Το κείμενο αυτό αποτελεί απλώς εργαλείο τεκμηρίωσης και δεν έχει καμία νομική ισχύ. Τα θεσμικά όργανα της Ένωσης δεν φέρουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του. Τα αυθεντικά κείμενα των σχετικών πράξεων, συμπεριλαμβανομένων των προοιμίων τους, είναι εκείνα που δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και είναι διαθέσιμα στο EUR-Lex. Αυτά τα επίσημα κείμενα είναι άμεσα προσβάσιμα μέσω των συνδέσμων που περιέχονται στο παρόν έγγραφο

►B ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 785/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 21ης Απριλίου 2004

για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών

(ΕΕ L 138 της 30.4.2004, σ. 1)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►M1	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1137/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Οκτωβρίου 2008	L 311	1	21.11.2008
►M2	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 285/2010 της Επιτροπής της 6ης Απριλίου 2010	L 87	19	7.4.2010
►M3	Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1243 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 2019	L 198	241	25.7.2019

▼B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 785/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 21ης Απριλίου 2004

για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών

Άρθρο 1

Στόχος

1. Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να θεσπιστούν ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης για τους αερομεταφορείς και τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών, όσον αφορά επιβάτες, αποσκευές, φορτίο και τρίτους.

2. Όσον αφορά τη μεταφορά ταχυδρομείου, οι απαιτήσεις ασφάλισης είναι εκείνες που προβλέπονται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 και από τις εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλους τους αερομεταφορείς και όλες τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις εντός ή υπεράνω του εδάφους κράτους μέλους ή προς ή από κράτος μέλος στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη.

2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται:

α) στα κρατικά αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 3 στοιχείο β) της σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944·

β) στα αερομοντέλα με μέγιστη μάζα απογείωσης (ΜΤΟΜ) κατώτερη των 20 κιλών·

γ) στα αεροδύναμα, η απογείωση των οποίων γίνεται με τα πόδια (όπου συμπεριλαμβάνονται τα αλεξίπτωτα πλαγιάς με κινητήρα και τα αιωρόπτερα)·

δ) στα δέσμια αερόστατα·

ε) στους αετούς (kites)·

στ) στα αλεξίπτωτα (συμπεριλαμβανομένων των συρόμενων αλεξιπτώτων parasailing)·

ζ) στα ελαφρά μηχανοκίνητα αεροσκάφη και τα ανεμόπτερα με μέγιστη μάζα απογείωσης (ΜΤΟΜ) κατώτερη των 500 κιλών που

— χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς ή

— χρησιμοποιούνται για τοπικές εκπαιδευτικές πτήσεις που δεν συνεπάγονται τη διέλευση διεθνών συνόρων,

όσον αφορά τις ασφαλιστικές υποχρεώσεις βάσει του παρόντος κανονισμού σχετικά με τους κινδύνους πολέμου και τρομοκρατίας.

▼B

3. Εξυπακούεται ότι ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ με την επιφύλαξη των αντίστοιχων νομικών θέσεων του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου όσον αφορά τη διαφορά τους περί κυριαρχίας επί του εδάφους όπου βρίσκεται ο αερολιμένας.

4. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ αναστέλλεται έως ότου τεθούν σε εφαρμογή οι διακανονισμοί της κοινής δήλωσης των Υπουργών Εξωτερικών του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της 2ας Δεκεμβρίου 1987. Οι κυβερνήσεις της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου θα ενημερώσουν σχετικά το Συμβούλιο για την εν λόγω ημερομηνία θέσης σε εφαρμογή.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

α) «αερομεταφορέας», κάθε αεροπορική επιχείρηση με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης·

β) «κοινοτικός αερομεταφορέας», κάθε αερομεταφορέας με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης την οποία έχει χορηγήσει κράτος μέλος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92·

γ) «επιχείρηση εκμετάλλευσης αεροσκάφους», το πρόσωπο ή η οντότητα που έχει στη διαρκή και πραγματική διάθεσή του τη χρήση ή τη λειτουργία του αεροσκάφους, χωρίς να είναι αερομεταφορέας· ως επιχείρηση εκμετάλλευσης του αεροσκάφους θεωρείται κατά τεκμήριο το φυσικό ή νομικό πρόσωπο στο όνομα του οποίου είναι νηολογημένο το αεροσκάφος, εκτός εάν μπορεί να αποδείξει ότι η επιχείρηση εκμετάλλευσης είναι άλλο πρόσωπο·

δ) «πτήση»,
— ως προς τους επιβάτες και τις μη παραδιδόμενες αποσκευές, η περίοδος αεροπορικής μεταφοράς των επιβατών, συμπεριλαμβανομένης της επιβίβασης και αποβίβασής τους,

— ως προς το φορτίο και τις παραδιδόμενες αποσκευές, η περίοδος μεταφοράς των αποσκευών και του φορτίου από τη στιγμή που η αποσκευή ή το φορτίο παραδίδεται στον αερομεταφορέα μέχρι τη στιγμή της παράδοσής του στον νόμιμο παραλήπτη,

— ως προς τους τρίτους, η χρησιμοποίηση του αεροσκάφους από τη στιγμή της εκκίνησης των κινητήρων του για τροχοδρόμηση ή για την απογείωση αυτή καθαυτή μέχρι τη στιγμή της προσγείωσης και το πλήρες σταμάτημα των κινητήρων του· επίσης, η μετακίνηση του αεροσκάφους από οχήματα ρυμούλκησης ή προώθησης ή από δυνάμεις χαρακτηριστικές της πρόωσης και της άντωσης του αεροσκάφους, ιδίως τα ρεύματα αέρος·

ε) «ΕΤΔ», ειδικά τραβηκτικά δικαιώματα, όπως ορίζονται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο·

στ) «ΜΤΟΜ», η μέγιστη μάζα απογείωσης, η οποία αντιστοιχεί προς πιστοποιημένο μέγεθος συγκεκριμένο για όλους τους τύπους αεροσκαφών, όπως αυτό δηλώνεται στο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας του αεροσκάφους·

ζ) «επιβάτης», κάθε πρόσωπο που επιβαίνει στην πτήση με τη συγκατάθεση του αερομεταφορέα ή της επιχείρησης εκμετάλλευσης αεροσκαφών, εξαιρουμένων των εν υπηρεσία μελών του πληρώματος πτήσεως καθώς και του πληρώματος θαλάμου επιβατών·

η) «τρίτος», κάθε νομικό ή φυσικό πρόσωπο, εξαιρουμένων των επιβατών και των εν υπηρεσία μελών του πληρώματος πτήσεως καθώς και του πληρώματος θαλάμου επιβατών·

▼B

θ) «εμπορική πτήση», η πτήση που πραγματοποιείται έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης.

Άρθρο 4

Αρχές ασφάλισης

1. Οι αερομεταφορείς και οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών του άρθρου 2 διαθέτουν ασφάλιση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό για την κάλυψη της ειδικής αεροπορικής ευθύνης τους ως προς τους επιβάτες, τις αποσκευές τους, το φορτίο και τους τρίτους. Στους ασφαλισμένους κινδύνους περιλαμβάνονται οι πολεμικές ή τρομοκρατικές ενέργειες, η αεροπειρατεία, η δολιοφθορά, η παράνομη κατακράτηση αεροσκάφους και οι εμφύλιες αναταραχές.

2. Οι αερομεταφορείς και οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών διασφαλίζουν ότι η ασφαλιστική κάλυψη ισχύει για όλες ανεξαιρέτως τις πτήσεις, ανεξαρτήτως εάν κατέχουν το αεροσκάφος κατά κυριότητα, μέσω οποιασδήποτε μορφής μίσθωσης ή μέσω συμπράξεων ή συμβάσεων δικαιοπαροχής, εκτέλεσης δρομολογίων με κοινό κωδικό ή οποιασδήποτε άλλης συμφωνίας της ίδιας φύσεως.

3. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τους κανόνες περί ευθύνης οι οποίοι πηγάζουν από:

— διεθνείς συμβάσεις στις οποίες τα κράτη μέλη και/ή η Κοινότητα είναι συμβαλλόμενα μέρη,

— την κοινοτική νομοθεσία και

— την εθνική νομοθεσία των κρατών μελών.

Άρθρο 5

Συμμόρφωση

1. Οι αερομεταφορείς και, εφόσον αυτό απαιτείται, οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών του άρθρου 2 αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ασφάλισης του παρόντος κανονισμού προσκομίζοντας στις αρμόδιες αρχές του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους πιστοποιητικό ασφάλισης ή άλλο αποδεικτικό έγκυρης ασφάλισης.

2. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως «ενδιαφερόμενο κράτος μέλος» νοείται το κράτος μέλος που χορήγησε την άδεια εκμετάλλευσης στον κοινοτικό αερομεταφορέα ή το κράτος μέλος στο οποίο έχει νηολογηθεί το αεροσκάφος της επιχείρησης εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Για τους εξωκοινοτικούς αερομεταφορείς και επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών που χρησιμοποιούν αεροσκάφη νηολογημένα εκτός Κοινότητας, «ενδιαφερόμενο κράτος μέλος» είναι το κράτος μέλος προς ή από το οποίο εκτελούνται οι πτήσεις.

3. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη πάνω από το έδαφος των οποίων εκτελούνται πτήσεις δύνανται να απαιτούν από τους αερομεταφορείς και τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών του άρθρου 2 να προσκομίζουν αποδεικτικά στοιχεία έγκυρης ασφάλισης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

4. Ως προς τους κοινοτικούς αερομεταφορείς και τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών που χρησιμοποιούν αεροσκάφη νηολογημένα στην Κοινότητα, η κατάθεση των αποδεικτικών στοιχείων ασφάλισης στο κράτος μέλος της παραγράφου 2 αρκεί για όλα τα κράτη μέλη, με την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 8 παράγραφος 6.

5. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις αδυναμίας της ασφαλιστικής αγοράς, η Επιτροπή μπορεί να θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9 παράγραφος 2, τα κατάλληλα μέτρα για την εφαρμογή της παραγράφου 1.

▼B

Άρθρο 6

Ασφάλιση για ευθύνη έναντι επιβατών, αποσκευών και φορτίου

1. Για την ευθύνη έναντι επιβατών, η ελάχιστη ασφαλιστική κάλυψη ορίζεται σε 250 000 ΕΤΔ ανά επιβάτη. Ωστόσο, ως προς τις μη εμπορικές πτήσεις αεροσκαφών με ΜΤΟΜ που δεν υπερβαίνει τα 2 700 kg, τα κράτη μέλη δύνανται να καθορίζουν χαμηλότερο επίπεδο ελάχιστης ασφαλιστικής κάλυψης υπό τον όρο ότι η εν λόγω κάλυψη αντιστοιχεί τουλάχιστον σε 100 000 ΕΤΔ ανά επιβάτη.

▼M2

2. Για την ευθύνη έναντι αποσκευών, η ελάχιστη ασφαλιστική κάλυψη ορίζεται σε 1 131 ΕΤΔ ανά επιβάτη στις εμπορικές πτήσεις.

3. Για την ευθύνη έναντι φορτίου, η ελάχιστη ασφαλιστική κάλυψη ορίζεται σε 19 ΕΤΔ ανά χιλιόγραμμο στις εμπορικές πτήσεις.

▼B

4. Οι παράγραφοι 1, 2 και 3 δεν εφαρμόζονται στις πτήσεις πάνω από το έδαφος των κρατών μελών, οι οποίες εκτελούνται από εξωκοινοτικούς αερομεταφορείς ή από επιχειρήσεις εκμετάλλευσης που χρησιμοποιούν αεροσκάφη νηολογημένα εκτός Κοινότητας, και οι οποίες δεν συνεπάγονται προσγείωση στο έδαφος αυτό ή απογείωση από αυτό.

▼M3

5. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 8α, για την τροποποίηση των ποσών που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου όταν το επιβάλλει η τροποποίηση των σχετικών διεθνών συμφωνιών.

▼B

Άρθρο 7

Ασφάλιση ευθύνης έναντι τρίτων

1. Ως προς την ευθύνη έναντι τρίτων, η ελάχιστη ασφαλιστική κάλυψη ανά ατύχημα, για έκαστο αεροσκάφος, ορίζεται σε:

Κατηγορία	ΜΤΟΜ (kg)	Ελάχιστη ασφάλιση (εκατ. ΕΤΔ)
1	< 500	0,75
2	< 1000	1,5
3	< 2700	3
4	< 6000	7
5	< 12000	18
6	< 25000	80
7	< 50000	150
8	< 200000	300
9	< 500000	500
10	≥ 500000	700

Οσάκις δεν παρέχεται σε αερομεταφορέα ή επιχείρηση εκμετάλλευσης αεροσκαφών ασφαλιστική κάλυψη ανά ατύχημα για ζημίες έναντι τρίτων λόγω κινδύνων πολέμου ή τρομοκρατίας, ο εν λόγω αερομεταφορέας ή επιχείρηση εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορεί να εκπληρώσει την υποχρέωση ασφάλισής του κατά τέτοιων κινδύνων με ασφαλιστική κάλυψη βάσει συνολικού ορίου. Η Επιτροπή παρακολουθεί στενά την

▼B

εφαρμογή της διάταξης αυτής προκειμένου να διασφαλίζει ότι το εν λόγω συνολικό όριο είναι τουλάχιστον ισοδύναμο με το οικείο ποσό του πίνακα.

▼M3

2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 8α, για την τροποποίηση των ποσών που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου όταν το επιβάλλει η τροποποίηση των σχετικών διεθνών συμφωνιών.

▼B

Άρθρο 8

Επιβολή της συμμόρφωσης και κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αερομεταφορείς και οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών του άρθρου 2 συμμορφώνονται προς τον παρόντα κανονισμό.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1 και με την επιφύλαξη της παραγράφου 7, ως προς την υπέρπτηση από μη κοινοτικούς αερομεταφορείς ή αεροσκάφη νηολογημένα εκτός Κοινότητας, η οποία δεν συνεπάγεται προσγείωση σε κράτος μέλος ή απογείωση από αυτό, καθώς και ως προς τις στάσεις τέτοιων αεροσκαφών στα κράτη μέλη για μη κυκλοφοριακούς σκοπούς, το οικείο κράτος μέλος μπορεί να ζητεί αποδείξεις της συμμόρφωσης προς τις ασφαλιστικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

3. Εφόσον χρειαστεί, τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν πρόσθετα αποδεικτικά στοιχεία από τον αερομεταφορέα, την επιχείρηση εκμετάλλευσης του αεροσκάφους ή την ασφαλιστική επιχείρηση.

4. Οι κυρώσεις για παραβάσεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

5. Ως προς τους κοινοτικούς αερομεταφορείς, οι κυρώσεις αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν την ανάκληση της άδειας εκμετάλλευσης, βάσει των οικείων διατάξεων της κοινοτικής νομοθεσίας και σύμφωνα μ' αυτές.

6. Ως προς τους μη κοινοτικούς αερομεταφορείς και τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών που χρησιμοποιούν αεροσκάφη νηολογημένα εκτός Κοινότητας, οι κυρώσεις μπορεί να περιλαμβάνουν την άρνηση του δικαιώματος προσγείωσης στο έδαφος κράτους μέλους.

7. Αν τα κράτη μέλη δεν έχουν πεισθεί ότι πληρούνται οι όροι του παρόντος κανονισμού, δεν επιτρέπουν την απογείωση αεροσκάφους έως ότου ο ενδιαφερόμενος αερομεταφορέας ή η επιχείρηση εκμετάλλευσης του αεροσκάφους προσκομίσει αποδείξεις επαρκούς ασφάλισης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

▼M3

Άρθρο 8α

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 6 παράγραφος 5 και το άρθρο 7 παράγραφος 2 εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις 26 Ιουλίου 2019. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.

▼M3

3. Η εξουσιοδότηση κατά το άρθρο 6 παράγραφος 5 και το άρθρο 7 παράγραφος 2 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου ([1]).

5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 5 και το άρθρο 7 παράγραφος 2 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είτε από το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

▼B

Άρθρο 9

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συστήνεται με το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών ([2]).

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της αποφάσεως 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ιδίας αποφάσεως.

Η περίοδος του άρθρου 5 παράγραφος 6 της αποφάσεως 1999/468/ΕΚ είναι τρίμηνη.

▼M3

———————

▼B

4. Η επιτροπή μπορεί επίσης να συμβουλεύει την Επιτροπή για οποιοδήποτε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 10

Υποβολή έκθεσης και συνεργασία

1. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τη λειτουργία του παρόντος κανονισμού το αργότερο στις 30 Απριλίου 2008.

([1]) ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.
([2]) ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

▼B

2. Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή, εφόσον τους ζητηθεί, πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 11

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει δώδεκα μήνες από τη δημοσίευσή 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.