Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

►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
►M5	Regulamentul (UE) 2020/459 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 martie 2020	L 99	1	31.3.2020
►M6	Regulamentul delegat (UE) 2020/1477 al Comisiei din 14 octombrie 2020	L 338	4	15.10.2020

▼B

REGULAMENTUL (CEE) NR. 95/93 AL CONSILIULUI

din 18 ianuarie 1993

privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare

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 poziţiilor juridice respective ale Regatului Spaniei şi Regatului Unit cu privire la diferendul privind suveranitatea pe teritoriul în care este situat acest aeroport.

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

Articolul 2

Definiţii

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 şi 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 deţină în total mai puţin 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 alţi 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 deţine totuși mai puţin de cinci sloturi 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

▼M3

respectivă, unde, în cazul în care solicitarea operatorului de transport aerian ar fi acceptată, acesta ar deține totuși mai puţin de cinci sloturi la acel aeroport, în acea zi, pentru serviciul fără escală respectiv.

Un operator de transport aerian care deţine 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 licenţe de operare valabile, emisă de un stat membru în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licenţele transportatorilor aerieni ([1]);

▼M3

(f) (i) „operator de transport aerian” înseamnă o întreprindere de transport aerian care deţine o licenţă 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, definiţia de operator de transport aerian mai include operatorii din aviaţia comercială, atunci când aceştia operează conform unei planificări orare; în sensul articolelor 7 și 14, definiţia de operator de transport aerian mai include toţi operatorii de aeronave civile;

(ii) „grup de operatori de transport aerian” înseamnă doi sau mai mulţi operatori de transport aerian care realizează împreună operaţii comune, operaţii 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 excepţia zborurilor de stat, aterizărilor de urgenţă și zborurilor umanitare;

▼B

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

▼M3

(i) „aeroport cu facilităţi 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 un agent de facilităţi orare care să faciliteze operaţiile operatorilor de transport aerian care prestează servicii sau urmează să presteze servicii la aeroportul respectiv;

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

▼M3

(j) „organism de administrare a unui aeroport” înseamnă organismul care, împreună cu sau fără alte activităţi, are ca sarcină conform legislaţiei sau reglementărilor interne să administreze și să gestioneze facilităţile aeroportuare, să coordoneze și să controleze activităţile diferiţilor operatori prezenţi pe aeroport sau în sistemul aeroportuar în cauză;

(k) „serie de sloturi” înseamnă cel puţin 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) „aviaţie comercială” înseamnă sectorul aviaţiei 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 piloţi care posedă, cel puţin, permis de pilot comercial valabil, cu o calificare de zbor cu instrumente;

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

▼B

Articolul 3

Condiţii de coordonare a aeroportului

▼M3

(1) (a) Un stat membru nu are obligaţia să desemneze un aeroport ca fiind unul cu facilităţi orare sau coordonat, cu excepţia cazului în care se respectă dispoziţiile din prezentul regulament.

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

▼B

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

▼M3

(3) La un aeroport fără statut de desemnare sau la un aeroport cu facilităţi 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 operaţiile 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 operaţiile prezente sau viitoare sau

▼M3

(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 în asigurarea posibilităţilor de aterizare și decolare la aeroportul în discuţie.

Analiza menţionată, care se bazează pe metode general recunoscute, stabilește orice deficit de capacitate, ţinând seama de constrângerile de mediu existente pe aeroportul în cauză. Analiza studiază posibilităţile de remediere a acestui deficit printr-o infrastructură nouă sau modificată, modificări operaţionale 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 influenţează semnificativ capacitatea acestuia și utilizarea acestei capacităţi. Atât analiza cât și metoda utilizată se pun la dispoziţia părţilor care au solicitat analiza și, la cerere, și altor părţi interesate. Analiza se comunică concomitent și Comisiei.

(4) Pe baza analizei, statul membru se consultă cu privire la situaţia capacităţii pe aeroport cu organismul de administrare a aeroportului, cu operatorii de transport aerian care utilizează în mod regulat aeroportul, cu organizaţiile care îi reprezintă, cu reprezentanţii aviaţiei generale care utilizează în mod regulat aeroportul și cu autorităţile pentru controlul traficului aerian.

(5) În cazul în care apar probleme legate de capacitate cel puţin 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 condiţii:

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

(b) nu există posibilităţi de rezolvare a problemelor menţionate în termen scurt.

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

▼B

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

Articolul 4

▼M3

Agentul de facilităţi orare și coordonatorul

(1) Statul membru care are în răspundere un aeroport cu facilităţi orare sau unul coordonat asigură numirea în funcţia de agent de facilităţi 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 organizaţiilor 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 facilităţi orare sau coordonator pentru mai multe aeroporturi.

▼M3

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

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

(b) pe un aeroport coordonat, independenţa coordonatorului prin separarea funcţională a coordonatorului de orice parte interesată. Sistemul de finanţare a activităţilor coordonatorilor este astfel conceput încât să garanteze independenţa acestora;

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

(3) Agentul de facilităţi orare și coordonatorul participă la conferinţele internaţionale de planificare orară ale operatorilor de transport aerian care sunt autorizate de dreptul comunitar.

(4) Agentul de facilităţi orare acordă consultanţă operatorilor de transport aerian și recomandă ore de sosire și de plecare alternative pentru situaţiile în care există riscul supraaglomerării.

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

(6) Agentul de facilităţi orare urmărește conformitatea operaţiilor operatorilor de transport aerian cu orarele recomandate acestora. Coordonatorul urmărește conformitatea operaţiilor operatorilor de transport aerian cu sloturile alocate acestora. Verificările de conformitate menţionate se realizează în cooperare cu organismul de administrare a aeroportului și cu autorităţile de control al traficului aerian și ţin seama de oră și alţi parametri relevanţi 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 reclamaţiile referitoare la aplicarea articolelor 8 și 10 care au fost prezentate comitetului de coordonare, precum și măsurile luate pentru rezolvarea acestora.

(7) Toţi agenţii de facilităţi orare și coordonatorii cooperează pentru detectarea incoerenţelor din orare.

▼B

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

(a) sloturile istorice defalcate pe linii aeriene, în ordine cronologică, pentru toţi transportatorii aerieni din aeroport;

(b) sloturile solicitate (cereri iniţiale), defalcate pe transportatori aerieni și în ordine cronologică, pentru toţi transportatorii aerieni;

▼B

(c) toate sloturile orare alocate și cererile extraordinare de sloturi, cuprinse în liste separate, în ordine cronologică, defalcate pe transportatori aerieni, pentru toţi transportatorii aerieni;

(d) sloturile orare disponibile;

(e) detalii complete privind criteriile folosite la alocare.

▼M3

(9) Informaţiile menţionate la alineatul (8) se pun la dispoziţie cel târziu la data conferinţelor de planificare orară relevante și, după caz, în timpul conferinţelor și după acestea. La cerere, coordonatorul prezintă un rezumat al acestor informaţii. Pentru comunicarea acestor informaţii sub formă de rezumat se poate percepe o taxă în funcţie de cost.

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

Articolul 5

Comitetul de coordonare

(1) Statul membru care are în răspundere un aeroport coordonat asigură înfiinţarea unui comitet de coordonare pe acesta. Este posibilă desemnarea aceluiași comitet de coordonare pentru mai multe aeroporturi. Participarea la comitetul menţionat este deschisă cel puţin operatorilor de transport aerian care utilizează în mod regulat aeroportul (aeroporturile) în discuţie și organizaţiilor care îi reprezintă, organismului de administrare a aeroportului respectiv, autorităţilor de control al traficului aerian relevante și reprezentanţilor aviaţiei generale care utilizează în mod regulat aeroportul.

Comitetul de coordonare are următoarele atribuţii:

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

— posibilităţile de creștere a capacităţii aeroportului, determinate în conformitate cu articolul 3, sau de îmbunătăţire 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, ţinând seama, *inter alia*, de eventuale consideraţii de mediu, conform dispoziţiilor prevăzute în articolul 8 alineatul (5);

▼M3

— îmbunătăţirea condiţiilor de trafic predominante pe aeroportul în cauză;

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

— ansamblul problemelor referitoare la capacitatea aeroportului;

(b) să asigure medierea între toate părţile interesate privind reclamaţiile referitoare la alocarea sloturilor, conform dispoziţiilor prevăzute în articolul 11.

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

(3) Comitetul de coordonare elaborează în scris regulamentul de procedură care cuprinde dispoziţii referitoare, *inter alia*, la participare, alegeri, frecvenţa reuniunilor și limba sau limbile utilizate. Orice membru al comitetului de coordonare poate să propună orientări locale, în conformitate cu dispoziţiile 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, ţinând seama în același timp de ansamblul constrângerilor de natură tehnică, de exploatare și de mediu relevante.

Această acţiune are la bază o analiză obiectivă a posibilităţilor de satisfacere a traficului aerian, ţinând seama de diferitele tipuri de trafic din aeroport, de posibilitatea supraaglomerării spaţiului aerian în timpul perioadei de coordonare și de situaţia din punct de vedere al capacităţii.

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

(2) În vederea operaţiei menţionate 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 funcţie 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 capacităţii 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 dispoziţia părţilor interesate.

▼M3

Articolul 7

Informaţii pentru agenţii de facilităţi orare și coordonatori

(1) Operatorii de transport aerian care activează sau intenţionează să activeze pe un aeroport cu facilităţi orare sau pe un aeroport coordonat prezintă agentului de facilităţi orare sau, respectiv, coordonatorului toate informaţiile relevante solicitate de aceștia. Toate informaţiile relevante se prezintă în formatul și în termenul specificate de agentul de facilităţi 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 definiţiei 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 informaţii pe care le deţine cu privire la serviciile planificate ale operatorilor de transport aerian.

(2) În cazul în care un operator de transport aerian nu prezintă informaţiile menţionate la alineatul (1), cu excepţia cazului în care poate să demonstreze în mod satisfăcător existenţa unor circumstanţe atenuante, sau furnizează informaţii false sau înșelătoare, coordonatorul nu ia în considerare cererea sau cererile pentru alocarea de sloturi conţinând informaţii insuficiente, false sau înșelătoare pe care le prezintă operatorul de transport aerian respectiv. Coordonatorul oferă operatorului de transport aerian respectiv posibilitatea să-și prezinte observaţiile.

(3) Agentul de facilităţi orare sau coordonatorul, organismul de administrare a aeroportului și autorităţile de control al traficului aerian procedează la schimburi de informaţii necesare exercitării funcţiilor 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 solicitanţi sub formă de autorizaţii 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 dispoziţiilor din articolul 10.

(2) Fără a aduce atingere articolelor 7, 8a, 9, articolului 10 alineatul (1) și 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 și 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.

▼M3

În acest caz, seria respectivă de sloturi îi conferă operatorului de transport aerian în cauză dreptul la aceeași 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 și serviciilor programate cu caracter neregulat. În cazul unor cereri concurente din aceeași 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 și de normele și orientările complementare stabilite de sectorul de transport aerian la nivel mondial sau comunitar, precum și de orientările locale propuse de comitetul de coordonare și aprobate de statul membru sau orice alt organism competent care are în răspundere aeroportul în cauză, cu condiţia ca aceste norme și orientări să nu aducă atingere independenţei coordonatorului, să respecte dreptul comunitar și 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 și îi indică cel mai apropiat slot orar disponibil.

(7) Coordonatorul se străduiește ca, în afară de alocarea sloturilor planificate pentru perioada de planificare orară, să satisfacă cererile izolate de sloturi prezentate cu foarte puțin 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 și 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 același operator de transport aerian;

(b) transferate:

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

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

▼M3

(iii) în cazul unei preluări totale sau parţiale, 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 menţionate 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 cerinţele prezentului regulament și coordonatorul nu este convins că:

(a) operaţiile aeroportuare nu vor suferi nici un prejudiciu, ţinând cont de toate constrângerile de natură tehnică, operaţională și de mediu;

(b) sunt respectate restricţiile impuse conform articolului 9;

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

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

(b) Sloturile alocate unui nou operator, conform definiţiei 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 excepţia cazului în care noul operator s-ar fi bucurat de aceeași prioritate pe noua rută ca și pe rută iniţială.

(c) Sloturile alocate unui nou operator, conform definiţiei 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 îmbunătăţirii programării sloturilor pentru serviciile respective în raport cu programarea solicitată iniţial.

Articolul 8b

Excluderea cererilor de compensaţii

Dreptul la o serie de sloturi menţionat în articolul 8 alineatul (2) nu generează nici o cerere de compensaţii în legătură cu orice limitare, restricţie 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 competenţelor autorităţilor 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 concurenţa 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 menţionate pot să aibă loc doar fără compensaţii 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

Obligaţii de serviciu public

(1) În cazul în care pe o rută s-au impus obligaţii 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 operaţiile prevăzute pe ruta respectivă. În cazul în care sloturile rezervate pe ruta în cauză nu se utilizează, atunci se pun la dispoziţia altui operator de transport aerian interesat în exploatarea rutei în conformitate cu obligaţiile de serviciu public, sub rezerva dispoziţiilor 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 licitaţiei conform dispoziţiilor de la articolul 4 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92, atunci fie se rezervă sloturile pentru o altă rută supusă obligaţiilor de serviciu public, fie se returnează în gruparea de sloturi.

(2) În cazul în care mai mulţi operatori de transport aerian comunitari sunt interesaţi de exploatarea rutei și nu au putut să obţină 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 conţine 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 puţin 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 menţionate, 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 proporţie de 80 %, toate sloturile din seria respectivă sunt plasate în gruparea de sloturi, cu excepţia cazului în care se poate dovedi că neutilizarea sloturilor se datorează unuia dintre factorii următori:

(a) situaţii 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;

▼M3

— închiderea unui aeroport sau spaţiu aerian;

— perturbarea serioasă a operaţilor 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 părţi importante din perioada de planificare orară relevantă;

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

(c) grave dificultăţi financiare ale operatorului de transport aerian comunitar interesat care implică eliberarea de către autorităţile competente a unei licenţe 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 obligaţii de serviciu public, în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92, având drept consecinţă suspendarea temporară a exploatării acestor rute.

(5) La solicitarea unui stat membru sau din proprie iniţiativă, 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 solicitanţi. Din aceste sloturi, 50 % se alocă mai întâi noilor operatori, cu excepţia cazului în care solicitările noilor operatori reprezintă mai puţin de 50 %. Coordonatorul tratează în mod echitabil cererile noilor operatori și pe cele ale celorlalţi operatori, conform perioadelor de coordonare ale fiecărei zile de planificare orară.

Dintre cererile noilor operatori, se tratează preferenţial cele ale operatorilor de transport aerian care îndeplinesc condiţiile 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 participanţi 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).

▼M3

Sloturile alocate unui operator de transport aerian pot fi folosite de unul sau mai mulţi operatori de transport aerian care participă la o exploatare comună, cu condiţia 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 operaţiuni, sloturile utilizate în acest mod rămân la transportatorul căruia i-au fost alocate iniţial. Operatorii de transport aerian implicaţi în operaţiuni de transport comune informează coordonatorii cu privire la detaliile acestor operaţiuni înainte de iniţierea 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 posibilităţilor de normalizare a situaţiei. Comisia este invitată la reuniunea respectivă.

▼M5

Articolul 10a

▼M6

(1) În sensul articolului 8 alineatul (2) și al articolului 10 alineatul (2), coordonatorii trebuie să considere că sloturile alocate pentru perioada cuprinsă între 1 martie 2020 și 27 martie 2021 au fost utilizate de transportatorul aerian căruia îi fuseseră alocate iniţial.

▼M5

(2) În sensul articolului 8 alineatul (2) și al articolului 10 alineatul (2), coordonatorii consideră că sloturile alocate pentru perioada cuprinsă între 23 ianuarie 2020 și 29 februarie 2020 au fost utilizate de transportatorul aerian căruia îi fuseseră alocate iniţial, în ceea ce privește serviciile aeriene dintre aeroporturile din Uniune și aeroporturile fie din Republica Populară Chineză, fie din Regiunea Administrativă Specială Hong Kong a Republicii Populare Chineze.

(3) În ceea ce privește sloturile a căror dată depășește 8 aprilie 2020, alineatul (1) se aplică numai dacă sloturile neutilizate în cauză au fost puse la dispoziţia coordonatorului pentru a fi realocate altor transportatori aerieni.

(4) Atunci când, pe baza cifrelor publicate de Eurocontrol, care este administratorul de reţea pentru funcţiile de reţea de trafic aerian ale cerului unic european, Comisia constată că reducerea nivelului de trafic aerian persistă în comparaţie cu nivelul din perioada corespunzătoare a anului precedent și că este probabil ca ea să persiste în continuare și constată de asemenea, pe baza celor mai bune date ştiinţifice disponibile, că această situaţie este rezultatul impactului epidemiei de COVID-19, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 12a pentru a modifica în mod corespunzător perioada specificată la alineatul (1).

(5) Comisia monitorizează în permanenţă situaţia utilizând criteriile stabilite la alineatul (4). Pe baza informaţiilor de care dispune, Comisia prezintă un raport de sinteză cu privire la această chestiune Parlamentului European și Consiliului până la 15 septembrie 2020. Dacă este necesar, Comisia adoptă actul delegat prevăzut la alineatul (4) cât de curând posibil.

▼M5

(6) Atunci când, în cazul unui impact de durată al epidemiei de COVID-19 asupra sectorului transportului aerian din Uniune, motive de urgenţă imperative impun acest lucru, actelor delegate adoptate în temeiul prezentului articol li se aplică procedura prevăzută la articolul 12b.

▼M4

_____

▼M3

Articolul 11

Plângeri şi 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 soluţie, statul membru responsabil poate, în termen de alte două luni, să asigure o mediere de către o organizaţie reprezentantă a operatorilor de transport aerian sau a aeroporturilor sau de către altă parte terţă.

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

▼B

Articolul 12

▼M3

Relaţii cu ţări terţe

(1) Ori de câte ori se constată că, în privinţa alocării și utilizării sloturilor, o ţară terţă:

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

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

(c) acordă operatorilor de transport aerian din alte ţări terţe 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 parţială a aplicării prezentului regulament cu privire la un operator de transport aerian sau mai mulţi operatori de transport aerian din ţara terţă în cauză în vederea remedierii comportamentului discriminatoriu al ţării terţe 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 obţinerea de sloturi orare la aeroporturile din ţările terţe.

▼M5

Articolul 12a

Exercitarea delegării de competenţe

(1) Competenţa de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condiţiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competenţa de a adopta acte delegate menţionată la articolul 10a se conferă Comisiei până la 2 aprilie 2021.

(3) Delegarea de competenţe menţionată la articolul 10a poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competenţe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menţionată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experţii desemnaţi de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituţional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 10a intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecţii în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu, sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecţii. Respectivul termen se prelungește cu două luni la iniţiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 12b

Procedura de urgenţă

(1) Actele delegate adoptate în temeiul prezentului articol intră imediat în vigoare și se aplică atât timp cât nu se formulează nicio obiecţie în conformitate cu alineatul (2). Notificarea unui act delegat transmisă Parlamentului European și Consiliului prezintă motivele pentru care s-a recurs la procedura de urgenţă.

(2) Atât Parlamentul European, cât și Consiliul pot formula obiecţii cu privire la un act delegat în conformitate cu procedura menţionată la articolul 12a alineatul (6). Într-un astfel de caz, Comisia abrogă actul imediat ce Parlamentul European sau Consiliul își notifică decizia de a formula obiecţii.

▼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 competenţelor executive conferite Comisiei ([1]), ţinând seama de dispoziţiile de la articolul 8 din decizia menţionată.

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) Autorităţile 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 intenţionează 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 deţine o licenţă de exploatare sau un document echivalent la data respectivă sau în cazul în care autoritatea competentă de acordare a licenţelor nu indică probabilitatea emiterii unei licenţe 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 intenţionat la o oră cu mult diferită de slotul alocat ca parte dintr-o serie de sloturi sau utilizează sloturi într-un mod foarte diferit faţă de cel indicat în momentul alocării și, astfel, produc daune aeroportului sau operaţiilor de trafic aerian își pierd dreptul menţionat 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 existenţa unor sancţiuni efective, proporţionale și descurajatoare sau măsuri echivalente pentru cazurile de exploatare repetată și premeditată a serviciilor aeriene la ore cu mult diferite faţă de sloturile alocate sau de utilizare a sloturilor într-un mod substanţial diferit faţă de cel indicat în momentul alocării, în cazul în care acest lucru produce daune aeroportului sau operaţiilor de trafic aerian.

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

▼M3

(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 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 informaţiilor pentru raportarea menţionată 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 Comunităţilor Europene*.

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