Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

►**B** **ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της 23ης Ιουλίου 1992

για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών

(ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►**M1**	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Σεπτεμβρίου 2003	L 284	1	31.10.2003
►**M2**	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1791/2006 του Συμβουλίου της 20ής Νοεμβρίου 2006	L 363	1	20.12.2006

Τροποποιείται από:

►**A1**	Πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας	C 241	21	29.8.1994
	(όπως προσαρμόστηκε από την απόφαση 95/1/ΕΚ, Ευρατόμ, ΕΚΑΧ του Συμβουλίου)	L 1	1	1.1.1995
►**A2**	Πράξη περί των όρων προσχωρήσεως της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Εσθονίας, της Κυπριακής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Λετονίας, της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, της Δημοκρατίας της Μάλτας, της Δημοκρατίας της Πολωνίας, της Δημοκρατίας της Σλοβενίας και της Σλοβακικής Δημοκρατίας και των προσαρμογών των Συνθηκών επί των οποίων βασίζεται η Ευρωπαϊκή Ένωση	L 236	33	23.9.2003

Διορθώνεται από:

►**C1**	Διορθωτικό ΕΕ L 015 της 23.1.1993, σ. 33 (92/2408)			

▼B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 23ης Ιουλίου 1992

για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών

([1])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 ([2]),

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ([3]),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ([4]),

Εκτιμώντας:

ότι επιβάλλεται να καθιερωθεί πολιτική αεροπορικών μεταφορών για την εσωτερική αγορά κατά τη διάρκεια χρονικής περιόδου η οποία λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 1992 όπως προβλέπεται στο άρθρο 8 Α της συνθήκης·

ότι η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα μέσα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων·

ότι η απόφαση 87/602/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 1987 για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ κρατών μελών και για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ κρατών μελών ([5]) και ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 του Συμβουλίου 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 ([6]) αποτελούν τα πρώτα στάδια της εσωτερικής αγοράς, όσον αφορά την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών·

ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 προβλέπει πως το Συμβούλιο θα αποφασίσει σχετικά με την αναθεώρηση του κανονισμού έως τις 30 Ιουνίου 1992 το αργότερο·

ότι, στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90, το Συμβούλιο αποφάσισε να θεσπίσει κανόνες σχετικά με την έκδοση αδειών για την εκτέλεση δρομολογίων, προκειμένου να τεθούν σε εφαρμογή από την 1η Ιουλίου 1992·

ότι στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90, το Συμβούλιο αποφάσισε να καταργήσει τους περιορισμούς μεταφορικής ικανότητας μεταξύ των κρατών μελών μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1993·

ότι στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90, το Συμβούλιο επιβεβαίωσε ότι τα δικαιώματα ενδομεταφορών (καμποτάζ) αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της εσωτερικής αγοράς·

([1]) ΕΕ αριθ. C 258, 4. 10. 1991 σ. 2.
([2]) ΕΕ αριθ. C 125 της 18. 5. 1992 σ. 146.
([3]) ΕΕ αριθ. C 125 της 18. 5. 1992 σ. 146.
([4]) ΕΕ αριθ. C 169 της 6. 7. 1992 σ. 15.
([5]) ΕΕ αριθ. L 374 της 31. 12. 1987 σ. 19.
([6]) ΕΕ αριθ. L 217 της 11. 8. 1990 σ. 8.

▼B

ότι ρυθμίσεις για μεγαλύτερη συνεργασία σχετικά με τη χρήση του αερολιμένα του Γιβραλτάρ συμφωνήθηκαν στο Λονδίνο στις 2 Δεκεμβρίου 1987 από την Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο σε κοινή δήλωση των υπουργών Εξωτερικών των εν λόγω δύο κρατών μελών, και ότι οι ρυθμίσεις αυτές δεν έχουν ακόμη τεθεί σε εφαρμογή·

ότι η ανάπτυξη του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας στα ελληνικά νησιά και στα 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 θα πρέπει να εξαιρεθούν προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού·

ότι είναι αναγκαίο να εξαλειφθούν οι περιορισμοί σχετικά με την πολλαπλή ανάθεση εκμετάλλευσης και τα δικαιώματα πέμπτης ελευθερίας και να καθιερωθούν προοδευτικά τα δικαιώματα ενδομεταφορών (καμποτάζ) προκειμένου να προωθηθεί η ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών της Κοινότητας και να βελτιωθεί η εξυπηρέτηση του καταναλωτικού κοινού·

ότι πρέπει να προβλεφθούν ειδικές διατάξεις, σε περιορισμένες περιπτώσεις, όσον αφορά τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που απαιτούνται για τη διατήρηση επαρκών αεροπορικών γραμμών στις επί μέρους εθνικές περιοχές·

ότι απαιτείται να προβλεφθούν ειδικές διατάξεις για τις νέες αεροπορικές γραμμές μεταξύ των περιφερειακών αερολιμένων·

ότι, για λόγους προγραμματισμού των αεροπορικών μεταφορών, πρέπει να δοθεί στα κράτη μέλη το δικαίωμα να θεσπίζουν χωρίς διακρίσεις κανόνες για την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ των αερολιμένων που αποτελούν μέρος του ενός και του αυτού συστήματος αερολιμένων·

ότι η άσκηση των δικαιωμάτων μεταφορών πρέπει να συμβιβάζεται με τους λειτουργικούς κανόνες ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος και με τους όρους πρόσβασης στους αερολιμένες, και ότι πρέπει να υλοποιείται χωρίς διακρίσεις·

ότι, λαμβανομένων υπόψη των ζητημάτων κυκλοφοριακής συμφόρησης ή προστασίας του περιβάλλοντος, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί η δυνατότητα επιβολής ορισμένων περιορισμών κατά την άσκηση των δικαιωμάτων μεταφορών·

ότι, ενόψει του ανταγωνισμού στην αγορά, πρέπει να ληφθούν μέτρα ώστε οι αερομεταφορείς να μην υποστούν αδικαιολόγητες οικονομικές επιπτώσεις·

ότι είναι αναγκαίο να καθοριστούν τα καθήκοντα των κρατών μελών και των αερομεταφορέων όσον αφορά την παροχή των αναγκαίων πληροφοριών·

ότι η πρόσβαση στην αγορά για όλες τις αεροπορικές γραμμές του ίδιου τύπου είναι σκόπιμο να αξιολογείται με τον ίδιο τρόπο·

ότι όλα τα θέματα που αφορούν την πρόσβαση στην αγορά ενδείκνυται να καλύπτονται από ένα και μόνο κανονισμό·

ότι ο παρών κανονισμός αντικαθιστά εν μέρει τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 και τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 294/91 του Συμβουλίου της 4ης Φεβρουαρίου 1991 για τη λειτουργία των αεροπορικών μεταφορών φορτίου μεταξύ κρατών μελών [1],

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

[1] ΕΕ αριθ. L 36 της 8. 2. 1991 σ. 1.

▼B

Άρθρο 1

1. Ο παρών κανονισμός αφορά την πρόσβαση σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια για τις τακτικές και μη τακτικές αεροπορικές γραμμές.

2. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ τελεί από 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 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 πρόκειται να ενημερώσουν το Συμβούλιο σχετικά με την ημερομηνία για τη θέση σε εφαρμογή αυτών των ρυθμίσεων.

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 τις 30 Ιουνίου 1993. Η εξαίρεση αυτή εφαρμόζεται για περαιτέρω περίοδο πέντε ετών δυναμένη να παραταθεί επί μία ακόμη πενταετία, εκτός εάν το Συμβούλιο, ύστερα από πρόταση της Επιτροπής, λάβει διαφορετική απόφαση.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

α) αερομεταφορέας: επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης·

β) κοινοτικός αερομεταφορέας: αερομεταφορέας με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης του έχει εκδοθεί από κράτος μέλος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 1992 για την έκδοση αδειών των αερομεταφορέων [1].

γ) αεροπορική γραμμή: πτήση ή σειρά πτήσεων για τη μεταφορά, έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης, επιβατών, φορτίου ή/και ταχυδρομείου·

δ) τακτική αεροπορική γραμμή: σειρά πτήσεων η οποία πληροί όλους τους ακόλουθούς όρους:

i) 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),

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

1. είτε με βάση δημοσιευμένο πίνακα δρομολογίων·

2. είτε τόσο τακτικά ή συχνά ώστε να αποτελεί προφανώς συστηματική σειρά·

ε) πτήση: αναχώρηση από συγκεκριμένο αερολιμένα προς συγκεκριμένα αερολιμένα προορισμού·

στ) δικαίωμα μεταφορών: το δικαίωμα ενός αερομεταφορέα να μεταφέρει επιβάτες, φορτίο ή/και ταχυδρομείο σε αεροπορική γραμμή που συνδέει δύο κοινοτικούς αερολιμένες·

[1] Βλέπε σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

▼B

ζ) πωλήσεις αποκλειστικά θέσεων: η πώληση θέσεων απευθείας στο κοινό από τον αερομεταφορέα ή τον εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπό του ή ναυλωτή, χωρίς οποιαδήποτε άλλη συνδυαζόμενη υπηρεσία, όπως είναι η παροχή καταλύματος·

η) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η): το(α) κράτος(η) μέλος(η) στο οποίο η μεταξύ των οποίων λειτουργεί αεροπορική γραμμή·

θ) ενεχόμενο(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·

ι) κρατος εγγραφής: το κράτος μέλος στο οποίο έχει εκδοθεί η άδεια εκμετάλλευσης που αναφέρεται στο στοιχείο β)·

ια) αερολιμένας: χώρος κράτους μέλους που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση εμπορικών αεροπορικών μεταφορών·

ιβ) περιφερειακός αερολιμένας: κάθε αερολιμένας που δεν περιλαμβάνεται στο παράρτημα 1 ως αερολιμένας πρώτης κατηγορίας·

ιγ) σύστημα αερολιμένων: δύο ή περισσότεροι αερολιμένες οι οποίοι εξυπηρετούν μαζί την ίδια πόλη, ή αστικό κέντρο, όπως εμφαίνεται στο παράρτημα ΙΙ·

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

ιε) υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας: όλες οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται σε αερομεταφορέα προκειμένου να λάβει, ως προς τα δρομολόγια για τα οποία του έχει χορηγηθεί άδεια εκμετάλλευσης από κράτος μέλος, όλα τα αναγκαία μέτρα για την παροχή υπηρεσίας πληρούσας καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικής ικανότητας και τιμών, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο να πληροί εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του.

Άρθρο 3

1. Με την επιφύλαξη του παρόντος κανονισμού, το(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) επιτρέπει(ουν) στους κοινοτικούς αερομεταφορείς να ασκούν δικαιώματα μεταφορών σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια.

▼C1

2. Παρά την παράγραφο 1, κανένα κράτος μέλος δεν υποχρεούται να επιτρέψει, πριν την 1η Απριλίου 1997, τη άσκηση δικαιωμάτων ενδομεταφορών (καμποτάζ) μέσα στην επικράτειά του εκ μέρους κοινοτικών αερομεταφορέων στους οποίους έχει χορηγηθεί άδεια εκμετάλλευσης από άλλο κράτος μέλος, εκτός εάν:

i) τα δικαιώματα μεταφορών ασκούνται σε μια γραμμή που συνιστά, και έχει προγραμματιστεί ως επέκταση μιας γραμμής με προέλευση το κράτος εγγραφής του αερομεταφορέα ή μια προκαταρκτική γραμμή με προορισμό το κράτος αυτό,

ii) ο αερομεταφορέας δεν χρησιμοποιεί, για ενδομεταφορές, άνω του 50 % της εποχιακής μεταφορικής ικανότητας που διαθέτει στη συγκεκριμένη γραμμή, της οποίας οι ενδομεταφορές αποτελούν την επέκταση ή την προκαταρκτική γραμμή.

▼B

3. Αερομεταφορέας που εκτελεί ενδομεταφορές (καμποτάζ) σύμφωνα με την παράγραφο 2 παρέχει, εφόσον του ζητηθούν, στο(α) ενεχόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) κάθε πληροφορία αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων της εν λόγω παραγράφου.

▼B

4. Ανεξάρτητα από τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1, ένα κράτος μέλος δικαιούται να ρυθμίζει μέχρι την 1η Απριλίου 1997 χωρίς να κάνει διακρίσεις με βάση την εθνικότητα του ιδιοκτήτη και την ταυτότητα του αερομεταφορέα, είτε αυτός είναι κάτοχος δικαιώματος είτε έχει υποβάλει αίτηση για τα αντίστοιχα δρομολόγια, την πρόσβαση στα εντός του εδάφους του δρομολόγια αερομεταφορέων στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, χωρίς κατά τα άλλα να θίγει την κοινοτική νομοθεσία και ιδίως τους κανόνες του ανταγωνισμού.

Άρθρο 4

1. α) Ένα κράτος μέλος κατόπιν διαβουλεύσεων με άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και αφού ενημερώσει την Επιτροπή και τους αερομεταφορείς που εκτελούν το δρομολόγιο αυτό, προπεί να επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών σε τακτικές αεροπορικές γραμμές προς αερολιμένα που εξυπηρετεί περιφερειακή περιοχή ή περιοχή ανάπτυξης που βρίσκεται στο έδαφός του ή σε γραμμή μικρής συχνότητας, προς οποιοδήποτε περιφερειακό αερολιμένα στο έδαφός του, εφόσον οι γραμμές αυτές θεωρούνται δρομολόγια ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας όπου βρίσκεται ο αερολιμένας και στο μέτρο που απαιτείται προκειμένου να εξασφαλίζεται, στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, επαρκής εξηπηρέτηση τακτικών αεροπορικών γραμμών που πληρούν καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικής ικανότητας και τιμών, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο άλλως να πληροί εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του. Η Επιτροπή θα δημοσιεύσει την ύπαρξη αυτής της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*·

β) η επάρκεια των τακτικών αεροπορικών γραμμών εκτιμάται από τα κράτη μέλη με βάση:

i) το δημόσιο συμφέρον,

ii) τη δυνατότητα προσφυγής, ιδίως για τις νησιωτικές περιοχές, σε άλλα μεταφορικά μέσα, και τη δυνατότητα των εν λόγω μέσων να ικανοποιούν τις προκείμενες μεταφορικές ανάγκες,

iii) τους αεροπορικούς ναύλους και όρους που μπορούν να προσφερθούν στους χρήστες,

iv) τις συνδυασμένες προσπάθειες όλων των αερομεταφορέων που εκμεταλλεύονται ή σκοπεύουν να εκμεταλλευθούν ένα δρομολόγιο·

γ) σε περίπτωση που, με άλλα μεταφορικά μέσα, είναι αδύνατον να εξασφαλιστεί η επαρκής και απρόσκοπτη παροχή υπηρεσίας, 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·

δ) αν 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 στη γραμμή αυτή σε ένα μόνο αερομεταφορέα για μέγιστη περίοδο τριών ετών, μετά την πάροδο της οποίας η κατάσταση πρέπει να επανεξετάζεται. Το δικαίωμα εκμετάλλευσης της γραμμής παρέχεται με δημόσιο διαγωνισμό, είτε για μια συγκεκριμένη γραμμή είτε για περισσότερες, σε κοινο-

▼B

τικό αερομεταφορέα που πληροί τις προϋποθέσεις εκμετάλλευσης των γραμμών αυτών. Ο διαγωνισμός δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* και η τελική ημερομηνία υποβολής των προσφορών, ορίζεται τουλάχιστον ένα μήνα από την ημερομηνία δημοσίευσης. Οι προσφορές των αερομεταφορέων κοινοποιούνται αμέσως στα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη και στην Επιτροπή.

ε) Η προκήρυξη του διαγωνισμού και η επακόλουθη σύμβαση θα καλύπτουν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα σημεία:

i) τις προδιαγραφές που απαιτούνται για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας,

ii) τους κανόνες σχετικά με την τροποποίηση και λύση της σύμβασης, ιδίως σε περίπτωση απρόβλεπτων μεταβολών,

iii) τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης,

iv) κυρώσεις σε περίπτωση αθέτησης της σύμβασης

στ) 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 αντισταθμίσματος που απαιτεί το(τα) κράτος(η) μέλος(η)·

ζ) παρά το στοιχείο στ), η επιλογή μπορεί να διενεργηθεί μόνο μετά παρέλευση διμήνου από την ημερομηνία υποβολής της προσφοράς, προκειμένου τα άλλα κράτη μέλη να είναι σε θέση να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους·

η) τα κρατή μέλη μπορούν να αποζημιώνουν τους επιλεγέντες δυνάμει του στοιχείου στ) αερομεταφορείς, οι οποίοι πληρούν τις προδιαγραφές που απαιτούνται για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας επιβαλομένης βάσει αυτής της παραγράφου. Στα αντισταθμίσματα αυτά λαμβάνονται υπόψη οι δαπάνες και τα έσοδα που γεννά η υπηρεσία αυτή·

θ) τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα μέτρα που απαιτούνται προκειμένου να διασφαλίσουν ότι κάθε απόφαση που λαμβάνεται σύμφωνα με το παρόν άρθρο μπορεί να επανεξετάζεται. Η επανεξέταση γίνεται 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·

ι) όταν έχει επιβληθεί υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τα στοιχεία α) και γ), 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·

κ) το στοιχείο δ) δεν εφαρμόζεται εφόσον ένα άλλο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος προτείνει άλλη ικανοποιητική λύση για την εκπλήρωση της ίδιας υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

2. Η παράγραφος 1 στοιχείο δ) δεν εφαρμόζεται σε δρομολόγια στα οποία μπορεί να εξασφαλιστεί με άλλα μεταφορικά μέσα επαρκής και απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών όταν η παρεχόμενη μεταφορική ικανότητα υπερβαίνει τις 30 000 θέσεις ετησίως.

3. Η Επιτροπή, ύστερα από αίτηση κράτους μέλους που θεωρεί ότι οι όροι της παράγραφου 1 περιορίζουν αδικαιολόγητα την ανάπτυξη δρομολογίου, ή και με δική της πρωτοβουλία, ερευνά το θέμα και αποφασίζει, σε προθεσμία δύο μηνών από την παραλαβή της αίτησης, συνεκτιμώντας όλους τους σχετικούς παράγοντες, κατά πόσον η παράγραφος 1 πρέπει να εξακολουθήσει να εφαρμόζεται για το εν λόγω δρομολόγιο.

▼B

4. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και τα κράτη μέλη. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής ενώπιον του Συμβουλίου εντός μηνός. Το Συμβούλιο μπορεί να λάβει, με ειδική πλειοψηφία, διαφορετική απόφαση μέσα σε προθεσμία ενός μηνός.

Άρθρο 5

Σε εσωτερικά δρομολόγια για τα οποία, κατά τη στιγμή της έναρξης ισχύος του κανονισμού αυτού, έχει παραχωρηθεί αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης με βάση νόμο ή σύμβαση, και στα οποία δεν μπορεί να εξασφαλιστεί με άλλα μεταφορικά μέσα η επαρκής και απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών, το δικαίωμα αυτό μπορεί να συνεχίσει να ισχύει μέχρι τη λήξη του ή για τρία έτη, ανάλογα με το ποια ημερομηνία θα προηγηθεί.

Άρθρο 6

1. Παρά το άρθρο 3, οποιοδήποτε κράτος μέλος, στην περίπτωση που ένας από τους αερομεταφορείς στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης έχει αρχίσει να εκτελεί νέο τακτικό αεροπορικό δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών μεταξύ περιφερειακών αερολιμένων με αεροσκάφη μέχρι 80 θέσεων, μπορεί να αρνηθεί την εκτέλεση τακτικού αεροπορικού δρομολογίου από άλλο αερομεταφορέα για περίοδο δύο ετών, εκτός εάν το αεροπορικό αυτό δρομολόγιο εκτελείται με αεροσκάφη μέχρι 80 θέσεων, ή εκτελείται κατά τρόπο ώστε να διατίθενται προς πώληση όχι περισσότερες από 80 θέσεις μεταξύ των εν λόγω δύο περιφερειακών αερολιμένων για κάθε πτήση.

2. Οι παράγραφοι 3 και 4 του άρθρου 4 εφαρμόζονται σε συνδυασμό με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 7

Κατά την εκμετάλλευση αεροπορικών γραμμών, το(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) επιτρέπει(ουν) σε οποιοσδήποτε κοινοτικό αερομεταφορέα να συνδυάζει αεροπορικές γραμμές χρησιμοποιώντας τον ίδιο αριθμό πτήσης.

Άρθρο 8

1. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει το δικαίωμα κάθε κράτους μέλους να ρυθμίζει, αδιακρίτως εθνικότητας ή ταυτότητας του αερομεταφορέα, την κατανομή της κυκλοφορίας μεταξύ των αερολιμένων ενός και του αυτού συστήματος αερολιμένων.

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

3. Ύστερα από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή εξετάζει την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2 και αποφασίζει, εντός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης και αφού ζητήσει τη γνώμη της επιτροπής του άρθρου 11 κατά πόσο το κράτος μέλος μπορεί να εξακολουθήσει να εφαρμόζει το μέτρο. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη.

4. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής ενώπιον του Συμβουλίου μέσα σε προθεσμία ενός μηνός. Το Συμβούλιο μπορεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις να λάβει, με ειδική πλειοψηφία, διαφορετική απόφαση μέσα σε προθεσμία ενός μηνός.

▼B

5. Εάν κράτος μέλος αποφασίσει να καθιερώσει νέο σύστημα αερολιμένων ή να τροποποιήσει το ήδη υπάρχον, ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα κράτη μέλη και την Επιτροπή. Αφού εξακριβώσει ότι οι ομαδοποιημένοι αερολιμένες εξυπηρετούν την αυτή πόλη ή το αυτό αστικό κέντρο, η Επιτροπή δημοσιεύει αναθεωρημένο παράρτημα II στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 9

1. Όταν υπάρχουν σοβαρά προβλήματα συμφόρησης ή/και περιβάλλοντος, το υπεύθυνο κράτος μέλος μπορεί, υπό την επιφύλαξη αυτού του άρθρου, να επιβάλλει όρους, να περιορίζει ή να αρνείται την άσκηση μεταφορικών δικαιωμάτων, ιδίως όταν άλλα μεταφορικά μέσα μπορούν να προσφέρουν ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών.

2. Τα μέτρα που λαμβάνουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με την παράγραφο 1 πρέπει:

— να μην εισάγουν διακρίσεις λόγω εθνικότητας ή ταυτότητας των αερομεταφορέων,

— να έχουν περιορισμένη περίοδο ισχύος, όχι μεταλύτερη από τρία έτη, μετά την οποία θα επανεξετάζονται,

— να μη θίγουν άνευ λόγου τους στόχους του παρόντος κανονισμού,

— να μην προκαλούν αδικαιολόγητες στρεβλώσεις ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορέων,

— να είναι περιοριστικές μόνο στο βαθμό που απαιτείται για την επίλυση των προβλημάτων.

3. Αν κράτος μέλος θεωρήσει ότι επιβάλλεται η λήψη μέτρων σύμφωνα με την παράγραφο 1, ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα κράτη μέλη και την Επιτροπή τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του μέτρου, το οποίο πρέπει να είναι δεόντως αιτολογημένο. Το μέτρο εφαρμόζεται εκτός εάν εντός μηνός από την παραπάνω ενημέρωση κάποιο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος εκφράσει αντιρρήσεις, ή εάν η Επιτροπή αποφασίσει να το εξετάσει περαιτέρω σύμφωνα με την παράγραφο 4.

4. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή εξετάζει τα μέτρα σύμφωνα με την παράγραφο 1. Όταν η Επιτροπή μετά την πάροδο μήνος από την ενημέρωσή της σύμφωνα με την παράγραφο 3, αναλαμβάνει την εξέταση του μέτρου, δηλώνει ταυτόχρονα αν το μέτρο μπορεί να εφαρμοστεί, εν όλω ή εν μέρει, κατά τη διάρκεια της εξέτασης, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη το ενδεχόμενο μη αναστρέψιμων αποτελεσμάτων. Αφου ζητήσει τη γνώμη της επιτροπής του άρθρου 11, η Επιτροπή αποφασίζει, εντός μηνός από την παραλαβή όλων των απαραίτητων στοιχείων, αν το μέτρο είναι κατάλληλο και σύμφωνο προς τον παρόντα κανονισμό και δεν αντιβαίνει, με οποιονδήποτε τρόπο, στις διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη. Ενόσω εκκρεμεί η απόφασή της, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει τη λήψη προσωρινών μετρών όπως π.χ. την ολική ή μερική αναστολή του μέτρου, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη το ενδεχόμενο μη αναστρέψιμων αποτελεσμάτων.

5. Παρά τις παραγράφους 3 και 4, τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για την αντιμετώπιση απρόοπτων βραχυχρόνιων προβλημάτων, εφόσον τα μέτρα αυτά είναι σύμφωνα προς την παράγραφο 2. Η Επιτροπή και τα 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. Ύστερα από αίτηση του ενεχόμενου κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επι-

▼B

τροπή μπορεί να αναστείλει τα μέτρα αυτά εάν δεν πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων 1 και 2 ή εάν αντιβαίνουν κατά οποιοδήποτε άλλο τρόπο στην κοινοτική νομοθεσία.

6. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει στο Συμβούλιο την απόφαση που λαμβάνει η Επιτροπή δυνάμει των παραγράφων 4 και 5 εντός προθεσμίας ενός μηνός. Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με ειδική πλειοψηφία, μπορεί σε εξαιρετικές περιπτώσεις να λάβει διαφορετική απόφαση εντός ενός μηνός.

7. Όταν απόφαση που λαμβάνεται από κράτος μέλος σύμφωνα με το παρόν άρθρο περιορίζει τη δραστηριότητα κοινοτικού αερομεταφορέα σε ενδοκοινοτικό δρομολόγιο, οι αυτοί όροι ή περιορισμοί θα ισχύουν για όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς στο ίδιο δρομολόγιο. Όταν η απόφαση απαγορεύει στον εν λόγω αερομεταφορέα νέες ή πρόσθετες γραμμές, το αυτό θα ισχύει και για τους άλλους κοινοτικούς αερομεταφορείς που ζητούν νέες ή πρόσθετες γραμμές στο εν λόγω δρομολόγιο.

8. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 του άρθρου 8 και εκτός αν συμφωνήσουν τα υπόλοιπα ενεχόμενα κράτη μέλη, κράτος μέλος δεν επιτρέπει σε αερομεταφορέα:

α) να καθιερώσει νέα γραμμή ή

β) να αυξήσει τη συχνότητα πτήσεων σε υφιστάμενη γραμμή

μεταξύ ενός αερολιμένα στο έδαφός του και ενός άλλου κράτους μέλους, για όσο διάστημα οι αερομεταφορείς που έχουν λάβει άδεια εκμετάλλευσης από το άλλο κράτος μέλος δεν έχουν δικαίωμα, με βάση τους κανόνες κατανομής διαθέσιμου χρόνου χρήσης αερολιμένα που προβλέπονται στο άρθρο 8 παράγραφος 2, να καθιερώνουν νέες γραμμές ή να αυξάνουν τη συχνότητα πτήσεων σε υφιστάμενες γραμμές προς τον εν λόγω αερολιμένα, μέχρι να εκδοθεί από το Συμβούλιο και να τεθεί σε ισχύ κανονισμός σχετικά με τον κώδικα συμπεριφοράς για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης αερολιμένα, βασιζόμενος στη γενική αρχή της μη διάκρισης λόγω εθνικότητας.

Άρθρο 10

1. Οι περιορισμοί ως προς τη μεταφορική ικανότητα δεν εφαρμόζονται στις αεροπορικές γραμμές που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, εκτός από τις περιπτώσεις που αναφέρονται στα άρθρα 8 και 9 καθώς και στο παρόν άρθρο.

2. Όταν η εφαρμογή της παραγράφου 1 έχει προκαλέσει σοβαρή οικονομική ζημία για τον(τους) αερομεταφορέα(είς) τακτικών αεροπορικών γραμμών στον(ους) οποίο(ους) έχει χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης ένα κράτος μέλος, η Επιτροπή πραγματοποιεί ύστερα από αίτηση του κράτους αυτού επανεξέταση με βάση όλους τους σχετικούς παράγοντες, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται η κατάσταση της αγοράς —και ιδίως κατά πόσον θίγονται αδικαιολόγητα οι ανταγωνιστικές δυνατότητες των αερομεταφορέων αυτού του κράτους μέλους— η οικονομική κατάσταση του(των) ενδιαφερόμενου(ων) αερομεταφορέα(ων) και τα ποσοστά πληρότητας που έχουν επιτευχθεί, και αποφασίζει κατά πόσο πρέπει να σταθεροποιηθεί για περιορισμένο χρονικό διάστημα η μεταφορική ικανότητα στις τακτικές αεροπορικές γραμμές προς ή από το εν λόγω κράτος.

3. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη. Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής ενώπιον του Συμβουλίου μέσα σε προθεσμία ενός μηνός. Το Συμβούλιο, με ειδική πλειοψηφία, μπορεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις να λάβει διαφορετική απόφαση μέσα σε προθεσμία ενός μηνός.

▼M1

Άρθρο 11

1. Η Επιτροπή επικουρείται από μία επιτροπή.

2. Η επιτροπή συμβουλεύει την Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 9 και 10.

3. Επιπλέον, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει τη γνώμη της επιτροπής σχετικά με κάθε άλλο ζήτημα που αφορά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

4. Στις περιπτώσεις που γίνεται αναφορά στο παρόν άρθρο, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ [1], τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ιδίας απόφασης.

5. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

▼B

Άρθρο 12

1. Προς εκπλήρωση των καθηκόντων της, στα πλαίσια του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή μπορεί να συλλέξει όλες τις αναγκαίες πληροφορίες από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη τα οποία επίσης εξασφαλίζουν ότι οι αερομεταφορείς στους οποίους έχουν χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης θα παρέχουν τις σχετικές πληροφορίες.

2. Όταν οι ζητούμενες πληροφορίες δεν παρέχονται μέσα στην προθεσμία που καθορίζεται από την Επιτροπή ή παρέχονται ελλιπώς, η Επιτροπή απαιτεί την παροχή των πληροφοριών με απόφασή της απευθυνόμενη στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος. Η απόφαση προσδιορίζει τις απαιτούμενες πληροφορίες και καθορίζει κατάλληλη προθεσμία μέσα στην οποία πρέπει να παρασχεθούν.

Άρθρο 13

Η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως την 1η Απριλίου 1994 και εν συνεχεία κατά περιοδικά διαστήματα.

Άρθρο 14

1. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

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

Άρθρο 15

Οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 και (ΕΟΚ) αριθ. 294/91 καταργούνται με εξαίρεση το άρθρο 2 στοιχείο ε) σημείο ii) και το παράρτημα 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90, όπως ερμηνεύεται από το παράρτημα III του παρόντος κανονισμού καθώς και το άρθρο 2 στοιχείο β) και το παράρτημα του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 294/91.

Άρθρο 16

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993.

---

[1] Απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή (ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23).

▼B

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

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Πίνακας αερολιμένων κατηγορίας

ΒΕΛΓΙΟ:	Βρυξέλλες-Zaventem

▼A2

ΤΣΕΧΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ:	Praha - Ruzyně

▼B

ΔΑΝΙΑ:	Σύστημα αερολιμένων Κοπεγχάγης
ΓΕΡΜΑΝΙΑ:	Φραγκφούρτη-Rhein-Main Ντύσσελντορφ-Lohausen Μόναχο Σύστημα αερολιμένων Βερολίνου

▼A2

ΕΣΘΟΝΙΑ:	Tallinna Lennujaam

▼B

ΙΣΠΑΝΙΑ:	Πάλμα-Μαγιόρκα Μαδρίτη-Barajas Μάλαγα Λας Πάλμας
ΕΛΛΑΔΑ:	Αθήνα-Ελληνικό Θεσσαλονίκη-Μακεδονία
ΓΑΛΛΙΑ:	Σύστημα αερολιμένων Παρισιού
ΙΡΛΑΝΔΙΑ:	Δουβλίνο
ΙΤΑΛΙΑ:	Σύστημα αερολιμένων Ρώμης Σύστημα αερολιμένων Μιλάνου

▼A2

ΚΥΠΡΟΣ:	Αερολιμένας Λάρνακας
ΛΕΤΟΝΙΑ:	Riga
ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ:	Vilnius
ΟΥΓΓΑΡΙΑ:	Διεθνής αερολιμένας Βουδαπέστης-Ferihegy
ΜΑΛΤΑ:	Luqa

▼B

ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ:	Άμστερνταμ-Schiphol

▼A2

ΠΟΛΩΝΙΑ:	Warszawa-Okęcie

▼B

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ:	Λισσαβώνα Faro

▼A2

ΣΛΟΒΕΝΙΑ:	Ljubljana
ΣΛΟΒΑΚΙΑ:	Αερολιμένας Μπρατισλάβας

▼B

ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ:	Σύστημα αερολιμένων Λονδίνου Luton

▼A1

ΑΥΣΤΡΙΑ:	Vienna
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ:	Helsinki-VantaaHelsingfors Vanda

▼**A1**

ΣΟΥΗΔΙΑ:	Stockholm airport system

▼**M2**

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ:	Αερολιμένας Σόφιας
ΡΟΥΜΑΝΙΑ:	Σύστημα αερολιμένων Βουκουρεστίου

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Πίνακας συστημάτων αερολιμένων

ΔΑΝΙΑ:	Κοπεγχάγη-Kastrup/Roskilde
ΓΕΡΜΑΝΙΑ:	Βερολίνο-Tegel/Schönefeld/Tempelhof
ΓΑΛΛΙΑ:	Παρίσι-Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget Λυών-Bron/Satolas
ΙΤΑΛΙΑ:	Ρώμη-Fiumicino/Ciampino Μιλάνο-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Βενετία-Tessera/Treviso
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ:	Λονδίνο-Heathrow/Gatwick/Stansted

▼A1

ΣΟΥΗΔΙΑ:	Stockholm-Arlanda/Bromma

▼M2

ΡΟΥΜΑΝΙΑ:	
	Σύστημα αερολιμένων Βουκουρεστίου: Διεθνής Αερολιμένας Βουκουρεστίου Henri Coandă/Διεθνής Αερολιμένας Βουκουρεστίου Băneasa — Aurel Vlaicu

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Ερμηνεία όπως αναφέρεται στο άρθρο 15

Σύμφωνα με το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 της 24ης Ιουλίου 1990, ο αερομεταφορέας Scanair ο οποίος έχει ακριβώς την ίδια δομή και οργάνωση με τη Scandinavian Airlines System θα αντιμετωπίζεται κατά τον ίδιο τρόπο με τον αερομεταφορέα Scandinavian Airlines System.