doći do zakrčenja.

5. Isključivo je koordinator slotova osoba odgovorna za dodjelu slotova. On dodjeljuje slotove u skladu s odredbama ove Uredbe i omogućuje, u hitnim slučajevima, dodjelu slotova izvan radnog vremena.

6. Regulator je dužan promatrati jesu li operacije zračnih prijevoznika u skladu s redovima letenja koji su im preporučeni. Koordinator slotova je dužan nadzirati jesu li operacije zračnih prijevoznika u skladu sa slotovima koji su im dodijeljeni. Te provjere sukladnosti obavljaju se u suradnji s tijelom za upravljanje zračnom lukom i s nadležnom kontrolom zračnog prometa, pri čemu treba voditi računa o vremenu i drugim relevantnim parametrima koji se odnose na dotičnu zračnu luku. Koordinator je na zahtjev dužan podnijeti, dotičnoj državi članici, te Komisiji godišnje izvješće aktivnosti vezano posebno uz primjenu članaka 8.a i 14., kao i za sve pritužbe u vezi primjene članaka 8. i 10. koje su predane koordinacijskom odboru te ponuditi mjere za njihovo rješavanje.

7. Regulator i koordinator slotova surađuju kako bi otkrili nedosljednosti u redovima letenja.

▼B

►M3 8. ◄ ►M3 Koordinator će, na zahtjev, u nekom razumnom roku besplatno dati na uvid zainteresiranim stranama, posebno članovima ili promatračima u koordinacijskom odboru, u pisanom obliku ili bilo kojem drugom lako dostupnom obliku sljedeće informacije: ◄

(a) kronološki redoslijed dodjele slotova svim zračnim prijevoznicima u dotičnoj zračnoj luci;

(b) o zatraženim slotovima (prvi zahtjev) za sve zračne prijevoznike i to kronološkim redoslijedom;

(c) o svim dodijeljenim slotovima i preostalim zahtjevima za slotove, navedene kronološkim redoslijedom po prijevoznicima, za sve zračne prijevoznike;

(d) o svim preostalim raspoloživim slotovima;

(e) sve pojedinosti o kriterijima za raspodjelu.

▼M3

9. Informacije iz stavka 8. daju se na uvid najkasnije u vrijeme održavanja relevantnih konferencija o redovima letenja te prema potrebi za vrijeme trajanja takvih konferencija i neposredno nakon istih. Na zahtjev, koordinator je dužan te informacije dostaviti u obliku sažetog pregleda. Za dostavu takvog sažetog pregleda informacija može se naplatiti naknada.

10. Kad su dostupni značajni i općeprihvaćeni standardi redova letenja, regulator, koordinator i zračni prijevoznici ih primjenjuju pod uvjetom da isti ispunjavaju uvjete propisane pravom Zajednice.

▼M3

Članak 5.

Koordinacijski odbor

1. Na koordiniranoj zračnoj luci, odgovorna država članica osigurava osnivanje koordinacijskog odbora. Isti koordinacijski odbor osniva se za jednu ili više koordiniranih zračnih luka. Članstvo u koordinacijskom odboru otvoreno je barem za zračne prijevoznike koji redovito koriste tu zračnu/e luku/e i za njihove predstavničke organizacije, tijelo za upravljanje zračnom lukom, nadležnu kontrolu zračnog prometa i predstavnike generalnog zrakoplovstva koji redovito koriste tu zračnu luku.

Zadaće koordinacijskog odbora su sljedeće:

(a) davanje prijedloga ili savjeta koordinatoru slotova i/ili državi članici o:

— mogućnostima povećanja kapaciteta zračne luke, utvrđenim u skladu s člankom 3. ili mogućnostima boljeg iskorištenja kapaciteta,

— koordinacijskim parametrima koje treba odrediti u skladu s člankom 6.,

— metodama praćenja korištenja dodijeljenih slotova,

— lokalnim uputama za dodjelu slotova ili praćenje korištenja dodijeljenih slotova, vodeći računa, između ostalog, o mogućim specifičnostima radnog okruženja, kako je predviđeno u članku 8. stavku 5.,

— poboljšanjima prometnih uvjeta koji vladaju u toj zračnoj luci,

— ozbiljnim problemima s kojima se suočavaju novi sudionici, kako je predviđeno u članku 10. stavku 9.,

— svim pitanjima u vezi kapaciteta zračne luke;

(b) posredovanje između svih zainteresiranih strana vezano za pritužbe na dodjelu slotova, kako je predviđeno u članku 11.

2. Koordinacijski odbor poziva predstavnike država članica i koordinatora na sastanke u svojstvu promatrača.

3. Koordinacijski odbor donosi poslovnik kojim se, između ostalog, regulira sudjelovanje, imenovanja te učestalost održavanja sastanaka te korišteni jezik (jezici). Svaki član koordinacijskog odbora može predložiti lokalne smjernice predviđene člankom 8. stavkom 5. Na zahtjev koordinatora slotova, koordinacijski odbor treba raspravljati o predloženim lokalnim smjernicama za dodjelu slotova kao i o smjernicama za praćenje korištenja dodijeljenih slotova. Odbor predaje dotičnoj državi članici izvješće o raspravi s naznakom odgovarajuće pozicije koju je odbor zauzeo.

Članak 6.

Parametri koordiniranja

1. Odgovorna država članica na koordiniranoj zračnoj luci dva puta godišnje utvrđuje parametre koordiniranja za dodjelu slotova vodeći računa o svim relevantnim tehničkim, operativnim ograničenjima te ograničenjima vezanim uz specifično okruženje, kao i o svim promjenama istih.

▼M3

Utvrđivanje parametara koordiniranja za dodjelu slotova temelji se na objektivnoj analizi mogućnosti prihvaćanja zračnog prometa, uvažavajući različite vrste zračnog prometa na zračnoj luci, moguća zakrčenja zračnog prostora za vrijeme koordinacijskog razdoblja te stanje kapaciteta.

Parametri se dostavljaju koordinatoru na vrijeme i prije početka prve dodjele slotova zbog konferencija o redovima letenja.

2. U smislu utvrđivanja parametara iz stavka 1. ovog članka, ako to država članica ne učini, koordinator određuje relevantne razmake u vremenu koordiniranja nakon savjetovanja s koordinacijskim odborom i u skladu s utvrđenim kapacitetom.

3. Prije donošenja konačne odluke o parametrima za dodjelu slotova, u koordinacijskom odboru treba detaljno raspraviti utvrđivanje parametara i korištenu metodologiju kao i eventualne izmjene istih, s ciljem povećavanja kapaciteta i broja raspoloživih slotova za dodjelu. Zainteresiranim stranama, na njihov zahtjev, treba dati na uvid sve relevantne dokumente.

Članak 7.

Informacije za regulatore i koordinatore slotova

1. Zračni prijevoznici, koji prometuju ili namjeravaju prometovati u nekoj reguliranoj ili koordiniranoj zračnoj luci, dužni su regulatoru, odnosno koordinatoru slotova, dostaviti sve relevantne informacije koje oni zatraže. Sve relevantne informacije dostavljaju se u obliku i unutar roka koje odredi regulator ili koordinator slotova. Posebno, zračni prijevoznik dužan je, u trenutku podnošenja zahtjeva za dodjelu slotova, obavijestiti koordinatora slotova o tome hoće li, u odnosu na tražene slotove, koristiti status novog sudionika, u skladu s člankom 2.b.

Za sve ostale zračne luke koje nemaju dodijeljen status, tijelo za upravljanje tom zračnom lukom na zahtjev koordinatora slotova dostavlja sve informacije koje posjeduje o planiranim letovima zračnih prijevoznika.

2. Ako zračni prijevoznik ne dostavi informacije iz stavka 1. ovog članka, osim ako može na zadovoljavajući način dokazati da postoje opravdani razlozi, ili ako dostavi netočne ili varljive informacije, koordinator slotova ne smije uzeti u razmatranje njegov zahtjev za dodjelu slota ili zahtjev onog zračnog prijevoznika na kojeg se odnose nepotpune, netočne ili varljive informacije. Koordinator slotova takvom zračnom prijevozniku omogućuje dostavu njegovog očitovanja.

3. Regulator ili koordinator slotova, tijelo za upravljanje zračnom lukom i nadležna kontrola zračnog prometa razmjenjuju sve informacije koje su im potrebne za obavljanje njihovih poslova, uključujući podatke o letovima i slotove.

Članak 8.

Postupak dodjele slotova

1. Iz baze slotova, zračnim prijevoznicima koji su podnijeli zahtjev, dodjeljuju se serije slotova kao dopuštenje za korištenje infrastrukture zračne luke u svrhu slijetanja ili uzlijetanja u razdoblju reda letenja za koje su ti slotovi zatraženi. Zračni prijevoznik, nakon isteka predviđenog razdoblja slotove mora vratiti u bazu slotova sukladno odredbama članka 10.

▼M3

2. Ne dovodeći u pitanje članke 7., 8.a, 9., 10. stavke 1. i 14., odredba stavka 1. ovog članka ne primjenjuje se kad su ispunjeni sljedeći uvjeti:

— kad neku seriju slotova zračni prijevoznik koristi za obavljanje redovitog ili neredovitog planiranog prijevoza, i

— kad taj zračni prijevoznik može, na način koji zadovoljava koordinatora slotova, dokumentirati da je dotičnu seriju slotova koristio, na način koji mu je odobrio koordinator slotova, najmanje 80 % vremena tijekom razdoblja reda letenja za koje mu je ista dodijeljena.

U tom slučaju, takva serija slotova tom zračnom prijevozniku daje pravo na istu seriju slotova u sljedećem odgovarajućem razdoblju reda letenja i ako to zatraži unutar roka koji je određen u članku 7. stavku 1.

3. Ne dovodeći u pitanje članak 10. stavak 2., u situaciji kad se ne mogu svi zahtjevi za dodjelom slotova riješiti na način koji zadovoljava zainteresirane zračne prijevoznike, prednost treba dati komercijalnim letovima, a posebno letovima uključenim u red letenja i programiranim neredovitim letovima. U slučaju konkurentnih zahtjeva unutar iste kategorije prometnih usluga, prednost treba dati onima koji prometuju tijekom cijele godine.

4. Vremensko reprogramiranje serije slotova, prije dodjele preostalih slotova iz baze iz članka 10. drugim zainteresiranim zračnim prijevoznicima smije se prihvatiti samo iz operativnih razloga ili ako bi reprogramirana vremena slotova značila poboljšanje u odnosu na prvobitno zatražena vremena. Takvo reprogramiranje ne smije se primijeniti prije nego to koordinator slotova izrijekom potvrdi.

5. Koordinator je dužan uzeti u obzir dodatna pravila i smjernice koje je odredila industrija zračnog prometa diljem svijeta ili Zajednice, te lokalne smjernice koje je koordinacijski odbor predložio, a prihvatila država članica ili drugo nadležno tijelo odgovorno za tu zračnu luku, uz uvjet da ta pravila i smjernice ne utječu na nezavisan status koordinatora, da su usklađene s pravom Zajednice i imaju kao cilj unaprijediti učinkovitost korištenja kapaciteta zračne luke. Dotična država članica dostavlja ta pravila Komisiji.

6. Ako neki zahtjev za dodjelu slota nije moguće odobriti, koordinator zračnog prijevoznika koji je podnio taj zahtjev obavješćuje o razlozima zbog kojih to nije bilo moguće i navesti najbliži slobodni zamjenski slot.

7. Koordinator, pored planirane dodjele slotova za određeno razdoblje reda letenja, rješava i u zadnji trenutak dostavljene zahtjeve za dodjelu slotova, za svaku vrstu zračnog prometa, uključujući opće zrakoplovstvo. S tim ciljem, nakon raspodjele slotova zračnim prijevoznicima koji su za to ranije podnijeli zahtjeve, mogu se koristiti neiskorišteni slotovi u bazi slotova iz članka 10, kao i slotovi oslobođeni u posljednji trenutak.

Članak 8.a

Prijenos i razmjena slotova

1. Slotovi se mogu:

(a) prenositi od strane zračnog prijevoznika s jedne linije ili vrste zračnog prijevoza na neku drugu liniju ili vrstu zračnog prijevoza koju obavlja taj isti zračni prijevoznik;

▼M3

(b) prenositi:

i. između zračnog prijevoznika i njegovih podružnica te između podružnica istog zračnog prijevoznika;

ii. u okviru stjecanja kontrolnog udjela u kapitalu nekog zračnog prijevoznika;

iii. u slučaju potpunog ili djelomičnog preuzimanja, kad se slotovi izravno odnose na preuzetog zračnog prijevoznika;

(c) razmjenjivati među zračnim prijevoznicima, jedan za jedan.

2. Prijenosi ili razmjene iz stavka 1. ovog članka se ne smiju prijaviti koordinatoru i ne smiju se primjenjivati prije nego ih koordinator slotova izrijekom potvrdi. Koordinator odbija potvrđivanje prijenosa ili razmjenu slotova ako nisu u skladu s uvjetima iz ove Uredbe i ako koordinator slotova nije dobio zadovoljavajuće dokaze:

(a) da to neće negativno utjecati na operacije u zračnoj luci, uzimajući u obzir sve tehničke, operativne i specifične uvjete okoliša;

(b) da se poštuju uvedena ograničenja sukladno članku 9.;

(c) da neki prijenos slotova ne spada u slučajeve iz stavka 3.

3. (a) slotovi dodijeljeni nekom novom sudioniku definiranom u članku 2. točki (b) ne mogu se prenositi na način iz stavka 1. točke (b) ovog članka, kroz period od dva jednakovrijedna razdoblja reda letenja, osim u slučaju zakonom odobrenog preuzimanja poslova nekog trgovačkog društva koje je otišlo u stečaj;

(b) slotovi dodijeljeni nekom novom sudioniku definiranom u članku 2. točki (b) podtočkama ii. i iii. ne mogu se prenijeti na neku drugu liniju kako je to opisano u stavku 1. točki (a) ovog članka, kroz period od dva jednakovrijedna razdoblja reda letenja, osim ako će se taj novi sudionik na novoj liniji tretirati s istim prioritetom kao i na početnoj ruti;

(c) slotovi dodijeljeni nekom novom sudioniku definiranom u članku 2. točki (b) ne smiju se razmjenjivati na način opisan u stavku 1. točki (c) ovog članka, kroz period od dva odgovarajuća razdoblja reda letenja, osim s ciljem poboljšanja vremenskog rasporeda slotova za te letove u odnosu na prvobitno traženi vremenski raspored.

Članak 8.b

Isključenje zahtjeva za naknadu

Pravo na seriju slotova iz članka 8. stavka 2. ne daje pravo na traženje naknade za njihova blokiranja, ograničenja ili ukidanja sukladno pravu Zajednice, posebno uz primjenu propisa Ugovora koji se odnose na zračni promet. Uredba ne utječe na ovlasti javnih vlasti da zatraže prijenos slotova između zračnih prijevoznika i da upravljaju njihovom dodjelom prema nacionalnom zakonu o tržišnom natjecanju ili člancima 81. ili 82. Ugovora ili Uredbe Vijeća (EEZ) br. 4064/89 od 21. prosinca 1989. o kontroli koncentracija između poduzetnika ([1]). Ti transferi mogu se provoditi samo bez novčane naknade.

([1]) SL L 395, 30.12.1989., str. 1. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 1310/97 (SL L 180, 9.7.1997., str. 1.).

▼M3

Članak 9.

Obveze javne službe

1. Ako su uvedene obveze javne službe na liniji u skladu s člankom 4. Uredbe (EEZ) br. 2408/92, država članica može rezervirati na jednoj koordiniranoj zračnoj luci slotove koji su potrebni za obavljanje nekog leta predviđenog na toj liniji. Ako rezervirani slotovi na dotičnoj zračnoj luci nisu korišteni, na raspolaganju su ostalim zračnim prijevoznicima zainteresiranim za prometovanje na toj liniji u skladu s obvezama javne službe, a koje podliježu uvjetima iz stavka 2. Ako niti jedan drugi zračni prijevoznik nije zainteresiran za prometovanje tom linijom te dotična država članica ne objavi poziv za dostavu ponuda na temelju članka 4. stavka 1. točke (d) Uredbe (EEZ) br. 2408/92, slotovi se rezerviraju za drugu liniju koja podliježe obvezama javne službe ili se vraćaju u bazu slotova.

2. Postupak objave poziva za dostavu ponuda iz članka 4. stavka 1. točaka od (d) do (g) i članka 4. stavka 1. točke (i) Uredbe (EEZ) br. 2408/92 primjenjuje se za korištenje slotova iz gornjeg stavka 1., ako postoji više zračnih prijevoznika Zajednice zainteresiranih za pružanje usluge na toj liniji, a nisu bili u mogućnosti dobiti slotove u roku od sat vremena prije ili nakon vremena zatraženog od koordinatora.

Članak 10.

Baza slotova

1. Koordinator je dužan uspostaviti bazu slotova koja će sadržavati sve slotove koji nisu dodijeljeni na temelju članka 8. stavka 2. i članka 8. stavka 4. Svi novi kapaciteti slotova određeni na temelju članka 3. stavka 3. stavljaju se u bazu slotova.

2. Serija slotova koja je dodijeljena nekom zračnom prijevozniku za obavljanje nekog leta uključenog u red letenja ili nekog programiranog neredovitog leta, tom zračnom prijevozniku ne daje pravo na istu seriju slotova u sljedećem odgovarajućem razdoblju reda letenja, ako dotični zračni prijevoznik ne može dokazati, na način koji zadovoljava koordinatora, da je te slotove koje mu je koordinator slotova odobrio, koristio najmanje 80 % vremena tijekom razdoblja reda letenja, za koje su mu isti bili dodijeljeni.

3. Slotovi dodijeljeni nekom zračnom prijevozniku prije 31. siječnja za sljedeću ljetnu sezonu ili prije 31. kolovoza za sljedeću zimsku sezonu, a koji budu prije tih datuma vraćeni koordinatoru radi preraspodjele, ne uzimaju se u obzir u svrhu izračuna iskorištenja.

4. Ako se ne može dokazati 80 % iskorištenja serije slotova, svi slotovi iz dotične serije vraćaju se u bazu slotova, osim ako se činjenica da nisu iskorišteni može opravdati na temelju bilo kojeg od sljedećih razloga:

(a) nepredvidljive i neizbježne okolnosti izvan utjecaja tog zračnog prijevoznika, a koje su dovele do:

— zabrane korištenja tipa zrakoplova koji se općenito koristi za predmetne letove,

— zatvaranja neke zračne luke ili zračnog prostora,

▼M3

— ozbiljnog poremećaja u prometovanju u dotičnim zračnim lukama, uključujući one serije slotova s drugih zračnih luka Zajednice koji su vezani uz linije kod kojih su tijekom značajnog dijela relevantnog razdoblja reda letenja uslijedili takvi poremećaji;

(b) prekid zračnog prometa zbog aktivnosti koje negativno utječu na određene letove i koje praktički i/ili tehnički onemogućavaju tom zračnom prijevozniku obavljanje prometnih operacija na način kako je to planirao;

(c) značajna financijska šteta nanesena zračnom prijevozniku Zajednice, koja ima za posljedicu izdavanje privremene operativne licencije od strane nadležnog tijela za izdavanje dozvole koja vrijedi do financijskog preustroja tog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 5. stavkom 5. Uredbe (EEZ) br. 2407/92;

(d) sudski postupak vezan za primjenu članka 9. za one linije gdje su obveze javne službe propisane u skladu s člankom 4. Uredbe (EEZ) br. 2408/92, a koje imaju kao posljedicu privremeni prekid prometovanja na tim linijama.

5. Na zahtjev države članice ili na njezinu vlastitu inicijativu Komisija će provjeriti primjenu stavka 4. od strane koordinatora zračne luke koja je predmet ove Uredbe.

Donosi odluku u roku dva mjeseca od primitka zahtjeva u skladu s postupkom iz članka 13. stavka 2.

6. Ne dovodeći u pitanje članak 8. stavak 2. ove Uredbe te članak 8. stavak 1. Uredbe (EEZ) br. 2408/92, slotovi uključeni u bazu slotova distribuiraju se među zračnim prijevoznicima koji su podnijeli zahtjeve za dodjelu slotova. 50 % tih slotova treba najprije dodijeliti novim sudionicima, osim ako zahtjevi od strane novih sudionika predstavljaju manje od 50 %. Koordinator postupa pravično sa zahtjevima novih sudionika i ostalih zračnih prijevoznika, u skladu s koordinacijskim razdobljima svakog dana reda letenja.

Među zahtjevima koje podnesu novi sudionici, prednost treba dati zračnim prijevoznicima koji ispunjavaju uvjete za stjecanje statusa novog sudionika prema članku 2. točki (b) podtočkama i. i ii. ili članku 2. točki (b) podtočkama i. i iii.

7. Novi sudionik, kojem je ponuđena serija slotova unutar razdoblja od jedan sat prije ili sat poslije vremena koje je on tražio, i koji nije prihvatio tu ponudu, za predmetno razdoblje reda letenja ne može zadržati status novog sudionika.

8. U slučaju letova koje obavlja neka grupa zračnih prijevoznika, samo jedan zračni prijevoznik iz te grupe može podnijeti zahtjev za dodjelu potrebnih slotova. Zračni prijevoznik koji obavlja takve letove, preuzima odgovornost za ispunjavanje operativnih kriterija, koji su potrebni da bi zadržao prije stečenu prednost opisanu u članku 8. stavku 2.

Slotove dodijeljene jednom zračnom prijevozniku može koristiti neki drugi zračni prijevoznik/zračni prijevoznici iz iste grupe, pod uvjetom da se za dotični let u svrhu koordinacije i praćenja zadrži identifikacijski kôd zračnog prijevoznika kojem su slotovi dodijeljeni. Nakon prestanka takvih operacija, tako korišteni slotovi ostaju zračnom prijevozniku kojem su na početku bili dodijeljeni. Zračni prijevoznici uključeni u zajedničke operacije dužni su koordinatora slotova detaljno obavijestiti o tim operacijama prije početka takvih operacija.

▼M3

9. Ako i dalje postoje ozbiljni problemi za nove sudionike, država članica će se pobrinuti za održavanje sastanka koordinacijskog odbora te zračne luke. Svrha sastanka bit će analiza mogućnosti za popravak nastale situacije. Na sastanak se poziva Komisija.

▼M4

Članak 10.a

U smislu članka 10. stavka 2. koordinatori prihvaćaju da zračni prijevoznici imaju pravo na serije slotova za ljetno razdoblje planiranja reda letenja 2010. koje su im bile dodijeljene na početku ljetnog razdoblja planiranja reda letenja 2009. u skladu s ovom Uredbom.

———————

▼M3

Članak 11.

Tužbe i pravo na žalbu

1. Ne dovodeći u pitanje pravo podnošenja prigovora u skladu s nacionalnim zakonodavstvom, tužbe vezane za primjenu članka 7. stavka 2., članaka 8., 8.a, 10. i 14. stavaka od 1. do 4. i 6. dostavljaju se koordinacijskom odboru. Povjerenstvo razmatra predmet unutar razdoblja od mjesec dana nakon podnošenja tužbe i ako je moguće daje prijedloge koordinatoru s ciljem rješavanja problema. Ako se tužba ne može riješiti, odgovorna država članica može, tijekom narednog razdoblja od dva mjeseca, organizirati posredovanje od strane predstavničke organizacije zračnih prijevoznika ili zračnih luka ili od strane treće osobe.

2. Države članice poduzimaju odgovarajuće mjere, u skladu s nacionalnim zakonom, za zaštitu koordinatora što se tiče odštetnih zahtjeva vezanih za njihovu funkciju iz ove Uredbe, osim u slučajevima svjesnog nehaja ili zlonamjernog ponašanja.

▼B

Članak 12.

▼M3

Odnosi s trećim zemljama

1. Ako ima spoznaje da, u pogledu dodjele i korištenja slotova u svojim zračnim lukama, treća zemlja:

(a) ne pruža zračnim prijevoznicima Zajednice odgovarajući tretman prema ovoj Uredbi u odnosu na zračne prijevoznike te zemlje; ili

(b) ne pruža *de facto* isti tretman zračnim prijevoznicima Zajednice; ili

(c) pruža zračnim prijevoznicima iz trećih zemalja povlašteniji tretman u odnosu na zračne prijevoznike Zajednice,

Komisija može u skladu s postupkom iz članka 13. stavka 2. odlučiti da država članica ili države članice moraju poduzeti mjere uključujući mogućnost potpune ili djelomične obustave primjene ove Uredbe prema određenom zračnom prijevozniku ili zračnim prijevoznicima dotične treće zemlje kako bi se ispravilo diskriminacijsko ponašanje te zemlje.

▼B

2. Države članice obavješćuju Komisiju o svim ozbiljnijim poteškoćama s kojima se, pravno ili stvarno, susreću zračni prijevoznici Zajednice pri dobivanju slotova u zračnim lukama trećih zemalja.

▼M3

Članak 13.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže Odbor.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji ([1]), uzimajući u obzir odredbe članka 8. ove Uredbe.

Razdoblje utvrđeno u članku 5. stavku 6. Odluke 1999/468/EZ određuje se na tri mjeseca.

3. Komisija može savjetovati odbor o bilo kojem drugom pitanju vezano za primjenu ove Uredbe.

4. Odbor donosi svoj poslovnik.

Članak 14.

Izvršavanje

1. Nadležna kontrola zračne plovidbe može odbiti plan letenja zračnog prijevoznika ako taj zračni prijevoznik namjerava sletjeti ili uzletjeti u nekoj koordiniranoj zračnoj luci tijekom razdoblja u kojima je ta zračna luka koordinirana, a da mu koordinator slotova nije dodijelio slot.

2. Koordinator slotova dužan je povući seriju slotova koja je bila privremeno dodijeljena nekom zračnom prijevozniku koji je bio u postupku osnivanja, i vratiti ih u bazu slotova 31. siječnja za sljedeću ljetnu sezonu odnosno 31. kolovoza za sljedeću zimsku sezonu, ako taj zračni prijevoznik na taj dan ne posjeduje operativnu licenciju ili drugi odgovarajući dokument ili ako mjerodavno nadležno tijelo za izdavanje dozvola ne izjavi da će operativna licencija ili drugi odgovarajući dokument biti izdani prije početka odgovarajućeg razdoblja reda letenja.

3. Koordinator slotova dužan je povući i vratiti u bazu seriju slotova nekog zračnog prijevoznika koju je isti dobio na temelju razmjene u skladu s člankom 8.a stavkom 1. točkom (c), ako se ti slotovi ne koriste na predviđeni način.

4. Zračni prijevoznici koji višekratno i namjerno obavljaju promet u vrijeme koje se značajno razlikuje od dodijeljenog slota kao dijela serije slotova, ili slotove koriste na način koji se značajno razlikuje od načina na koji im je ukazano prilikom dodjele istih i time nanose štetu zračnoj luci ili zračnom prometu, gube svoj status iz članka 8. stavka 2. Koordinator može donijeti odluku da tom zračnom prijevozniku oduzme dotičnu seriju slotova za preostali dio razdoblja reda letenja i da te slotove vrati u bazu, nakon što sasluša obrazloženje tog zračnog prijevoznika i nakon izdavanja jednokratne opomene.

([1]) SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

▼M3

5. Države članice osiguravaju učinkovite, proporcionalne ili odvraćajuće sankcije ili odgovarajuće mjere za suzbijanje učestalog i namjernog obavljanja prometa u vrijeme koje se značajno razlikuje od dodijeljenog slota ili korištenja slotova na način koji se značajno razlikuje od načina na koji je ukazano prilikom dodjele istih i time nanose štetu toj zračnoj luci ili zračnom prometu.

6. (a) Ne dovodeći time u pitanje članak 10. stavak 4., ako neki zračni prijevoznik ne može ostvariti stupanj od 80 % iskorištenja iz članka 8. stavka 2., koordinator može odlučiti da tom zračnom prijevozniku oduzme dotičnu seriju slotova za preostali dio razdoblja reda letenja i da ih vrati u bazu nakon što sasluša obrazloženje dotičnog zračnog prijevoznika.

(b) Ne dovodeći time u pitanje članak 10. stavak 4., ako nakon nekog dodijeljenog vremena, koje predstavlja 20 % razdoblja važenja neke serije slotova ne budu korišteni nikakvi slotovi iz te serije, koordinator tu seriju slotova vraća u bazu za preostali dio razdoblja reda letenja, nakon što sasluša obrazloženje dotičnog zračnog prijevoznika.

Članak 14.a

Izvješćivanje i suradnja

1. Komisija podnosi izvješće Europskome parlamentu i Vijeću o funkcioniranju ove Uredbe najkasnije tri godine nakon njezinog stupanja na snagu. Izvješće se dostavlja s posebnim naglaskom na djelovanje članaka 8., 8.a i 10.

2. Države članice i Komisija surađuju u primjeni ove Uredbe, posebno vezano za prikupljanje informacija za izvješće iz stavka 1.

▼B

Članak 15.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu tridesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europskih zajednica*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.