I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 24ης Ιουλίου 1990

σχετικά με τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών

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 επιβάλλεται να ληφθούν 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 ενιαία αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα όπου εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων·

ότι, με την οδηγία 87/601/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 1987 για τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ κρατών μελών (4), πραγματοποιήθηκε ένα πρώτο βήμα προς την ελευθέρωση των αεροπορικών ναύλων, το οποίο είναι απαραίτητο για την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς στις αερομεταφορές· ότι το Συμβούλιο συμφώνησε να λάβει περαιτέρω μέτρα ελευθέρωσης·

ότι είναι σκόπιμο να θεσπισθούν σαφή κριτήρια βάσει των οποίων οι αρχές των κρατών μελών θα κρίνουν τους προτεινόμενους αεροπορικούς ναύλους·

ότι ένα σύστημα διπλής απόρριψης σχετικά με τους αεροπορικούς ναύλους παραμένει ο στόχος που θα πρέπει να έχει επιτευχθεί έως την 1η Ιανουαρίου 1993· ότι σημαντικό στοιχείο για την επίτευξη περαιτέρω ελευθέρωσης αποτελεί η απόκτηση εμπειρίας για το σύστημα αυτό κατά την ενδιάμεση περίοδο·

ότι είναι επιθυμητό να καθιερωθεί ένα ελαστικότερο, απλούστερο και αποτελεσματικότερο σύστημα ζωνών εντός του οποίου οι αεροπορικοί ναύλοι που πληρούν συγκεκριμένες προϋποθέσεις θα είναι δυνατό να τύχουν αυτόματης έγκρισης από τις αρχές της πολιτικής αεροπορίας των ενδιαφερομένων κρατών·

ότι, στην περίπτωση διπλής έγκρισης και διπλής απόρριψης για τους αεροπορικούς ναύλους, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί διαδικασία σύμφωνα με την οποία τα κράτη μέλη θα μπορούν να ζητούν από την Επιτροπή να εξετάζει και να αποφασίζει αν ο προτεινόμενος αεροπορικός ναύλος συμφωνεί με τα ισχύοντα κριτήρια· ότι η Επιτροπή, σε περίπτωση εξαιρετικά χαμηλών ή υψηλών αεροπορικών ναύλων, θα πρέπει να μπορεί να αναστέλλει την εφαρμογή του ναύλου κατά τη διάρκεια της εξέτασης·

ότι, στην περίπτωση διπλής έγκρισης των αεροπορικών ναύλων, θα πρέπει να προβλεφθεί η δυνατότητα ταχείας διαβούλευσης μεταξύ κρατών μελών σε περίπτωση διαφωνίας, καθώς και διαδικασίες επίλυσης των διαφωνιών που δεν επιλύονται με διαβουλεύσεις·

ότι ο παρών κανονισμός αντικαθιστά την οδηγία 87/601/ΕΟΚ· ότι η εν λόγω οδηγία, ως εκ τούτου, θα πρέπει να καταργηθεί·

ότι είναι επιθυμητό το Συμβούλιο να λάβει περαιτέρω μέτρα ελευθέρωσης των αεροπορικών ναύλων μέχρι τις 30 Ιουνίου 1992 το αργότερο,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα κριτήρια και τις διαδικασίες που πρέπει να ισχύουν για τον καθορισμό των τακτικών αεροπορικών ναύλων που χρεώνονται για τα δρομολόγια μεταξύ κρατών μελών.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

α) τακτικοί αεροπορικοί ναύλοι: η τιμή που πρέπει να καταβάλλεται στο οικείο εθνικό νόμισμα, για τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών με τακτικές αεροπορικές γραμμές, καθώς και οι όροι εφαρμογής της εν λόγω τιμής, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που προσφέρονται στους πράκτορες και σε άλλες βοηθητικές υπηρεσίες·

(1) ΕΕ αριθ. C 258 της 11. 10. 1989, σ. 3, και ΕΕ αριθ. C 164 της 5. 7. 1990, σ. 11.
(2) ΕΕ αριθ. C 96 της 17. 4. 1990, σ. 59.
(3) ΕΕ αριθ. C 112 της 7. 5. 1990, σ. 17.
(4) ΕΕ αριθ. L 374 της 31. 12. 1987, σ. 12.

β) 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 μεταξύ των ίδιων δύο ή περισσότερων σημείων:

1. είτε βάσει δημοσιευμένων πινάκων δρομολογίων,

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

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

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

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, η 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 τακτικές ή μη τακτικές αεροπορικές γραμμές στο εσωτερικό της Κοινότητας, κατά τους δώδεκα μήνες πριν από την έκδοση του παρόντος κανονισμού,

2. είτε εκτελούσε τακτικές γραμμές 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 Ι·

στ) 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 επιβιβασθεί ή φορτωθεί στο κράτος όπου έχει εκδοθεί η άδεια,

δικαίωμα μεταφοράς τέταρτης ελευθερίας: το δικαίωμα ενός αερομεταφορέα, με άδεια λειτουργίας σε ένα κράτος, να 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 μεταφορές επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου μεταξύ δύο άλλων κρατών εκτός από το κράτος όπου έχει εκδοθεί η άδεια·

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

η) ζώνη ελαστικότητας: ζώνη τιμών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4, εντός της οποίας οι αεροπορικοί ναύλοι που πληρούν τις προϋποθέσεις του παραρτήματος ΙΙ μπορούν να εγκριθούν αυτόματα από τις αρχές πολιτικής αεροπορίας των ενδιαφερομένων κρατών. Τα όρια μιας ζώνης εκφράζονται ως ποσοστά του ναύλου αναφοράς·

θ) ναύλος αναφοράς: ο κανονικός, απλός ή μετ' επιστροφής αεροπορικός ναύλος οικονομικής θέσεως, που χρεώνει, ανάλογα με την περίπτωση, αερομεταφορέας τρίτης ή τετάρτης ελευθερίας στα εν λόγω δρομολόγια· αν υπάρχουν περισσότεροι του ενός παρόμοιοι ναύλοι, λαμβάνεται ο αριθμητικός μέσος όρος όλων αυτών των ναύλων, εκτός αντιθέτου διμερούς συμφωνίας· όταν δεν υπάρχει κανονικός ναύλος οικονομικής θέσεως, λαμβάνεται ο κατώτατος πλήρως ελαστικός ναύλος.

ΚΡΙΤΗΡΙΑ

Άρθρο 3

1. Τα κράτη μέλη εγκρίνουν τους αεροπορικούς ναύλους τακτικών δρομολογίων κοινοτικών αερομεταφορέων, εφόσον οι ναύλοι αυτοί βρίσκονται σε εύλογη αναλογία προς το πλήρως αναλυμένο μακροπρόθεσμο σχετικό κόστος τους, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη ικανοποιητικής αποδόσεως του κεφαλαίου και την ανάγκη περιθωρίου κόστους, ικανού να εξασφαλίζει ικανοποιητικό επίπεδο ασφάλειας.

2. Κατά την έγκριση των αεροπορικών ναύλων σύμφωνα με την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη εξετάζουν και άλλους σχετικούς παράγοντες, τις ανάγκες των καταναλωτών και την κατάσταση του ανταγωνισμού στην αγορά, συμπεριλαμβανομένων των ναύλων των άλλων αερομεταφορέων που εξυπηρετούν το ίδιο δρομολόγιο και την ανάγκη να προληφθούν πρακτικές ντάμπινγκ.

3. Σύμφωνα με τις παραγράφους 4 και 5 του άρθρου 4, τα κράτη μέλη απορρίπτουν τους ναύλους που δεν ανταποκρίνονται στους όρους της παραγράφου 3 του άρθρου 4 και είναι, σε σχέση με τα κριτήρια που ορίζονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 3, είτε υπερβολικά υψηλοί, πράγμα που αποβαίνει σε βάρος των χρηστών, είτε αδικαιολόγητα χαμηλοί συγκριτικά με την κατάσταση του ανταγωνισμού στην αγορά.

4. Το γεγονός ότι ένας προτεινόμενος αεροπορικός ναύλος είναι χαμηλότερος από το ναύλο άλλου αερομεταφορέα που εξυπηρετεί το ίδιο δρομολόγιο, δεν αποτελεί επαρκή αιτιολόγηση της άρνησης έγκρισης.

5. Τα κράτη μέλη επιτρέπουν στους κοινοτικούς αερομεταφορείς άλλων κρατών μελών που εκτελούν δρομολόγια σε απευθείας ή μη απευθείας τακτική αεροπορική γραμμή, εντός της Κοινότητας, να προσφέρουν, αφού ειδοποιήσουν δεόντως τα ενδιαφερόμενα κράτη, αεροπορικό ναύλο ίσο με τον ήδη εγκεκριμένο για τις τακτικές αεροπορικές γραμμές που συνδέουν τα ίδια ζεύγη πόλεων. Η διάταξη αυτή όμως δεν ισχύει σε μη απευθείας γραμμή το μήκος της οποίας υπερβαίνει το μήκος της συντομότερης απευθείας γραμμής κατά ποσοστό άνω του 20 %. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να επιτρέπουν στους κοινοτικούς αερομεταφορείς άλλων κρατών μελών που εκτελούν σε απευθείας τακτική αεροπορική γραμμή να προσφέρουν τιμές ίσες με τις ήδη αποδεκτές ή δημοσιευθείσες τιμές των μη τακτικών αεροπορικών γραμμών που εξυπηρετούν την ίδια διαδρομή, υπό τον όρο ότι και τα δύο προϊόντα θα είναι ισοδύναμα ως προς την ποιότητα και τους όρους τους.

6. Μόνο οι κοινοτικοί αερομεταφορείς έχουν δικαίωμα να εφαρμόζουν ναύλους χαμηλότερους από τους ήδη ισχύοντες όταν λειτουργούν βάσει δικαιωμάτων μεταφοράς τρίτης και τέταρτης ελευθερίας· στην περίπτωση δικαιωμάτων μεταφοράς πέμπτης ελευθερίας, μπορούν να εφαρμόζουν χαμηλότερους ναύλους μόνον εφόσον οι ναύλοι αυτοί είναι σύμφωνοι με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 3.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Άρθρο 4

1. Οι τακτικοί αεροπορικοί ναύλοι υπόκεινται σε έγκριση εκ μέρους των ενδιαφερομένων κρατών μελών. Για το σκοπό αυτό, κάθε αερομεταφορέας υποβάλλει τους προτεινομένους ναύλους του με τον τρόπο που ορίζουν οι αρχές πολιτικής αεροπορίας των εν λόγω κρατών μελών.

2. Οι αρχές πολιτικής αεροπορίας δεν απαιτούν από τους αερομεταφορείς να υποβάλλουν τους ναύλους τους για δρομολόγια στο εσωτερικό της Κοινότητας νωρίτερα από 45 ημέρες πριν από την ημερομηνία κατά την οποία πρόκειται να τεθούν σε ισχύ.

3. α) Έως και τις 31 Δεκεμβρίου 1992, τα κράτη μέλη επιτρέπουν, εντός των ζωνών ελαστικότητας, σε αερομεταφορείς τρίτης, τέταρτης ή/και πέμπτης ελευθερίας να καθορίζουν τους αεροπορικούς ναύλους της επιλογής τους, με την επιφύλαξη των αντίστοιχων όρων που αναφέρονται στο παράρτημα II και εφόσον οι αεροπορικοί αυτοί ναύλοι έχουν υποβληθεί στα ενδιαφερόμενα κράτη 21 τουλάχιστον ημέρες πριν από την προτεινόμενη ημερομηνία κατά την οποία θα αρχίσουν να ισχύουν·

β) σε κάθε τακτική αεροπορική γραμμή, θα υπάρχουν οι ακόλουθες τρεις ζώνες ελαστικότητας:

— μία ζώνη κανονικού οικονομικού ναύλου, η οποία θα εκτείνεται από 95 % έως 105 % του ναύλου αναφοράς,

— μία ζώνη έκπτωσης, η οποία θα εκτείνεται από 94 % έως 80 % του ναύλου αναφοράς,

— μία ζώνη μεγάλης έκπτωσης, η οποία θα εκτείνεται από 79 % έως 30 % του ναύλου αναφοράς.

4. Θεωρείται ότι, ένας πλήρως ελαστικός ναύλος άνω του 105 % του ναύλου αναφοράς για δεδομένο δρομολόγιο εντός της Κοινότητας, έχει εγκριθεί, εκτός εάν εντός 30 ημερών από την ημερομηνία της υποβολής του, και τα δύο κράτη μέλη έχουν κοινοποιήσει εγγράφως στον αιτούντα αερομεταφορέα ότι δεν τον εγκρίνουν, αναφέροντας τους λόγους απόρριψης. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν σχετικά το ένα το άλλο. Κατόπιν αιτήματος οιουδήποτε των δύο κρατών μελών, διεξάγονται διαβουλεύσεις μεταξύ των ενδιαφερόμενων κρατών εντός της προθεσμίας των 30 ημερών.

5. Έως και τις 31 Δεκεμβρίου 1992, οι ναύλοι που δεν συμφωνούν με τους όρους των παραγράφων 3 και 4, χρήζουν εγκρίσεως εκ μέρους και των δύο ενδιαφερομένων κρατών. Εφόσον κανένα από τα κράτη μέλη δεν έχει δηλώσει ότι απορρίπτει το ναύλο εντός 21 ημερών από την ημερομηνία υποβολής του, θεωρείται ότι ο ναύλος έχει εγκριθεί.

6. Ο ναύλος για δεδομένο δρομολόγιο εντός της Κοινότητας, ο οποίος έχει εγκριθεί, εξακολουθεί να ισχύει μέχρις ότου εκπνεύσει η ισχύς του ή αντικατασταθεί με άλλον. Μπορεί, ωστόσο, να παραταθεί και μετά την αρχική ημερομηνία εκπνοής εκπνσής του μέχρι δώδεκα μήνες.

Άρθρο 5

1. Ένα κράτος μέλος που προβάλλει έννομο συμφέρον σε συγκεκριμένο δρομολόγιο μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να εξετάσει εάν κάποιος αεροπορικός ναύλος που δεν ανταποκρίνεται στους όρους του άρθρου 4 παράγραφος 3, είναι σύμφωνος με το άρθρο 3 παράγραφος 1 ή εάν ένα κράτος μέλος τηρεί τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από το άρθρο 3 παράγραφος 3. Η Επιτροπή ενημερώνει αμέσως το(τα) άλλο(α) ενεχόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) και τον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα και τους παρέχει τη δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

2. Η Επιτροπή αποφασίζει, εντός 14 ημερών από την παραλαβή του προαναφερόμενου στην παράγραφο 1 αιτήματος, εάν ο αεροπορικός ναύλος θα εξακολουθήσει να ισχύει κατά την περίοδο της εξέτασής του.

3. Η Επιτροπή εκδίδει απόφαση για το αν ο αεροπορικός ναύλος είναι σύμφωνος με το άρθρο 3 παράγραφος 1, το συντομότερο δυνατό και, εν πάση περιπτώσει, εντός δύο μηνών, το αργότερο, από την υποβολή του αιτήματος. Η χρονική αυτή περίοδος μπορεί να παραταθεί όσο είναι απαραίτητο προκειμένου να συγκεντρωθούν επαρκείς περαιτέρω πληροφορίες από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος.

4. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και στον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα.

5. Κάθε κράτος μέλος μπορεί, εντός προθεσμίας ενός μηνός, να ζητήσει από το Συμβούλιο να εξετάσει την πρόταση της Επιτροπής. Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με ειδική πλειοψηφία, μπορεί να λάβει διαφορετική απόφαση εντός προθεσμίας ενός μηνός.

ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ

Άρθρο 6

1. Όταν ένα ενδιαφερόμενο κράτος (αποκαλούμενο στο εξής «το πρώτο κράτος») αποφασίζει, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 5, να μην εγκρίνει ένα αεροπορικό

ναύλο τακτικής γραμμής, ενημερώνει γραπτώς το άλλο ενδιαφερόμενο κράτος (αποκαλούμενο στο εξής «το δεύτερο κράτος»), αιτιολογώντας την απόφασή του αυτή, εντός 21 ημερών από την υποβολή του ναύλου.

2. Αν το δεύτερο κράτος δεν συμφωνεί με την απόφαση του πρώτου κράτους, το ενημερώνει σχετικά εντός επτά ημερών από τη στιγμή που έλαβε γνώση της εν λόγω απόφασης και, αφού γνωστοποιήσει τις πληροφορίες στις οποίες βασίζεται η απόφασή του, ζητάει τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων. Κάθε κράτος παρέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες που του ζητάει το άλλο. Και τα δύο ενδιαφερόμενα κράτη μπορούν να ζητήσουν την παρουσία αντιπροσώπου της Επιτροπής στις διαβουλεύσεις.

3. Αν το πρώτο κράτος έχει ανεπαρκή στοιχεία για να αποφασίσει επί του ναύλου, μπορεί να ζητήσει από το δεύτερο κράτος διαβουλεύσεις πριν λήξει η προθεσμία των 21 ημερών που προβλέπεται στην παράγραφο 1.

4. Οι διαβουλεύσεις αυτές ολοκληρώνονται εντός διαστήματος 21 ημερών από την υποβολή του αιτήματος διεξαγωγής τους. Αν στο τέλος της περιόδου αυτής η διαφωνία παραμένει, το θέμα παραπέμπεται σε διαιτησία μετά από αίτηση οποιουδήποτε από τα ενδιαφερόμενα κράτη. Τα δύο ενδιαφερόμενα κράτη μπορούν να συμφωνήσουν παράταση των διαβουλεύσεων ή κατευθείαν προσφυγή στη διαιτησία χωρίς διαβουλεύσεις.

5. Η διαιτησία διεξάγεται από ομάδα τριών διαιτητών, εκτός αν τα ενδιαφερόμενα κράτη συμφωνήσουν να καλέσουν μόνο ένα διαιτητή. Τα ενδιαφερόμενα κράτη ορίζουν το καθένα ένα μέλος της ομάδας και προσπαθούν να καταλήξουν σε συμφωνία για το τρίτο μέλος, που είναι υπήκοος ενός τρίτου κράτους μέλους και προεδρεύει της ομάδας. Ως εναλλακτική λύση μπορούν να ορίζουν έναν μόνο διαιτητή. Η συγκρότηση της ομάδας ολοκληρώνεται σε επτά ημέρες. Οι αποφάσεις της ομάδας λαμβάνονται με πλειοψηφία.

6. Αν οποιοδήποτε από τα ενδιαφερόμενα κράτη δεν ορίσει μέλος της ομάδας ή δεν συμφωνήσει για τον ορισμό τρίτου μέλους, το Συμβούλιο ενημερώνεται αμέσως και ο Πρόεδρός του συμπληρώνει την ομάδα εντός τριών ημερών. Αν την προεδρία ασκεί κράτος μέλος ενεχόμενο στη διαφορά, ο Πρόεδρος του Συμβουλίου καλεί την κυβέρνηση του επόμενου κράτους μέλους, που πρόκειται να αναλάβει την προεδρία και δεν ενέχεται στη διαφορά, να συμπληρώσει την ομάδα.

7. Η διαιτησία ολοκληρώνεται εντός διαστήματος 21 ημερών από την ημερομηνία σχηματισμού της ομάδας ή τον ορισμό του μοναδικού διαιτητή. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μπορούν, όμως, να συμφωνήσουν παράταση αυτής της περιόδου. Η Επιτροπή έχει το δικαίωμα να παρίσταται ως παρατηρητής. Οι διαιτητές διευκρινίζουν το κατά πόσον η απόφαση βασίζεται στα κριτήρια του άρθρου 3.

8. Η διαιτητική απόφαση κοινοποιείται αμέσως στην Επιτροπή.

Η Επιτροπή εγκρίνει την απόφαση εντός δέκα ημερών, εκτός αν οι διαιτητές δεν τήρησαν τα κριτήρια που εκτίθενται στο άρθρο 3 ή τη διαδικασία που καθορίζει ο παρών κανονισμός, ή αν η απόφαση δεν είναι σύμφωνη με το κοινοτικό δίκαιο από άλλες απόψεις.

Αν δεν ληφθεί απόφαση εντός της περιόδου αυτής, συνάγεται ότι η Επιτροπή ενέκρινε την απόφαση. Η εγκριθείσα από την Επιτροπή απόφαση είναι δεσμευτική για τα ενδιαφερόμενα κράτη.

9. Κατά τη διαδικασία διαβουλεύσεων και διαιτησίας, εξακολουθούν να ισχύουν οι σχετικοί υφιστάμενοι αεροπορικοί ναύλοι, έως ότου ολοκληρωθεί η διαδικασία και αρχίσουν, ενδεχομένως, να ισχύουν νέοι ναύλοι.

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 7

Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να συνάπτουν ή να διατηρούν σε ισχύ διακανονισμούς ελαστικότερους των διατάξεων του άρθρου 4.

Άρθρο 8

Η Επιτροπή ζητά, τουλάχιστον μία φορά το χρόνο, τη γνώμη των αντιπροσώπων των οργανώσεων καταναλωτών αεροπορικών μεταφορών της Κοινότητας σχετικά με τους αεροπορικούς ναύλους και τα συναφή θέματα. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή παρέχει στους συμμετέχοντες τις απαραίτητες πληροφορίες.

Άρθρο 9

Για την εκπλήρωση των καθηκόντων που της ανατίθενται βάσει του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή μπορεί να λάβει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς.

Άρθρο 10

1. Η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, έως και τις 31 Μαΐου 1992, και στη συνέχεια ανά διετία.

2. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά τη συγκέντρωση πληροφοριών για την έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

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

Άρθρο 11

Αν ένα κράτος μέλος έχει συνάψει, με μία ή περισσότερες εξωκοινοτικές χώρες, συμφωνία βάσει της οποίας εκχωρούνται σε αερομεταφορέα εξωκοινοτικής χώρας δικαιώματα πέμπτης ελευθερίας, για δρομολόγιο μεταξύ κρατών μελών,

η δε συμφωνία αυτή περιλαμβάνει διατάξεις ασυμβίβαστες με τον παρόντα κανονισμό, αυτό το κράτος μέλος λαμβάνει, το ταχύτερο, κάθε κατάλληλο μέτρο για την άρση του ασυμβίβαστου. Έως ότου αρθούν όλα τα ασυμβίβαστα, ο παρών κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις έναντι εξωκοινοτικών χωρών, που απορρέουν από τη συμφωνία αυτή.

Άρθρο 12

Προκειμένου να έχει επιτευχθεί ο στόχος του συστήματος διπλής απόρριψης για τους ναύλους έως την 1η Ιανουαρίου 1993, το Συμβούλιο θα αποφανθεί περί της αναθεωρήσεως του παρόντος κανονισμού μέχρι τις 30 Ιουνίου 1992, το αργότερο, βάσει προτάσεως της Επιτροπής, η οποία θα πρέπει να έχει υποβληθεί έως και τις 31 Μαΐου 1991.

Άρθρο 13

Η οδηγία 87/601/ΕΟΚ καταργείται.

Άρθρο 14

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει από 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 ακόλουθες αεροπορικές εταιρείες ανταποκρίνονται στα κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχείο ε) σημείο ii) επί 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

Όροι για τους ναύλους έκπτωσης και μεγάλης έκπτωσης

Ζώνη έκπτωσης

1. Για να υπαχθούν στη ζώνη έκπτωσης, οι ναύλοι θα πρέπει να πληρούν τους ακόλουθους δύο όρους:

— ταξίδι μετ' επιστροφής ή περιοδεία,

και

— η κράτηση για ολόκληρο το ταξίδι, η έκδοση και πληρωμή του εισιτηρίου γίνονται ταυτόχρονα, εκτός του ότι η κράτηση για το ταξίδι επιστροφής μπορεί να γίνει αργότερα· ακύρωση επιτρέπεται μόνο πριν από την αναχώρηση για το ταξίδι μετάβασης και με την καταβολή του 20 % τουλάχιστον της τιμής του εισιτηρίου· αλλαγή της κράτησης επιτρέπεται μόνο με μια επιβάρυνση ίση με τη διαφορά μεταξύ του ναύλου που έχει πληρωθεί και του αμέσως υψηλότερου ισχύοντος ναύλου.

Ζώνη μεγάλης έκπτωσης

2. Οι ναύλοι που υπάγονται στη ζώνη μεγάλης έκπτωσης πρέπει να πληρούν τους ακόλουθους όρους:

1. ταξίδι μετ' επιστροφής ή περιοδεία,

και

2. δύο από τους παρακάτω όρους:

α) ελάχιστη διαμονή όχι μικρότερη από αυτή που ορίζει ο «κανόνας της Κυριακής» ή έξι ημέρες·

β) i) η κράτηση για ολόκληρο το ταξίδι, η έκδοση και πληρωμή του εισιτηρίου γίνονται ταυτόχρονα· ακύρωση ή αλλαγή της κράτησης, επιτρέπεται μόνο πριν την αναχώρηση για το ταξίδι μετάβασης και με επιβάρυνση 20 % τουλάχιστον της τιμής του εισιτηρίου

ή

ii) το εισιτήριο αγοράζεται υποχρεωτικά τουλάχιστον 14 ημέρες πριν την αναχώρηση· η κράτηση για ολόκληρο το ταξίδι, η έκδοση και πληρωμή του εισιτηρίου, γίνονται ταυτόχρονα· ακύρωση ή αλλαγή της κράτησης, επιτρέπεται μόνον πριν από την αναχώρηση για το ταξίδι μετάβασης και με επιβάρυνση 20 % τουλάχιστον της τιμής του εισιτηρίου

ή

iii) η αγορά του εισιτηρίου επιτρέπεται μόνο την παραμονή της αναχώρησης για το ταξίδι μετάβασης· η κράτηση γίνεται χωριστά για το ταξίδι μετάβασης και το ταξίδι επιστροφής και μόνο στη χώρα αναχώρησης, την προηγουμένη του ταξιδιού για τις αντίστοιχες διαδρομές·

γ) ο επιβάτης να είναι ηλικίας κάτω των 25 ετών ή άνω των 60 ετών ή πατέρας ή/και μητέρα τέκνων ηλικίας κάτω των 25 ετών που ταξιδεύουν μαζί (τουλάχιστον τρία άτομα)·

δ) πτήση μειωμένης κίνησης, με την επιφύλαξη ότι:

1. ο όρος που αναμέφεται στο στοιχείο γ) δεν θα συνδυάζεται μόνο με τον όρο που αναφέρεται στο στοιχείο δ),

και

2. εφόσον ο όρος που αναφέρεται στο στοιχείο β) σημείο i) συνδυάζεται μόνο με τους όρους που αναφέρονται στα στοιχεία γ) ή δ), η ζώνη ελαστικότητας δεν θα είναι χαμηλότερη του 40 % του ναύλου αναφοράς.

Προσάρτημα στο παράρτημα II

1. **Σημειώσεις για τις ζώνες ελαστικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο β) και παράγραφος 4**

   i) *Ναύλος αναφοράς για το 1990/91* =

   ο ισχύων την 1η Σεπτεμβρίου 1990 ναύλος αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 2 σημείο i)

   ii) *Ναύλος αναφοράς για το 1991/92* =

   ο ισχύων την 1η Σεπτεμβρίου 1991 ναύλος αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 2 σημείο i)

2. **Ορισμός «μειωμένης κίνησης»**

   Ένας αερομεταφορέας μπορεί να χαρακτηρίζει ορισμένες πτήσεις ως «μειωμένης κίνησης» με βάση εμπορικά κριτήρια.

   Όταν ο αερομεταφορέας επιθυμεί να κάνει χρήση του όρου που αναφέρεται στο άρθρο 2 στοιχείο δ), ο προσδιορισμός των πτήσεων μειωμένης κίνησης για κάθε δρομολόγιο συμφωνείται μεταξύ των αρχών πολιτικής αεροπορίας των ενδιαφερομένων κρατών μελών, με βάση την πρόταση του εν λόγω αερομεταφορέα.

   Σε κάθε δρομολόγιο, στο οποίο η συνολική δραστηριότητα αερομεταφορέων τρίτης και τέταρτης ελευθερίας φθάνει το μέσο όρο των 18 πτήσεων μετ' επιστροφής την εβδομάδα, ο ενδιαφερόμενος αερομεταφορέας μπορεί, κατ' ελάχιστον, να εφαρμόζει τον όρο που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο δ) του παραρτήματος II για το 50 % των συνολικών ημερήσιων πτήσεών του, εφόσον οι πτήσεις για τις οποίες θα ισχύουν οι όροι αυτοί αναχωρούν μεταξύ των ωρών 10.00 και 16.00 ή 21.00 και 06.00.