ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 24ης Ιουλίου 1990

για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών και για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας επιβατών μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ κρατών μελών

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής (1),

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (3),

Εκτιμώντας:

ότι πρέπει να εκδοθούν μέτρα με στόχο την προοδευτική εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς κατά τη διάρκεια χρονικής περιόδου που λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 1992, όπως προβλέπεται στο άρθρο 8Α της συνθήκης· ότι η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα μέσα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων·

ότι, με την απόφαση 87/602/ΕΟΚ (4), πραγματοποιήθηκε ένα πρώτο βήμα ελευθέρωσης στο θέμα της κατανομής της μεταφορικής ικανότητας επιβατών και της πρόσβασης στην αγορά, η οποία είναι απαραίτητη για την υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς στις αεροπορικές μεταφορές· ότι το Συμβούλιο συμφώνησε να λάβει περαιτέρω μέτρα ελευθέρωσης μετά την πάροδο τριετούς αρχικής περιόδου·

ότι πρέπει να θεσπιστούν αρχές που θα διέπουν τις σχέσεις μεταξύ των κρατών εγγραφής και των αερομεταφορέων που έχουν άδεια λειτουργίας στο έδαφός τους, έως την 1η Ιουλίου 1992, βάσει κοινών κανόνων και κριτηρίων·

ότι συμφωνήθηκαν στο Λονδίνο, στις 2 Δεκεμβρίου 1987, από το Βασίλειο της Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο, σε κοινή δήλωση των υπουργών εξωτερικών των δύο χωρών, ρυθμίσεις για μεγαλύτερη συνεργασία σχετικά με τη χρήση του αερολιμένα του Γιβραλτάρ, και ότι οι ρυθμίσεις αυτές δεν έχουν ακόμα τεθεί σ' εφαρμογή·

ότι η ανάπτυξη του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας στα ελληνικά νησιά και τα νησιά του Ατλαντικού που αποτελούν την αυτόνομη περιοχή των Αζορών, είναι ακόμη ανεπαρκής και ότι, για το λόγο αυτό, οι αερολιμένες που βρίσκονται στα εν λόγω νησιά πρέπει να εξαιρεθούν προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού·

ότι η υποδομή του αερολιμένα του Πόρτο επεκτείνεται για να αντιμετωπιστεί η αύξηση του αριθμού των τακτικών γραμμών· ότι ο αερολιμένας θα πρέπει, συνεπώς, να εξαιρεθεί προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως ότου ολοκληρωθεί η εν λόγω υποδομή·

ότι πρέπει να προβλεφθούν ειδικές διατάξεις, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, για αεροπορικές υπηρεσίες σε νέα δρομολόγια μεταξύ περιφερειακών αερολιμένων και για υποχρεώσεις παροχής υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος που είναι αναγκαίες για τη διατήρηση των γραμμών προς ορισμένους περιφερειακούς αερολιμένες·

ότι η αυξημένη πρόσβαση στην αγορά θα προωθήσει την ανάπτυξη του τομέα των αεροπορικών μεταφορών στην Κοινότητα και θα οδηγήσει στη βελτίωση των υπηρεσιών προς όφελος των χρηστών· ότι, συνεπώς, είναι απαραίτητο να θεσπιστούν πιο φιλελεύθερες διατάξεις όσον αφορά την πολλαπλή ανάθεση εκμετάλλευσης και τα δικαιώματα μεταφοράς τρίτης, τέταρτης και πέμπτης ελευθερίας·

ότι, για λόγους που αφορούν την αερολιμενική υποδομή, τα αεροναυτιλιακά βοηθήματα και τον διαθέσιμο χρόνο στα αεροδρόμια, είναι απαραίτητο να προβλεφθούν ορισμένοι περιορισμοί κατά την άσκηση των δικαιωμάτων μεταφοράς·

ότι η άσκηση μεταφορικών δικαιωμάτων πρέπει να συμβιβάζεται με τους κανόνες ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος, την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου και με τους όρους πρόσβασης στους αερολιμένες και ότι θα πρέπει να μην εισάγονται διακρίσεις λόγω ιθαγενείας·

ότι η ύπαρξη διμερών κανόνων σχετικά με τα μερίδια μεταφορικής ικανότητας δεν συμβιβάζεται με τις αρχές της εσωτερικής αγοράς, η οποία, στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί το 1993· ότι πρέπει, κατά συνέπεια, να μειωθούν σταδιακά οι διμερείς περιορισμοί·

ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικό να ενθαρρύνεται η ανάπτυξη διαπεριφερειακών αεροπορικών γραμμών, ώστε να αναπτυχθεί το κοινοτικό δίκτυο και να διευκολυνθεί η λύση του προβλήματος της συμφόρησης που παρατηρείται σε ορισμένους μεγάλους αερολιμένες· ότι, συνεπώς, ενδείκνυται η θέσπιση πιο φιλελεύθερων κανόνων όσον αφορά την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας στις εν λόγω αεροπορικές γραμμές·

ότι, ενόψει της σχετικής σημασίας για ορισμένα κράτη μέλη των μη τακτικών αερογραμμών έναντι των τακτικών, πρέπει να ληφθούν μέτρα για την άρση των επιπτώσεών της στις ευκαιρίες των αερομεταφορέων κρατών μελών που δέχονται την κυκλοφορία αυτή· ότι τα ληπτέα μέτρα δεν πρέπει να περιορίζουν τις μη τακτικές γραμμές ή να την υποβάλλουν σε κανόνες·

(1) ΕΕ αριθ. C 258 της 11. 10. 1989, σ. 6, και ΕΕ αριθ. C 164 της 5. 7. 1990, σ. 11.
(2) ΕΕ αριθ. C 96 της 17. 4. 1990, σ. 65.
(3) ΕΕ αριθ. C 112 της 7. 5. 1990, σ. 17.
(4) ΕΕ αριθ. L 374 της 31. 12. 1987, σ. 19.

ότι, εάν ληφθεί υπόψη η ανταγωνιστική κατάσταση που επικρατεί στην αγορά, πρέπει να θεσπισθούν διατάξεις για την αποτροπή αδικαιολόγητων οικονομικών επιπτώσεων στους αερομεταφορείς·

ότι ο παρών κανονισμός αντικαθιστά την οδηγία 83/416/ΕΟΚ (1), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 89/463/ΕΟΚ (2), καθώς και την απόφαση 87/602/ΕΟΚ· ότι είναι, συνεπώς, αναγκαίο να καταργηθεί η εν λόγω οδηγία και η εν λόγω απόφαση·

ότι είναι σκόπιμο το Συμβούλιο να λάβει περαιτέρω μέτρα ελευθέρωσης ως προς την πρόσβαση στην αγορά, συμπεριλαμβανομένων των ενδομεταφορών (καμποτάζ), και την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας έως τις 30 Ιουνίου 1992 το αργότερο,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Πεδίο εφαρμογής και ορισμοί

Άρθρο 1

1. Ο παρών κανονισμός αφορά:

α) την πρόσβαση των αερομεταφορέων της Κοινότητας στην αγορά·

β) την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας επιβατών μεταξύ του(των) αερομεταφορέα(ων) που έχει(ουν) άδεια λειτουργίας σε ένα κράτος μέλος και του(των) αερομεταφορέα(ων) που έχει(ουν) άδεια λειτουργίας σε άλλο κράτος μέλος για τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ των κρατών αυτών.

2. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ νοείται με την επιφύλαξη των νομικών θέσεων του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου όσον αφορά τη διαμάχη ως προς την κυριαρχία επί του εδάφους στο οποίο βρίσκεται ο εν λόγω αερολιμένας.

3. Η εφαρμογή των διατάξεων 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. Οι κυβερνήσεις του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου θα ενημερώσουν σχετικά το Συμβούλιο για τη σχετική ημερομηνία.

4. Οι αερολιμένες των ελληνικών νησιών και οι αερολιμένες των νησιών του Ατλαντικού που αποτελούν την αυτόνομη περιοχή των Αζορών, εξαιρούνται από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως και τις 30 Ιουνίου 1993. Η εξαίρεση αυτή εφαρμόζεται για περαιτέρω περίοδο πέντε ετών και μπορεί να παραταθεί για πέντε ακόμη έτη, εκτός εάν το Συμβούλιο, βάσει προτάσεως της Επιτροπής, λάβει αντίθετη απόφαση.

Ο αερολιμένας του Πόρτο εξαιρείται από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως και τις 31 Δεκεμβρίου 1992. Η παρέκκλιση αυτή θα καταργηθεί μόλις η Πορτογαλική Δημοκρατία κρίνει ότι οι οικονομικές συνθήκες του αερολιμένα αυτού έχουν βελτιωθεί. Για το σκοπό αυτό, η Πορτογαλική Δημοκρατία θα ενημερώσει την Επιτροπή. Η Επιτροπή θα κοινοποιήσει την εν λόγω πληροφορία στα άλλα κράτη μέλη.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

α) αερομεταφορέας: επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών με έγκυρη άδεια λειτουργίας που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος για την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών·

β) δικαίωμα μεταφοράς τρίτης ελευθερίας: το δικαίωμα ενός αερομεταφορέα με άδεια λειτουργίας σε ένα κράτος να αποβιβάζει ή να εκφορτώνει, στο έδαφος άλλου κράτους, επιβάτες, εμπορεύματα και ταχυδρομείο που έχουν επιβιβαστεί ή φορτωθεί στο κράτος όπου έχει εκδοθεί η άδεια,

δικαίωμα μεταφοράς τέταρτης ελευθερίας: το δικαίωμα ενός αερομεταφορέα με άδεια λειτουργίας σε ένα κράτος με επιβιβάζει ή να φορτώνει, στο έδαφος άλλου κράτους, επιβάτες, εμπορεύματα και ταχυδρομείο για να τους αποβιβάσει ή να τα εκφορτώσει στο κράτος όπου έχει εκδοθεί η άδεια,

δικαίωμα μεταφοράς πέμπτης ελευθερίας: το δικαίωμα ενός αερομεταφορέα να πραγματοποιεί αεροπορικές μεταφορές επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου μεταξύ δύο άλλων κρατών, εκτός από το κράτος όπου έχει εκδοθεί η άδεια·

γ) ενδιαφερόμενα κράτη: τα κράτη μέλη μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική αεροπορική γραμμή·

δ) κράτος εγγραφής: το κράτος μέλος στο οποίο εκδόθηκε η άδεια λειτουργίας που αναφέρεται στο στοιχείο α)·

ε) κοινοτικός αερομεταφορέας:

i) αερομεταφορέας που έχει και συνεχίζει να έχει την κεντρική του διοίκηση και τον κύριο τόπο εργασιών του στην Κοινότητα, του οποίου η πλειοψηφία των μετοχών ανήκει και συνεχίζει να ανήκει σε κράτη μέλη ή/και υπηκόους κρατών μελών και ο οποίος βρίσκεται και συνεχίζει να βρίσκεται πραγματικά υπό τον έλεγχο των εν λόγω κρατών, ή προσώπων

ή

ii) αερομεταφορέας ο οποίος, αν και κατά την ημερομηνία έκδοσης του παρόντος κανονισμού, δεν εμπίπτει στον ορισμό του σημείου i):

1. είτε έχει την κεντρική του διοίκηση και τον κύριο τόπο εργασιών του στην Κοινότητα και εκτελούσε δρομολόγια τακτικών ή μη τακτικών αεροπορικών γραμμών στο εσωτερικό της Κοινότητας, κατά τους δώδεκα μήνες πριν από την έκδοση του παρόντος κανονισμού,

2. είτε εκτελούσε δρομολόγια τακτικών γραμμών μεταξύ κρατών μελών με βάση δικαιώματα μεταφοράς τρίτης και τέταρτης ελευθερίας, κατά τους δώδεκα μήνες πριν από την έκδοση του παρόντος κανονισμού.

Οι αερομεταφορείς που ανταποκρίνονται στα κριτήρια του παρόντος σημείου ii) απαριθμούνται στο παράρτημα I·

(1) ΕΕ αριθ. L 237 της 26. 8. 1983, σ. 19.
(2) ΕΕ αριθ. L 226 της 3. 8. 1989, σ. 14.

στ) τακτική αεροπορική γραμμή: σειρά πτήσεων, καθεμία από τις οποίες πληροί όλους τους ακόλουθους όρους:

i) διέρχεται από τον εναέριο χώρο της επικράτειας περισσότερων του ενός κρατών μελών,

ii) εκτελείται επ' αμοιβή, με αεροσκάφη, τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών ή επιβατών και εμπορευμάτων ή/και ταχυδρομείου, κατά τρόπο ώστε, σε κάθε πτήση, να διατίθενται θέσεις προς μεμονωμένη πώληση στο κοινό, είτε απευθείας από τον αερομεταφορέα είτε από τους εξουσιοδοτημένους πράκτορές του,

iii) είναι οργανωμένη κατά τρόπο ώστε να εκτελείται σύνδεση μεταξύ των ιδίων δύο ή περισσότερων σημείων:

1. είτε βάσει δημοσιευμένων πινάκων δρομολογίων,

2. είτε με τόσο τακτικές ή συχνές πτήσεις ώστε αυτές να αποτελούν εμφανώς συστηματική σειρά·

ζ) πτήση: αναχώρηση από συγκεκριμένο αερολιμένα προς συγκεκριμένο αερολιμένα προορισμού·

η) πολλαπλή ανάθεση εκμετάλλευσης με βάση ζεύγη χωρών: η εκ μέρους του κράτους εγγραφής ανάθεση, σε δύο ή περισσότερους από τους αερομεταφορείς που έχουν άδεια λειτουργίας η οποία έχει εκδοθεί από το κράτος αυτό, της εκμετάλλευσης τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ του εδάφους του και του εδάφους άλλου κράτους μέλους·

θ) πολλαπλή ανάθεση εκμετάλλευσης με βάση ζεύγη πόλεων: η εκ μέρους του κράτους εγγραφής ανάθεση, σε δύο ή περισσότερους από τους αερομεταφορείς που έχουν άδεια λειτουργίας η οποία έχει εκδοθεί από το κράτος αυτό, της εκμετάλλευσης τακτικής αεροπορικής γραμμής μεταξύ αερολιμένος ή συστήματος αερολιμένων του εδάφους του και αερολιμένος ή συστήματος αερολιμένων του εδάφους άλλου κράτους μέλους·

ι) περιφερειακός αερολιμένας: κάθε αερολιμένας εκτός εκείνων που απαριθμούνται στο παράρτημα II ως αερολιμένες της κατηγορίας 1·

ια) σύστημα αερολιμένων: δύο ή περισσότεροι αερολιμένες οι οποίοι εξυπηρετούν μαζί την ίδια πόλη, όπως εμφαίνεται στο παράρτημα II·

ιβ) μεταφορική ικανότητα: ο αριθμός των θέσεων που διατίθενται προς πώληση στο κοινό σε τακτική αεροπορική γραμμή επί μια δεδομένη χρονική περίοδο·

ιγ) μερίδιο μεταφορικής ικανότητας: το μερίδιο ενός κράτους μέλους σε διμερή σχέση με άλλο κράτος μέλος, εκφρασμένο ως ποσοστό της συνολικής μεταφορικής ικανότητας και υπολογιζόμενο σύμφωνα με το άρθρο 11, εξαιρούμενης κάθε μεταφορικής ικανότητας που παρέχεται από γραμμές πέμπτης ελευθερίας·

ιδ) υποχρέωση παροχής υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος: όλες οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται σε αερομεταφορέα να λαμβάνει, για τα δρομολόγια για τα οποία του έχει δοθεί άδεια λειτουργίας από ένα κράτος μέλος, όλα τα αναγκαία μέτρα για την παροχή υπηρεσίας που να πληροί ορισμένα σταθερά κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας και μεταφορικής ικανότητας, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν θα πληρούσε, εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του.

Σχέσεις μεταξύ των κρατών εγγραφής και των αερομεταφορέων τους

Άρθρο 3

1. Ο παρών κανονισμός δεν επηρεάζει τη σχέση μεταξύ ενός κράτους μέλους και των αερομεταφορέων που έχουν λάβει άδεια από αυτό το κράτος μέλος, όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά και την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας.

2. Το Συμβούλιο θα θεσπίσει, προκειμένου να τεθούν σε εφαρμογή το αργότερο την 1η Ιουλίου 1992, κανόνες χορήγησης αδειών σε αερομεταφορείς και αδειών για δρομολόγια, με βάση πρόταση της Επιτροπής η οποία θα αφορά κοινές προδιαγραφές και κριτήρια και η οποία θα πρέπει να υποβληθεί στις 31 Μαΐου 1991, το αργότερο.

Δικαιώματα μεταφοράς τρίτης και τέταρτης ελευθερίας

Άρθρο 4

Με την επιφύλαξη του παρόντος κανονισμού, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς επιτρέπεται να εκτελούν αεροπορικές γραμμές τρίτης και τέταρτης ελευθερίας μεταξύ αερολιμένων ή συστημάτων αερολιμένων σε ένα κράτος μέλος και αερολιμένων ή συστημάτων αερολιμένων σε ένα άλλο κράτος μέλος, εφόσονοι εν λόγω αερολιμένες ή συστήματα αερολιμένων είναι ανοικτοί στην κυκλοφορία μεταξύ κρατών μελών ή σε διεθνείς γραμμές.

Σχέσεις μεταξύ κράτους μέλους και αερομεταφορέων άλλων κρατών μελών

Άρθρο 5

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 6, κάθε κράτος μέλος επιτρέπει στους αερομεταφορείς που έχουν άδεια λειτουργίας σε άλλο κράτος μέλος και οι οποίοι έχουν εξουσιοδοτηθεί από το κράτος εγγραφής:

— να ασκούν δικαιώματα μεταφοράς τρίτης και τέταρτης ελευθερίας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 4,

— να χρησιμοποιούν, εντός της Κοινότητας, τον ίδιο αριθμό πτήσης για συνδυασμένη παροχή υπηρεσιών αερομεταφορών τρίτης και τέταρτης ελευθερίας.

2. Σε περίπτωση που αερομεταφορέας κράτους μέλους έχει λάβει, βάσει του παρόντος άρθρου, άδεια λειτουργίας τακτικής αεροπορικής γραμμής, το κράτος εγγραφής του αερομεταφορέα αυτού δεν θα προβάλλει εμπόδια όσον αφορά την αίτηση για την καθιέρωση τακτικής αεροπορικής γραμμής ιδίου δρομολογίου από αερομεταφορέα του άλλου ενδιαφερομένου κράτους.

3. α) κάθε κράτος μέλος, ύστερα από διαβουλεύσεις με άλλα ενδιαφερόμενα κράτη, μπορεί να επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής υπηρεσίας δημοσίου συμφέ-

ροντος σε αεροπορικές γραμμές προς περιφερειακό αερολιμένα του εδάφους του, σε δρομολόγια που θεωρούνται ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας στην οποία βρίσκεται ο αερολιμένας, στο μέτρο που απαιτείται προκειμένου να εξασφαλίζεται στο συγκεκριμένο δρομολόγιο επαρκής παροχή αεροπορικών υπηρεσιών που θα πληρούν καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικής ικανότητας και τιμών, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν θα πληρούσε εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό του συμφέρον·

β) η επάρκεια των αεροπορικών μεταφορικών υπηρεσιών εκτιμάται βάσει:

i) του δημοσίου συμφέροντος,

ii) της δυνατότητας προσφυγής σε άλλα μεταφορικά μέσα και της δυνατότητας των εν λόγω μέσων να ικανοποιήσουν τις υπό εκτίμηση μεταφορικές ανάγκες,

iii) των αεροπορικών ναύλων και όρων που μπορούν να προσφερθούν στους χρήστες·

γ) σύμφωνα με την παράγραφο 2, ένα κράτος μέλος δεν υποχρεούται να επιτρέψει σε περισσότερους του ενός αερομεταφορείς την εκμετάλλευση ενός δρομολογίου το οποίο υπόκειται σε υποχρέωση παροχής υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος, εφόσον το δικαίωμα εκμετάλλευσης αυτής της γραμμής παρέχεται με δημόσιο διαγωνισμό για περίοδο μέχρι τριών ετών σε οποιονδήποτε αερομεταφορέα με άδεια λειτουργίας που έχει εκδοθεί στα ενδιαφερόμενα κράτη και για οποιονδήποτε κοινοτικό αερομεταφορέα ο οποίος δικαιούται, βάσει του άρθρου 8, να ασκήσει δικαιώματα μεταφοράς πέμπτης ελευθερίας στο εν λόγω δρομολόγιο. Οι προσφορές που υποβάλλουν οι αερομεταφορείς ανακοινώνονται στα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη και την Επιτροπή·

δ) το στοιχείο γ) δεν εφαρμόζεται σε καμία περίπτωση κατά την οποία το άλλο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος προτείνει ένα ικανοποιητικό εναλλακτικό μέσο για την εκπλήρωση της ίδιας υποχρέωσης παροχής υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος·

ε) η παρούσα παράγραφος δεν εφαρμόζεται σε δρομολόγια με μεταφορική ικανότητα 30 000 και πλέον θέσεων κατ' έτος.

4. Σύμφωνα με την παράγραφο 2, το κράτος μέλος που επιτρέπει σ' έναν αερομεταφορέα στον οποίο έχει χορηγήσει άδεια λειτουργίας να εκτελεί νέο δρομολόγιο επιβατικών μεταφορών μεταξύ περιφερειακών αερολιμένων με αεροσκάφη μέχρι και 80 θέσεων, δεν είναι υποχρεωμένο να επιτρέψει, σε αμοιβαία βάση, αεροπορική γραμμή, για περίοδο δύο ετών, εκτός εάν η αεροπορική αυτή γραμμή εκτελείται με αεροσκάφη μέχρι και 80 θέσεων, ή αποτελεί μέρος γραμμής που εκτελείται σύμφωνα με το άρθρο 7, και κατά την οποία διατίθενται για πώληση μέχρι και 80 θέσεις, μεταξύ των εν λόγω δύο περιφερειακών αερολιμένων, για κάθε πτήση.

5. Υστερο από αίτηση κράτους μέλους που θεωρεί ότι οι όροι των παραγράφων 3 ή 4 περιορίζουν αδικαιολόγητα την ανάπτυξη δρομολογίου, ή με δική της πρωτοβουλία, ή στην περίπτωση που έχει προκύψει διαφωνία ως προς την εφαρμογή της παραγράφου 3, η Επιτροπή ερευνά το θέμα και, λαμβάνοντας υπόψη της όλους τους συναφείς παράγοντες, αποφασίζει εντός δύο μηνών από την έναρξη της έρευνας εάν οι παράγραφοι 3 ή 4 θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ισχύουν για το εν λόγω δρομολόγιο.

6. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και τα κράτη μέλη. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής στο Συμβούλιο εντός ενός μηνός. Το Συμβούλιο μπορεί να λάβει, με ειδική πλειοψηφία, διαφορετική απόφαση εντός ενός μηνός.

Πολλαπλή ανάθεση εκμετάλλευσης

Άρθρο 6

1. Ένα κράτος μέλος δέχεται την πολλαπλή ανάθεση εκμετάλλευσης με βάση ζεύγη χωρών από άλλο κράτος μέλος.

2. Ένα κράτος μέλος δέχεται επίσης την πολλαπλή ανάθεση εκμετάλλευσης με βάση ζεύγη πόλεων:

— από την 1η Ιανουαρίου 1991, σε δρομολόγια στα οποία έχουν μεταφερθεί περισσότεροι από 140 000 επιβάτες κατά το προηγούμενο έτος ή στα οποία πραγματοποιούνται περισσότερες από 800 πτήσεις μετ' επιστροφής ετησίως,

— από την 1η Ιανουαρίου 1992, σε δρομολόγια στα οποία έχουν μεταφερθεί περισσότεροι από 100 000 επιβάτες κατά το προηγούμενο έτος ή στα οποία πραγματοποιούνται περισσότερες από 600 πτήσεις μετ' επιστροφής ετησίως.

Συνδυασμός σημείων

Άρθρο 7

Κατά την εκτέλεση τακτικών αεροπορικών γραμμών προς ή από δύο ή περισσότερα σημεία που βρίσκονται σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη εκτός του κράτους εγγραφής, τα ενδιαφερόμενα κράτη επιτρέπουν στον κοινοτικό αερομεταφορέα να συνδυάζει τακτικές αεροπορικές γραμμές και να χρησιμοποιεί τον ίδιο αριθμό πτήσης. Τα μεταφορικά δικαιώματα μεταξύ συνδυαζομένων σημείων είναι δυνατόν να ασκούνται σύμφωνα με το άρθρο 8.

Δικαιώματα μεταφοράς πέμπτης ελευθερίας

Άρθρο 8

1. Σύμφωνα με το παρόν άρθρο, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς επιτρέπεται να ασκούν δικαιώματα μεταφοράς πέμπτης ελευθερίας μεταξύ συνδυαζόμενων σημείων σε δύο διαφορετικά κράτη μέλη, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) τα μεταφορικά δικαιώματα ασκούνται σε γραμμή η οποία συνιστά και προβλέπεται ως προέκταση γραμμής από, ή ως προκαταρκτικό δρομολόγιο σε γραμμή προς, το κράτος εγγραφής τους·

β) ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να χρησιμοποιεί, για τις γραμμές πέμπτης ελευθερίας, περισσότερο από το 50 % της εποχικής του μεταφορικής ικανότητας ως προς τις θέσεις στην ίδια γραμμή τρίτης και τέταρτης ελευθερίας της οποίας η γραμμή πέμπτης ελευθερίας αποτελεί προέκταση ή προκαταρκτικό δρομολόγιο.

2. α) ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιεί, για τη γραμμή πέμπτης ελευθερίας, αεροσκάφος διαφορετικό αλλά όχι μεγαλύτερο από εκείνο που χρησιμοποιεί για τη γραμμή τρίτης και τέταρτης ελευθερίας της οποίας η γραμμή πέμπτης ελευθερίας αποτελεί προέκταση ή προκαταρκτικό δρομολόγιο·

β) όταν λειτουργούν περισσότερες της μίας γραμμές πέμπτης ελευθερίας ως προέκταση ή προκαταρκτικό δρομολόγιο γραμμής τρίτης ή τέταρτης ελευθερίας, οι διατάξεις της παραγράφου 1 στοιχείο β) αντιπροσωπεύουν τη συνολική μεταφορική ικανότητα διαθέσιμων θέσεων για τη μεταφορά επιβατών πέμπτης ελευθερίας επί των εν λόγω γραμμών πέμπτης ελευθερίας.

3. Αερομεταφορέας που εκτελεί δρομολόγια γραμμής πέμπτης ελευθερίας σύμφωνα με το παρόν άρθρο παρέχει, ύστερα από αίτηση των ενεχομένων κρατών μελών, όλα τα στοιχεία σχετικά με:

α) την εποχική μεταφορική ικανότητα ως προς τις θέσεις γραμμής τρίτης και τέταρτης ελευθερίας, της οποίας η γραμμή πέμπτης ελευθερίας αποτελεί προέκταση ή προκαταρκτικό δρομολόγιο,

και

β) σε περίπτωση γραμμών πέμπτης ελευθερίας, στις οποίες εφαρμόζεται το άρθρο 8 παράγραφος 2 στοιχείο β), την εποχική μεταφορική ικανότητα που χρησιμοποιείται σε κάθε γραμμή.

Όροι για την άσκηση μεταφορικών δικαιωμάτων

Άρθρο 9

Ο παρών κανονισμός δεν θίγει το δικαίωμα κάθε κράτους μέλους να ρυθμίζει, άνευ διακρίσεων λόγω ιθαγενείας, την κατανομή της κυκλοφορίας μεταξύ των αερολιμένων ενός και του αυτού συστήματος αερολιμένων.

Άρθρο 10

1. Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 5, η άσκηση των μεταφορικών δικαιωμάτων υπόκειται σε δημοσιευμένους κοινοτικούς, εθνικούς, περιφερειακούς ή τοπικούς κανόνες όσον αφορά την ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου, και στους ακόλουθους όρους:

α) ο εν λόγω αερολιμένας ή σύστημα αερολιμένων οφείλει να διαθέτει επαρκή υποδομή για την εξυπηρέτηση της γραμμής·

β) τα αεροναυτιλιακά βοηθήματα πρέπει να είναι επαρκή για την εξυπηρέτηση της γραμμής.

2. Εφόσον δεν πληρούνται οι όροι της παραγράφου 1, το κράτος μέλος μπορεί, χωρίς να κάνει διακρίσεις λόγω ιθαγενείας, να περιορίζει ή να αρνείται την άσκηση αυτών των μεταφορικών δικαιωμάτων, ή να επιβάλλει όρους για την άσκησή τους. Προτού λάβουν τέτοια μέτρα, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή και της παρέχουν όλες τις απαραίτητες πληροφορίες.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 9 και, εκτός εάν συμφωνεί το(τα) άλλο(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η), ένα κράτος μέλος δεν επιτρέπει σε αερομεταφορέα:

α) την καθιέρωση νέας γραμμής

ή

β) την αύξηση της συχνότητας σε υφιστάμενη γραμμή μεταξύ συγκεκριμένου αερολιμένα στο έδαφός του και άλλου κράτους μέλους εφόσον δεν επιτρέπεται, βάσει των παραγράφων 1 και 2, σε αερομεταφορέα που έχει λάβει άδεια λειτουργίας από αυτό το άλλο κράτος μέλος, να καθιερώσει νέα γραμμή ή να αυξήσει τη συχνότητα των δρομολογίων σε υφιστάμενη γραμμή προς τον εν λόγω αερολιμένα, έως ότου εκδοθεί από το Συμβούλιο και τεθεί σε ισχύ κανονισμός περί κώδικος συμπεριφοράς για την κατανομή διαθέσιμου χρόνου, ο οποίος θα βασίζεται στη γενική αρχή της μη διακριτικής μεταχείρισης λόγω ιθαγενείας.

4. Ύστερα από αίτηση κράτους μέλους, η Επιτροπή εξετάζει τη δυνατότητα εφαρμογής, της παραγράφου 2 ή/και της παραγράφου 3, σε κάθε επιμέρους περίπτωση, και αποφασίζει εντός μηνός κατά πόσον το κράτος μέλος μπορεί να εξακολουθεί να εφαρμόζει το μέτρο.

5. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και τα κράτη μέλη. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής στο Συμβούλιο εντός ενός μηνός. Το Συμβούλιο μπορεί να λάβει, με ειδική πλειοψηφία, διαφορετική απόφαση εντός ενός μηνός.

Μερίδια μεταφορικής ικανότητας

Άρθρο 11

1. Από την 1η Νοεμβρίου 1990, κάθε κράτος μέλος επιτρέπει σε άλλο κράτος μέλος να αυξήσει το μερίδιο μεταφορικής του ικανότητας σε οποιαδήποτε περίοδο κατά 7,5 ποσοστιαίες μονάδες σε σύγκριση με την αντίστοιχη προηγούμενη περίοδο. Εξυπακούεται ότι κάθε κράτος μέλος μπορεί, εν πάση περιπτώσει, να ζητήσει μερίδιο μεταφορικής ικανότητας 60 %.

2. Το Συμβούλιο θα θεσπίσει, προκειμένου να τεθούν σε εφαρμογή την 1η Ιανουαρίου 1993, το αργότερο, διατάξεις για

την κατάργηση των περιορισμών ως προς την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας μεταξύ των κρατών μελών, με βάση πρόταση της Επιτροπής που θα υποβληθεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 1991, το αργότερο.

3. Οι περιορισμοί ως προς την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας δεν εφαρμόζονται για γραμμή μεταξύ περιφερειακών αερολιμένων, ανεξαρτήτως της μεταφορικής ικανότητας των αεροσκαφών.

4. Κατά την εφαρμογή της παραγράφου 1, δεν λαμβάνονται υπόψη οι μονομερείς μειώσεις της μεταφορικής ικανότητας. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο υπολογισμός των μεριδίων μεταφορικής ικανότητας πραγματοποιείται βάσει της μεταφορικής ικανότητας που διέθεταν, κατά τις αντίστοιχες προγενέστερες περιόδους, οι αερομεταφορείς του κράτους μέλους που έχουν μειώσει τη μεταφορική τους ικανότητα.

Άρθρο 12

1. Κατόπιν αιτήσεως κάθε κράτους μέλους στο οποίο η εφαρμογή του άρθρου 11 έχει δημιουργήσει σοβαρή οικονομική ζημία για τους αερομεταφορείς που έχουν άδεια λειτουργίας εκδοθείσα από το κράτος μέλος αυτό, η Επιτροπή εξετάζει την κατάσταση και, με βάση όλα τα συναφή στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων της κατάστασης της αγοράς, της οικονομικής κατάστασης του(των) ενδιαφερομένου(ων) αερομεταφορέα(ων) και των επιτευχθέντων συντελεστών πληρότητας, αποφασίζει κατά πόσο πρέπει να σταθεροποιηθεί για περιορισμένο χρονικό διάστημα η κατανομή της μεταφορικής ικανότητας στα δρομολόγια προς ή από το εν λόγω κράτος.

2. Κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους του οποίου οι τακτικές αεροπορικές γραμμές είναι εκτεθειμένες σε σοβαρό ανταγωνισμό εκ μέρους των μη τακτικών αεροπορικών γραμμών και όταν έχει διαπιστωθεί ότι θίγονται υπέρ το δέον οι ευκαιρίες των αερομεταφορέων αυτού του κράτους μέλους να έχουν πράγματι ανταγωνιστική θέση στην αγορά, η Επιτροπή, αφού εξετάσει όλους τους σχετικούς παράγοντες, μεταξύ άλλων και την κατάσταση της αγοράς καθώς και τους επιτευχθέντες συντελεστές πληρότητας, και αφού ζητήσει τη γνώμη των άλλων ενδιαφερόμενων κρατών μελών, αποφασίζει, μέσα σε δύο μήνες από την παραλαβή της αίτησης, αν οι 7,5 ποσοστιαίες μονάδες του άρθρου 11 παράγραφος 1 θα μειωθούν όσον αφορά αυτή τη διμερή σχέση.

3. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη. Κάθε κράτος μπορεί να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής στο Συμβούλιο εντός προθεσμίας ενός μηνός. Το Συμβούλιο, με ειδική πλειοψηφία, μπορεί να λάβει διαφορετική απόφαση σε προθεσμία ενός μηνός.

Γενικές διατάξεις

Άρθρο 13

1. Ο παρών κανονισμός δεν κωλύει τα κράτη μέλη να συνάπτουν ή να διατηρούν σε ισχύ μεταξύ τους διακανονισμούς ελαστικότερους από τις διατάξεις των άρθρων 6, 8 και 11.

2. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να καταστήσουν περιοριστικότερους τους υπάρχοντες διακανονισμούς σε θέματα πρόσβασης στην αγορά ή μεταφορικής ικανότητας.

Άρθρο 14

1. Η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ανά διετία, και για πρώτη φορά μέχρι τις 31 Μαΐου 1992, το αργότερο.

2. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά τη συλλογή των απαραίτητων στοιχείων για την σύνταξη της έκθεσης που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

3. Οι εμπιστευτικές πληροφορίες που παρέχονται κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού καλύπτονται από το επαγγελματικό απόρρητο.

Άρθρο 15

Το Συμβούλιο αποφασίζει σχετικά με την αναθεώρηση του παρόντος κανονισμού μέχρι και τις 30 Ιουνίου 1992, βάσει πρότασης που θα υποβάλει η Επιτροπή μέχρι τις 31 Μαΐου 1991, το αργότερο.

Άρθρο 16

Η απόφαση 87/602/ΕΟΚ και η οδηγία 83/416/ΕΟΚ καταργούνται.

Άρθρο 17

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Νοεμβρίου 1990.

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

Βρυξέλλες, 24 Ιουνίου 1990.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

C. MANNINO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Αερομεταφορείς που αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχείο ε) σημείο ii)

Οι ακόλουθοι αερομεταφορείς ανταποκρίνονται στα κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχείο ε) σημείο ii) όσο διάστημα αναγνωρίζονται ως εθνικοί αερομεταφορείς από το κράτος μέλος το οποίο τους αναγνωρίζει αυτή την ιδιότητα κατά την ημερομηνία έκδοσης του παρόντος κανονισμού:

— Scandinavian Airlines System,

— Britannia Airways,

— Monarch Airlines.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Πίνακας αερολιμένων κατηγορίας 1

ΒΕΛΓΙΟ:	Βρυξέλλες-Zaventem
ΔΑΝΙΑ:	Κοπεγχάγη-Kastrup/Roskilde
ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ:	Φραγκφούρτη-Rhein-Main, Ντύσσελντορφ-Lohausen, Μόναχο-Riem
ΙΣΠΑΝΙΑ:	Πάλμα-Μαγιόρκα, Μαδρίτη-Barajas, Μάλαγα, Λας Πάλμας
ΕΛΛΑΔΑ:	Αθήνα-Ελληνικό, Θεσσαλονίκη-Μίκρα
ΓΑΛΛΙΑ:	Παρίσι-Charles de Gaulle/Orly
ΙΡΛΑΝΔΙΑ:	Λουβλίνο
ΙΤΑΛΙΑ:	Ρώμη-Fiumicino/Ciampino, Μιλάνο-Linate/Malpensa
ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ:	Άμστερνταμ-Schiphol
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ:	Λισσαβώνα, Faro
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ:	Λονδίνο-Heathrow/Gatwick/Stansted, Luton
