

REGOLAMENTO (CEE) N. 95/93 DEL CONSIGLIO del 18 gennaio 1993 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione (1),

visto il parere del Parlamento europeo (2),

visto il parere del Comitato economico e sociale (3),

considerando che vi è un crescente squilibrio tra l'espansione del sistema di trasporto aereo in Europa e la disponibilità di infrastrutture aeroportuali atte a fronteggiare la domanda; che pertanto è in aumento nella Comunità il numero di aeroporti soggetti a congestione;

considerando che l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti congestionati deve essere basata su norme imparziali, trasparenti e non discriminatorie;

considerando che l'imparzialità è garantita nel modo migliore se il coordinamento dell'aeroporto è deciso dallo Stato membro responsabile dello stesso sulla base di criteri obiettivi;

considerando che in determinate condizioni, per facilitare le operazioni, è auspicabile che uno Stato membro sia in grado di classificare un aeroporto come coordinato, purché siano rispettati i principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione;

considerando che lo Stato membro responsabile dell'aeroporto coordinato deve garantire la nomina di un coordinatore di indiscussa imparzialità;

considerando che la trasparenza dell'informazione è un elemento essenziale ove si voglia garantire un sistema obiettivo di assegnazione delle bande orarie;

considerando che i principi che ispirano l'attuale sistema di assegnazione delle bande orarie possono costituire la base del presente regolamento, a condizione che detto sistema evolva in armonia con i nuovi sviluppi nel settore dei trasporti della Comunità;

considerando che la politica comunitaria mira a facilitare la concorrenza e ad incoraggiare l'accesso al mercato, conformemente al regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (4), e che tali obiettivi implicano un ampio sostegno ai vettori che intendono avviare servizi su rotte intracomunitarie;

considerando che l'attuale sistema contempla i diritti acquisiti;

considerando che si dovranno prevedere disposizioni per permettere nuovi arrivi nel mercato comunitario;

considerando che è necessario prevedere disposizioni speciali, in circostanze limitate, per il mantenimento di servizi aerei nazionali adeguati verso regioni dello Stato membro in questione;

considerando che occorre altresì evitare, per scarsa disponibilità di bande orarie, una ripartizione disuguale dei vantaggi della liberalizzazione nonché una distorsione della concorrenza;

considerando che è auspicabile sfruttare nel modo migliore le attuali bande orarie per conseguire gli obiettivi sopra esposti;

considerando che è auspicabile che i paesi terzi offrano ai vettori comunitari un trattamento equivalente;

considerando che l'applicazione delle disposizioni del presente regolamento non pregiudica le regole di concorrenza del trattato, in particolare gli articoli 85 e 86;

considerando che il 2 dicembre 1987 il Regno di Spagna e il Regno Unito hanno concordato a Londra, in una dichiarazione comune dei Ministri degli esteri dei due paesi, un regime per una più stretta cooperazione nell'uso dell'aeroporto di Gibilterra e che tale regime non è ancora entrato in vigore;

considerando che occorre riesaminare il presente regolamento dopo un periodo stabilito di applicazione per valutarne il funzionamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Campo d'applicazione 1. Il presente regolamento è applicabile all'assegnazione di bande orarie negli aeroporti comunitari.

2. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito per quanto riguarda la controversia relativa alla sovranità sul territorio in cui è situato tale aeroporto.

3. L'applicazione delle disposizioni del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra resta sospesa fino al momento in cui entrerà in vigore la regolamentazione prevista dalla dichiarazione comune dei Ministri degli esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito del 2 dicembre 1987. I governi del Regno di Spagna e del Regno Unito informeranno il Consiglio in merito a tale data.

Articolo 2

Definizioni Ai fini del presente regolamento, si intende per:

a) « banda oraria », il tempo programmato d'arrivo o di partenza disponibile o assegnato per un movimento aeronavale ad una data determinata in un aeroporto coordinato in base al presente regolamento;

b) « nuovo arrivato »:

i) un vettore aereo che richieda l'assegnazione di bande orarie in un aeroporto in un giorno qualsiasi e che detenga o a cui siano state assegnate nel medesimo giorno meno di quattro bande orarie in detto aeroporto, oppure,

ii) un vettore aereo che richieda bande orarie per un collegamento non stop tra due aeroporti comunitari, qualora al massimo altri due vettori aerei effettuino nel medesimo giorno un servizio diretto tra questi due aeroporti o sistemi aeroportuali, e che detenga o a cui siano state assegnate meno di quattro bande orarie per quel giorno in detto aeroporto per il collegamento non stop.

Un vettore aereo che detenga più del 3 % delle bande orarie totali disponibili nel giorno di cui trattasi in un determinato aeroporto o più del 2 % delle bande orarie totali disponibili nel giorno di cui trattasi in un sistema aeroportuale di cui fa parte tale aeroporto, non è considerato come nuovo arrivato in detto aeroporto;

c) « servizio aereo diretto », un servizio tra due aeroporti inclusi « stopover » con lo stesso aeromobile e lo stesso numero di volo;

d) « periodo di validità degli orari », la stagione estiva o invernale indicata negli orari dei vettori aerei;

e) « vettore aereo della Comunità », un vettore aereo munito di una licenza d'esercizio valida rilasciata da uno Stato membro in conformità del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei (5);

f) « aeroporto coordinato », un aeroporto in cui sia stato designato un coordinatore per facilitare l'attività dei vettori che operano o intendono operare in detto aeroporto;

g) « aeroporto pienamente coordinato », un aeroporto in cui un vettore aereo, per atterrare o decollare durante i periodi in cui l'aeroporto è pienamente coordinato, debba avere ottenuto l'assegnazione di una banda oraria da un coordinatore;

h) « sistema aeroportuale », un raggruppamento di due o più aeroporti che servano la stessa città, o lo stesso agglomerato urbano, secondo quanto indicato nell'allegato II del regolamento (CEE) n. 2408/92.

Articolo 3

Condizioni per il coordinamento degli aeroporti 1. Uno Stato membro non ha l'obbligo di designare un qualsiasi aeroporto come aeroporto coordinato, salvo nei casi previsti nel presente articolo.

2. Uno Stato membro può tuttavia provvedere a che un aeroporto sia designato come aeroporto coordinato, a condizione che siano rispettati i principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione.

3. i) Se i vettori che rappresentano più della metà dell'attività di un aeroporto e/o le autorità aeroportuali ritengono che la capacità sia insufficiente per le attività aeronautiche effettive o previste in certi periodi, ovvero

ii) se i nuovi arrivati incontrano seri problemi nell'ottenere bande orarie oppure

iii) se uno Stato membro lo ritiene necessario,

esso provvede affinché si proceda quanto prima, tenuto conto dei metodi generalmente riconosciuti, ad un'analisi accurata della capacità nell'aeroporto stesso, al fine di determinare le possibilità di aumentare a breve termine tale capacità mediante modifiche dell'infrastruttura o operative e di

definire il periodo di tempo previsto per risolvere i vari problemi. L'analisi è periodicamente aggiornata. L'analisi e i metodi in essa impiegati sono messi a disposizione delle parti interessate.

4. Se, previa consultazione dei vettori aerei che usano regolarmente l'aeroporto, delle organizzazioni che li rappresentano, delle autorità aeroportuali, delle autorità preposte al controllo del traffico aereo e, ove esistano, delle organizzazioni che rappresentano i passeggeri, l'analisi non indica alcuna possibilità di risolvere i seri problemi entro breve tempo, lo Stato membro provvede affinché l'aeroporto sia designato come pienamente coordinato per i periodi in cui si verificano i problemi di capacità.

5. Allorché in un aeroporto pienamente coordinato si consegue una capacità sufficiente a far fronte alle attività aeronautiche effettive o previste, la designazione di aeroporto pienamente coordinato è revocata.

Articolo 4

Coordinatore 1. Lo Stato membro responsabile di un aeroporto coordinato o pienamente coordinato provvede a nominare come coordinatore di tale aeroporto una persona fisica o giuridica avente conoscenze particolareggiate in materia di coordinamento degli orari dei vettori aerei, previo parere dei vettori aerei che usano regolarmente l'aeroporto in questione, delle organizzazioni che li rappresentano nonché delle autorità aeroportuali. Lo stesso coordinatore può essere nominato per più di un aeroporto.

2. Ogni Stato membro garantisce che il coordinatore svolga le sue mansioni, nell'ambito del presente regolamento, in maniera indipendente.

3. Il coordinatore agisce conformemente alle disposizioni del presente regolamento in modo imparziale, non discriminatorio e trasparente.

4. Il coordinatore partecipa alle conferenze internazionali per gli orari dei vettori aerei nel rispetto del diritto comunitario.

5. Il coordinatore è responsabile dell'assegnazione delle bande orarie.

6. Il coordinatore controlla costantemente l'utilizzazione delle bande orarie.

7. Nel caso di assegnazione delle bande orarie, a richiesta ed entro limiti di tempo ragionevoli, il coordinatore mette a disposizione delle parti interessate, affinché possano esaminarle, le informazioni seguenti:

a) le bande orarie precedentemente operate da ciascuna compagnia aerea, elencate in ordine cronologico, per tutti i vettori aerei che usano l'aeroporto;

b) le bande orarie richieste (domande iniziali) elencate per ogni singolo vettore aereo, in ordine cronologico e per l'insieme dei vettori aerei;

c) tutte le bande orarie assegnate e le richieste di bande orarie ancora in sospenso, elencate individualmente, in ordine cronologico, vettore per vettore, per tutti i vettori aerei;

d) le restanti bande orarie disponibili;

e) dettagli esaurienti sui criteri adottati per l'assegnazione.

8. Le informazioni di cui al paragrafo 7 sono messe a disposizione al più tardi al momento delle pertinenti conferenze per gli orari e, secondo necessità, durante le conferenze stesse nonché in seguito.

Articolo 5

Comitato di coordinamento 1. Ogni Stato membro assicura che in un aeroporto classificato come pienamente coordinato sia istituito un comitato di coordinamento incaricato di assistere, con funzioni consultive, il coordinatore di cui all'articolo 4. Sono ammessi a partecipare a tale comitato almeno i vettori aerei che usano regolarmente l'aeroporto o gli aeroporti e/o le organizzazioni che li rappresentano, le autorità aeroportuali interessate e i rappresentanti del controllo del traffico aereo. Lo stesso comitato di coordinamento può essere nominato per più di un aeroporto.

Le funzioni del comitato di coordinamento consistono, tra l'altro, nel fornire un parere in merito ai punti seguenti:

- possibilità di un aumento della capacità determinata a norma dell'articolo 6;
- miglioramenti delle condizioni di traffico esistenti nell'aeroporto in questione;
- reclami sull'assegnazione delle bande orarie, come previsto all'articolo 8, paragrafo 7;
- metodi di controllo dell'uso delle bande orarie assegnate;
- linee direttrici per l'assegnazione di bande orarie, tenuto conto delle condizioni locali;
- gravi problemi per i nuovi arrivati, come previsto all'articolo 10.

2. Il paragrafo 1 può applicarsi agli aeroporti designati come coordinati ai sensi dell'articolo 3.

Articolo 6

Capacità dell'aeroporto 1. Negli aeroporti in cui è effettuata l'assegnazione delle bande orarie le autorità competenti determinano, due volte all'anno, la capacità disponibile per l'assegnazione di bande orarie, in cooperazione con i rappresentanti del controllo del traffico aereo, le autorità doganali e quelle responsabili dell'immigrazione, i vettori aerei che utilizzano l'aeroporto e/o le organizzazioni che li rappresentano, nonché il coordinatore dell'aeroporto secondo metodi generalmente riconosciuti. Qualora l'autorità competente non sia l'autorità aeroportuale, questa viene a sua volta consultata.

La procedura di cui al primo comma si basa su un'analisi obiettiva delle possibilità di accogliere il traffico aereo, tenuto conto dei vari tipi di traffico in detto aeroporto.

L'esito di tale procedura è comunicato al coordinatore dell'aeroporto in tempo utile prima che venga effettuata l'assegnazione iniziale delle bande orarie ai fini delle conferenze per gli orari.

2. Il paragrafo 1 può essere applicato agli aeroporti designati come coordinati ai sensi dell'articolo 3.

Articolo 7

Informazioni per il coordinatore I vettori aerei che operano o che intendono operare in un aeroporto coordinato o pienamente coordinato comunicano al coordinatore le informazioni pertinenti da questo richieste.

Articolo 8

Procedura di assegnazione delle bande orarie 1. a) Fatte salve le disposizioni dell'articolo 10, il vettore aereo che abbia operato una banda oraria con l'autorizzazione del coordinatore conserva il diritto di chiedere la stessa banda nel successivo periodo di validità degli orari corrispondente.

b) Nel caso in cui non sia possibile soddisfare tutte le richieste di bande orarie dei vettori aerei interessati, viene data la precedenza ai servizi aerei commerciali, in particolare ai servizi di linea e ai servizi programmati non di linea.

c) Il coordinatore tiene conto altresì delle norme supplementari in materia di priorità definite dall'industria dei trasporti aerei e, se possibile, di orientamenti supplementari che sono raccomandati dal comitato di coordinamento e che permettono di tener conto delle condizioni locali, sempre che rispettino la legislazione comunitaria.

2. Se la richiesta di una banda oraria non può essere accolta, il coordinatore ne comunica le ragioni alla compagnia aerea, proponendo in alternativa la banda oraria più vicina.

3. Il coordinatore fa il possibile per accogliere in qualsiasi momento richieste specifiche di bande orarie per ogni tipo di aviazione, compresa l'aviazione generale. A tal fine, può ricorrere alle bande disponibili nel pool di cui all'articolo 10 non ancora assegnate, come pure a bande appena liberate.

4. Le bande orarie possono essere liberamente scambiate tra vettori aerei o trasferite da uno stesso vettore aereo, da una determinata rotta ad un'altra o da un determinato tipo di servizio ad un altro, in base ad un reciproco accordo o in seguito ad un'acquisizione totale o parziale oppure unilateralmente. Tali scambi e trasferimenti devono essere trasparenti e devono essere soggetti alla conferma di fattibilità da parte del coordinatore che accerta che:

a) le attività aeroportuali non siano pregiudicate;

b) le limitazioni imposte da uno Stato membro in base all'articolo 9 siano rispettate;

c) una modifica della destinazione della banda oraria non rientri nel campo d'applicazione dell'articolo 11.

5. Le bande orarie assegnate ai nuovi arrivati che operano un servizio tra due aeroporti comunitari non possono essere scambiate tra vettori aerei o trasferite da uno stesso vettore aereo, da una rotta ad un'altra come previsto al paragrafo 4 per un periodo di due stagioni.

6. Previa consultazione con i vettori aerei, i coordinatori e le autorità aeroportuali, la Commissione può stabilire gli standard raccomandati per l'utilizzo dei sistemi automatizzati da parte dei coordinatori, al fine di garantire la corretta attuazione degli articoli 4 e 7.

7. In caso di ricorsi contro l'assegnazione di bande orarie, il comitato di coordinamento esamina la questione e presenta eventualmente proposte al coordinatore per trovare una soluzione.

8. Se i problemi permangono dopo l'esame da parte del comitato di coordinamento, lo Stato membro può fornire una mediazione, tramite un'organizzazione rappresentativa dei vettori aerei oppure tramite terzi.

Articolo 9

Servizi regionali 1. In un aeroporto pienamente coordinato uno Stato membro può riservare determinate bande orarie per servizi nazionali di linea:

a) su una rotta verso un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo nel suo territorio se tale rotta è considerata di vitale importanza per lo sviluppo economico della regione in cui si trova l'aeroporto, purché:

i) le bande orarie siano utilizzate su detta rotta alla data di entrata in vigore del presente regolamento;

ii) sulla rotta in questione operi un solo vettore aereo;

iii) nessun altro mezzo di trasporto possa offrire un servizio adeguato;

iv) la condizione di riserva di bande orarie cessi qualora un secondo vettore aereo abbia istituito un servizio nazionale di linea sulla rotta in questione, con la stessa frequenza del primo vettore e l'abbia operato per almeno una stagione;

b) su rotte per le quali siano stati imposti oneri di servizio pubblico ai sensi del diritto comunitario.

2. Se un altro vettore aereo comunitario è interessato ad operare sulla rotta in questione e non ha potuto ottenere bande orarie nell'ora che precede o che segue quella richiesta al coordinatore, si applicano le procedure di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere da d) a i) del regolamento (CEE) n. 2408/92.

3. Lo Stato membro trasmette alla Commissione un elenco delle rotte per cui sono state riservate bande orarie presso un aeroporto pienamente coordinato. Il primo elenco è trasmesso al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento. Entro due mesi dalla trasmissione, la Commissione pubblica nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee un riepilogo delle rotte in questione.

Articolo 10

Pool di bande orarie 1. In un aeroporto in cui le bande orarie sono assegnate viene istituito, per ogni periodo coordinato, un pool contenente le bande orarie di nuova creazione, quelle inutilizzate e quelle cedute da un vettore nel corso o verso la fine della stagione o divenute disponibili in altro modo.

2. Ogni banda oraria non utilizzata viene ritirata e iscritta nell'apposito pool di bande orarie, salvo che il mancato utilizzo possa essere imputabile al fermo operativo di un tipo di aeromobile o alla chiusura di un aeroporto o di uno spazio aereo o ad analoghi casi eccezionali.

3. Le bande orarie assegnate ad un vettore aereo per operare un servizio di linea o un servizio non di linea programmato in un determinato momento della giornata e nello stesso giorno della settimana per un periodo individuabile fino al massimo di un periodo di validità degli orari non autorizzano il vettore aereo ad esigere la stessa serie di bande orarie nel successivo periodo corrispondente, a

meno che il vettore aereo possa dimostrare in modo soddisfacente al coordinatore di averle operate, con l'autorizzazione del coordinatore, perlomeno nella misura dell'80 % del tempo durante il periodo di assegnazione.

4. Le bande orarie assegnate ad un vettore aereo anteriormente al 31 gennaio per la successiva stagione estiva o anteriormente al 31 agosto per la successiva stagione invernale, ma restituite al coordinatore per essere riassegnate prima di tali date, non saranno prese in considerazione ai fini del calcolo dell'utilizzo.

5. Se non è possibile dimostrare che la serie di bande orarie è stata utilizzata all'80 %, tutte le bande orarie della serie in questione saranno iscritte nel pool di bande orarie, a meno che il mancato utilizzo possa essere giustificato in base ad una delle ragioni seguenti:

a) circostanze imprevedibili ed insuperabili indipendenti dal controllo del vettore aereo che portano per esempio:

- al fermo operativo del tipo di aeromobile generalmente utilizzato per il servizio in questione, oppure

- alla chiusura di un aeroporto o di uno spazio aereo;

b) problemi connessi con l'introduzione di un nuovo servizio passeggeri di linea con un aeromobile con un massimo di 80 posti su una rotta tra un aeroporto regionale e un aeroporto coordinato e con una capacità non superiore a 30 000 posti all'anno, oppure

c) gravi difficoltà finanziarie del vettore comunitario interessato, in seguito alle quali le autorità competenti rilasciano una licenza provvisoria in attesa della ristrutturazione finanziaria del vettore in conformità dell'articolo 5, paragrafo 5 del regolamento (CEE) n. 2407/92;

d) interruzione di una serie di servizi non di linea in seguito a cancellazione da parte di operatori turistici, specialmente al di fuori dell'alta stagione abituale, purché l'utilizzo globale delle bande orarie non scenda sotto il 70 %;

e) interruzione di una serie di servizi a causa di un'azione che è intesa a influire su detti servizi e che impedisce, praticamente e/o tecnicamente, al vettore aereo di effettuare le operazioni come previsto.

6. Se per i nuovi arrivati continuano a sussistere gravi problemi, lo Stato membro provvede per la convocazione di una riunione del comitato di coordinamento dell'aeroporto. La riunione ha la finalità di esaminare le possibilità di porre rimedio alla situazione. La Commissione è invitata a partecipare a tale riunione.

7. Fatto salvo l'articolo 8, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 2408/92, le bande orarie raggruppate nei pool sono distribuite fra i vettori che ne fanno richiesta. Il 50 % di tali bande orarie è distribuito ai nuovi arrivati, a meno che le richieste di questi ultimi siano inferiori al 50 %.

8. Il nuovo arrivato a cui siano state offerte bande orarie nelle 2 ore che precedono o che seguono l'orario richiesto, ma che non abbia accettato questa offerta, non conserva la qualità di nuovo arrivato.

Articolo 11

Meccanismo di salvaguardia

1. Ove non sia possibile trovare una soluzione ai sensi del paragrafo 2 tenendo presente che la concorrenza tra i vettori aerei interessati non deve essere falsata, un vettore aereo non è autorizzato a ricorrere alla flessibilità prevista all'articolo 8, paragrafo 4, per introdurre una o più frequenze supplementari su una rotta tra un aeroporto pienamente coordinato nella Comunità e un aeroporto di un altro Stato membro, se un altro vettore aereo della Comunità, a cui un altro Stato membro ha rilasciato la licenza, non ha potuto ottenere, nonostante sforzi seri e ripetuti, bande orarie di atterraggio e di partenza che possano essere ragionevolmente utilizzate per operare una o più frequenze supplementari sulla rotta in questione nell'ambito delle due ore che precedono o che seguono l'orario richiesto al coordinatore.

Questa disposizione non è applicabile se il vettore aereo che ricorre alla flessibilità di cui all'articolo 8, paragrafo 4 non supera le frequenze dell'altro vettore.

2. Tenendo conto del fatto che la concorrenza tra i vettori aerei interessati non deve essere falsata, lo Stato membro responsabile dell'aeroporto pienamente coordinato, di cui al paragrafo 1, si adopera per agevolare il raggiungimento di un accordo tra i vettori aerei interessati.

Si deve cercare una soluzione alternativa al problema, che può consistere:

- nello sforzo per soddisfare la richiesta di bande orarie del vettore aereo a cui l'altro Stato membro ha rilasciato la licenza,

- nell'uso ragionevole della flessibilità prevista all'articolo 8, paragrafo 4 da parte di detto vettore.

3. Ogni stato membro interessato può chiedere alla Commissione di svolgere indagini sull'applicazione del presente articolo entro due mesi dalla data in cui un vettore ha informato il coordinatore della propria intenzione di avvalersi della flessibilità prevista all'articolo 8, paragrafo 4.

Articolo 12

Disposizioni generali

1. Qualora risulti che, nell'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti, un paese terzo:

a) non riserva ai vettori aerei comunitari un trattamento analogo a quello concesso dagli Stati membri della Comunità ai vettori aerei di tale paese, o

b) non concede ai vettori aerei comunitari de facto un trattamento nazionale, o

c) concede ai vettori aerei di altri paesi terzi un trattamento più favorevole di quello riservato ai vettori aerei comunitari,

gli opportuni provvedimenti possono essere presi per porre rimedio alla situazione relativa all'aeroporto o agli aeroporti interessato(i), compresa la sospensione, totale o parziale, degli obblighi del presente regolamento nei confronti di un vettore aereo di tale paese terzo, in conformità del diritto comunitario.

2. Gli Stati membri segnalano alla Commissione le difficoltà gravi incontrate, de jure o de facto, dai vettori aerei comunitari nell'assegnazione di bande orarie in aeroporti di paesi terzi.

Articolo 13

Relazione e cooperazione

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento entro tre anni dalla sua entrata in vigore. La relazione contiene tra l'altro gli elementi seguenti:

- a) struttura del settore dell'aviazione;
- b) progressi conseguiti nel settore per ridurre il mancato utilizzo di bande orarie;
- c) dimensione del pool di bande orarie, definito all'articolo 10, paragrafo 1, per ogni stagione in un campione di aeroporti;
- d) volume delle richieste di bande orarie con esito negativo, per ogni stagione in un campione di aeroporti;
- e) numero di nuovi arrivi che richiedono bande orarie, per ogni stagione in un campione di aeroporti;
- f) impiego delle procedure in materia di controversie in base all'articolo 8.

2. Gli Stati membri e la Commissione cooperano nell'applicazione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda la raccolta delle informazioni necessarie per la relazione di cui al paragrafo 1.

Articolo 14

Revisione

Il Consiglio decide in merito alla continuazione o alla revisione del presente regolamento entro il 1o luglio 1997, sulla base di una proposta che la Commissione dovrà presentare entro il 1o gennaio 1996.

Articolo 15

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il trentesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, addì 18 gennaio 1993.

Per il Consiglio

Il Presidente

T. PEDERSEN

- (1) GU n. C 43 del 19. 2. 1991, pag. 3.
- (2) GU n. C 13 del 20. 1. 1992, pag. 446.
- (3) GU n. C 339 del 31. 12. 1991, pag. 41.
- (4) GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 8.
- (5) GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 1.