

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

REGLAMENTO (CEE) N° 95/93 DEL CONSEJO

de 18 de enero de 1993

relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular el apartado 2 de su artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo ⁽²⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽³⁾,

Considerando que existe un desequilibrio creciente entre la expansión del sistema de transporte aéreo europeo y la disponibilidad de las infraestructuras aeroportuarias adecuadas para hacer frente a la demanda y que, por consiguiente, existe un número cada vez mayor de aeropuertos saturados en la Comunidad;

Considerando que la asignación de franjas horarias en los aeropuertos saturados debería basarse en normas imparciales, transparentes y no discriminatorias;

Considerando que el principio de la imparcialidad quedará garantizado mejor cuando el Estado miembro responsable de un aeropuerto, basándose en criterios objetivos, tome la decisión de coordinar dicho aeropuerto;

Considerando que en determinadas condiciones es deseable, para facilitar el funcionamiento, que se permita a un Estado miembro designar a un aeropuerto como coordinado siempre que se respeten los principios de transparencia, imparcialidad y no discriminación;

Considerando que el Estado miembro responsable del aeropuerto coordinado deberá velar por que se nombre a un coordinador cuya imparcialidad esté fuera de duda;

Considerando que la transparencia informativa es un elemento esencial para garantizar la objetividad del procedimiento de asignación de franjas horarias;

Considerando que los principios que rigen el actual sistema de asignación de franjas horarias pueden servir de base del presente Reglamento siempre que dicho sistema evolucione en consonancia con las innovaciones de los transportes aéreos en la Comunidad;

Considerando que, como dispone el Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias ⁽⁴⁾, la política comunitaria tiene por objeto facilitar la competencia y fomentar el acceso al mercado y que para lograr dichos objetivos es preciso prestar un fuerte apoyo a las compañías aéreas que se propongan iniciar operaciones en rutas intracomunitarias;

Considerando que el sistema actual contempla los derechos adquiridos;

Considerando que debería haber también disposiciones para permitir nuevos participantes en el mercado comunitario;

Considerando que es necesario adoptar disposiciones especiales, en circunstancias limitadas, para el mantenimiento de servicios aéreos internos adecuados en las regiones del Estado miembro de que se trate;

Considerando que resulta igualmente necesario evitar situaciones en que, debido a la carencia de franjas horarias disponibles, los beneficios de la liberalización estén distribuidos de forma desigual y se distorsione la competencia;

Considerando que es deseable que las franjas horarias existentes se utilicen del mejor modo posible con el fin de alcanzar los objetivos definidos anteriormente;

Considerando que es deseable que los países terceros ofrezcan a las compañías aéreas de la Comunidad un trato equivalente;

Considerando que las disposiciones del presente Reglamento se aplicarán sin perjuicio de las normas sobre competencia establecidas en el Tratado, en particular en sus artículos 85 y 86;

Considerando que el Reino de España y el Reino Unido acordaron en Londres, el 2 de diciembre de 1987, mediante una declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores de ambos Estados miembros, un régimen para una mayor cooperación en la utilización del aeropuerto de Gibraltar y que dicho régimen no ha comenzado aún a aplicarse;

⁽¹⁾ DO n° C 43 de 19. 2. 1991, p. 3.

⁽²⁾ DO n° C 13 de 20. 1. 1992, p. 446.

⁽³⁾ DO n° C 339 de 31. 12. 1991, p. 41.

⁽⁴⁾ DO n° L 240 de 24. 8. 1992, p. 8.

Considerando que el presente Reglamento deberá revisarse tras un período de aplicación determinado, con el fin de evaluar su funcionamiento,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO :

Artículo 1

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios.
2. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entenderá sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en la controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en que el aeropuerto se encuentra situado.
3. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar quedará suspendida hasta que comience la aplicación del régimen contenido en la declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido de 2 de diciembre de 1987. Los Gobiernos del Reino de España y del Reino Unido informarán en este sentido al Consejo sobre dicha fecha.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por :

- a) « franja horaria » : la hora prevista de llegada o de salida disponible o asignada a un movimiento de aeronave, en una fecha determinada y en un aeropuerto coordinado según las condiciones contempladas en el presente Reglamento ;
- b) « nuevo participante » :
 - i) una compañía aérea que solicite franjas horarias en un aeropuerto para cualquier día y que disponga o se le hayan asignado menos de cuatro franjas en dicho aeropuerto para dicho día, o
 - ii) una compañía aérea que solicite franjas horarias para un servicio sin escalas entre dos aeropuertos comunitarios en los que un máximo de otras dos compañías aéreas efectúen un servicio directo entre dichos aeropuertos o sistemas de aeropuertos ese día, y que disponga o se le hayan asignado menos de cuatro franjas horarias en dicho aeropuerto para dicho servicio sin escalas en ese día.

Una compañía aérea que posea más del 3 % del total de las franjas horarias disponibles el día en cuestión en un determinado aeropuerto o más del 2 % del total de las franjas horarias disponibles el día en cuestión en el sistema aeroportuario del que forma parte dicho aeropuerto, no se considerará nuevo participante en dicho aeropuerto ;

- c) « servicio aéreo directo » : un servicio entre dos aeropuertos, escalas incluidas, con el mismo aparato y con el mismo número de vuelo ;
- d) « período de programación de horarios » : la estación de verano o de invierno, utilizada en la programación horaria de las compañías aéreas ;
- e) « compañía aérea comunitaria » : una compañía aérea en posesión de una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas (1) ;
- f) « aeropuerto coordinado » : un aeropuerto en el que, para facilitar las actividades de las compañías aéreas que operan o se proponen operar en dicho aeropuerto, se ha nombrado un coordinador ;
- g) « aeropuerto totalmente coordinado » : un aeropuerto coordinado en el cual, para aterrizar o despegar en los períodos en que esté totalmente coordinado, las compañías aéreas deberán disponer de una franja horaria asignada por un coordinador ;
- h) « sistema aeroportuario » : el grupo formado por dos o más aeropuertos para prestar servicio a la misma ciudad o aglomeración urbana, como se indica en el Anexo II del Reglamento (CEE) nº 2408/92.

Artículo 3

Condiciones para la coordinación aeroportuaria

1. Los Estados miembros no estarán obligados a designar un aeropuerto como coordinado salvo en aplicación de lo dispuesto en el presente artículo.
2. No obstante, los Estados miembros podrán disponer que cualquier aeropuerto sea designado aeropuerto coordinado siempre que se observen los principios de transparencia, imparcialidad y no discriminación.
3.
 - i) Cuando las compañías aéreas que representen más de la mitad de las operaciones de un aeropuerto, o las autoridades aeroportuarias consideren que la capacidad es insuficiente para las actividades en curso o las previstas para determinados períodos, o
 - ii) cuando los nuevos participantes tengan grandes problemas para obtener franjas horarias, o
 - iii) si un Estado miembro lo considerase necesario,
 el Estado miembro de que se trate velará por que se efectúe cuanto antes en el aeropuerto un exhaustivo análisis de capacidad, basado en métodos generalmente reconocidos, a fin de determinar las posibilidades de incrementar la capacidad a corto plazo mediante modificaciones de infraestructura o de funcionamiento, así como el período de tiempo previsto para solucionar los problemas. El análisis se actualizará periódicamente. Tanto el análisis como el método en que se funde se pondrán a disposición de las partes interesadas.

(1) DO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 1.

4. Si una vez consultadas las compañías aéreas que utilicen el aeropuerto regularmente, sus organizaciones representativas, las autoridades aeroportuarias, las autoridades de control del tráfico aéreo y, en caso de que existan, las organizaciones de pasajeros, el análisis no indicara posibilidades de resolver los problemas graves a corto plazo, el Estado miembro tomará medidas para que el aeropuerto se designe como totalmente coordinado durante los períodos en los que se produzcan problemas de capacidad.

5. Cuando un aeropuerto totalmente coordinado tenga capacidad suficiente para realizar las operaciones en curso o las previstas, se retirará la designación de aeropuerto totalmente coordinado.

Artículo 4

El coordinador

1. El Estado miembro responsable de un aeropuerto coordinado o totalmente coordinado velará por que se nombre coordinador del aeropuerto a una persona física o jurídica con profundos conocimientos en coordinación de la programación de movimientos de aeronaves de las compañías aéreas después de haber recabado el parecer de las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto, de sus organizaciones representativas, así como de las autoridades aeroportuarias. El mismo coordinador podrá ser nombrado para ejercer sus funciones en más de un aeropuerto.

2. El Estado miembro deberá garantizar que el coordinador ejerza sus obligaciones en virtud del presente Reglamento de forma independiente.

3. El coordinador actuará con arreglo a las disposiciones del presente Reglamento, de modo imparcial, no discriminatorio y transparente.

4. El coordinador participará en las conferencias internacionales sobre programación de las compañías aéreas que sean compatibles con el Derecho comunitario.

5. El coordinador será responsable de la asignación de franjas horarias.

6. El coordinador supervisará el uso de las franjas horarias.

7. Cuando se asignen franjas horarias, el coordinador deberá facilitar a todas las partes interesadas, cuando se lo pidan y en un plazo razonable, para examen, la información siguiente:

- una relación cronológica de las franjas horarias históricas de todas las compañías aéreas que operan en el aeropuerto,
- respecto de todas las compañías aéreas, las franjas horarias solicitadas (solicitudes iniciales), por compañía y por orden cronológico,
- respecto de todas las compañías aéreas, todas las franjas horarias asignadas y las solicitudes pendientes de todas

las compañías aéreas, por compañía y por orden cronológico,

d) las franjas horarias aún disponibles,

e) una explicación pormenorizada sobre los criterios utilizados para la asignación.

8. La información a que se refiere el apartado 7 deberá facilitarse a más tardar en el momento de celebrarse las conferencias pertinentes sobre programación y, cuando proceda, durante las conferencias y posteriormente.

Artículo 5

Comité de coordinación

1. Los Estados miembros garantizarán que en todo aeropuerto designado como aeropuerto totalmente coordinado se establezca un comité de coordinación que asistirá, con carácter consultivo, al coordinador contemplado en el artículo 4. En dicho comité deberán participar, al menos, las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto o aeropuertos y/o sus organizaciones representativas, las autoridades aeroportuarias respectivas y los representantes del control del tráfico aéreo. Un mismo comité de coordinación podrá ser designado para más de un aeropuerto.

El comité de coordinación tendrá, entre otras, la función de asesorar sobre:

- las posibilidades de aumentar la capacidad determinada de conformidad con el artículo 6,
- las mejoras en las condiciones de tráfico reinantes en el aeropuerto correspondiente,
- las reclamaciones sobre la asignación de franjas horarias, según establece el apartado 7 del artículo 8,
- los métodos de control para la utilización de las franjas horarias asignadas,
- las directrices para la asignación de franjas horarias, teniendo en cuenta las condiciones locales,
- los problemas graves para los nuevos participantes, según establece el artículo 10.

2. Podrá aplicarse lo dispuesto en el apartado 1 a aeropuertos designados como coordinados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.

Artículo 6

Capacidad del aeropuerto

1. En un aeropuerto en el que se lleve a cabo la asignación de franjas horarias, las autoridades competentes determinarán la capacidad disponible para la asignación de franjas horarias dos veces por año, en colaboración con los representantes del control del tráfico aéreo, las autoridades aduaneras y de inmigración y las compañías aéreas que utilicen el aeropuerto y/o sus organizaciones representativas, así como con el coordinador del aeropuerto, según los métodos generalmente reconocidos. Cuando la autoridad competente no sea la autoridad aeroportuaria, también deberá ser consultada.

Se tomará como base un análisis objetivo de las posibilidades de acoger el tráfico aéreo, teniendo en cuenta los distintos tipos de tráfico de dicho aeropuerto.

Los resultados del análisis se comunicarán al coordinador del aeropuerto con la debida antelación, antes de que tenga lugar la asignación inicial de franjas horarias con vistas a conferencias de programación de horarios.

2. Podrá aplicarse lo dispuesto en el apartado 1 a aeropuertos designados como coordinados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.

Artículo 7

Información para el coordinador

Las compañías aéreas que operen o se propongan operar en un aeropuerto coordinado o totalmente coordinado deberán proporcionar al coordinador la información pertinente que éste solicite.

Artículo 8

Procedimiento de asignación de franjas horarias

1. a) Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, una compañía aérea que haya utilizado una franja horaria aprobada por el coordinador tendrá derecho a solicitar la misma franja para el correspondiente período de programación de horarios.
 - b) Cuando sea imposible atender a satisfacción de las compañías aéreas interesadas todas las solicitudes de franjas horarias, se dará preferencia a los servicios aéreos comerciales, y en particular a los servicios regulares y a los servicios no regulares programados.
 - c) El coordinador también deberá tener en cuenta las prioridades adicionales fijadas por el sector de los transportes aéreos y, cuando sea posible, las directrices adicionales propuestas por el comité de coordinación que tengan en cuenta las condiciones locales, siempre que dichas directrices respeten la legislación comunitaria.
2. Cuando sea imposible atender una solicitud de franja horaria, el coordinador informará de las razones de ello a la compañía aérea solicitante e indicará la franja horaria alternativa más próxima.
 3. El coordinador hará lo posible por atender, en todo momento, las solicitudes específicas de franjas horarias para cualquier tipo de aviación, incluida la aviación general. Para ello podrán utilizarse las franjas disponibles en el fondo de reserva mencionado en el artículo 10 pero aún no asignadas, así como las franjas recientemente liberadas.
 4. Las franjas horarias podrán ser libremente intercambiadas entre compañías aéreas, o transferidas por parte de una compañía aérea de una ruta a otra o de un tipo de servicio a otro, de común acuerdo o como resultado de una adquisición total o parcial, o unilateralmente. Todos los intercambios o transferencias de esta índole deberán

ser transparentes y el coordinador deberá confirmar su viabilidad en cuanto a que:

- a) no perjudicarán el funcionamiento del aeropuerto;
- b) se respetan las limitaciones impuestas por un Estado miembro de conformidad con el artículo 9;
- c) el cambio de utilización no afecta a lo dispuesto en el artículo 11.

5. Las franjas horarias asignadas a los nuevos participantes para un servicio entre dos aeropuertos comunitarios no podrán ser intercambiadas entre compañías aéreas o transferidas por parte de una compañía aérea de una ruta a otra, tal como dispone el apartado 4, durante un período de dos estaciones.

6. La Comisión podrá fijar, previa consulta a las compañías aéreas, a los coordinadores y a las autoridades aeroportuarias, normas recomendadas para los sistemas automatizados que utilicen los coordinadores, a fin de asegurar la correcta aplicación de los artículos 4 y 7.

7. En caso de reclamación por la asignación de las franjas horarias, el comité de coordinación estudiará el asunto y podrá presentar propuestas al coordinador para intentar resolver los problemas.

8. Si, una vez estudiados por el comité de coordinación, los problemas no tuvieran solución, el Estado miembro interesado podrá solicitar la mediación de una organización representativa de las compañías aéreas o de una tercera parte.

Artículo 9

Servicios regionales

1. Un Estado miembro podrá reservar determinadas franjas horarias en un aeropuerto totalmente coordinado para los servicios interiores regulares:
 - a) realizados en una ruta para un aeropuerto que presta servicio a una región periférica o en desarrollo de su territorio, si se considera que cualquier ruta de estas características es vital para el desarrollo económico de la región en que se sitúe dicho aeropuerto, a condición de que:
 - i) las franjas horarias se estén utilizando en la misma ruta en el momento de entrar en vigor el presente Reglamento,
 - ii) en dicha ruta opere sólo una compañía aérea,
 - iii) no exista otro medio de transporte que pueda proporcionar un servicio adecuado,
 - iv) la reserva de franjas horarias se suprima en cuanto una segunda compañía aérea haya establecido un servicio interior regular en dicha ruta con la misma frecuencia que la primera compañía aérea y haya realizado dicho servicio durante al menos una estación;
 - b) realizados en rutas en que se hayan impuesto obligaciones de servicio público de conformidad con la legislación comunitaria.

2. En caso de que otra compañía aérea comunitaria estuviera interesada en prestar servicios en dicha ruta y no hubiese podido obtener franjas horarias situadas dentro de un margen de una hora antes o después de los horarios solicitados al coordinador, se recurrirá a los procedimientos establecidos en las letras d) a i) del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92.

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión una lista de las rutas para las que se hayan reservado franjas horarias en estas condiciones en un aeropuerto totalmente coordinado. Esta comunicación se efectuará por primera vez en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento. La Comisión publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* una relación de las rutas en cuestión en un plazo no superior a dos meses tras dicha comunicación.

Artículo 10

Fondo de reserva de franjas horarias

1. En un aeropuerto en el que se asignen franjas horarias, las franjas horarias de reciente creación, las franjas no utilizadas y las franjas a las que haya renunciado una compañía aérea durante o al final de la estación o que estén disponibles por cualquier otro motivo constituirán un fondo de reserva para cada período coordinado.

2. Cualquier franja horaria no utilizada será retirada y devuelta al correspondiente fondo de reserva, a menos que pueda justificarse su falta de utilización por inmovilización de un tipo de aeronave, cierre de un aeropuerto o del espacio aéreo o por cualquier otro motivo igualmente excepcional.

3. Las franjas concedidas a una compañía aérea para la prestación de un servicio regular o de un servicio no regular programado en un momento determinado del día y en un mismo día de la semana durante un período reconocible no superior a un período de programación de horarios no autorizarán a esa compañía aérea a reclamar la misma serie de franjas en el siguiente período equivalente, a menos que la compañía aérea pueda demostrar a satisfacción del coordinador que las ha utilizado, tal como autorizó el coordinador, al menos en un 80 % durante el período para el que se concedieron.

4. Las franjas horarias concedidas a una compañía aérea antes del 31 de enero para la siguiente estación de verano, o antes del 31 de agosto para la siguiente estación de invierno, pero que hayan sido devueltas al coordinador para su reasignación antes de estas fechas, no se tendrá en cuenta en el cálculo de utilización.

5. Si no se pudiere demostrar un 80 % de utilización de la serie de franjas horarias, todas las franjas que constituyan la serie se colocarán en el fondo de reserva, salvo que se demuestre que no han sido utilizadas por alguno de los motivos siguientes:

a) circunstancias imprevisibles e inevitables ajenas al control de la compañía aérea, que produzcan por ejemplo:

— inmovilización del tipo de aeronave generalmente utilizado para el servicio en cuestión, o

— cierre de un aeropuerto o espacio aéreo;

b) problemas relacionados con el inicio de un nuevo servicio regular de pasajeros con aeronaves que posean un máximo de 80 plazas en una ruta entre un aeropuerto regional y el aeropuerto coordinado y en que la capacidad no supere las 30 000 plazas anuales; o

c) graves dificultades financieras para una compañía aérea comunitaria afectada que tengan como resultado la concesión de una licencia temporal por parte de las autoridades competentes en la materia, a la espera de una reestructuración financiera de la compañía aérea conforme a lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 2407/92;

d) interrupción de una serie de servicios no regulares debido a anulaciones de reservas por parte de mayoristas de viajes, especialmente fuera de las temporadas altas habituales, a condición de que la utilización global de las franjas horarias no sea inferior al 70 %;

e) interrupción de una serie de servicios motivada por acciones encaminadas a afectar dichos servicios, de forma tal que a la compañía aérea le resulte práctica o técnicamente imposible realizar sus operaciones de acuerdo a lo previsto.

6. En caso de que persistan los problemas graves para los nuevos participantes, el Estado miembro se encargará de convocar una reunión del comité de coordinación del aeropuerto. Dicha reunión tendrá por objeto estudiar las posibilidades de poner remedio a la situación. Se invitará a la Comisión a dicha reunión.

7. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 2408/92, las franjas horarias que constituyan los fondos de reserva se distribuirán entre las compañías aéreas solicitantes. El 50 % de las citadas franjas se asignará a nuevos participantes, a menos que las solicitudes procedentes de nuevos participantes no alcancen el 50 %.

8. Todo nuevo participante al que se le hayan propuesto franjas horarias situadas dentro de un margen de dos horas antes o después de la hora solicitada y no haya aceptado la propuesta no conservará el estatuto de nuevo participante.

Artículo 11

Mecanismo de salvaguardia

1. Siempre que no sea posible hallar una solución con arreglo al apartado 2 y teniendo en cuenta que no debe existir distorsión de la competencia entre las compañías aéreas implicadas, no se permitirá que una compañía aérea aproveche la flexibilidad permitida en el apartado 4 del artículo 8 con el fin de introducir una o más frecuencias adicionales en una ruta entre un aeropuerto totalmente coordinado situado dentro de la Comunidad y un aeropuerto de otro Estado miembro en caso de que otra compañía aérea comunitaria, con licencia de explotación en otro Estado miembro, no haya podido obtener, pese a realizar esfuerzos serios y repetidos, franjas horarias de aterrizaje y de despegue razonablemente utilizables para proveer una o más frecuencias adicionales en dicha ruta dentro de un margen de dos horas antes o después de las horas solicitadas al coordinador.

Esta disposición no será aplicable si la compañía aérea que se acoja a la flexibilidad establecida en el apartado 4 del artículo 8 no supera las frecuencias de la otra compañía aérea.

2. Teniendo en cuenta el hecho de que no deberá distorsionarse la competencia entre las compañías aéreas interesadas, el Estado miembro responsable del aeropuerto totalmente coordinado a que se refiere al apartado 1 procurará facilitar el logro de un acuerdo entre las compañías aéreas interesadas.

Deberá buscarse una solución alternativa al problema, como por ejemplo :

- tratar de conseguir que sea atendida la solicitud de franjas horarias de la compañía aérea con licencia del otro Estado miembro,
- la utilización razonable, por parte de dicha compañía, de la flexibilidad que permite el apartado 4 del artículo 8.

3. Todo Estado miembro interesado podrá solicitar a la Comisión que investigue la aplicación del presente artículo en un plazo de dos meses desde el momento en que una compañía aérea informe al coordinador de su intención de acogerse a la flexibilidad contemplada en el apartado 4 del artículo 8.

Artículo 12

Disposiciones generales

1. Cuando se considere que un país tercero, en relación con la asignación de franjas horarias en un aeropuerto :

- a) no otorga a las compañías aéreas comunitarias un trato comparable al que los Estados miembros dispensan a las compañías aéreas de aquel país ; o
- b) no otorga a las compañías aéreas comunitarias un trato nacional de facto ; u
- c) otorga a las compañías de otros países terceros un trato más favorable que el que dispensa a las compañías aéreas comunitarias,

podrán tomarse las medidas oportunas con objeto de remediar esta situación por cuanto se refiere al aeropuerto o aeropuertos en cuestión, incluso mediante la suspensión total o parcial de las obligaciones del presente Reglamento respecto a una compañía aérea de dicho país tercero, de conformidad con la legislación comunitaria.

2. Los Estados miembros informarán a la Comisión sobre cualquier dificultad importante, *de iure* o *de facto*, que las compañías aéreas comunitarias hayan encontrado

para obtener franjas horarias en los aeropuertos de países terceros.

Artículo 13

Informe y cooperación

1. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Reglamento tres años después de su entrada en vigor. Este informe incluirá entre otros los elementos siguientes :

- a) la estructura del sector de los transportes aéreos ;
- b) el progreso realizado por este sector para reducir la no utilización de franjas horarias ;
- c) el volumen del fondo de reserva de franjas horarias, tal como se define en el apartado 1 del artículo 10, para cada estación en aeropuertos seleccionados ;
- d) el volumen de las solicitudes infructuosas de franjas horarias para cada estación en aeropuertos seleccionados ;
- e) el número de nuevos participantes que soliciten franjas horarias para cada estación en aeropuertos seleccionados ;
- f) la utilización de procedimientos en casos de litigio con arreglo a lo dispuesto en el artículo 8.

2. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán en la aplicación del presente Reglamento, especialmente en lo que se refiere a la recogida de información necesaria para la elaboración del informe contemplado en el apartado 1.

Artículo 14

Revisión

Basándose en una propuesta que la Comisión deberá presentar antes del 1 de enero de 1996, el Consejo decidirá, a más tardar el 1 de julio de 1997, acerca de la continuación o la revisión del presente Reglamento.

Artículo 15

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el trigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 18 de enero de 1993.

Por el Consejo

El Presidente

T. PEDERSEN