

# ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2004



2009

*Ενιαίο νομοθετικό κείμενο*

11.7.2007

EP-PE\_TC1-COD(2006)0130

**\*\*\*I**

## **ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ**

που καθορίστηκε σε πρώτη ανάγνωση στις 11 Ιουλίου 2007 εν όψει της έγκρισης κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση) (EP-PE\_TC1-COD(2006)0130)

PE 391.162

**EL**

**EL**

## ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

που καθορίστηκε σε πρώτη ανάγνωση στις 11 Ιουλίου 2007

εν όψει της έγκρισης κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη *Συνθήκη* για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής<sup>1</sup>,

έχοντας υπόψη τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>1</sup>,

έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>2</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης<sup>3</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Πρέπει να επέλθουν ορισμένες ουσιαστικές αλλαγές στον κανονισμό (ΕΟΚ) του Συμβουλίου αριθ. 2407/92 της 23ης Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων<sup>4</sup>, στον κανονισμό (ΕΟΚ) του Συμβουλίου αριθ. 2408/92 της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών<sup>5</sup> και στον κανονισμό (ΕΟΚ) του Συμβουλίου αριθ. 2409/92 για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών<sup>6</sup>. Για λόγους σαφήνειας, οι κανονισμοί αυτοί πρέπει να συγχωνευθούν και να κωδικοποιηθούν σε έναν και μόνον κανονισμό.
- (2) Με την έκδοση αυτών των τριών κανονισμών ελευθερώθηκαν οι αεροπορικές μεταφορές στην Κοινότητα. Παρά την επιτυχία της ελευθέρωσης από άποψη ανάπτυξης, ανταγωνισμού και χαμηλότερων ναύλων, η ανομοιογενής εφαρμογή των κανονισμών στα κράτη μέλη νοθεύει τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών.

---

<sup>1</sup> ΕΕ C 175, 27.7.2007, σ. 85.

<sup>2</sup> ΕΕ C , , σ. .

<sup>3</sup> Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Ιουλίου 2007.

<sup>4</sup> ΕΕ L 240, 24.8.1992, σ. 1.

<sup>5</sup> ΕΕ L 240, 24.8.1992, σ. 8. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1791/2006 (ΕΕ L 363, 20.12.2006, σ. 1).

<sup>6</sup> ΕΕ L 240, 24.8.1992, σ. 15.

- (3) Για να εξασφαλισθεί πιο αποτελεσματική και ομοιογενής εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας που αφορά την ελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών, απαιτείται να επέλθουν ορισμένες αναπροσαρμογές στο τρέχον νομικό πλαίσιο.
- (4) Καθόσον αναγνωρίζεται ότι είναι πιθανόν η οικονομική επιφάνεια ενός αερομεταφορέα να επηρεάζει την ασφάλεια, πρέπει να καθιερωθεί αυστηρότερη παρακολούθηση της οικονομικής κατάστασης των αερομεταφορέων.
- (5) Δεδομένου ότι αυξάνεται ο αριθμός των αερομεταφορέων που έχουν επιχειρησιακές βάσεις σε αρκετά κράτη μέλη και ότι είναι αναγκαίο να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική επόπτευσή τους, το ίδιο το κράτος μέλος πρέπει να είναι υπεύθυνο για την εποπτεία της έκδοσης πιστοποιητικού αερομεταφορέα και της άδειας εκμετάλλευσης.
- (6) Για να εξασφαλισθεί συνεπής παρακολούθηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις που αφορούν τις άδειες εκμετάλλευσης όλων των κοινοτικών αερομεταφορέων, οι αρχές αδειοδότησης οφείλουν να πραγματοποιούν σε τακτική βάση εκτίμηση της οικονομικής κατάστασης των αερομεταφορέων. Με την εκτίμηση αυτή θα παρέχονται επαρκείς πληροφορίες για την οικονομική τους κατάσταση, ειδικά κατά τα πρώτα δύο έτη λειτουργίας τους, καθόσον αυτό το χρονικό διάστημα είναι ιδιαίτερα κρίσιμο για την επιβίωσή τους στην αγορά. **Προκειμένου να αποφευχθεί στρέβλωση του ανταγωνισμού λόγω της εφαρμογής διαφορετικών κανόνων σε εθνικό επίπεδο, επιβάλλεται να εξασφαλισθεί η διαφάνεια και να υπαχθεί η οικονομική κατάσταση όλων των αερομεταφορέων στον κοινό έλεγχο της Επιτροπής και των κρατών μελών.**
- (7) Για να μειωθούν οι κίνδυνοι για τους επιβάτες, σε όσους κοινοτικούς αερομεταφορείς δεν εκπληρώνουν τις απαιτήσεις προκειμένου να διατηρήσουν έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης, δεν θα επιτρέπεται να συνεχίζουν να εκτελούν πτήσεις. Στις περιπτώσεις αυτές, η αρμόδια αρχή αδειοδότησης οφείλει να ανακαλεί ή να αναστέλλει την άδεια εκμετάλλευσης. Εφόσον η αρμόδια αρχή αδειοδότησης δεν προβεί στην ενέργεια αυτή, η Επιτροπή μπορεί να ανακαλεί ή να αναστέλλει την άδεια εκμετάλλευσης, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί ομοιογενής εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας.
- (8) Για να αποφευχθεί η υπέρμετρη προσφυγή στις συμφωνίες μίσθωσης αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτες χώρες, ιδίως με το πλήρωμά τους (πλήρης μίσθωση), πρέπει η δυνατότητα αυτή να επιτρέπεται μόνον σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όπως η έλλειψη κατάλληλων αεροσκαφών στην κοινοτική αγορά, να είναι αυστηρά περιορισμένη από άποψη χρονικής διάρκειας και να πληροί πρότυπα ασφαλείας ισοδύναμα με τους κανόνες ασφαλείας της κοινοτικής νομοθεσίας||.

- (9) Όσον αφορά τους υπαλλήλους κοινοτικού αερομεταφορέα που εκτελεί αεροπορικά δρομολόγια από επιχειρησιακή βάση εκτός της επικράτειας του κράτους μέλους στο οποίο ο εν λόγω κοινοτικός αερομεταφορέας έχει τον κύριο τόπο δραστηριοτήτων του, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν την ορθή εφαρμογή της κοινοτικής και της εθνικής κοινωνικής νομοθεσίας.
- (10) Για να εξασφαλισθεί ασφαλής και συνεπής λειτουργία της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών, εκφράζεται η επιθυμία να είναι αρμόδια η Κοινότητα για την διαπραγμάτευση των δικαιωμάτων ενδοκοινοτικής κυκλοφορίας με τρίτες χώρες. Κατά τον τρόπο αυτόν θα αποφευχθούν οι τυχόν ανακολουθίες μεταξύ εσωτερικής αγοράς και μεμονωμένων διαπραγματεύσεων από τα κράτη μέλη.
- (11) Για να ολοκληρωθεί η εσωτερική αγορά, πρέπει να αρθούν οι υπάρχοντες περιορισμοί που εξακολουθούν να ισχύουν μεταξύ κρατών μελών, όπως οι περιορισμοί στις πτήσεις με κοινό κωδικό σε διαδρομές προς τρίτες χώρες ή ο καθορισμός των ναύλων σε διαδρομές προς τρίτες χώρες με ενδιάμεσο σταθμό σε άλλο κράτος μέλος (6η ελευθερία πτήσεων).
- (12) Οι όροι με τους οποίους μπορούν να επιβάλλονται υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να καθορισθούν με σαφήνεια και με μη διαφορούμενο τρόπο και ταυτόχρονα οι αντίστοιχες διαδικασίες διαγωνισμών πρέπει να επιτρέπουν τη συμμετοχή αρκετών ανταγωνιστών. Η Επιτροπή πρέπει να έχει την απαιτούμενη πληροφόρηση για να μπορεί να κρίνει εάν δικαιολογούνται οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σε κάθε περίπτωση.
- (13) Οι κανόνες που ισχύουν για την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων, οι οποίοι εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή αστικό συγκρότημα, πρέπει να αποσαφηνισθούν και να απλουστευθούν.
- (14) Κρίνεται σκόπιμο να εξασφαλισθεί ότι τα κράτη μέλη θα έχουν τη δυνατότητα να αντιμετωπίζουν αιφνίδια προβλήματα που προκύπτουν από απρόβλεπτες και αναπόφευκτες καταστάσεις, οι οποίες καθιστούν τεχνικά ή πρακτικά πολύ δύσκολη την εκτέλεση πτήσεων.
- (15) Οι επιβάτες πρέπει να έχουν πρόσβαση στους ίδιους ναύλους για τις ίδιες πτήσεις ανεξάρτητα από τον τόπο κατοικίας τους μέσα στην Κοινότητα ή την εθνικότητά τους και ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασης των ταξιδιωτικών πρακτόρων μέσα στην Κοινότητα.
- (16) Οι επιβάτες πρέπει να είναι σε θέση να συγκρίνουν αποτελεσματικά τους ναύλους μεταξύ εταιρειών. Συνεπώς, στους ναύλους που δημοσιεύονται πρέπει να εμφανίζεται η τελική τιμή που καταβάλλει ο επιβάτης, με όλους τους φόρους, τις επιβαρύνσεις και τα τέλη.

- (17) Τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να εκδοθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή<sup>1</sup>.
- (18) Καθόσον *||η ομοιογενέστερη* εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας που αφορά την εσωτερική αγορά αερομεταφορών *δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί από τα κράτη μέλη* εξαιτίας του διεθνούς χαρακτήρα των αερομεταφορών, και *||είναι επομένως* δυνατόν να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των συγκεκριμένων στόχων.
- (19) Συνεπώς, είναι αναγκαίο να καταργηθούν οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, 2408/92 και 2409/92,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Κεφάλαιο I

### Γενικές διατάξεις

#### Άρθρο 1

##### Αντικείμενο

1. Ο παρών κανονισμός ρυθμίζει την αδειοδότηση των κοινοτικών αερομεταφορέων, το δικαίωμα των κοινοτικών αερομεταφορέων να εκτελούν αεροπορικά δρομολόγια μέσα στην Κοινότητα και την τιμολόγηση των αεροπορικών δρομολογίων *που εκτελούνται* μέσα στην Κοινότητα. *Οι διατάξεις για την ενημέρωση και την αποφυγή των διακρίσεων σχετικά με την τιμολόγηση εφαρμόζονται σε πτήσεις που ξεκινούν από αερολιμένα που βρίσκεται στην επικράτεια κράτους μέλους και σε πτήσεις που εκτελούνται από κοινοτικό αερομεταφορέα και ξεκινούν από αεροδρόμιο τρίτης χώρας προς αεροδρόμιο που βρίσκεται στην επικράτεια κράτους μέλους, εκτός εάν οι αερομεταφορείς υπόκεινται στις ίδιες υποχρεώσεις στην εν λόγω τρίτη χώρα.*

---

<sup>1</sup> ΕΕ L 184, 17.7.1999, σ. 23. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/EK (ΕΕ L 200, 22.7.2006, σ. 11).

2. Η εφαρμογή του κεφαλαίου III του παρόντος κανονισμού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ τελεί με την επιφύλαξη των νομικών θέσεων που έχουν σχετικά το Βασίλειο της Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά τη διαμάχη ως προς την κυριαρχία επί του εδάφους όπου βρίσκεται ο εν λόγω αερολιμένας.
3. Η εφαρμογή των διατάξεων του κεφαλαίου III του παρόντος κανονισμού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ αναστέλλεται μέχρις ότου τεθούν σε εφαρμογή οι ρυθμίσεις που περιέχονται στην κοινή δήλωση των υπουργών Εξωτερικών του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της 2ας Δεκεμβρίου 1987. Το Βασίλειο της Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο θα ενημερώσουν το Συμβούλιο σχετικά με την ημερομηνία για τη θέση σε εφαρμογή αυτών των ρυθμίσεων.

## Άρθρο 2

### Ορισμοί

Για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, νοείται ως:

- 1) «άδεια εκμετάλλευσης», η έγκριση που χορηγείται από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης σε επιχείρηση, η οποία της επιτρέπει να μεταφέρει αεροπορικώς επιβάτες, ταχυδρομείο ή/και φορτίο, όπως αναφέρεται στην άδεια, έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης·
- 2) «αρμόδια αρχή αδειοδότησης», η αρχή που έχει το δικαίωμα να χορηγεί, να απορρίπτει, να ανακαλεί ή να αναστέλλει μια άδεια εκμετάλλευσης σύμφωνα με το κεφάλαιο II·
- 3) «επιχείρηση», κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, κερδοσκοπικού ή μη χαρακτήρα, ή κάθε επίσημος οργανισμός που διαθέτει ή όχι αυτόνομη νομική προσωπικότητα·
- 4) «αεροπορική γραμμή», η πτήση ή σειρά πτήσεων για τη μεταφορά, έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης, επιβατών, φορτίου ή/και ταχυδρομείου·
- 5) «πτήση», η αναχώρηση από συγκεκριμένο αερολιμένα προς συγκεκριμένο αερολιμένα προορισμού·

- 6) «αερολιμένας», ο χώρος κράτους μέλους που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση εμπορικών αεροπορικών μεταφορών·
- 7) «πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC)», το πιστοποιητικό που χορηγείται σε επιχείρηση, το οποίο βεβαιώνει ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας διαθέτει την επαγγελματική ικανότητα και οργάνωση ώστε να εξασφαλίζει την ασφαλή λειτουργία αεροσκαφών για τις αεροπορικές δραστηριότητες που διευκρινίζονται στο πιστοποιητικό, όπως προβλέπεται στις σχετικές διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας·
- 8) «πραγματικός έλεγχος», η σχέση που συνίσταται σε δικαιώματα, συμβάσεις ή άλλα μέσα τα οποία, είτε χωριστά είτε από κοινού, και λαμβανομένων υπόψη των σχετικών πραγματικών ή νομικών κριτηρίων, επιτρέπουν να ασκηθεί άμεση ή έμμεση αποφασιστική επιρροή σε μια επιχείρηση, ιδίως:
- α) με το δικαίωμα χρήσης όλων ή μέρους των περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης,
  - β) με δικαιώματα ή συμβάσεις που παρέχουν αποφασιστική επιρροή στη σύνθεση, την ψηφοφορία ή τις αποφάσεις των οργάνων μιας επιχείρησης ή καθ'οιονδήποτε άλλο τρόπο επηρεάζουν αποφασιστικά τη λειτουργία της επιχείρησης·
- 9) «αερομεταφορέας», η επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης·
- 10) «κοινοτικός αερομεταφορέας», ο αερομεταφορέας με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης την οποία έχει χορηγήσει αρμόδια αρχή αδειοδότησης σύμφωνα με το κεφάλαιο II·
- 11) «επιχειρηματικό σχέδιο», λεπτομερής περιγραφή των προβλεπόμενων εμπορικών δραστηριοτήτων του αερομεταφορέα για τη συγκεκριμένη περίοδο, ιδίως όσον αφορά την αναμενόμενη πορεία της αγοράς και τις μελλοντικές επενδύσεις, συμπεριλαμβανομένων των χρηματοοικονομικών επιπτώσεων των δραστηριοτήτων αυτών·
- 12) «ενδοκοινοτική αεροπορική γραμμή», η αεροπορική γραμμή που εκτελείται μέσα στην Κοινότητα·
- 13) «διέλευση», το δικαίωμα πτήσης μέσω τους επικράτειας τους Κοινότητας ή τρίτης χώρας χωρίς προσγείωση και το δικαίωμα προσγείωσης για μη εμπορικούς σκοπούς·

14) «δικαίωμα μεταφοράς», το δικαίωμα εκτέλεσης μιας αεροπορικής γραμμής μεταξύ δύο κοινοτικών αερολιμένων·

15) «πώλησεις θέσεων αποκλειστικά», η πώληση θέσεων απευθείας στο κοινό από τον αερομεταφορέα ή τον εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπό του ή ναυλωτή, χωρίς οποιαδήποτε άλλη συνδυαζόμενη υπηρεσία, τους είναι η παροχή καταλύματος·

16) «τακτική αεροπορική γραμμή», σειρά πτήσεων η οποία διαθέτει όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

α) εκτελείται έναντι αμοιβής από αεροσκάφη τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή/και ταχυδρομείου, κατά τρόπο ώστε σε κάθε πτήση να διατίθενται ατομικές θέσεις προς πώληση στο κοινό (είτε απευθείας από τον αερομεταφορέα είτε από τους εξουσιοδοτημένους πράκτορές του)·

β) εκτελείται έτσι ώστε να εξυπηρετούνται οι μεταφορές μεταξύ των ίδιων δύο ή περισσότερων αερολιμένων είτε:

– με βάση δημοσιευμένο πίνακα δρομολογίων· ή

– με πτήσεις τόσο τακτικές ή συχνές ώστε να αποτελούν αναγνωρίσιμη συστηματική σειρά·

17) «μεταφορική ικανότητα», ο αριθμός των θέσεων που διατίθενται προς πώληση στο κοινό σε τακτική αεροπορική γραμμή κατά τη διάρκεια δεδομένης χρονικής περιόδου·

18) «αεροπορικοί ναύλοι», οι τιμές σε ευρώ ή σε τοπικό νόμισμα που πρέπει να καταβάλλουν στους αερομεταφορείς ή στους πράκτορές τους οι επιβάτες για την αεροπορική μεταφορά τους και των αποσκευών τους, καθώς και || οποιεσδήποτε προϋποθέσεις υπό τις οποίες ισχύουν οι εν λόγω τιμές, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και σε άλλες βοηθητικές υπηρεσίες·

19) «αεροπορικά κόμιστρα», οι τιμές σε ευρώ ή σε τοπικό νόμισμα που πρέπει να καταβάλλονται για τη μεταφορά φορτίου, καθώς και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες ισχύουν τα ποσά αυτά, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και σε άλλες βοηθητικές υπηρεσίες·

20) «ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η)», το(α) κράτος(η) μέλος(η) στο οποίο ή μεταξύ των οποίων εκτελείται αεροπορική γραμμή·



- 21) «εμπλεκόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η)», το(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) και το(α) κράτος(η) μέλος(η) στο(α) οποίο(α) έχει εκδοθεί η άδεια του(ων) αερομεταφορέα(ων) που έχει(ουν) την εκμετάλλευση της αεροπορικής γραμμής·
- 22) «αστικό συγκρότημα», μια αστική περιοχή απτελούμενη από πόλεις ή κωμοπόλεις, οι οποίες, με την ανάπτυξη του πληθυσμού και την επέκτασή τους, ενοποιήθηκαν κατά τρόπο ώστε να σχηματίζουν μια συνεχή δομημένη περιοχή·
- 23) «λογαριασμός διαχείρισης», η λεπτομερής δήλωση εσόδων και δαπανών ενός αερομεταφορέα για τη συγκεκριμένη περίοδο, συμπεριλαμβανομένου του καταμερισμού μεταξύ δραστηριοτήτων αερομεταφοράς και άλλων δραστηριοτήτων, καθώς και μεταξύ χρηματικών και μη χρηματικών στοιχείων·
- 24) **«συμφωνία μίσθωσης μόνο του αεροσκάφους», συμφωνία μεταξύ αερομεταφορέων κατά την οποία το αεροσκάφος λειτουργεί βάσει του πιστοποιητικού αερομεταφορέα του μισθωτή·**
- 25) **«συμφωνία πλήρους μίσθωσης», συμφωνία μεταξύ αερομεταφορέων κατά την οποία το αεροσκάφος λειτουργεί βάσει του πιστοποιητικού αερομεταφορέα του εκμισθωτή·**
- 26) **«κύριος τύπος δραστηριοτήτων», ο τύπος στον οποίο βρίσκεται η έδρα και, εφόσον υπάρχει, η καταχωρισμένη έδρα κοινοτικού αερομεταφορέα σε κράτος μέλος, εντός του οποίου, προς τον οποίο ή από το οποίο ο εν λόγω κοινοτικός αερομεταφορέας εκτελεί σημαντικό μερίδιο των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων του.**

## Κεφάλαιο II

### Άδεια εκμετάλλευσης

#### Άρθρο 3

### Άδεια εκμετάλλευσης

1. Δεν επιτρέπεται σε καμία επιχείρηση **εγκατεστημένη στην Κοινότητα** να μεταφέρει αεροπορικά επιβάτες, ταχυδρομείο ή/και φορτίο έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης μέσα στην Κοινότητα, εκτός εάν της έχει χορηγηθεί αντίστοιχη άδεια εκμετάλλευσης.

Η επιχείρηση που ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου δικαιούται να λάβει άδεια εκμετάλλευσης.

2. Οι αρμόδιες αρχές αδειοδότησης δεν χορηγούν άδειες εκμετάλλευσης όταν δεν τηρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.
3. Με την επιφύλαξη άλλης ισχύουσας διάταξης κοινοτικού, εθνικού ή διεθνούς δικαίου, οι κάτωθι κατηγορίες αεροπορικών γραμμών δεν υπόκεινται στην απαίτηση κατοχής έγκυρης άδειας εκμετάλλευσης:
  - α) οι αεροπορικές γραμμές που εκτελούνται με μη μηχανοκίνητο αεροσκάφος ή/και με πολύ ελαφρά μηχανοκίνητα αεροσκάφη, και
  - β) οι τοπικές πτήσεις που δεν συνεπάγονται μεταφορά **επιβατών, ταχυδρομείου ή/και φορτίου** μεταξύ διαφορετικών αερολιμένων.

#### Άρθρο 4

##### Όροι χορήγησης άδειας εκμετάλλευσης

Χορηγείται άδεια εκμετάλλευσης σε επιχείρηση από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης με την προϋπόθεση ότι :

- α) **ο κύριος τόπος δραστηριοτήτων της βρίσκεται** στην Κοινότητα και **εκτελεί** το μεγαλύτερο μέρος των **αεροπορικών μεταφορών** της μέσα, **προς ή από την** Κοινότητα·
- β) διαθέτει έγκυρο πιστοποιητικό αερομεταφορέα·
- γ) όταν ζητείται η άδεια από την αρχή κράτους μέλους, **ο κύριος τόπος δραστηριοτήτων της βρίσκεται** σε αυτό το κράτος μέλος·
- δ) **διαθέτει ένα ή περισσότερα αεροσκάφη λόγω κυριότητας ή σύμβασης μίσθωσης μόνο του αεροσκάφους·**

- ε) η κύρια δραστηριότητά της είναι **η εκτέλεση αεροπορικών γραμμών** είτε **αποκλειστικά** είτε σε συνδυασμό με οποιαδήποτε άλλη εμπορική χρήση αεροσκαφών ή επισκευή και συντήρηση αεροσκαφών·
- στ) η εταιρική της δομή επιτρέπει στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης να εφαρμόζει τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου·
- ζ) τα κράτη μέλη ή/και υπήκοοι κρατών μελών κατέχουν άνω του 50 τοις εκατό της επιχείρησης και έχουν τον πραγματικό έλεγχο της, είτε απευθείας είτε έμμεσα μέσω ενός ή περισσοτέρων επιχειρήσεων, εξαιρουμένων όσων προβλέπονται σε συμφωνία με τρίτη χώρα, της οποίας η Κοινότητα είναι συμβαλλόμενο μέρος·
- η) πληροί τους οικονομικούς όρους που καθορίζονται με το άρθρο 5·
- θ) πληροί τις απαιτήσεις ασφάλισης που καθορίζονται με το άρθρο 11·
- ι) **παρέχει αποδείξεις ότι διαθέτει επαρκή ασφαλιστική κάλυψη για την επιστροφή των χρημάτων που καταβλήθηκαν και για την κάλυψη των εξόδων του επαναπατρισμού επιβατών σε περίπτωση που αδυνατεί να εκτελέσει πτήσεις για τις οποίες έχουν γίνει κρατήσεις, λόγω αφερεγγυότητας ή ανάκλησης της άδειας λειτουργίας της.**

## Άρθρο 5

Χρηματοοικονομικές προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης

1. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης εκτιμά επιμελώς εάν η επιχείρηση που ζητεί για πρώτη φορά άδεια εκμετάλλευσης είναι σε θέση να αποδείξει ότι:
  - α) μπορεί να ανταποκριθεί, ανά πάσα στιγμή στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της που έχουν καθοριστεί με βάση ρεαλιστικές εκτιμήσεις, για περίοδο 36 μηνών από την έναρξη των δραστηριοτήτων της·

- β) μπορεί να ανταποκριθεί στα πάγια και λειτουργικά έξοδα τα οποία συνεπάγονται οι δραστηριότητες αυτές, σύμφωνα με το επιχειρηματικό της σχέδιο, για περίοδο τριών μηνών από την έναρξή τους, χωρίς να χρησιμοποιήσει τα εξ αυτών έσοδα· και
- γ) **το καθαρό κεφάλαιό της ανέρχεται τουλάχιστον σε 100 000 EUR.**
2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, κάθε αιτών υποβάλλει επιχειρηματικό σχέδιο για τα πρώτα τρία έτη λειτουργίας τουλάχιστον. Το επιχειρηματικό σχέδιο περιγράφει επίσης λεπτομερώς τις οικονομικές διασυνδέσεις μεταξύ του αιτούντος και οποιωνδήποτε άλλων εμπορικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσει, είτε άμεσα είτε μέσω συγγενών επιχειρήσεων. Ο αιτών παρέχει επίσης όλες τις σχετικές πληροφορίες ιδίως τα δεδομένα που προβλέπει το σημείο 1 του Παραρτήματος Ι. **Κάθε αιτών θεσπίζει διατάξεις για την αποφυγή ή το μετριασμό των αρνητικών κοινωνικών συνεπειών της αφεργγότητας.**
3. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 δεν εφαρμόζονται σε αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται γραμμές αποκλειστικά με αεροσκάφη μέγιστο βάρος κατά την απογείωση των 10 τόνων ή/και με λιγότερες των 20 θέσεις. Οι αερομεταφορείς αυτοί πρέπει ανά πάσα στιγμή να είναι σε θέση να αποδείξουν ότι έχουν ίδιο κεφάλαιο τουλάχιστον 100 000 EUR ή να προσκομίσουν, όταν ζητηθεί από τις αρμόδιες αρχές αδειοδότησης, πληροφορίες σχετικές με τους σκοπούς του άρθρου 9, παράγραφος 2.

Ένα κράτος μέλος μπορεί, ωστόσο, να εφαρμόσει τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 σε αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται τακτικές γραμμές, στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια ή των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών υπερβαίνει τα 3 εκατομμύρια EUR.

## Άρθρο 6

### Πιστοποιητικό αερομεταφορέα

1. Η ανά πάσα στιγμή έκδοση και εγκυρότητα άδειας εκμετάλλευσης προϋποθέτει την κατοχή έγκυρου πιστοποιητικού αερομεταφορέα που αναγράφει τις καλυπτόμενες δραστηριότητες και πληροί τα κριτήρια που καθορίζονται με βάση το σχετικό κοινοτικό δίκαιο.

2. Κάθε τροποποίηση στο πιστοποιητικό κοινοτικού αερομεταφορέα εμφανίζεται, *εφόσον απαιτείται*, στην άδεια εκμετάλλευσης.
3. *Όταν το πιστοποιητικό αερομεταφορέα χορηγείται από εθνική αρχή, οι αρμόδιες αρχές του εν λόγω κράτους μέλους είναι υπεύθυνες για τη χορήγηση, την άρνηση, την ανάκληση ή την αναστολή του πιστοποιητικού και της άδειας εκμετάλλευσης κοινοτικού αερομεταφορέα.*

## Άρθρο 7

### Απόδειξη εντιμότητας

1. Όταν για την έκδοση άδειας εκμετάλλευσης απαιτούνται αποδείξεις ότι τα πρόσωπα που θα διευθύνουν συνεχώς και πραγματικά τις δραστηριότητες της επιχείρησης είναι έντιμα και δεν έχουν κηρυχθεί σε πτώχευση, ή για την αναστολή ή την ανάκληση της άδειας εκμετάλλευσης λόγω σοβαρού επαγγελματικού παραπτώματος ή ποινικού αδικήματος, η αρμόδια αρχή αδειοδότησης αποδέχεται ως επαρκή μαρτυρία, όσον αφορά υπηκόους κρατών μελών, την προσκόμιση εγγράφων που έχουν εκδώσει οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους καταγωγής ή του κράτους μέλους όπου το πρόσωπο έχει τον μόνιμο τόπο κατοικίας του, τα οποία πιστοποιούν τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αυτές.
2. Όταν το κράτος μέλος καταγωγής ή το κράτος μέλος όπου το πρόσωπο έχει το μόνιμο τόπο κατοικίας του δεν εκδίδουν τα έγγραφα που αναφέρονται στην παράγραφο 1, τα έγγραφα αυτά αντικαθίστανται από ένορκη δήλωση -ή, στα κράτη μέλη όπου αυτή δεν προβλέπεται, από υπεύθυνη δήλωση- του ενδιαφερόμενου ενώπιον αρμόδιας δικαστικής ή διοικητικής αρχής ή, εάν χρειάζεται, συμβολαιογράφου ή αρμόδιου επαγγελματικού φορέα του κράτους μέλους καταγωγής ή του κράτους μέλους όπου το πρόσωπο έχει τον μόνιμο τόπο κατοικίας του. Η διοικητική αρχή, ο συμβολαιογράφος ή ο αρμόδιος επαγγελματικός φορέας εκδίδουν πιστοποιητικό γνησιότητας της ένορκης ή της υπεύθυνης δήλωσης.
3. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί να απαιτήσει τα έγγραφα και τα πιστοποιητικά που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 να υποβάλλονται μέσα σε τρεις μήνες μετά την έκδοσή τους.

## Άρθρο 8

### Ισχύς της άδειας εκμετάλλευσης

1. Μια άδεια εκμετάλλευσης είναι έγκυρη όσο χρόνο ο κοινοτικός αερομεταφορέας συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

Κάθε κοινοτικός αερομεταφορέας πρέπει, εφόσον του ζητηθεί, να είναι πάντοτε σε θέση να αποδεικνύει στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης ότι ανταποκρίνεται σε όλες τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

2. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης παρακολουθεί στενά τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου. Εξετάζει ούτως ή άλλως τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αυτές *στις εξής περιπτώσεις*:

*α)* δύο έτη μετά τη χορήγηση νέας άδειας εκμετάλλευσης, *ή*

*β)* όταν υπάρχουν υπόνοιες για τυχόν πρόβλημα, ή

*γ)* μετά από αίτηση της Επιτροπής.

*Εφόσον* η αρμόδια αρχή αδειοδότησης έχει υπόνοιες ότι τα οικονομικά προβλήματα κάποιου κοινοτικού αερομεταφορέα ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια των δραστηριοτήτων του, ενημερώνει αμέσως την αρχή που είναι αρμόδια για το πιστοποιητικό αερομεταφορέα.

3. Η άδεια εκμετάλλευσης υποβάλλεται εκ νέου προς έγκριση όταν ο κοινοτικός αερομεταφορέας

*α)* δεν έχει αρχίσει την εκμετάλλευση έξι μήνες αφού αποκτήσει άδεια εκμετάλλευσης, ή

*β)* έχει παύσει τη λειτουργία του επί *έξι* και πλέον μήνες.

4. Κάθε οικονομικό έτος, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς παρέχουν στις αρχές αδειοδότησης· ελεγμένους ισολογισμούς του προηγούμενου οικονομικού έτους εντός έξι μηνών μετά την ημερομηνία κλεισίματος των λογαριασμών. Κατά τη διάρκεια των δύο πρώτων ετών λειτουργίας ενός κοινοτικού αερομεταφορέα, τα δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 3 του παραρτήματος I *προσαρμόζονται στα πρόσφατα δεδομένα* και διατίθενται στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης κάθε εξάμηνο.

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί ανά πάσα στιγμή να εκτιμήσει την χρηματοοικονομική κατάσταση ενός κοινοτικού αερομεταφορέα στον οποίο έχει χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης και να του ζητήσει σχετικές πληροφορίες και, ιδίως, τα δεδομένα που αναφέρονται στο σημείο 3 του *Παραρτήματος I*.

5. Κάθε κοινοτικός αερομεταφορέας κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης:
- α) εκ των προτέρων τα σχέδιά του **για την έναρξη λειτουργίας τακτικής ή έκτακτης γραμμής προς νέα ήπειρο ή περιοχή, αλλαγές του τύπου ή του αριθμού των χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών ή** για ουσιαστική μεταβολή της κλίμακας των δραστηριοτήτων του·
  - β) εκ των προτέρων σχέδια για συγχωνεύσεις ή εξαγορές επιχειρήσεων· και
  - γ) εντός 14 ημερών σχετικά με οποιαδήποτε μεταβολή της κυριότητας κάθε μερίδας συμμετοχής η οποία αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 10 % του συνόλου των μετοχών του κοινοτικού αερομεταφορέα ή της μητρικής του εταιρείας ή της εταιρείας που τον ελέγχει σε τελευταίο βαθμό.
6. Εάν οι αρμόδιες αρχές αδειοδότησης εκτιμήσουν ότι αλλαγές κοινοποιούμενες με βάση την παράγραφο 5 έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη χρηματοοικονομική κατάσταση του κοινοτικού αερομεταφορέα, ζητούν την υποβολή αναθεωρημένου επιχειρηματικού σχεδίου στο οποίο να έχουν ενσωματωθεί οι εν λόγω μεταβολές και το οποίο θα καλύπτει, τουλάχιστον, περίοδο 12 μηνών από την ημερομηνία έναρξης της εφαρμογής του, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων που αναφέρονται στο σημείο 2 του *Παραρτήματος I* πέραν των πληροφοριών που παρέχονται βάσει της παραγράφου 4.
- Οι αρμόδιες αρχές αδειοδότησης αποφασίζουν για το αναθεωρημένο επιχειρηματικό σχέδιο εντός τριών μηνών από την υποβολή σε αυτές όλων των απαραίτητων πληροφοριών.
7. Όσον αφορά τους κοινοτικούς αερομεταφορείς στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια, η αρμόδια αρχή αδειοδότησης αποφασίζει εάν η άδεια εκμετάλλευσης πρέπει να υποβληθεί εκ νέου προς έγκριση σε περίπτωση μεταβολής ενός ή περισσότερων στοιχείων που επηρεάζουν τη νομική κατάσταση των κοινοτικών αερομεταφορέων και, ιδίως, σε περίπτωση συγχωνεύσεων ή εξαγορών.

8. Οι διατάξεις των παραγράφων 4, 5 και 6 δεν εφαρμόζονται σε αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται αποκλειστικά γραμμές με αεροσκάφη κάτω των 10 τόνων MTOW (Μέγιστο βάρος κατά την απογείωση) ή/και κάτω των 20 θέσεων. Οι αερομεταφορείς αυτοί πρέπει ανά πάσα στιγμήν να είναι σε θέση να αποδείξουν ότι έχουν ίδιο κεφάλαιο τουλάχιστον 100 000 EUR ή να προσκομίσουν, όταν ζητηθεί από τις **αρμόδιες** αρχές αδειοδότησης, πληροφορίες σχετικές με τους σκοπούς του άρθρου 9, παράγραφος 2.

Ένα κράτος μέλος μπορεί, ωστόσο, να εφαρμόσει τις διατάξεις των παραγράφων 4, 5 και 6 σε αερομεταφορείς *στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια*, οι οποίοι εκμεταλλεύονται τακτικές γραμμές ή των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών υπερβαίνει τα 3 εκατομμύρια EUR.

## Άρθρο 9

### Αναστολή και ανάκληση άδειας εκμετάλλευσης

1. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης αναστέλλει ή ανακαλεί την άδεια εκμετάλλευσης εάν **υπάρχουν βάσιμες υπόνοιες** ότι ο αερομεταφορέας δεν μπορεί πλέον να αντιμετωπίσει τις υφιστάμενες και δυνητικές υποχρεώσεις του κοινοτικού αερομεταφορέα για περίοδο 12 μηνών.

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί να χορηγήσει προσωρινή άδεια, διάρκειας ισχύος έως 12 μηνών, μέχρις ότου αναδιοργανωθεί οικονομικά ο κοινοτικός αερομεταφορέας με την προϋπόθεση ότι **δεν διακυβεύεται η ασφάλεια**, ότι αυτή η προσωρινή άδεια περιλαμβάνει τις τυχόν αλλαγές στο πιστοποιητικό του αερομεταφορέα και ότι υπάρχει ρεαλιστική προοπτική ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής ανασυγκρότησης μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα.

2. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης, όποτε υφίστανται σαφείς ενδείξεις ότι υπάρχουν οικονομικά προβλήματα ή ότι έχουν κινηθεί διαδικασίες κήρυξης αφερεγγυότητας ή παρόμοιες διαδικασίες εναντίον **κοινοτικού** αερομεταφορέα στον οποίο έχει χορηγήσει άδεια, πραγματοποιεί αμελλητί διεξοδική εκτίμηση της οικονομικής του κατάστασης και με βάση τα πορίσματα επανεξετάζει το καθεστώς της άδειας εκμετάλλευσης σύμφωνα με το παρόν άρθρο μέσα σε προθεσμία τριών μηνών.

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με τη διαδικασία εκτίμησης και τα πορίσματά της, καθώς και σχετικά με την απόφασή της όσον αφορά το καθεστώς της άδειας εκμετάλλευσης.



3. Όταν οι ελεγμένοι λογαριασμοί *περί των οποίων το άρθρο 8, παράγραφος 4*, δεν έχουν διαβιβασθεί εντός έξι μηνών από την ημερομηνία κλεισίματός τους το προηγούμενο οικονομικό έτος, η αρμόδια αρχή αδειοδότησης ζητεί από τον κοινοτικό αερομεταφορέα να διαβιβάσει αμελλητί αυτούς τους ελεγμένους λογαριασμούς.

Εάν οι ελεγμένοι λογαριασμοί δεν διαβιβασθούν εντός ενός μηνός, η άδεια εκμετάλλευσης ανακαλείται ή αναστέλλεται.

Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης ενημερώνει την Επιτροπή ότι ο **κοινοτικός** αερομεταφορέας δεν διαβίβασε τους ελεγμένους λογαριασμούς του εντός της εξάμηνης προθεσμίας και για τα συνεπακόλουθα μέτρα που λαμβάνει.

4. Σε περίπτωση αναστολής ή αφαίρεσης πιστοποιητικού αερομεταφορέα, η αρμόδια αρχή αδειοδότησης αναστέλλει ή ανακαλεί αμέσως την άδεια εκμετάλλευσης του αερομεταφορέα.

## Άρθρο 10

### Αποφάσεις σχετικές με τις άδειες εκμετάλλευσης

1. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης αποφασίζει επί της αίτησης το συντομότερο και το αργότερο τρεις μήνες μετά την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών, αφού λάβει υπόψη όλα τα διαθέσιμα στοιχεία. Η απόφαση ανακοινώνεται στον αιτούντα. Σε περίπτωση απόρριψης αναφέρονται οι σχετικοί λόγοι.
2. Οι διαδικασίες για τη χορήγηση, την αναστολή και την ανάκληση άδειας εκμετάλλευσης δημοσιεύονται, η οποία ενημερώνει την Επιτροπή.
3. Κατάλογος των αποφάσεων των αρμοδίων αρχών αδειοδότησης για τη χορήγηση, την αναστολή ή την ανάκληση αδειών εκμετάλλευσης δημοσιεύεται κάθε χρόνο στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## Άρθρο 11

### Απαιτήσεις ασφάλισης

Κάθε αερομεταφορέας πρέπει να ασφαλιζεται κατά κινδύνων αστικής ευθύνης ατυχημάτων, ιδίως όσον αφορά τους επιβάτες, τις αποσκευές, το φορτίο, το ταχυδρομείο και τους τρίτους. Ανάλογα με την περίπτωση, η ασφαλιστική κάλυψη είναι σύμφωνη με τις ελάχιστες απαιτήσεις που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 785/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών<sup>1</sup>.

## Άρθρο 12

### Νηολόγηση

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 13, παράγραφος 2, αεροσκάφη που χρησιμοποιεί κοινοτικός αερομεταφορέας θα νηολογούνται ■ εντός της Κοινότητας. **Το κράτος μέλος του οποίου η αρμόδια αρχή αδειοδότησης είναι υπεύθυνη για τη χορήγηση της άδειας εκμετάλλευσης του κοινοτικού αερομεταφορέα μπορεί να απαιτήσει τη νηολόγηση των εν λόγω αεροσκαφών στο εθνικό του νηολόγιο.**
2. Σύμφωνα με την παράγραφο 1, κάθε αρμόδια αρχή αδειοδότησης δέχεται, και τηρουμένων των ισχυόντων νόμων και κανονισμών, τα κράτη μέλη δέχονται στο εθνικό τους της νηολόγιο, άνευ τελών που επιφέρουν διακρίσεις και αμελλητί, αεροσκάφη που ανήκουν σε πολίτες άλλων κρατών μελών και μετανηολογήσεις από νηολόγια αεροσκαφών άλλων κρατών μελών. Για τις μετανηολογήσεις αεροσκαφών δεν επιβάλλονται άλλα τέλη εκτός από τα συνήθη τέλη νηολόγησης.

## Άρθρο 13

### Μίσθωση

1. ■ Κάθε επιχείρηση που ζητεί να της χορηγηθεί άδεια εκμετάλλευσης διαθέτει ένα ή περισσότερα αεροσκάφη μέσω κυριότητας ή σύμβασης μίσθωσης αεροσκαφούς χωρίς πλήρωμα (μίσθωση μόνον του αεροσκαφούς).

---

<sup>1</sup> ΕΕ L 138, 30.4.2004, σ. 1.

Κάθε κοινοτικός αερομεταφορέας διαθέτει ένα ή περισσότερα αεροσκάφη μέσω κυριότητας ή σύμβασης μίσθωσης αεροσκάφους χωρίς πλήρωμα ||.

Κάθε κοινοτικός αερομεταφορέας μπορεί να διαθέτει ένα ή περισσότερα αεροσκάφη μέσω σύμβασης μίσθωσης αεροσκάφους με το πλήρωμα ||.

2. Σε περίπτωση συμφωνιών βραχυπρόθεσμης **πλήρους** μίσθωσης προς ικανοποίηση προσωρινών αναγκών κοινοτικού αερομεταφορέα ή σε εξαιρετικές περιπτώσεις, η αρμόδια αρχή αδειοδότησης μπορεί να χορηγήσει απαλλαγή από την απαίτηση νηολόγησης του άρθρου 12, παράγραφος 1, **υπό τον όρο ότι:**

α) *ο κοινοτικός αερομεταφορέας μπορεί να δικαιολογήσει παρόμοια μίσθωση με βάση εξαιρετική ανάγκη, περίπτωση κατά την οποία δύναται να χορηγηθεί απαλλαγή για χρονικό διάστημα έως επτά μηνών η οποία είναι δυνατόν, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να ανανεωθεί μόνον μια φορά για δεύτερη περίοδο έως επτά μηνών· ή*

β) *ο κοινοτικός αερομεταφορέας αποδεικνύει ότι η μίσθωση απαιτείται για την ικανοποίηση εποχιακών αναγκών δυναμικότητας, οι οποίες δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν εύλογα με τη μίσθωση αεροσκάφους που έχει νηολογηθεί σύμφωνα με το άρθρο 12, παράγραφος 1, περίπτωση κατά την οποία η απαλλαγή μπορεί να χορηγηθεί για χρονικό διάστημα έως επτά μηνών με δυνατότητα ανανέωσης· ή*

γ) *ο κοινοτικός αερομεταφορέας αποδεικνύει ότι η μίσθωση απαιτείται για την υπέρβαση απρόπτων επιχειρησιακών δυσκολιών, όπως είναι τα τεχνικά προβλήματα, και ότι δεν είναι εύλογο να μισθωθεί αεροσκάφος νηολογημένο σύμφωνα με το άρθρο 12, παράγραφος 1, περίπτωση κατά την οποία η απαλλαγή έχει την περιορισμένη διάρκεια που είναι αυστηρά απαραίτητη για την υπέρβαση των δυσχερειών.*

|| *Η εν λόγω απαλλαγή προϋποθέτει την ύπαρξη ισχύουσας σύμβασης, η οποία προβλέπει αμοιβαιότητα όσον αφορά την πλήρη μίσθωση μεταξύ του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους ή της Κοινότητας και της τρίτης χώρας νηολόγησης του μισθωμένου αεροσκάφους.*

3. Προς τήρηση των προδιαγραφών ασφάλειας, ένας κοινοτικός αερομεταφορέας που χρησιμοποιεί αεροσκάφος άλλης επιχείρησης ή παραχωρεί αεροσκάφος σε άλλη επιχείρηση, με ή χωρίς πλήρωμα λαμβάνει προηγουμένως έγκριση για τη δραστηριότητα αυτή από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης. Οι προϋποθέσεις έγκρισης αποτελούν μέρος της συμφωνίας μίσθωσης μεταξύ μερών.
4. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης δεν εγκρίνει συμφωνίες μίσθωσης αεροσκάφους με **ή χωρίς** πλήρωμα σε αερομεταφορέα στον οποίο έχει χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης, εκτός εάν η εν λόγω αρχή έχει διαπιστώσει και έχει δηλώσει γραπτώς στον εν λόγω αερομεταφορέα ότι πληρούνται **όλες οι** προδιαγραφές ασφαλείας **οι** ισοδύναμες με τις επιβαλλόμενες από τη σχετική κοινοτική νομοθεσία.

#### Άρθρο 14

##### Εξέταση από την Επιτροπή

1. Η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία *στην οποία παραπέμπει το άρθρο 28 παράγραφος 2* μετά από αίτηση κράτους μέλους, ή με δική της πρωτοβουλία, εξετάζει τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου και αποφασίζει την αναστολή ή την ανάκληση άδειας εκμετάλλευσης, εφόσον χρειάζεται.
2. Για την εκπλήρωση των καθηκόντων της στα πλαίσια του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή μπορεί να συλλέξει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες από την αρμόδια αρχή αδειοδότησης ή απευθείας από τον(τους) ενδιαφερόμενο(ους) κοινοτικό(ούς) αερομεταφορέα(είς) εντός προθεσμίας την οποία καθορίζει η Επιτροπή.

#### Άρθρο 15

##### Δικαίωμα προσφυγής

***Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης και η Επιτροπή εξασφαλίζουν ότι, όταν λαμβάνεται απόφαση για την αναστολή ή την ανάκληση άδειας εκμετάλλευσης κοινοτικού αερομεταφορέα, παρέχεται στον εν λόγω κοινοτικό αερομεταφορέα η ευκαιρία να εκφράσει την άποψή του, λαμβάνοντας υπόψη σε ορισμένες περιπτώσεις την ανάγκη εφαρμογής διαδικασίας επείγοντος.***

## *Άρθρο 16*

### *Κοινωνική νομοθεσία*

*Όσον αφορά τους εργαζόμενους κοινοτικού αερομεταφορέα που εκτελεί αεροπορικές γραμμές από επιχειρησιακή βάση εκτός της επικράτειας του κράτους μέλους στο οποίο ο εν λόγω κοινοτικός αερομεταφορέας έχει τον κύριο τόπο δραστηριότητάς του, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την ορθή εφαρμογή της κοινοτικής και εθνικής κοινωνικής νομοθεσίας.*

## Κεφάλαιο III

### Πρόσβαση σε διαδρομές

## *Άρθρο 17*

### Διατάξεις για τις ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές

1. Οι κοινοτικοί αερομεταφορείς δικαιούνται να ασκούν δικαιώματα μεταφορών σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια.
2. Τα κράτη μέλη δεν θέτουν ως προϋπόθεση στους κοινοτικούς αερομεταφορείς, για την άσκηση δικαιωμάτων μεταφορών, την έκδοση άδειας ή εξουσιοδότησης. Εάν ένα κράτος μέλος έχει λόγους να αμφιβάλλει για την εγκυρότητα της άδειας εκμετάλλευσης κάποιου κοινοτικού αερομεταφορέα, θέτει το θέμα στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης. Τα κράτη μέλη δεν απαιτούν από τους κοινοτικούς αερομεταφορείς να παρέχουν έγγραφα ή πληροφορίες που ήδη έχουν προσκομίσει στην αρμόδια αρχή αδειοδότησης.
3. Κατά την εκμετάλλευση ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, επιτρέπεται σε οποιοσδήποτε κοινοτικό αερομεταφορέα να συνδυάζει αεροπορικές γραμμές και να συνάπτει συμφωνίες για πτήσεις με κοινό κωδικό, με την επιφύλαξη των κοινοτικών κανόνων περί ανταγωνισμού που εφαρμόζονται στις επιχειρήσεις.
4. Καταργούνται με τον παρόντα κανονισμό τυχόν περιορισμοί στην ελευθερία των κοινοτικών αερομεταφορέων να εκτελούν ενδοκοινοτικές αεροπορικές μεταφορές, οι οποίοι προκύπτουν από διμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών.

5. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων διμερών συμφωνιών μεταξύ κρατών μελών, και με την επιφύλαξη των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού που εφαρμόζονται στις επιχειρήσεις **και των διατάξεων διμερών συμφωνιών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών**, το(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) επιτρέπει(ουν) σε κοινοτικούς αερομεταφορείς να συνδυάζουν αεροπορικές μεταφορές και να συνάπτουν συμφωνίες για πτήσεις με κοινό κωδικό **με οποιοδήποτε αερομεταφορέα** για αεροπορικές γραμμές προς και από οποιοδήποτε αερολιμένα στην επικράτεια του(τους) ή μέσω αυτού προς ή από οποιοδήποτε σημείο σε τρίτες χώρες.
6. Με την επιφύλαξη τυχόν δικαιωμάτων που έχουν χορηγηθεί πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, και κατά παρέκκλιση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 847/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών<sup>1</sup>, οι μη κοινοτικοί αερομεταφορείς δεν επιτρέπεται να ασκούν δικαιώματα μεταφορών, να συνδυάζουν αεροπορικές γραμμές ή να συνάπτουν συμφωνίες για πτήσεις με κοινό κωδικό για διαδρομές εξ ολοκλήρου εντός της Κοινότητας, εκτός εάν αυτό τους επιτρέπεται από συμφωνία που έχει συναφθεί από την Κοινότητα με τρίτη χώρα.
7. Με την επιφύλαξη τυχόν υπαρχόντων δικαιωμάτων που έχουν χορηγηθεί πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, και κατά παρέκκλιση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 847/2004, δεν επιτρέπεται σε αερομεταφορείς τρίτων χωρών να διέρχονται από την επικράτεια της Κοινότητας, εκτός εάν η αντίστοιχη τρίτη χώρα είναι συμβαλλόμενο μέρος της Διεθνούς Συμφωνίας περί Διέλευσης Αεροπορικών Γραμμών που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 ή εάν έχει συνάψει σχετική συμφωνία με την Κοινότητα.

#### *Άρθρο 18*

##### Γενικές αρχές για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας

1. || Κράτος μέλος, κατόπιν διαβουλεύσεων με άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και αφού ενημερώσει την Επιτροπή, **τους εμπλεκόμενους αερολιμένες** και τους αερομεταφορείς που εκτελούν το δρομολόγιο αυτό, μπορεί να επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών σε τακτικές αεροπορικές γραμμές προς **αερολιμένα** που βρίσκεται στο έδαφός του, εφόσον οι γραμμές αυτές θεωρούνται δρομολόγια ζωτικής σημασίας για την οικονομική **και την κοινωνική** ανάπτυξη της περιφέρειας **την οποία εξυπηρετεί** ο αερολιμένας. Η υποχρέωση αυτή επιβάλλεται μόνον στο μέτρο που απαιτείται προκειμένου να εξασφαλίζεται, στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, ελάχιστη εξυπηρέτηση τακτικών αεροπορικών γραμμών που πληρούν καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, τιμών ή ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο άλλως να πληροί εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του.

---

<sup>1</sup> ΕΕ L 57, || 30.4.2004, σ. 7.

Τα πάγια πρότυπα που επιβάλλονται σε διαδρομή υποκείμενη στην παροχή δημόσιας υπηρεσίας καθορίζονται με διαφάνεια και χωρίς την εισαγωγή διακρίσεων.

2. Σε περίπτωση που, με άλλα μεταφορικά μέσα, είναι αδύνατον να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη παροχή υπηρεσίας με συχνότητα τουλάχιστον δύο φορές ημερησίως, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορούν να συμπεριλαμβάνουν στην υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας των όρο ότι κάθε αερομεταφορέας που σκοπεύει να εκμεταλλευθεί το δρομολόγιο πρέπει να παρέχει εγγύηση ότι θα το εκμεταλλευθεί για ορισμένο διάστημα, το οποίο θα οριστεί αργότερα, σύμφωνα με τους λοιπούς όρους της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
3. Όταν έχει επιβληθεί υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2, οι αερομεταφορείς μπορούν να πωλήσουν θέσεις μόνον εφόσον η εν λόγω αεροπορική γραμμή πληροί όλες τις απαιτήσεις της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η εν λόγω αεροπορική γραμμή θεωρείται, κατά συνέπεια, τακτική αεροπορική γραμμή.
4. Εάν κανένας αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει ή δεν είναι έτοιμος να αρχίσει την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών για τις οποίες έχει επιβληθεί υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, το κράτος μέλος μπορεί να περιορίσει την πρόσβαση στα προγραμματισμένα δρομολόγια στη γραμμή αυτή σε ένα μόνο αερομεταφορέα για μέγιστη περίοδο τεσσάρων ετών, μετά την πάροδο της οποίας η κατάσταση πρέπει να επανεξετάζεται.

Η περίοδος αυτή μπορεί να ανέλθει σε πέντε έτη εάν η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβάλλεται σε διαδρομή της αερολιμένα που εξυπηρετεί ιδιαίτερα απομακρυσμένη περιοχή, της αυτή ορίζεται στο άρθρο 299, παράγραφος 2, της Συνθήκης.

5. Το δικαίωμα εκμετάλλευσης της γραμμής παρέχεται με δημόσιο διαγωνισμό σύμφωνα με το άρθρο 19, είτε για μια συγκεκριμένη γραμμή είτε στις περιπτώσεις που αυτό είναι απαραίτητο για επιχειρησιακούς λόγους, για περισσότερες, σε κοινοτικό αερομεταφορέα που πληροί της προϋποθέσεις εκμετάλλευσης των γραμμών αυτών.
6. Όταν κράτος μέλος επιθυμεί να επιβάλει υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας, κοινοποιεί το πλήρες κείμενο της σχετικής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας στην Επιτροπή, στο άλλο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, **τους εμπλεκόμενους αερολιμένες** και τους αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται τη συγκεκριμένη γραμμή.

Η Επιτροπή δημοσιεύει ενημερωτική ανακοίνωση στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην οποία:

- α) προσδιορίζονται οι δύο αερολιμένες που συνδέει η συγκεκριμένη γραμμή,
  - β) αναφέρεται η ημερομηνία έναρξης ισχύος της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, και
  - γ) αναγράφεται η πλήρης διεύθυνση όπου διατίθεται αμελλητί και δωρεάν από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος το κείμενο και κάθε πληροφορία ή/και τεκμηρίωση σχετική με την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας.
7. Η αναγκαιότητα και η επάρκεια προτεινόμενης υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας εκτιμάται από τα κράτη μέλη με βάση:
- α) την αναλογία μεταξύ της προτεινόμενης υποχρέωσης και των αναγκών οικονομικής ανάπτυξης της συγκεκριμένης περιοχής,
  - β) τη δυνατότητα προσφυγής, σε άλλους τρόπους μεταφοράς, και τη δυνατότητα των εν λόγω μέσων να ικανοποιούν τις προκείμενες μεταφορικές ανάγκες, ιδίως όταν υπάρχουν σιδηροδρομικές γραμμές εξυπηρετούν την προτεινόμενη γραμμή με χρόνο ταξιδιού μικρότερο των τριών ωρών,
  - γ) τους αεροπορικούς ναύλους και όρους που μπορούν να προσφερθούν στους χρήστες,
  - δ) τις συνδυασμένες προσπάθειες όλων των αερομεταφορέων που εκμεταλλεύονται ή σκοπεύουν να εκμεταλλευθούν ένα δρομολόγιο.
8. Η ημερομηνία έναρξης ισχύος της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας δεν προηγείται της ημερομηνίας δημοσίευσης της ενημερωτικής ανακοίνωσης που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 6.
9. Η υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας θεωρείται ότι έχει λήξει, εφόσον δεν εκτελεσθεί τακτικό αεροπορικό δρομολόγιο στη γραμμή που υπόκειται στη συγκεκριμένη υποχρέωση επί μια περίοδο άνω των δώδεκα μηνών.



10. Εάν ο αερομεταφορέας που έχει επιλεγεί σύμφωνα με το *άρθρο 19* διακόψει αιφνίδια την αεροπορική γραμμή, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί, σε περίπτωση ανάγκης, να επιλέξει με διμερή συμφωνία άλλον αερομεταφορέα, ο οποίος θα εκτελεί την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας επί μια μη ανανεώσιμη περίοδο έξι μηνών, με τους εξής όρους:

α) κάθε οικονομική αντιστάθμιση που καταβάλλεται από το κράτος μέλος χορηγείται σύμφωνα με το *άρθρο 19 παράγραφος 8*.

β) η επιλογή μεταξύ των κοινοτικών αερομεταφορέων πραγματοποιείται σύμφωνα με τις αρχές της διαφάνειας και της μη εισαγωγής διακρίσεων.

Η Επιτροπή και το(α) κράτος(η) μέλος(η) ενημερώνονται αμελλητί σχετικά με την εν λόγω έκτακτη διαδικασία και τους λόγους που την υπαγόρευσαν. Η Επιτροπή, ύστερα από αίτηση κράτους(ών) μέλους(ών) ή με δική της πρωτοβουλία, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το *άρθρο 28, παράγραφος 2*, να αναστείλει τη διαδικασία, εφόσον κρίνει ότι δεν πληρούνται οι απαιτήσεις της παραγράφου αυτής ή εφόσον αντιβαίνουν κατά οποιονδήποτε άλλο τρόπο στην κοινοτική νομοθεσία.

### *Άρθρο 19*

#### Διαδικασία δημόσιου διαγωνισμού για υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας

1. Ο δημόσιος διαγωνισμός που απαιτείται κατά το *άρθρο 18, παράγραφος 5*, πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται με τις παραγράφους 2 έως 11.
2. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος κοινοποιεί το πλήρες κείμενο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών στην Επιτροπή.
3. Η Επιτροπή γνωστοποιεί την πρόσκληση υποβολής προσφορών με ενημερωτική ανακοίνωση που δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η προθεσμία υποβολής των προσφορών δεν είναι μικρότερη των δύο μηνών από τη δημοσίευση της εν λόγω ενημερωτικής ανακοίνωσης. Εφόσον ο διαγωνισμός αφορά γραμμή, στην οποία η πρόσβαση έχει ήδη περιορισθεί σε έναν αερομεταφορέα σύμφωνα με το *άρθρο 18, παράγραφος 4*, η πρόσκληση υποβολής προσφορών δημοσιεύεται τουλάχιστον έξι μήνες πριν την έναρξη της νέας εκχώρησης, έτσι ώστε να εκτιμηθεί κατά πόσον πρέπει να συνεχισθεί η περιορισμένη πρόσβαση.

4. Η ενημερωτική ανακοίνωση περιέχει τις εξής πληροφορίες:
  - α) το ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η),
  - β) τη σχετική αεροπορική γραμμή,
  - γ) τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης,
  - δ) την πλήρη διεύθυνση, όπου διατίθεται χωρίς καθυστέρηση και δωρεάν από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος το κείμενο και κάθε πληροφορία ή/και τεκμηρίωση σχετική με την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας,
  - ε) την προθεσμία υποβολής των προσφορών.
5. Το(τα) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) κοινοποιεί(ούν) αμελλητί και δωρεάν κάθε σχετική πληροφορία και έγγραφο που θα ζητήσει όποιος ενδιαφέρεται για το δημόσιο διαγωνισμό.
6. Η προκήρυξη του διαγωνισμού και η επακόλουθη σύμβαση καλύπτουν, μεταξύ άλλων, τα εξής σημεία:
  - α) τις προδιαγραφές που απαιτούνται για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας,
  - β) τους κανόνες σχετικά με την τροποποίηση και λύση της σύμβασης, ιδίως σε περίπτωση απρόβλεπτων μεταβολών,
  - γ) τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης,
  - δ) κυρώσεις σε περίπτωση αθέτησης της σύμβασης,
  - ε) Αντικειμενικές και διαφανείς παραμέτρους, με βάση τις οποίες υπολογίζεται η αντιστάθμιση, εφόσον υπάρχει, για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.
7. Η επιλογή των προτάσεων διενεργείται όσο το δυνατό συντομότερα, αφού ληφθεί υπόψη η ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας και ιδίως οι αεροπορικοί ναύλοι και όροι που μπορούν να προσφερθούν στους χρήστες, και το κόστος τυχόν αντισταθμίματος που απαιτεί το(τα) κράτος(η) μέλος(η).

8. *Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί να αποζημιώνει τους επιλεγέντες δυνάμει της παραγράφου 7 αερομεταφορείς, οι οποίοι πληρούν τις προδιαγραφές που απαιτούνται για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας επιβαλλόμενης βάσει του άρθρου 18. Η εν λόγω αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό που απαιτείται για να καλυφθεί το καθαρό κόστος που προκύπτει από την εκπλήρωση κάθε υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων του αερομεταφορέα και ευλόγου κέρδους.*
9. Η Επιτροπή ενημερώνεται αμελλητί για τα αποτελέσματα του δημόσιου διαγωνισμού και την επιλογή μέσω ανακοίνωσης του κράτους μέλους, στην οποία περιλαμβάνονται οι εξής πληροφορίες:
  - α) οι αριθμοί, τα ονοματεπώνυμα και οι εταιρικές πληροφορίες των υποψηφίων,
  - β) τα επιχειρησιακά στοιχεία που περιέχουν οι προσφορές,
  - γ) η αντιστάθμιση που ζητείται στις προσφορές,
  - δ) το ονοματεπώνυμο του επιλεγέντος υποψηφίου.
10. Η Επιτροπή, μετά από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, μπορεί να ζητήσει από τα κράτη μέλη να της διαβιβάσουν, εντός ενός μηνός, όλα τα σχετικά έγγραφα που αφορούν την επιλογή ενός αερομεταφορέα για την παροχή υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας. Σε περίπτωση που τα ζητούμενα έγγραφα δεν διαβιβασθούν εμπρόθεσμα, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει την αναστολή του διαγωνισμού σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 28, παράγραφος 2.

## *Άρθρο 20*

### Εξέταση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να διασφαλίσουν ότι κάθε απόφαση που λαμβάνεται σύμφωνα με τα άρθρα 18 και 19 μπορεί να επανεξετάζεται αποτελεσματικά, και, ιδίως, το ταχύτερο δυνατό όταν το αιτιολογικό που προβάλλεται είναι ότι η απόφαση αυτή παραβιάζει το κοινοτικό δίκαιο ή τους εθνικούς κανόνες που θέτουν σε εφαρμογή το δίκαιο αυτό.

Ειδικότερα, κατόπιν αίτησης κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει από τα κράτη μέλη να διαβιβάσουν, εντός δύο μηνών:

- α) έγγραφο, στο οποίο να δικαιολογείται η ανάγκη επιβολής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας και η συμβατότητά της με τα κριτήρια που αναφέρονται στο *άρθρο 18*.
  - β) οικονομική ανάλυση της περιοχής·
  - γ) ανάλυση της αναλογίας των προτεινόμενων υποχρεώσεων προς τους στόχους οικονομικής ανάπτυξης·
  - δ) ανάλυση των τυχόν αεροπορικών γραμμών που υπάρχουν και άλλων διαθέσιμων τρόπων μεταφοράς, οι οποίοι θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως υποκατάστατο της προτεινόμενης υποχρέωσης.
2. Η Επιτροπή, ύστερα από αίτηση κράτους μέλους που θεωρεί ότι οι όροι των *άρθρων 18 και 19* περιορίζουν αδικαιολόγητα την ανάπτυξη δρομολογίου, ή και με δική της πρωτοβουλία, ερευνά το θέμα και αποφασίζει, μέσα σε προθεσμία έξι μηνών από την παραλαβή της αίτησης, και σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία *παραπέμπει το άρθρο 28 παράγραφος 2*, συνεκτιμώντας όλους τους σχετικούς παράγοντες, εάν τα *άρθρα 18 και 19* πρέπει να εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται για το εν λόγω δρομολόγιο.

Ενόσω εκκρεμεί η απόφαση αυτή, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει τη λήψη προσωρινών μέτρων, ακόμη και την ολική ή μερική αναστολή της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας.

### *Άρθρο 21*

#### Κατανομή των δικαιωμάτων μεταφορών μεταξύ αερολιμένων και άσκηση των δικαιωμάτων μεταφορών

1. Η άσκηση των δικαιωμάτων μεταφορών υπόκειται σε δημοσιευμένους κοινοτικούς, εθνικούς, περιφερειακούς ή τοπικούς λειτουργικούς κανόνες όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων, την αεροπορική ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης αερολιμένα.

2. Κάθε κράτος μέλος, αφού συμβουλευθεί τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς **και αερολιμένες**, μπορεί να ρυθμίζει, αδιακρίτως μεταξύ των προορισμών εντός της Κοινότητας και αδιακρίτως εθνικότητας ή ταυτότητας του αερομεταφορέα, την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων που πληρούν τις εξής προϋποθέσεις:
- α) εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή **εξυπηρετούν ένα** αστικό συγκρότημα **στο οποίο βρίσκονται όλα τους**·
  - β) εξυπηρετούνται από κατάλληλη υποδομή μεταφορών, **έτσι ώστε να είναι δυνατή η άφιξη στον αερολιμένα, με δημόσια μέσα μεταφοράς, εντός μιας ώρας**· και
  - γ) συνδέονται **μεταξύ τους και** με την πόλη ή το αστικό συγκρότημα που εξυπηρετούν με συχνά, αξιόπιστα και αποτελεσματικά δρομολόγια συγκοινωνιών.

Κάθε απόφαση που αφορά τη ρύθμιση της κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων διαπνέεται από τις αρχές της αναλογικότητας και της διαφάνειας και βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια.

3. Με την επιφύλαξη των κανόνων κατανομής των δικαιωμάτων μεταφορών που προϋπάρχουν της έκδοσης του παρόντος κανονισμού, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την πρόθεσή τους να ρυθμίσουν την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας ή να τροποποιήσουν τον υπάρχοντα κανόνα κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας.

Η Επιτροπή εξετάζει την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2 και, εντός έξι μηνών από την παραλαβή του αιτήματος, και σύμφωνα με τη διαδικασία *στην οποία παραπέμπει το άρθρο 28, παράγραφος 2*, αποφασίζει εάν το κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόσει τα μέτρα.

Η Επιτροπή δημοσιεύει την απόφασή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τα μέτρα δεν εφαρμόζονται πριν δημοσιευθεί η έγκριση της Επιτροπής.

## Άρθρο 22

### Έκτακτα μέτρα

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να απορρίπτουν, να περιορίζουν ή να επιβάλλουν προϋποθέσεις στην άσκηση δικαιωμάτων μεταφορών για την αντιμετώπιση απρόοπτων βραχυχρόνιων προβλημάτων που ανακύπτουν από απρόβλεπτες και αναπόφευκτες καταστάσεις. Τα μέτρα αυτά είναι σύμφωνα με τις αρχές της αναλογικότητας και της διαφάνειας και βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια που δεν εισάγουν διακρίσεις.

Η Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη ενημερώνονται αμελλητί σχετικά με τα εν λόγω μέτρα, τα οποία και πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένα. Αν τα προβλήματα τα οποία επέβαλαν τα μέτρα αυτά δεν έχουν επιλυθεί εντός 14 ημερών, τα κράτη μέλη ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη και μπορούν, εφόσον συμφωνεί η Επιτροπή, να παρατείνουν τα μέτρα για περαιτέρω χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο των 14 ημερών.

2. Ύστερα από αίτηση του *εμπλεκόμενου* κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή μπορεί να αναστείλει τα μέτρα αυτά εάν δεν πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 ή εάν αντιβαίνουν κατά οποιοδήποτε άλλο τρόπο στην κοινοτική νομοθεσία.

## Κεφάλαιο IV

### Διατάξεις σχετικές με την τιμολόγηση

## Άρθρο 23

### Τιμολόγηση

Με την επιφύλαξη *του άρθρου 25*, το παρόν κεφάλαιο δεν εφαρμόζεται:

- α) στους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα των εξωκοινοτικών μεταφορών·
- β) στους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα που καθορίζονται σύμφωνα με συμβάσεις παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με το κεφάλαιο III.

## Άρθρο 24

### Ελευθερία τιμολόγησης

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 18 παράγραφος 1, και του άρθρου 25, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς μπορούν να καθορίζουν ελεύθερα τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα για τις ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές.
2. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων διμερών συμφωνιών μεταξύ κρατών μελών, τα κράτη μέλη δεν μπορούν, κατά τον καθορισμό ναύλων και κομίστρων από τους κοινοτικούς αερομεταφορείς για αεροπορικές γραμμές μεταξύ της επικράτειάς τους και τρίτης χώρας, να εισάγουν διακρίσεις για λόγους εθνικότητας ή ταυτότητας του αερομεταφορέα. Καταργούνται οι τυχόν περιορισμοί στην τιμολόγηση, ακόμη και στις γραμμές προς τρίτες χώρες, οι οποίοι απορρέουν από διμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών.



## Άρθρο 25

### Πληροφόρηση και ισότιμη μεταχείριση

1. *Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται σε πτήσεις που ξεκινούν από αερολιμένα που βρίσκεται στην επικράτεια κράτους μέλους και σε πτήσεις που εκτελούνται από κοινοτικό αερομεταφορέα και ξεκινούν από αεροδρόμιο τρίτης χώρας προς αεροδρόμιο που βρίσκεται στην επικράτεια κράτους μέλους εκτός εάν οι αερομεταφορείς υπόκεινται στις ίδιες υποχρεώσεις στην εν λόγω τρίτη χώρα.*
2. Οι αερομεταφορείς που εκτελούν ενδοκοινοτικά δρομολόγια παρέχουν στο ευρύ κοινό, αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρά τους κατά το άρθρο 2, σημεία 18 και 19, καθώς και τους οικείους όρους, και σχετικά με όλους τους ισχύοντες αναπόφευκτους φόρους, δασμούς και τέλη που επιβάλλονται για λογαριασμό τρίτων.

*Οι αεροπορικοί ναύλοι που δημοσιεύονται με οιοδήποτε τρόπο, περιλαμβανομένης της δημοσίευσης στο Διαδίκτυο, και που απευθύνονται άμεσα ή έμμεσα στο επιβατικό κοινό, περιλαμβάνουν όλους τους ισχύοντες φόρους, τις αναπόφευκτες επιβαρύνσεις, υπερτιμήματα και γνωστά κατά τη στιγμή της δημοσίευσης τέλη. Οι αεροπορικοί ναύλοι δεν περιλαμβάνουν δαπάνες που δεν έχει πραγματικά υποστεί ο αερομεταφορέας.*

*Τα προαιρετικά υπερτιμήματα γνωστοποιούνται σαφώς, διαφανώς και απεριφράστως στην αρχή οποιασδήποτε διαδικασίας κράτησης θέσεων και η αποδοχή τους από τον επιβάτη πρέπει να γίνεται με ενεργητική συναίνεση. Υπονοούμενες συμφωνίες για την αποδοχή τέτοιων υπερτιμημάτων θεωρούνται άκυρες και μη γερόμενες.*

*Όλα τα στοιχεία κόστους που δεν αποτελούν τμήμα του αεροπορικού ναύλου και δεν επιβάλλονται από αερομεταφορείς που λειτουργούν εντός της Κοινότητας, πρέπει να παρουσιάζονται σφαιρικά από τον «πωλητή του εισιτηρίου» κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο δ), του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2005, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα<sup>1</sup>.*

3. Οι αερομεταφορείς επιτρέπουν την πρόσβαση στους αεροπορικούς ναύλους και στα κόμιστρά τους χωρίς διακρίσεις ως προς την εθνικότητα ή τον τόπο διαμονής του επιβάτη ή ως προς τον τόπο εγκατάστασης του ταξιδιωτικού πράκτορα μέσα στην Κοινότητα.

*Οι αερομεταφορείς δεν μπορούν να επιβάλουν στους επιβάτες και τα ταξιδιωτικά γραφεία κανόνες που περιορίζουν στην πράξη την ελεύθερη και ισότιμη πρόσβασή τους στους αεροπορικούς ναύλους.*

4. Για την υλοποίηση των υποχρεώσεων που εκτίθενται στις παραγράφους 2 και 3, οι αεροπορικές εταιρείες παρουσιάζουν τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρά τους και τους σχετικούς όρους, καθώς και όλους τους εφαρμόσιμους φόρους, επιβαρύνσεις και τέλη που επιβάλλουν για λογαριασμό τρίτων, χρησιμοποιώντας τις ακόλουθες κατηγορίες:

- φόροι και άλλες κρατικές επιβαρύνσεις και τέλη·
- επιβαρύνσεις, δασμοί, τέλη και άλλα στοιχεία κόστους υπέρ των αεροπορικών εταιρειών·
- επιβαρύνσεις, δασμοί, τέλη και άλλα στοιχεία κόστους υπέρ των φορέων εκμετάλλευσης των αερολιμένων.

5. Στους καταναλωτές πρέπει να παρέχεται πλήρης ανάλυση οιασδήποτε φόρων, τελών και επιβαρύνσεων προστίθενται στην τιμή του εισιτηρίου.

---

<sup>1</sup> ΕΕ L 344, 27.12.2005, σ. 15.



## *Άρθρο 26*

### *Διαφάνεια των χρεώσεων*

*Όταν το κόστος ασφαλείας του αερολιμένα ή επί του αεροσκάφους περιλαμβάνεται στην τιμή αεροπορικού εισιτηρίου, το κόστος αυτό παρουσιάζεται ξεχωριστά στο εισιτήριο ή δηλώνεται με κάποιον άλλο τρόπο στον επιβάτη. Οι φόροι και οι επιβαρύνσεις ασφαλείας, είτε επιβάλλονται από τα κράτη μέλη είτε από τους αερομεταφορείς ή άλλους φορείς, είναι διαφανείς και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την κάλυψη του κόστους ασφαλείας στον αερολιμένα ή επί του αεροσκάφους.*

## *Άρθρο 27*

### *Κυρώσεις*

*Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου και θεσπίζουν κυρώσεις για την παράβασή τους. Οι εν λόγω κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.*

## Κεφάλαιο V

### Τελικές διατάξεις

## *Άρθρο 28*

### Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.
2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/EK ||, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

||

## Άρθρο 29

### Συνεργασία και δικαίωμα πρόσβασης σε δεδομένα

1. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται στην εφαρμογή **και στην παρακολούθηση** του παρόντος κανονισμού.
2. Προς εκπλήρωση των καθηκόντων της, *στο πλαίσιο* του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή μπορεί να συλλέξει όλες τις αναγκαίες πληροφορίες από τα κράτη μέλη, τα οποία επίσης εξασφαλίζουν ότι οι αερομεταφορείς στους οποίους η αρμόδια αρχή αδειοδότησης έχει χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης παρέχουν τις σχετικές πληροφορίες.
3. *Τα κράτη μέλη λαμβάνουν, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία τους, τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίσουν κατάλληλη εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που τους παρέχονται κατ' εφαρμογήν του παρόντος κανονισμού.*

## Άρθρο 30

### Κατάργηση

Οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, 2408/92 και 2409/92 καταργούνται.

Οι παραπομπές στους κανονισμούς που καταργούνται ερμηνεύονται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του *Παραρτήματος II*.

## Άρθρο 31

### Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την *επομένη της δημοσίευσής* του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

|| ..., ...

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται βάσει των άρθρων 5 και 8

1. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται από όσους υποβάλλουν για πρώτη φορά αίτηση, όσον αφορά την οικονομική τους επιφάνεια.
  - 1.1. Οι πλέον πρόσφατοι ισολογισμοί εσωτερικής διαχείρισης και, εφόσον υπάρχουν, εκλεγμένοι από ορκωτούς λογιστές λογαριασμοί του προηγούμενου οικονομικού έτους.
  - 1.2. Προβλεπόμενος ισολογισμός, στον οποίο πρέπει να περιλαμβάνεται ο λογαριασμός κερδών και ζημιών για τα επόμενα τρία χρόνια.
  - 1.3. Τα στοιχεία βάσει των οποίων υπολογίζονται τα μελλοντικά έσοδα και έξοδα, όπως τιμές καυσίμων, ναύλοι και κόμιστρα, μισθοί, συντήρηση, απαξίωση υλικού, διακυμάνσεις συναλλαγματικών ισοτιμιών, αερολιμενικά τέλη, ασφάλιστρα κ.λπ., προβλέψεις κίνησης/εσόδων.
  - 1.4. Λεπτομέρειες για τα έξοδα εκκίνησης κατά την περίοδο από την υποβολή της αίτησης μέχρι την έναρξη εκμετάλλευσης, καθώς και για τον τρόπο με τον οποίο προβλέπεται να καλυφθούν τα έξοδα αυτά.
  - 1.5. Λεπτομέρειες για τις υφιστάμενες και τις αναμενόμενες πηγές χρηματοδότησης.
  - 1.6. Λεπτομέρειες όσον αφορά τους μετόχους, συμπεριλαμβανομένης της ιθαγένειας και του τύπου των κατεχόμενων μετοχών, καθώς και το καταστατικό. Εάν ο αιτών ανήκει σε όμιλο επιχειρήσεων πρέπει να παρέχονται στοιχεία για τις σχέσεις του με τον όμιλο αυτόν.
  - 1.7. Προβλέψεις ταμειακής ροής (cash flow) και ρευστότητας για τα πρώτα τρία έτη λειτουργίας.
  - 1.8. Λεπτομέρειες περί τη χρηματοδότηση αγοράς ή μίσθωσης αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων, στην περίπτωση της μίσθωσης, των όρων της σχετικής σύμβασης.
2. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται για την αξιολόγηση της διατήρησης της οικονομικής υγείας των κατόχων αδειών, όταν αυτοί σκοπεύουν να τροποποιήσουν τη διάρθρωση ή τις δραστηριότητές τους με σημαντικές χρηματοοικονομικές επιπτώσεις.

- 2.1. Εφόσον απαιτείται, οι πλέον πρόσφατοι ισολογισμοί εσωτερικής διαχείρισης και ελεγμένοι από ορκωτούς λογιστές λογαριασμοί για το προηγούμενο οικονομικό έτος.
- 2.2. Λεπτομερής περιγραφή των προγραμματιζόμενων μεταβολών, π.χ. αλλαγή του τύπου των παρεχόμενων υπηρεσιών, προτεινόμενη εξαγορά ή συγχώνευση, τροποποίηση του μετοχικού κεφαλαίου, μεταβολές σύνθεσης των μετόχων κ.λπ.
- 2.3. Προβλεπόμενος ισολογισμός, με λογαριασμό κερδών και ζημιών για το τρέχον οικονομικό έτος, συμπεριλαμβανομένων όλων των σχεδιαζόμενων και σημαντικών, από χρηματοοικονομική άποψη διαρθρωτικών ή λειτουργικών μεταβολών.
- 2.4. Παλαιότερα και προβλεπόμενα στοιχεία εξόδων και εσόδων, όπως τιμές καυσίμων, ναύλοι και κόμιστρα, μισθοί, συντήρηση, απαξίωση του υλικού, διακυμάνσεις συναλλαγματικών ισοτιμιών, αερολιμενικά τέλη, ασφάλιστρα κ.λπ., προβλέψεις κίνησης/εσόδων.
- 2.5. Προβλέψεις ταμειακής ροής και ρευστότητας για το επόμενο έτος, συμπεριλαμβανομένων όλων των σημαντικών, από χρηματοοικονομική άποψη, διαρθρωτικών ή λειτουργικών μεταβολών.
- 2.6. Λεπτομέρειες περί τη χρηματοδότηση αγοράς ή μίσθωσης αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων, στην περίπτωση της μίσθωσης, των όρων της σχετικής σύμβασης.
3. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται για την αξιολόγηση της διατήρησης της οικονομικής υγείας των κατόχων αδείας.
  - 3.1. Ελεγμένοι από ορκωτούς λογιστές λογαριασμοί εντός έξι μηνών πολύ από το τέλος της περιόδου στην οποία αναφέρονται και, εφόσον απαιτείται, ο πλέον πρόσφατος ισολογισμός εσωτερικής διαχείρισης.
  - 3.2. Προβλεπόμενος ισολογισμός, στον οποίο πρέπει να περιλαμβάνεται λογαριασμός κερδών και ζημιών για το επόμενο έτος.
  - 3.3. Παλαιότερα και προβλεπόμενα στοιχεία εξόδων και εσόδων, όπως τιμές καυσίμων, ναύλοι και κόμιστρα, μισθοί, συντήρηση, απαξίωση του υλικού, διακυμάνσεις συναλλαγματικών ισοτιμιών, αερολιμενικά τέλη, ασφάλιστρα κ.λπ., προβλέψεις κίνησης/εσόδων.
  - 3.4. Προβλέψεις ταμειακής ροής και ρευστότητας για το επόμενο έτος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1, παράγραφος 1	Άρθρο 1
Άρθρο 1, παράγραφος 2	Άρθρο 3, παράγραφος 3
Άρθρο 2	Άρθρο 2
Άρθρο 3, παράγραφος 1	Άρθρο 3, παράγραφος 2
Άρθρο 3, παράγραφος 2	Άρθρο 3, παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 3, παράγραφος 3	Άρθρο 3, παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 4, παράγραφος 1	Άρθρο 4, παράγραφος 1
Άρθρο 4, παράγραφος 2	Άρθρο 4, στοιχείο στ)
Άρθρο 4, παράγραφος 3	-
Άρθρο 4, παράγραφος 4	Άρθρο 4, στοιχείο στ)
Άρθρο 4, παράγραφος 5	Άρθρο 8, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 5, παράγραφος 1	Άρθρο 5, παράγραφος 1
Άρθρο 5, παράγραφος 2	Άρθρο 5, παράγραφος 2
Άρθρο 5, παράγραφος 3	Άρθρο 8, παράγραφος 5
Άρθρο 5, παράγραφος 4	Άρθρο 8, παράγραφος 6
Άρθρο 5, παράγραφος 5	Άρθρο 9, παράγραφος 1
Άρθρο 5, παράγραφος 6	Άρθρο 8, παράγραφος 4
Άρθρο 5, παράγραφος 7	Άρθρο 5, παράγραφος 3, και άρθρο 8, παράγραφος 8
Άρθρο 6	Άρθρο 7

Άρθρο 7  
Άρθρο 8, παράγραφος 1  
Άρθρο 8, παράγραφος 2  
Άρθρο 8, παράγραφος 3  
Άρθρο 8, παράγραφος 4  
Άρθρο 9  
Άρθρο 10, παράγραφος 1  
Άρθρο 10, παράγραφος 2  
Άρθρο 11, παράγραφος 1  
Άρθρο 11 παράγραφος 2  
Άρθρο 11, παράγραφος 3  
Άρθρο 12  
Άρθρο 13, παράγραφος 1  
Άρθρο 13, παράγραφος 2  
Άρθρο 13, παράγραφος 3  
Άρθρο 13, παράγραφος 4  
Άρθρο 14  
Άρθρο 15  
Άρθρο 16  
Άρθρο 17  
Άρθρο 18, παράγραφος 1  
Άρθρο 18, παράγραφος 2  
Άρθρο 19

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Άρθρο 11  
Άρθρο 13, παράγραφος 1  
Άρθρο 12, παράγραφος 1  
Άρθρο 13, παράγραφος 2  
Άρθρο 12, παράγραφος 2  
Άρθρο 6  
Άρθρο 13, παράγραφος 3  
Άρθρο 13, παράγραφος 4  
Άρθρο 8, παράγραφος 1  
Άρθρο 8, παράγραφος 3  
Άρθρο 8, παράγραφος 7  
Άρθρο 9, παράγραφοι 2 - 4  
Άρθρο 10, παράγραφος 2  
Άρθρο 10, παράγραφος 1  
-  
Άρθρο 10, παράγραφος 3  
Άρθρο 14  
-  
-  
-  
*Άρθρο 29, παράγραφος 1*  
*Άρθρο 29, παράγραφος 3*  
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92

Παρόν κανονισμός

Άρθρο 1, παράγραφος 1	Άρθρο 1
Άρθρο 1, παράγραφος 2	Άρθρο 1, παράγραφος 2
Άρθρο 1, παράγραφος 3	Άρθρο 1, παράγραφος 3
Άρθρο 1, παράγραφος 4	-
Άρθρο 2	Άρθρο 2
Άρθρο 3, παράγραφος 1	Άρθρο 17, παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 3, παράγραφος 2	-
Άρθρο 3, παράγραφος 3	-
Άρθρο 3, παράγραφος 4	-
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο α)	Άρθρο 18, παράγραφος 1
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο β)	Άρθρο 18, παράγραφος 6
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο γ)	Άρθρο 18, παράγραφος 2
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ)	Άρθρο 18, παράγραφος 4
-	Άρθρο 19, παράγραφος 1
-	Άρθρο 19, παράγραφος 2
-	Άρθρο 19, παράγραφος 3
-	Άρθρο 19, παράγραφος 4
-	Άρθρο 19, παράγραφος 5
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο ε)	Άρθρο 19, παράγραφος 6
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο στ)	Άρθρο 19, παράγραφος 7
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο ζ)	-



Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο η)	Άρθρο 19, παράγραφος 8
-	Άρθρο 19, παράγραφος 9
-	Άρθρο 19, παράγραφος 10
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο θ)	Άρθρο 20, παράγραφος 1
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο ι)	Άρθρο 18, παράγραφος 3
Άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο ια)	-
Άρθρο 4, παράγραφος 2	-
Άρθρο 4, παράγραφος 3	Άρθρο 20, παράγραφος 2
Άρθρο 4, παράγραφος 4	-
Άρθρο 5	-
Άρθρο 6, παράγραφοι 1 και 2	-
Άρθρο 7	Άρθρο 17, παράγραφοι 3 - 6
Άρθρο 8, παράγραφος 1	Άρθρο 21, παράγραφος 2
Άρθρο 8, παράγραφος 2	Άρθρο 21, παράγραφος 1
Άρθρο 8, παράγραφος 3	Άρθρο 21, παράγραφος 3
Άρθρο 8, παράγραφος 4	-
Άρθρο 8, παράγραφος 5	-
Άρθρο 9, παράγραφος 1	-
Άρθρο 9, παράγραφος 2	-
Άρθρο 9, παράγραφος 3	-
Άρθρο 9, παράγραφος 4	-
Άρθρο 9, παράγραφος 5	Άρθρο 22
Άρθρο 9, παράγραφος 6	-

Άρθρο 9, παράγραφος 7	-
Άρθρο 9, παράγραφος 8	-
Άρθρο 10	-
Άρθρο 11	<i>Άρθρο 28</i>
Άρθρο 12, παράγραφος 1	<i>Άρθρο 28, παράγραφος 2</i>
Άρθρο 12, παράγραφος 2	-
Άρθρο 13	-
Άρθρο 14, παράγραφος 1	<i>Άρθρο 29, παράγραφος 1</i>
Άρθρο 14, παράγραφος 2	<i>Άρθρο 29, παράγραφος 3</i>
Άρθρο 15	-
Άρθρο 16	-
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι	-
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ	-
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ	-
-	<b>■</b>

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92

Παρών κανονισμός

Άρθρο 1, παράγραφος 1	Άρθρο 1
Άρθρο 1, παράγραφος 2	Άρθρο 23
Άρθρο 1, παράγραφος 3	
Άρθρο 2	Άρθρο 2
Άρθρο 3	-
Άρθρο 4	Άρθρο 25
Άρθρο 5, παράγραφος 1	Άρθρο 24
Άρθρο 5, παράγραφος 2	-
Άρθρο 5, παράγραφος 3	-
Άρθρο 5, παράγραφος 4	-
Άρθρο 6	-
Άρθρο 7	-
Άρθρο 8	-
Άρθρο 9	-
Άρθρο 10, παράγραφος 1	Άρθρο 29, παράγραφος 1
Άρθρο 10, παράγραφος 2	Άρθρο 29, παράγραφος 3
Άρθρο 11	-
Άρθρο 12	-
-	Άρθρο 30
-	Άρθρο 31