

31993R0095

22.1.1993.

EIROPAS KOPIENU OFICIĀLAIS VĒSTNESIS

L 14/1

PADOMES REGULA (EEK) Nr. 95/93**(1993. gada 18. janvāris)****par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās**

EIROPAS KOPIENU PADOME,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas kopienas dibināšanas līgumu, un jo īpaši tā 84. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta atzinumu ⁽²⁾,

ņemot vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽³⁾,

tā kā pastāv arvien lielāka nesamērība starp gaisa transporta sistēmas attīstību Eiropā un tādas atbilstīgas lidostu infrastruktūras pieejamību, kas apmierinātu šo pieprasījumu, un tā kā tādejādi pārslogoto lidostu skaits Kopienā pieaug;

tā kā laika logu piešķiršanai pārslogotajās lidostās būtu jāpamatojas uz neitrāliem, pārskatāmiem un nediskriminējošiem noteikumiem;

tā kā prasība par neitralitāti ir visdrošāk garantēta, ja lēmumu par lidostas darbības koordinēšanu uz objektīvu kritēriju pamata pieņem dalībvalsts, kas atbildīga par šo lidostu;

tā kā zināmos apstākļos, lai veicinātu darbību, ir vēlams, lai dalībvalstij būtu iespēja piešķirt lidostai koordinētas lidostas statusu ar noteikumu, ka tiek ievēroti caurskatāmības, neitralitātes un nediskriminēšanas principi;

tā kā dalībvalstij, kas atbild par koordinēto lidostu, būtu jānodrošina tāda koordinatora iecelšana, par kura neitralitāti nebūtu jāšaubās;

tā kā informācijas caurskatāmība ir objektīvas laika logu piešķiršanas procedūras nodrošināšanas būtisks elements;

tā kā principi, kas nosaka pastāvošo laika logu piešķiršanas sistēmu, varētu būt šīs regulas pamatā ar noteikumu, ka šī sistēma attīstās saskaņā ar jauno transporta attīstības procesu evolūciju Kopienā;

⁽¹⁾ OV C 43, 19.2.1991., 3. lpp.

⁽²⁾ OV C 13, 20.1.1992., 446. lpp.

⁽³⁾ OV C 339, 31.12.1991., 41. lpp.

tā kā Kopienas politika ir veicināt konkurenci un aktivizēt ienākšanu tirgū, kā paredzēts Padomes Regulā (EEK) Nr. 2408/92 (1992. gada 23. jūlijs) par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem ⁽⁴⁾, un tā kā šiem mērķiem nepieciešams sniegt drošu atbalstu aviosabiedrībām, kas plāno uzsākt darbības maršrutos Kopienas teritorijā;

tā kā pastāvošā sistēma nodrošina to aviosabiedrību tiesību ievērošanu, kas darbojas jau ilgāku laiku;

tā kā vajadzētu būt arī noteikumiem, kas ļautu jaunām sabiedrībām ienākt Kopienas tirgū;

tā kā jāparedz īpaši noteikumi, lai ierobežotos apstākļos nodrošinātu pietiekama vietējo gaisa pārvadājumu reisu skaita saglabāšanu uz attiecīgās dalībvalsts reģioniem;

tā kā ir arī jānovērš situācijas, kad pieejamo laika logu trūkuma dēļ liberalizācijas labumi tiek izplatīti nevienmērīgi un rodas konkurences traucējumi;

tā kā ir vēlams visefektīvāk izmantot pastāvošos laika logus, lai panāktu atbilstību iepriekš izklāstītajiem mērķiem;

tā kā ir vēlams, lai trešo valstu attieksme pret Kopienas aviosabiedrībām būtu vienlīdzīga;

tā kā šīs regulas noteikumu piemērošana neierobežo līgumā, jo īpaši tā 85. un 86. pantā, paredzētos konkurences noteikumus;

tā kā 1987. gada 2. decembrī Londonā starp Spānijas Karalisti un Lielbritāniju tika panākta vienošanās par ciešākas sadarbības pasākumiem Gibraltāras lidostas lietošanā, šo divu valstu ārlietu ministriem sniedzot kopīgu deklarāciju, un šie pasākumi vēl jāievieš praksē;

⁽⁴⁾ OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp.

tā kā šī regula būtu jāpārskata pēc noteikta darbības perioda, lai izvērtētu, kā tā darbojas,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Darbības joma

1. Šo regulu piemēro laika nišu piešķiršanai Kopienas lidostās.

2. Šīs regulas piemērošanu Gibraltāra lidostai saprot kā tādu, kas neierobežo Spānijas Karalistes un Lielbritānijas attiecīgās juridiskās nostājas attiecībā uz konfliktu par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas šī lidosta.

3. Šīs regulas noteikumu piemērošanu Gibraltāra lidostai pārtrauc līdz brīdim, kad pasākumus, kas paredzēti Spānijas Karalistes un Lielbritānijas ārlietu ministru 1987. gada 2. decembra kopīgajās deklarācijās, sāks ieviest praksē. Spānijas un Lielbritānijas valdības attiecīgi informēs Padomi par šo datumu.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā:

- a) "laika niša" nozīmē iepļānoto ielidošanas vai izlidošanas laiku, kas ir pieejams vai piešķirts lidmašīnu kustībai konkrētajā datumā lidostā, kuru koordinē saskaņā ar šīs regulas noteikumiem;
- b) "jaunienācējs" nozīmē:
 - i) aviosabiedrību, kura pieprasa laika nišas kādā lidostā jebkurā dienā un kuras rīcībā ir vai kurai ir piešķirts mazāk par četrām laika nišām šajā lidostā šajā dienā, vai
 - ii) aviosabiedrību, kura pieprasa laika nišas nepārtrauktiem lidojumiem starp divām Kopienas lidostām, ja tiešo reisu starp šīm lidostām vai lidostu sistēmām šajā dienā apkalpo ne vairāk kā divas citas aviosabiedrības, un kuras rīcībā ir vai kurai šajā lidostā šajā dienā šiem nepārtrauktajiem lidojumiem ir piešķirts mazāk par četrām laika nišām.

Aviosabiedrība, kuras rīcībā ir vairāk nekā 3 % no visām laika nišām, kas attiecīgajā dienā ir pieejamas konkrētajā lidostā, vai vairāk nekā 2 % no visām laika nišām, kas attiecīgajā dienā ir pieejamas lidostu sistēmā, kurā ietilpst šī lidosta, neuzskata par jaunienācēju šajā lidostā;

- c) "tieša gaisa satiksme" nozīmē satiksmi starp divām lidostām, to skaitā apstāšanos, ko veic ar vienu un to pašu lidmašīnu un vienu un to pašu reisa numuru;
- d) "sarakstu periods" nozīmē vai nu vasaras, vai ziemas sezonu, ko izmanto aviosabiedrību reisu sarakstos;
- e) "Kopienas aviosabiedrība" nozīmē jebkuru aviosabiedrību ar spēkā esošu darbības licenci, ko izsniegusi kāda dalībvalsts saskaņā ar Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulu (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu ⁽¹⁾;
- f) "koordinēta lidosta" nozīmē lidostu, kurā iecelts koordinators, lai veicinātu to aviosabiedrību darbību, kas darbojas vai plāno darboties šajā lidostā;
- g) "pilnīgi koordinēta lidosta" nozīmē koordinētu lidostu, kurā, lai veiktu nolaišanos vai pacelšanos laika periodos, kad tā ir pilnīgi koordinēta, nepieciešams, lai aviosabiedrībai būtu koordinatora piešķirta laika niša,
- h) "lidostu sistēma" nozīmē divas vai vairākas lidostas, kas sagrupētas un apkalpo vienu un to pašu pilsētu vai konurbāciju, kā norādīts Regulas (EEK) Nr. 2408/92 II pielikumā.

3. pants

Lidostas koordinēšanas nosacījumi

1. Dalībvalstij nav pienākums piešķirt lidostai koordinētas lidostas statusu, ja vien to neparedz šis pants.
2. Dalībvalsts tomēr var paredzēt koordinētas lidostas statusa piešķiršanu jebkurai lidostai ar noteikumu, ka tiek ievēroti caurskatāmības, neitralitātes un nediskriminēšanas principi.
3. i) Ja aviosabiedrības, kas pārstāv vairāk nekā pusi no gaisa pārvadājumu darījumiem kādā lidostā, un/vai šīs lidostas iestāde uzskata, ka caurlaides spēja ir nepietiekama faktisko vai iepļānoto operāciju veikšanai noteiktos periodos, vai
 - ii) ja jaunienācēji sastopas ar nopietnām problēmām laika nišu saņemšanā, vai
 - iii) ja kāda dalībvalsts to uzskata par vajadzīgu,

attiecīgā dalībvalsts nodrošina, ka šajā lidostā, iespējami īsā laikā un ievērojot vispārpieņemtās metodes, tiek veikta rūpīga jaudas analīze ar nolūku īsā laikā noteikt iespējas jaudas palielināšanai ar infrastruktūras vai operatīva rakstura izmaiņām, kā arī noteikt šo problēmu atrisināšanai paredzamos laika ierobežojumus. Šo analīzi periodiski papildina ar jauniem datiem. Kā analīzi, tā arī metodi, uz ko tā pamatojas, dara pieejamas ieinteresētajām pusēm.

⁽¹⁾ OV L 240, 24.8.1992., 1. lpp.

4. Ja pēc apspriešanās ar aviosabiedrībām, kas izmanto šo lidostu regulāri, ar tās pārstāvošām organizācijām, ar lidostas pārvaldes iestādēm, gaisa satiksmes kontroles iestādēm un pasažieru organizācijām, ja šādas organizācijas pastāv, analīze nerāda iespējas nopietno problēmu atrisināšanai tuvākajā laikā, attiecīgā dalībvalsts nodrošina, ka šai lidostai uz laiku, kurā rodas problēmas ar jaudu, tiek piešķirts koordinētas lidostas statuss.

5. Ja pilnīgi koordinētā lidostā tiek nodrošināta jauda, kas ir pietiekama, lai veiktu faktiskās vai ieplānotās operācijas, šai lidostai pilnīgi koordinētas lidostas statusu atceļ.

4. pants

Koordinatori

1. Dalībvalsts, kas ir atbildīga par koordinēto vai pilnīgi koordinēto lidostu, nodrošina tādas fiziskas vai juridiskas personas iecelšanu par lidostas koordinatoru, kura precīzi pārzina aviosabiedrību reisu sarakstu koordinēšanu, iepriekš apspriežoties ar aviosabiedrībām, kas izmanto šo lidostu regulāri, tās pārstāvošām organizācijām un lidostas pārvaldes iestādēm. Vienu un to pašu koordinatoru var iecelt vairāk nekā vienai lidostai.

2. Dalībvalsts nodrošina, ka koordinatori izpilda savus pienākumus saskaņā ar šo regulu, darbojoties neatkarīgi.

3. Koordinatori saskaņā ar šo regulu darbojas neitrāli, nediskriminējoši un caurskatāmi.

4. Koordinatori piedalās tādās aviosabiedrību starptautiskās konferencēs par lidojumu sarakstiem, kādas atļauj Kopienas tiesību akti.

5. Koordinatori atbild par laika nišu piešķiršanu.

6. Koordinatori kontrolē laika nišu izmantošanu.

7. Ja laika nišas ir piešķirtas, koordinatori pēc pieprasījuma un pieņemamā laikā dara visām ieinteresētām pusēm pieejamu izskatīšanai šādu informāciju:

a) laika nišu piešķiršanas vēsturi hronoloģiskā secībā par visām aviosabiedrībām, kas izmanto šo lidostu;

b) aviosabiedrību pieprasītās laika nišas (sākotnējus pieteikumus) hronoloģiskā secībā par visām aviosabiedrībām;

c) visas piešķirtās laika nišas un vēl neizpildītos aviosabiedrību laika nišu pieprasījumus, tos uzskaitot atsevišķi un hronoloģiskā kārtībā par visām aviosabiedrībām;

d) atlikušās pieejamās laika nišas;

e) sīki izstrādātus datus par kritērijiem, ko izmanto laika nišu piešķiršanā.

8. Informāciju, kas uzskaitīta 7. punktā, dara pieejamu ne vēlāk kā attiecīgo konferenču par reisu sarakstiem sasaukšanas laikā un, ja vajadzīgs, šo konferenču gaitā un pēc tām.

5. pants

Koordinācijas komiteja

1. Dalībvalsts nodrošina, ka lidostā, kam piešķirts pilnīgi koordinētas lidostas statuss, izveido koordinācijas komiteju, kuras uzdevums ir palīdzēt, padomdevējā statusā, 4. pantā minētajam koordinatoram. Dalība šajā komitejā ir nodrošināta vismaz tām aviosabiedrībām un/vai to pārstāvošām organizācijām, kas izmanto lidostu(-as) regulāri, attiecīgās lidostas pārvaldes iestādēm un gaisa satiksmes kontroles iestāžu pārstāvjiem. Viena un tā pati koordinācijas komiteja var būt nozīmēta vairāk nekā vienai lidostai.

Koordinācijas komitejas uzdevums ir inter alia sniegt padomus par:

— iespējām palielināt jaudu, kas noteikta saskaņā ar 6. pantu,

— pasākumiem to kustības apstākļu uzlabošanai, kas attiecīgajā lidostā ir pārsvarā,

— sūdzībām par laika nišu piešķiršanu, kā paredzēts 8. panta 7. punktā,

— piešķirto laika nišu izmantošanas pārraudzības metodēm,

— nostādņēm laika nišu piešķiršanai, ievērojot vietējos apstākļus,

— nopietnām jaunienācēju problēmām, kā paredzēts 10. pantā.

2. Šā panta 1. punktu var piemērot lidostām, kurām saskaņā ar 3. panta noteikumiem piešķirts koordinētu lidostu statuss.

6. pants

Lidostas jauda

1. Lidostā, kurā notiek laika nišu piešķiršana, kompetentā iestāde divreiz gadā nosaka laika nišu piešķiršanai pieejamo jaudu, sadarbojoties ar gaisa satiksmes kontroles, muitas un imigrācijas iestāžu pārstāvjiem, kā arī ar aviosabiedrībām, kas izmanto šo lidostu, un/vai to pārstāvošām organizācijām, un šīs lidostas koordinatoru. Ja kompetentā iestāde nav šīs lidostas pārvaldes iestāde, apspriežas arī ar to.

Šis pasākums pamatojas uz objektīvas analīzes datiem par gaisa satiksmes noregulēšanas iespējām, ņemot vērā dažādus satiksmes veidus šajā lidostā.

Šā pasākuma rezultātus savlaicīgi nodod lidostas koordinātoram, pirms tiek veikta sākotnējā laika nišu piešķiršana lidojumu sarakstu konferenču nolūkos.

2. Šā panta 1. punktu var piemērot lidostām, kam saskaņā ar 3. panta noteikumiem piešķirts koordinētu lidostu statuss.

7. pants

Informācija koordinātoram

Aviosabiedrības, kas darbojas vai plāno darboties koordinētajā vai pilnīgi koordinētajā lidostā, iesniedz šīs lidostas koordinātoram viņa pieprasīto informāciju.

8. pants

Laika nišu piešķiršanas process

1. a) Ievērojot 10. panta noteikumus, laika niša, ko aviosabiedrība izmantojusi pēc tam, kad tam devis atļauju koordinātors, piešķir šai aviosabiedrībai tiesības pretendēt uz šo pašu laika nišu nākamajā vienlīdzīgajā gaisa pārvadājumu reisu sarakstu periodā;
- b) situācijā, kad visus pieprasījumus pēc laika nišām nevar izkārtot tā, lai apmierinātu attiecīgās aviosabiedrības, priekšroku dod komerciālajiem gaisa pārvadājumu reisiem un jo īpaši regulāriem reisiem, kā arī plānotiem neregulāriem reisiem;
- c) koordinātors ņem vērā arī papildu prioritātes noteikumus, kas pieņemti gaisa pārvadājumu nozarē, un, ja tas ir iespējams, papildu nostādnes, ko ieteic koordinācijas komiteja, lai ņemtu vērā vietējos apstākļus, ar noteikumu, ka šīs nostādnes ievēro Kopienas tiesības.

2. Ja pieprasīto laika nišu nevar piešķirt, koordinātors informē aviosabiedrību, kas iesniegusi pieprasījumu, par attiecīgiem cēloņiem un norāda tuvāko alternatīvo laika nišu.

3. Koordinātors pastāvīgi pieliek visas pūles, lai apmierinātu ad hoc pieprasījumus pēc laika nišām visu tipu lidmašīnām, polifunkcionālās lidmašīnas ieskaitot. Šim nolūkam var izmantot laika nišas, kas ir iekļautas 10. pantā minētajā kopējā fondā, bet nav vēl piešķirtas, kā arī laika nišas, kas atbrīvojas tuvākajā laikā.

4. Aviosabiedrības var brīvi mainīties ar laika nišām, vai arī aviosabiedrība var tās pārceļt no viena maršruta vai reisa veida uz citu, savstarpēji vienojoties vai pārņemot tās pilnīgi vai

daļēji, vai arī vienpusēji. Visas šādas apmaiņas vai pārvešanas ir caurskatāmas, un koordinātors apstiprina to īstenošanas iespējas, noskaidrojot, vai:

- a) lidostas darbība netiks traucēta;
- b) ir ievēroti ierobežojumi, ko uzliek kāda dalībvalsts saskaņā ar 9. pantu;
- c) uz izmaiņām laika nišu izmantošanā neattiecas 11. pants.

5. Laika nišas, ko piešķir jaunienācējiem, kuri veic gaisa pārvadājumu reisu starp divām Kopienas lidostām, divu sezonu garumā starp aviosabiedrībām nedrīkst ne apmainīt, ne pārceļt, tāpat viena aviosabiedrība nedrīkst tās pārceļt no viena maršruta uz citu, kā paredzēts 4. punktā.

6. Komisija pēc apspriešanās ar aviosabiedrībām, koordinātoriem un lidostu pārvaldes iestādēm var noteikt vēlamos standartus automatizētajām sistēmām, ko koordinātori izmanto, lai nodrošinātu pareizu 4. un 7. panta īstenošanu.

7. Ja rodas sūdzības par laika nišu piešķiršanu, koordinācijas komiteja izskata šo jautājumu un var izteikt koordinātoram priekšlikumus, cenšoties atrisināt šīs problēmas.

8. Ja šīs problēmas nevar atrisināt pēc to izskatīšanas koordinācijas komitejā, attiecīgā dalībvalsts var paredzēt aviosabiedrības pārstāvošās organizācijas vai citas trešās personas starpniecību.

9. pants

Reģionālie reisi

1. Dalībvalsts var rezervēt dažas laika nišas pilnīgi koordinētā lidostā vietējiem regulāriem reisiem:

- a) maršrutā uz lidostu, kas apkalpo nomaļo vai jaunattīstības reģionu savā teritorijā, katru šādu maršrutu uzskatot par vitāli svarīgu tā reģiona ekonomikas attīstībai, kurā atrodas lidosta, ar nosacījumu, ka:
 - i) attiecīgās laika nišas tiek izmantotas šajā maršrutā šīs regulas spēkā stāšanās laikā;
 - ii) šajā maršrutā darbojas tikai viena aviosabiedrība;
 - iii) neviens cits transporta veids nevar nodrošināt līdzvērtīgu pakalpojumu;
 - iv) laika nišu rezervēšanu izbeidz, ja cita aviosabiedrība šajā maršrutā ieviesusi vietējos regulāros reisu ar tādu pašu reisu biežumu kā pirmajai aviosabiedrībai un darbojusies vismaz vienu sezonu;
- b) maršrutos, kuros pienākums sniegt publiskus pakalpojumus ir uzlikts saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem.

2. Procedūras, kas noteiktas Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. panta 1. punkta d) līdz i) apakšpunktā, piemēro, ja cita Kopienas aviosabiedrība ir ieinteresēta šā maršruta apkalpošanā un nav varējusi saņemt laika nišas vienas stundas robežās pirms vai pēc koordinātoram pieprasītā laika.

3. Dalībvalsts dara zināmu Komisijai to maršrutu sarakstu, kuriem šādā veidā bijušas rezervētas laika nišas pilnīgi koordinētā lidostā. Pirmoreiz to dara šīs regulas spēkā stāšanās dienā. Komisija publicē attiecīgo maršrutu pārskatu *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī* ne vēlāk kā divus mēnešus pēc šāda paziņojuma saņemšanas.

10. pants

Laika nišukopējais fonds

1. Lidostā, kur notiek laika nišu piešķiršana, katram koordinējamam periodam izveido kopējo fondu, kurā iekļauj jaunizveidotas, neizmantotas laika nišas, kā arī tādas, no kurām kāda aviosabiedrība atteikusies sezona laikā vai beigās, un tādas, kas kļuvušas pieejamas citā veidā.

2. Visas neizmantotās laika nišas atceļ un ievieto attiecīgajā laika nišu kopējā fondā, ja vien to neizmantošanu nevar izskaidrot ar kāda lidmašīnu tipa ekspluatācijas pārtraukšanu vai kādas lidostas vai gaisa telpas slēgšanu, vai citu līdzīga rakstura izņēmuma gadījumu.

3. Laika nišas, kuras aviosabiedrībai piešķir regulāro reisu vai iepiņānoto neregulāro reisu veikšanai kādā konkrētā dienas laikā un vienā un tajā pašā nedēļas dienā noteiktā laikposmā līdz pat vienam saraksta periodam, nepiešķir šai aviosabiedrībai tiesības uz to pašu laika nišu sēriju nākamajā līdzvērtīgajā periodā, ja vien šī aviosabiedrība nevar sniegt koordinātoru apmierinošu pierādījumu tam, ka šīs koordinātora piešķirtās nišas šī aviosabiedrība izmantojusi vismaz 80 % apmērā no to laika tā perioda garumā, kuram tās bijušas piešķirtas.

4. Laika nišas, kas aviosabiedrībai piešķirtas pirms 31. janvāra nākamajai vasaras sezonai vai pirms 31. augusta nākamajai ziemas sezonai, bet nodotas atpakaļ koordinātoram atkārtotai piešķiršanai pirms šiem datumiem aprēķinā par to izmantošanu vērā neņēn.

5. Ja laika nišu sērijas izmantošanu 80 % apmērā nevar pierādīt, visas laika nišas, kas ietilpst šajā sērijā, ievieto kopējā laika nišu fondā, ja vien to neizmantošanu nevar izskaidrot ar kādu no šādiem iemesliem:

a) ar neparedzētiem un nenovērsāmiem gadījumiem, kas ir ārpus šīs aviosabiedrības kontroles iespējām un rada, piemēram:

— lidmašīnas tipa, ko parasti izmanto attiecīgo reisu veikšanai, ekspluatācijas pārtraukšanu, vai

— lidostas vai gaisa telpas slēgšanu;

b) ar problēmām, kas saistītas ar jauna pasažieru regulārā reisa atvēršanu, izmantojot lidmašīnu ar ne vairāk kā astoņdesmit vietām maršrutā starp reģionālo lidostu un koordinēto lidostu, ja jauda nepārsniedz 30 000 vietu gadā, vai

c) ar nopietniem finansiāliem zaudējumiem, ko cieš attiecīgā Kopienas aviosabiedrība un kas ir par iemeslu tam, ka licencēšanas iestādes tai piešķir pagaidu licenci, kamēr notiek šīs aviosabiedrības finansiālā reorganizācija saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 2407/92 5. panta 5. punktu;

d) ar neregulāro reisu sērijas pārtraukšanu tūrisma firmu atteikšanās dēļ, jo īpaši ārpus parastā maksimālās slodzes perioda, ar noteikumu, ka summārā laika nišu izmantošana nekrītas zemāk par 70 %;

e) ar reisu sērijas pārtraukšanu tādu darbību dēļ, kuru mērķis ir kaitēt šiem reisiem un dēļ kurām šai aviosabiedrībai praktiski un/vai tehniski nav iespējams veikt iepiņānotās operācijas.

6. Ja jaunienācējiem turpina pastāvēt nopietnas problēmas, attiecīgā dalībvalsts nodrošina lidostas koordinācijas komitejas sapulces sasaukšanu. Šīs sapulces mērķis ir izskatīt situācijas uzlabošanas iespējas. Komisiju uzaicina uz šādu sapulci.

7. Neierobežojot Regulas (EEK) Nr. 2408/92 8. panta 1. punktu, kopējos fondos ievietotās laika nišas sadala starp aviosabiedrībām, kas lūdz to piešķiršanu. 50 % no šīm laika nišām piešķir jaunienācējiem, ja vien šo sabiedrību pieprasījums nav mazāks par 50 %.

8. Jaunienācējs, kuram tikušas piedāvātas laika nišas divu stundu laika robežās pirms vai pēc tās pieprasītā laika un kurš nav pieņēmis šo piedāvājumu, zaudē jaunienācēja statusu.

11. pants

Aizsargmehānisms

1. Ja risinājumu saskaņā ar 2. punktu, ņemot vērā to, ka konkurencē starp attiecīgajām aviosabiedrībām nevajadzētu būt izkropļojumiem, panākt neizdodas, aviosabiedrībām neatļauj izmantot elastīguma principu, kas paredzēts 8. panta 4. punktā viena vai vairāku papildu reisu ieviešanai maršrutā starp pilnīgi koordinēto lidostu Kopienas teritorijā un lidostu citā dalībvalstī, ja cita Kopienas aviosabiedrība, kam ir citas dalībvalsts izsniegta licence, nav varējusi, neraugoties uz nopietnām un neatlaidīgām pūlēm, saņemt lidmašīnu nolaišanās un paceļšanās laika nišas, kuras reāli var izmantot viena vai vairāku reisu nodrošināšanai maršrutā, divu stundu laika robežās pirms vai pēc koordinātoram pieprasītā laika.

Šo noteikumu nepiemēro, ja aviosabiedrība, kas izmanto 8. panta 4. punktā paredzēto elastīguma principu, nepārsniedz citas aviosabiedrības reisu biežumu.

2. Ņemot vērā, ka konkurencē starp attiecīgajām aviosabiedrībām nevajadzētu būt izkropļojumiem, dalībvalstis, kas ir atbildīgas par 1. punktā minēto pilnīgi koordinēto lidostu, cenšas veicināt vienošanos starp attiecīgajām aviosabiedrībām.

Būtu jāatrod alternatīvs šīs problēmas atrisinājums, piemēram:

- cenšoties nodrošināt, ka citas dalībvalsts licencētās aviosabiedrības pieprasījums pēc laika nišām tiek apmierināts,
- šai aviosabiedrībai samērīgi lietojot 8. panta 4. punktā paredzēto elastīguma principu.

3. Attiecīgā dalībvalsts var lūgt Komisiju pārbaudīt šā panta piemērošanas apstākļus divu mēnešu laikā pēc tam, kad aviosabiedrība paziņojusi koordinātoram par savu nodomu izmantot 8. panta 4. punktā paredzēto elastīguma principu.

12. pants

Vispārīgie noteikumi

1. Ja izrādās, ka trešā valsts saistībā ar laika nišu piešķiršanu lidostās:

- a) neizrāda tādu pašu attieksmi pret Kopienas aviosabiedrībām, kādu dalībvalstis demonstrē pret šīs valsts aviosabiedrībām, vai
- b) nenodrošina *de facto* Kopienas aviosabiedrībām tādu pašu režīmu, ko piemēro minētās valsts aviosabiedrībām, vai
- c) aviosabiedrībām no citām trešām valstīm izrāda labvēlīgāku attieksmi nekā Kopienas aviosabiedrībām,

saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem var veikt atbilstīgus pasākumus situācijas uzlabošanai saistībā ar attiecīgo lidostu vai lidostām, to skaitā šajā regulā paredzēto pienākumu pilnīgu vai daļēju atcelšanu attiecībā uz aviosabiedrībām no šīs trešās valsts.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 1993. gada 18. janvārī

2. Dalībvalstis informē Komisiju par jebkurām nopietnām grūtībām, ar ko Kopienas aviosabiedrības sastopas *de jure* vai *de facto*, saņemot laika nišas trešo valstu lidostās.

13. pants

Ziņojums un sadarbība

1. Komisija iesniedz Eiropas Parlamentā un Padomē ziņojumu par šīs regulas īstenošanu trīs gadus pēc tās stāšanās spēkā. Šajā ziņojumā būtu jāiekļauj *inter alia* šādas ziņas:

- a) gaisa pārvadājumu nozares struktūra;
- b) nozares panākumi laika nišu neizmantošanas samazināšanā;
- c) laika nišu kopējā fonda, kas definēts 10. panta 1. punktā, apjoms katrā sezonā izvēlētās lidostās;
- d) neapmierināto prasību pēc laika nišām apjoms katrā sezonā izvēlētās lidostās;
- e) jaunienācēju skaits, kas iesniedz pieprasījumus pēc laika nišām katrā sezonā izvēlētās lidostās;
- f) to strīdu atrisināšanas procedūru izmantošana, kas ieviestas saskaņā ar 8. pantu.

2. Dalībvalstis un Komisija sadarbojas šīs regulas piemērošanā, jo īpaši attiecībā uz 1. punktā minētās ziņojumam vajadzīgās informācijas savākšanu.

14. pants

Pārskatīšana

Līdz 1997. gada 1. jūlijam Padome, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu, kas jāiesniedz ne vēlāk kā 1996. gada 1. janvārī, pieņem lēmumu par šīs regulas darbības turpināšanos vai tā pārskatīšanu.

15. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā trīsdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī.

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
T. PEDERSEN