

REGULAMENTO (CEE) No 95/93 DO CONSELHO de 18 de Janeiro de 1993 relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o no 2 do seu artigo 84o,

Tendo em conta a proposta da Comissão (1),

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu (2),

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social (3),

Considerando que existe um desequilíbrio crescente entre a expansão do sistema de transportes aéreos na Europa e a disponibilidade de infra-estruturas adequadas para fazer face à procura e que, conseqüentemente, se verifica um número crescente de aeroportos congestionados na Comunidade;

Considerando que a atribuição de faixas horárias em aeroportos congestionados deverá basear-se em normas imparciais, transparentes e não discriminatórias;

Considerando que há uma maior garantia de imparcialidade quando a decisão de coordenar um aeroporto for tomada pelo Estado-membro responsável por esse aeroporto com base em critérios objectivos;

Considerando que, sob determinadas condições e no intuito de facilitar as operações, é desejável que os Estados-membros detenham a faculdade de designar um aeroporto como coordenado, desde que sejam respeitados os princípios da transparência, da imparcialidade e da não discriminação;

Considerando que o Estado-membro responsável pelo aeroporto coordenado deve assegurar a nomeação de um coordenador cuja imparcialidade seja inquestionável;

Considerando que a transparência da informação é um elemento essencial para assegurar a objectividade do processo de atribuição de faixas horárias;

Considerando que os princípios por que se rege o actual sistema de atribuição de faixas horárias pode constituir a base do presente regulamento, desde que este sistema evolua em consonância com as inovações introduzidas no domínio dos transportes na Comunidade;

Considerando que a política comunitária consiste em facilitar a concorrência e em facultar o acesso ao mercado, de acordo com o Regulamento (CEE) no 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias (4), e que estes objectivos implicam que seja concedido um forte apoio às transportadoras aéreas que pretendem dar início a operações nas rotas intracomunitárias;

Considerando que o actual sistema dispõe em relação aos direitos adquiridos;

Considerando que as novas disposições deverão igualmente autorizar novos operadores no mercado comunitário;

Considerando que é necessário prever disposições especiais, de âmbito restrito, para assegurar a prestação de serviços aéreos domésticos adequados às regiões do Estado-membro em causa;

Considerando que é igualmente necessário evitar situações em que, devido à falta de faixas horárias disponíveis, se verifique uma distribuição desigual dos benefícios da liberalização e uma distorção da concorrência;

Considerando que é desejável utilizar da melhor maneira as faixas horárias existentes, por forma a respeitar os objectivos acima expostos;

Considerando que é desejável que os países terceiros ofereçam às transportadoras comunitárias um tratamento equivalente;

Considerando que a aplicação do disposto no presente regulamento não prejudica as regras de concorrência do Tratado, em especial os artigos 85o e 86o;

Considerando que, em 2 de Dezembro de 1987, foram acordadas em Londres pelo Reino de Espanha e o Reino Unido, numa declaração conjunta efectuada pelos ministros dos Negócios Estrangeiros dos dois países, disposições que têm em vista uma maior cooperação na utilização do aeroporto de Gibraltar e que essas disposições não entraram ainda em vigor;

Considerando que o presente regulamento deverá ser revisto após um determinado período de aplicação, a fim de se avaliar o seu funcionamento,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### Artigo 1o

Âmbito de aplicação 1. O presente regulamento é aplicável à atribuição de faixas horárias nos aeroportos comunitários.

2. A aplicação do presente regulamento ao aeroporto de Gibraltar entende-se sem prejuízo das disposições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido em relação ao diferendo a respeito da soberania sobre o território onde se encontra situado o aeroporto.

3. A aplicação das disposições do presente regulamento ao aeroporto de Gibraltar está suspensa até se iniciar a aplicação do regime previsto na declaração conjunta dos ministros dos Negócios Estrangeiros do Reino de Espanha e do Reino Unido feita em 2 de Dezembro de 1987. Os governos de Espanha e do Reino Unido informarão o Conselho da data de entrada em aplicação desse regime.

#### Artigo 2o

Definições Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

a) « Faixa horária », a hora prevista de chegada ou de partida disponível ou atribuída a um movimento de aeronave numa data específica num aeroporto coordenado nos termos do presente regulamento;

b) « Novo operador »:

i) uma transportadora aérea que solicite faixas horárias num aeroporto num determinado dia e que detenha, ou à qual tenham sido atribuídas menos de quatro faixas horárias nesse mesmo aeroporto e nesse mesmo dia

ou

ii) uma transportadora aérea que solicite faixas horárias para um serviço sem escala entre dois aeroportos comunitários em que duas outras transportadoras, no máximo, façam um serviço directo entre esses aeroportos ou sistemas de aeroportos nesse mesmo dia, que detenha ou à qual tenham sido atribuídas menos de quatro faixas horárias nesse aeroporto, nesse dia e para esse serviço.

Uma transportadora aérea que detenha mais de 3 % de todas as faixas horárias disponíveis no dia em questão num determinado aeroporto, ou mais de 2 % de todas as faixas horárias disponíveis no dia em questão num sistema de aeroportos de que esse aeroporto faça parte, não será considerada como novo operador nesse aeroporto;

c) « Serviço aéreo directo », um serviço entre dois aeroportos, incluindo escalas com a mesma aeronave e o mesmo número de voo;

d) « Período de programação de horários », tanto a estação de Verão como a de Inverno, tal como constam dos horários das transportadoras aéreas;

e) « Transportadora aérea comunitária », uma transportadora aérea detentora de uma licença de exploração válida emitida por um Estado-membro nos termos do Regulamento (CEE) no 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas (5);

f) « Aeroporto coordenado », um aeroporto em que se tenha designado um coordenador para facilitar as operações das transportadoras aéreas que nele operem ou tencionem operar;

g) « Aeroporto inteiramente coordenado », qualquer aeroporto coordenado em que, para poder aterrar ou descolar durante os períodos em que estiver inteiramente coordenado, uma transportadora aérea deva dispor de uma faixa horária atribuída por um coordenador;

h) « Sistema de aeroportos », dois ou mais aeroportos agrupados que sirvam a mesma cidade ou aglomeração, como consta do anexo II do Regulamento (CEE) no 2408/92.

#### Artigo 3o

Condições para a coordenação dos aeroportos 1. Para além do disposto no presente artigo, os Estados-membros não terão a obrigação de designar um aeroporto como coordenado.

2. Os Estados-membros poderão, contudo, tomar medidas para designar um aeroporto como coordenado, desde que sejam respeitados os princípios de transparência, da imparcialidade e da não discriminação.

3. i) Sempre que as transportadoras aéreas que representam mais de metade das operações de um aeroporto e/ou a autoridade aeroportuária considerem que, em certos períodos, a capacidade é insuficiente para as operações existentes ou previstas,

ou

ii) nos casos em que os novos operadores se deparem com graves problemas de obtenção de faixas horárias

ou

iii) sempre que os Estados-membros o considerem necessário,

os Estados-membros assegurarão que, tendo em conta a metodologia correntemente aceite, seja feita logo que possível uma análise exaustiva da capacidade nesse aeroporto, a fim de determinar as possibilidades de aumentar a sua capacidade a curto prazo através de modificações infra-estruturais ou operacionais, bem como o quadro temporal previsto para resolver os problemas. Essa análise será actualizada periodicamente. Tanto a análise como a metodologia seguida serão facultadas às partes interessadas.

4. Se, após consulta das transportadoras aéreas que utilizam regularmente o aeroporto, das suas organizações representativas, das autoridades aeroportuárias, das autoridades de controlo do tráfego aéreo e, caso existam, das organizações representativas dos passageiros, essa análise não mostrar que é possível resolver os problemas graves a curto prazo, os Estados-membros tomarão medidas para que o aeroporto seja designado como inteiramente coordenado durante os períodos em que houver problemas de capacidade.

5. Quando houver capacidade suficiente para satisfazer as operações existentes ou previstas num aeroporto inteiramente coordenado, ser-lhe-á retirada a designação de aeroporto inteiramente coordenado.

#### Artigo 4o

Coordenador 1. O Estado-membro responsável por um aeroporto coordenado ou inteiramente coordenado nomeará uma pessoa singular ou colectiva com conhecimentos profundos de coordenação da programação de horários das transportadoras aéreas como coordenador de aeroporto, após consulta das transportadoras aéreas que utilizam o aeroporto regularmente, das suas organizações representativas e das autoridades aeroportuárias. O mesmo coordenador pode ser nomeado para mais de um aeroporto.

2. O Estado-membro assegurará a independência do coordenador no desempenho das funções que lhe incumbem nos termos do presente regulamento.

3. O coordenador exercerá as suas funções de acordo com o presente regulamento, de forma imparcial, não discriminatória e transparente.

4. O coordenador participará nas conferências internacionais de programação de horários das transportadoras aéreas que sejam permitidas pela legislação comunitária.

5. O coordenador será responsável pela atribuição de faixas horárias.

6. O coordenador controlará a utilização das faixas horárias.

7. Sempre que sejam atribuídas faixas horárias, o coordenador deve, a pedido e dentro de um prazo razoável, facultar as seguintes informações, para apreciação de todas as partes interessadas:

a) As faixas horárias com direitos de anterioridade, por transportadora aérea e por ordem cronológica, em relação a todas as transportadoras aéreas que utilizam o aeroporto;

b) As faixas horárias requeridas (pedidos iniciais), por transportadora aérea e por ordem cronológica, em relação a todas as transportadoras aéreas;

c) Todas as faixas aéreas atribuídas, bem como os pedidos de faixas horárias pendentes, classificados individualmente por ordem cronológica e por transportadora aérea, em relação a todas as transportadoras aéreas;

d) As restantes faixas horárias disponíveis;

e) Uma descrição pormenorizada dos critérios utilizados na atribuição.

8. As informações a que se refere o no 7 serão facultadas o mais tardar por ocasião das conferências pertinentes de programação de horários e, se necessário, durante as conferências, e posteriormente.

## Artigo 5o

Comité de coordenação 1. Os Estados-membros devem assegurar que, nos aeroportos que tenham sido designados como inteiramente coordenados, seja instituído um comité de coordenação que coadjuvará, como órgão consultivo, o coordenador referido no artigo 4o A participação neste comité estará aberta pelo menos às transportadoras aéreas e/ou às suas organizações representativas que utilizem o ou os aeroportos com regularidade, bem como às autoridades aeroportuárias em causa e aos representantes do controlo do tráfego aéreo. O mesmo comité de coordenação pode ser designado para mais de um aeroporto.

As atribuições do comité de coordenação consistirão, nomeadamente, em aconselhar quanto:

- às possibilidades de aumentar a capacidade determinada de acordo com o artigo 6o,
- a melhoramentos das condições de tráfego existentes no aeroporto em questão,
- a queixas respeitantes à atribuição de faixas horárias, como as referidas no no 7 do artigo 8o,
- aos métodos de controlo da utilização das faixas horárias atribuídas,
- a directrizes para a atribuição de faixas horárias, tendo em conta as condições locais,
- as sérias dificuldades enfrentadas por novos operadores, como as referidas no artigo 10o

2. O no 1 poderá aplicar-se aos aeroportos designados como coordenados em conformidade com o disposto no artigo 3o

## Artigo 6o

Capacidade do aeroporto 1. Nos aeroportos em que se proceda à atribuição de faixas horárias, as autoridades competentes determinarão duas vezes por ano a capacidade disponível para atribuição de faixas horárias, em cooperação com representantes do controlo do tráfego aéreo e com as autoridades aduaneiras e responsáveis pela imigração, bem como com as transportadoras aéreas que utilizam o aeroporto e/ou as suas organizações representativas e com o coordenador aeroportuário, de acordo com a metodologia correntemente aceite. Quando as autoridades competentes não forem as autoridades aeroportuárias, estas últimas deverão ser igualmente consultadas.

O exercício acima descrito deverá basear-se numa análise objectiva das possibilidades de acolher o tráfego aéreo, tendo em conta os diversos tipos de tráfego desse aeroporto.

Os resultados deste exercício serão atempadamente fornecidos ao coordenador aeroportuário, antes de se proceder à atribuição de faixas horárias com vista às conferências de programação de horários.

2. O no 1 poderá ser aplicado a aeroportos designados como coordenados em conformidade com o disposto no artigo 3o

## Artigo 7o

Informação para o coordenador As transportadoras aéreas que operem ou pretendam operar num aeroporto coordenado ou inteiramente coordenado deverão transmitir ao coordenador todas as informações relevantes por ele solicitadas.

## Artigo 8o

Processo de atribuição de faixas horárias 1. a) Sem prejuízo do disposto no artigo 10o, uma faixa horária que tenha sido explorada por uma transportadora aérea com a aprovação do coordenador confere a essa transportadora o direito à mesma faixa horária no seguinte período de programação equivalente;

b) Caso todos os pedidos de faixas horárias não possam ser satisfeitos a contento das transportadoras aéreas interessadas, será dada preferência aos serviços aéreos comerciais e, em especial, aos serviços regulares e aos serviços não regulares programados;

c) O coordenador deve ter igualmente em conta as regras de prioridade adicionais estabelecidas pela indústria dos transportes aéreos e, se possível, as directrizes adicionais recomendadas pelo comité de coordenação relativamente a condições locais, desde que respeitem a legislação comunitária.

2. Caso o pedido de uma faixa horária não possa ser deferido, o coordenador deve informar a transportadora aérea requerente dos fundamentos da decisão e indicar a faixa horária alternativa mais próxima.

3. O coordenador deve envidar todos os esforços no sentido de deferir todos os pedidos ad hoc de faixas horárias para qualquer tipo de aviação, incluindo a aviação geral. Para este efeito, podem ser

utilizadas as faixas horárias disponíveis na reserva referida no artigo 10o mas ainda não atribuídas, bem como as faixas horárias que acabaram de ficar livres.

4. As faixas horárias podem ser livremente permutadas entre transportadoras aéreas ou transferidas por uma transportadora aérea entre rotas ou tipos de serviço, mediante acordo mútuo ou como resultado de uma tomada de controlo total ou parcial, ou ainda unilateralmente. Essas trocas ou transferências deverão ser transparentes e o coordenador terá de confirmar que são exequíveis e que preenchem os seguintes requisitos:

- a) As operações aeroportuárias não serão prejudicadas;
- b) As restrições impostas pelos Estados-membros em conformidade com o artigo 9o são respeitadas;
- c) As mudanças de utilização não pertencem ao âmbito de aplicação do artigo 11o

5. As faixas horárias atribuídas a novos operadores que assegurem um serviço entre dois aeroportos comunitários não poderão ser permutadas ou transferidas entre transportadoras aéreas ou por uma transportadora aérea entre rotas, como se encontra previsto no no 4, durante um período correspondente a duas épocas.

6. Após consulta das transportadoras aéreas, dos coordenadores e das autoridades aeroportuárias, a Comissão poderá estabelecer normas recomendadas aplicáveis aos sistemas automatizados utilizados pelos coordenadores, de modo a assegurar a correcta execução dos artigos 4o e 7o

7. No caso de haver queixas relacionadas com a atribuição das faixas horárias, o comité de coordenação examiná-las-á e poderá propor ao coordenador soluções para os problemas levantados.

8. Se, depois de examinados pelo comité de coordenação, os problemas não puderem ser solucionados, o Estado-membro em causa poderá decidir a mediação de uma organização representativa das transportadoras aéreas ou de outra terceira entidade.

#### Artigo 9o

Serviços regionais 1. Os Estados-membros podem reservar determinadas faixas horárias num aeroporto inteiramente coordenado para serviços domésticos regulares:

- a) Numa rota para um aeroporto que sirva uma região periférica ou em desenvolvimento no seu território, sendo essa rota considerada vital para o desenvolvimento económico da região em que se situa o aeroporto, desde que:
  - i) as faixas horárias em questão estejam a ser utilizadas nessa rota à data de entrada em vigor do presente regulamento,
  - ii) a rota esteja a ser explorada por uma única transportadora aérea,
  - iii) nenhum outro modo de transporte possa fornecer um serviço adequado,
  - iv) a reserva de faixas horárias termina logo que uma segunda transportadora tenha estabelecido um serviço doméstico regular nessa rota com o mesmo número de frequências que a primeira transportadora e o tenha explorado durante pelo menos uma estação;
- b) Em rotas a que tenham sido impostas obrigações de serviço público por força da legislação comunitária.

2. No caso de outra transportadora aérea comunitária pretender explorar a rota e não ter conseguido que o coordenador lhe atribuisse faixas horárias no período compreendido entre a hora que antecede e a hora que se segue aos horários solicitados, será aplicável o procedimento previsto no no 1, alíneas d) a i), do artigo 4o do Regulamento (CEE) no 2408/92.

3. Os Estados-membros comunicarão à Comissão uma lista das rotas para as quais foram reservadas faixas horárias, de acordo com as disposições supra, num aeroporto inteiramente coordenado. Essa lista será fornecida pela primeira vez na data de entrada em vigor do presente regulamento. A Comissão publicará no Jornal Oficial das Comunidades Europeias um plano relativo às rotas em questão, no prazo de dois meses após a comunicação.

#### Artigo 10o

Reserva comum de faixas horárias 1. Nos aeroportos em que se proceda à atribuição de faixas horárias, deve ser constituída uma reserva comum para cada período coordenado agrupando as novas faixas horárias criadas, as faixas horárias não utilizadas e as faixas horárias de que uma transportadora aérea tenha desistido durante ou no final de uma estação, ou que tenham ficado disponíveis por qualquer outra razão.

2. Qualquer faixa horária que não tenha sido utilizada será retirada e colocada na reserva de faixas horárias adequada, a menos que a sua não utilização possa ser justificada com fundamento na imobilização de um tipo de aeronave, no encerramento de um aeroporto ou espaço aéreo ou outro caso igualmente excepcional.

3. As faixas horárias atribuídas a uma transportadora aérea para exploração de um serviço regular ou de um serviço não regular programado numa dada altura do dia e no mesmo dia da semana durante um período reconhecível, que poderá abranger todo um período de programação de horários, não conferirão a essa transportadora aérea quaisquer direitos à mesma série de faixas horárias durante o período correspondente seguinte, a não ser que a transportadora possa provar ao coordenador que as explorou, tal como confirmado pelo coordenador, durante, pelo menos, 80 % do período para o qual foram atribuídas.

4. As faixas horárias atribuídas a uma transportadora aérea antes de 31 de Janeiro para a estação de Verão seguinte, ou antes de 31 de Agosto para a estação de Inverno seguinte, que sejam devolvidas ao coordenador antes das datas referidas para efeitos de redistribuição não serão tidas em conta para efeitos de cálculo de utilização.

5. Caso não seja possível provar uma utilização de 80 % de uma série de faixas horárias, todas as faixas horárias que constituam essa mesma série serão colocadas na reserva comum, a não ser que se possa justificar a sua não utilização com base num dos seguintes motivos:

a) Casos imprevisíveis e inevitáveis sobre os quais a transportadora aérea não tenha controlo, tais como:

- imobilização do tipo de aeronave geralmente utilizada no serviço em causa

ou

- encerramento de um aeroporto ou espaço aéreo;

b) Problemas relacionados com o arranque de um novo serviço regular de passageiros com aeronaves de 80 lugares, no máximo, numa rota entre um aeroporto regional e o aeroporto coordenado, desde que a capacidade não exceda 30 000 lugares por ano;

ou

c) Graves prejuízos financeiros para a transportadora aérea comunitária em causa, que tenham tido como consequência a concessão da licença temporária por parte das autoridades competentes na pendência da reestruturação financeira da transportadora aérea em conformidade com o no 5 do artigo 5o do Regulamento (CEE) no 2407/92;

d) Interrupção de uma série de serviços não regulares devido a cancelamentos por parte de operadores turísticos, especialmente fora do período normal de ponta, desde que a utilização global das faixas horárias não desça abaixo dos 70 %;

e) Interrupção de uma série de serviços devido a uma acção destinada a afectar esses serviços, que torna praticamente e/ou tecnicamente impossível à transportadora aérea executar as operações planeadas.

6. Se os novos operadores continuarem a ter sérias dificuldades, o Estado-membro assegurará a convocação de uma reunião do comité de coordenação do aeroporto destinada a estudar as possibilidades de resolver a situação. A Comissão será convidada a participar nessa reunião.

7. Sem prejuízo do no 1 do artigo 8o do Regulamento (CEE) no 2408/92, as faixas horárias colocadas nas reservas comuns serão distribuídas pelas transportadoras aéreas requerentes. Dessas faixas horárias, 50 % serão atribuídas a novos operadores, a menos que o número de pedidos de novos operadores seja inferior a 50 %.

8. Um novo operador que não pode aceitar faixas horárias nas duas horas que antecedem ou que se seguem à hora solicitada não conservará o estatuto de novo operador.

#### Artigo 11o

Mecanismo de salvaguarda 1. Sempre que não possa ser encontrada uma solução nos termos do no 2 tendo em conta que não devem existir distorções de concorrência entre as transportadoras aéreas em causa, uma transportadora aérea não será autorizada a fazer uso da flexibilidade prevista no no 4 do artigo 8o para introduzir voos suplementares numa rota entre um aeroporto inteiramente coordenado e situado no interior da Comunidade e um aeroporto situado noutro Estado-membro, caso outra transportadora aérea comunitária licenciada por outro Estado-membro não tenha conseguido, apesar dos seus esforços sérios e constantes, obter faixas horárias de chegada e de

partida que possam ser razoavelmente utilizadas para estabelecer voos suplementares nessa rota no período de duas horas imediatamente anterior ou posterior às horas solicitadas ao coordenador.

Esta disposição não será aplicada se a transportadora aérea que faz uso da flexibilidade prevista no no 4 do artigo 8o não exceder o número de voos da outra transportadora aérea.

2. Tendo em conta que não deverá haver distorções de concorrência entre as transportadoras aéreas envolvidas, o Estado-membro responsável pelo aeroporto inteiramente coordenado a que se refere o no 1 tomará medidas destinadas a facilitar um acordo entre as transportadoras aéreas em questão.

Deverá procurar-se uma solução alternativa para o problema, tal como:

- prever medidas destinadas a garantir que o pedido de faixas horárias por parte da transportadora aérea licenciada pelo outro Estado-membro seja aceite,
- prever que essa transportadora utilize de um modo razoável a flexibilidade prevista no no 4 do artigo 8o

3. Qualquer Estado-membro interessado poderá solicitar que a Comissão investigue a aplicação do presente artigo, no prazo de dois meses a contar da data em que a transportadora aérea tiver informado o coordenador da sua intenção de fazer uso da flexibilidade prevista no no 4 do artigo 8o

#### Artigo 12o

Disposições gerais 1. Sempre que se verifique que, no que se refere à atribuição de faixas aéreas em aeroportos, um país terceiro:

a) Não confere às transportadoras aéreas comunitárias tratamento equiparável ao concedido pelos Estados-membros às transportadoras aéreas desse mesmo país;

ou

b) Não confere de facto às transportadoras aéreas comunitárias o mesmo tratamento que confere às transportadoras aéreas nacionais;

ou

c) Confere a transportadoras aéreas de outros países terceiros tratamento mais favorável que o conferido às transportadoras aéreas comunitárias,

poderão ser tomadas medidas adequadas para resolver a situação no que se refere ao aeroporto ou aos aeroportos em questão, incluindo a suspensão, total ou parcial, das obrigações decorrentes do presente regulamento respeitantes a uma transportadora aérea desse país terceiro, de acordo com a legislação comunitária.

2. Os Estados-membros informarão a Comissão de quaisquer dificuldades graves sentidas, de jure ou de facto, pelas transportadoras aéreas comunitárias na obtenção de faixas horárias em aeroportos de países terceiros.

#### Artigo 13o

Relatório e cooperação 1. A Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação do presente regulamento, no prazo de três anos a contar da sua entrada em vigor. Este relatório deverá incluir, entre outros, os seguintes elementos:

a) A estrutura da indústria do transporte aéreo;

b) Os progressos realizados pela indústria na redução da não utilização de faixas horárias;

c) O tamanho da reserva comum de faixas horárias, tal como definida no no 1 do artigo 10o, por estação em aeroportos seleccionados;

d) O volume de pedidos de faixas de horários não aprovados por estação em aeroportos seleccionados;

e) O número de novos operadores que requerem faixas horárias por estação em aeroportos seleccionados;

f) A utilização dos procedimentos de resolução de litígios previstos no artigo 8o

2. Os Estados-membros e a Comissão colaborarão em matéria de execução do presente regulamento, nomeadamente no que respeita à recolha de informações para o relatório referido no no 1.

#### Artigo 14o

Revisão O Conselho decidirá da prorrogação ou da revisão do presente regulamento até 1 de Julho de 1997, com base numa proposta a ser apresentada pela Comissão até 1 de Janeiro de 1996.

#### Artigo 15o

Entrada em vigor O presente regulamento entra em vigor no trigésimo dia subsequente ao da sua publicação no Jornal Oficial das Comunidades Europeias.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

Feito em Bruxelas, em 18 de Janeiro de 1993.

Pelo Conselho

O Presidente

T. PEDERSEN

(1) JO no C 43 de 19. 2. 1991, p. 3.

(2) JO no C 13 de 20. 1. 1992, p. 446.

(3) JO no C 339 de 31. 12. 1991, p. 41.

(4) JO no L 240 de 24. 8. 1992, p. 8.

(5) JO no L 240 de 24. 8. 1992, p. 1.