Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά C

C/2024/5997

9.10.2024

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή των απαλλαγών που αναφέρονται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/2405 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές (ReFuelEU Aviation)

(C/2024/5997)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Σελίδα

1. Εισαγωγή 3
2. Πεδίο εφαρμογής του άρθρου 5 του RFEUA: υποχρέωση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών για ανεφοδιασμό με καύσιμα 4
   - 2.1. Ποιοι υπόκεινται στην υποχρέωση του άρθρου 5 παράγραφος 1 του RFEUA και ποιες πτήσεις εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του; 4
   - 2.2. Τι συνεπάγεται η νομική υποχρέωση του άρθρου 5 παράγραφος 1 του RFEUA; 5
   - 2.3. Πότε και πού πρέπει να ανεφοδιάζει με καύσιμα το αεροσκάφος του ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους; 6
   - 2.4. Υποχρεούνται οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών τρίτων χωρών να ανεφοδιάζονται με καύσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 του RFEUA; 6
   - 2.5. Ποιος είναι ο ρόλος του φορέα διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων; 7
3. Απαλλαγές από την υποχρέωση ανεφοδιασμού με καύσιμα 7
4. Άρθρο 5 παράγραφος 2 του RFEUA: Μη εκπλήρωση της απαίτησης ανεφοδιασμού του 90 % στον ενωσιακό αερολιμένα αναχώρησης για λόγους ασφάλειας 7
   - 4.1. Μη εκπλήρωση της υποχρέωσης ανεφοδιασμού με καύσιμα. Επιπτώσεις στην ετήσια υποβολή εκθέσεων βάσει του άρθρου 8 του RFEUA[0] 8
   - 4.2. Παραδείγματα συμβάντων που απαιτούν τον ανεφοδιασμό με αεροπορικά καύσιμα για τη συμμόρφωση με τους κανόνες ασφάλειας των καυσίμων και παραδείγματα δικαιολογητικών εγγράφων (αιτιολογήσεις) 9
   - 4.3. Για πόσο χρονικό διάστημα θα πρέπει ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους να φυλάσσει τα δικαιολογητικά έγγραφα; 11
   - 4.4. Εκτιμήσεις σχετικά με την επιλογή του εναλλακτικού αερολιμένα και τα προαιρετικά καύσιμα 11
5. Άρθρο 5 παράγραφος 3 του RFEUA: προσωρινές απαλλαγές από την υποχρέωση ανεφοδιασμού με καύσιμα 12
   - 5.1. Πρώτη προϋπόθεση: απαίτηση απόστασης 12
   - 5.2. Δεύτερη προϋπόθεση: οι απαιτήσεις του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχεία α) και β) 13
     - 5.2.1. Άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) του RFEUA — σοβαρές και επαναλαμβανόμενες επιχειρησιακές δυσκολίες και αδικαιολόγητοι χρόνοι εξυπηρέτησης στο έδαφος 13
     - 5.2.2. Άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο β) — Διαρθρωτικές δυσκολίες εφοδιασμού με καύσιμα που προκύπτουν από γεωγραφικά χαρακτηριστικά 15
6. Η αρμόδια αρχή για τους σκοπούς του άρθρου 5 του RFEUA 18
   - 6.1. Ο ρόλος των αρχών για τους σκοπούς του άρθρου 5 παράγραφοι 2 και 3 του RFEUA 18
   - 6.2. Ποια είναι η αρμόδια αρχή για την εφαρμογή της υποχρέωσης ανεφοδιασμού με καύσιμα και για την επιβολή προστίμων; 18
7. Συνεργασία μεταξύ των αρχών 20
8. Σχετικά με τη διαδικασία υποβολής αίτησης απαλλαγής δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) ή β) του RFEUA και τον ρόλο της Επιτροπής 21
   - 8.1. Διάρκεια και ανανέωση της απαλλαγής 21
   - 8.2. Πότε πρέπει η αίτηση να υποβληθεί στην αρμόδια αρχή; 21
   - 8.3. Η αρμόδια αρχή μπορεί να ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες 21
   - 8.4. Η απόφαση της αρμόδιας αρχής (άρθρο 5 παράγραφος 6 του RFEUA) 21
   - 8.5. Πότε αρχίζει να εφαρμόζεται η εθνική απόφαση; 22

8.6. Ρόλος της Επιτροπής 22
8.6.1. Δημοσίευση του καταλόγου των απαλλαγών 22
8.6.2. Για καταγγελίες σχετικά με χορηγηθείσες απαλλαγές 22

1. **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/2405 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Οκτωβρίου 2023, σχετικά με τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές (στο εξής: «κανονισμός» ή «RFEUA») ([1]) έχει ως στόχο να διασφαλίσει ότι οι αεροπορικές μεταφορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) πληρούν τους κλιματικούς στόχους της Ένωσης για το 2030 και το 2050 και διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην υλοποίηση του ευρωπαϊκού νομοθετήματος για το κλίμα ([2]), χωρίς να θίγονται οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά. Ο κανονισμός θεσπίζει εναρμονισμένους κανόνες για την προμήθεια και τη διάδοση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων (SAF) στην Ένωση. Οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων πρέπει να προμηθεύουν την αγορά αερομεταφορών με αυξανόμενα ελάχιστα μερίδια βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και συνθετικών αεροπορικών καυσίμων. Οι φορείς διαχείρισης αερολιμένων έχουν την υποχρέωση να διευκολύνουν την πρόσβαση στα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που αναχωρούν από ενωσιακούς αερολιμένες πρέπει να ανεφοδιάζουν τα αεροσκάφη τους με τα αεροπορικά καύσιμα που απαιτούνται για ολόκληρη την πτήση τους, αποφεύγοντας τις υπερβολικές εκπομπές που σχετίζονται με το πρόσθετο βάρος και ελαχιστοποιώντας τους κινδύνους διαρροής άνθρακα που προκαλούνται από πρακτικές ανεφοδιασμού αεροσκαφών με πλεονάζοντα καύσιμα ([3]).

Ο κανονισμός ορίζει υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων και συλλογής δεδομένων για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και τους προμηθευτές καυσίμων, οι οποίες πρέπει να υποβάλλονται στις αρμόδιες αρχές και στον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA). Προβλέπει επίσης τους κανόνες για τον ορισμό των αρμόδιων αρχών στα κράτη μέλη, οι οποίες θα εφαρμόζουν και θα επιβάλουν τον κανονισμό, καθώς και την απαίτηση να προβλέπονται αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης.

Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 5 και 28 του κανονισμού, οι πρακτικές ανεφοδιασμού με πλεονάζοντα καύσιμα δεν είναι βιώσιμες και θα πρέπει να αποφεύγονται, καθώς υπονομεύουν τις προσπάθειες της Ένωσης για μείωση του περιβαλλοντικού αντικτύπου των μεταφορών. Οι πρακτικές αυτές είναι αντίθετες με τους στόχους απανθρακοποίησης των αερομεταφορών, καθώς η αύξηση του βάρους των αεροσκαφών αυξάνει την κατανάλωση καυσίμων και τις σχετικές εκπομπές (τόσο CO_2 όσο και μη CO_2) σε μια δεδομένη πτήση. Ως εκ τούτου, το άρθρο 5 του RFEUA θεσπίζει υποχρέωση ανεφοδιασμού για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών πριν από την αναχώρηση σε συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα.

Οι πρακτικές ανεφοδιασμού με πλεονάζοντα καύσιμα θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού. Στο πλαίσιο αυτό, το άρθρο 5 του RFEUA εφαρμόζεται τόσο σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών της ΕΕ όσο και σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών εκτός ΕΕ σε ολόκληρη την ΕΕ. Το άρθρο 5 του RFEUA αποσκοπεί τελικά στην αποφυγή του κατακερματισμού της αγοράς αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ, στην αποτροπή στρεβλώσεων και αθέμιτων πρακτικών αποφυγής κόστους όσον αφορά τον ανεφοδιασμό των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών με καύσιμα και στην προώθηση της μετάβασης από τα ορυκτά καύσιμα. Συνεπώς, η υποχρέωση ανεφοδιασμού που προβλέπεται στο άρθρο 5 αποτελεί βασική συνιστώσα του RFEUA.

Ένας φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους μπορεί, κατ' εξαίρεση και όταν αιτιολογείται δεόντως, να υπολείπεται του ορίου που καθορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 του RFEUA, όταν αυτό είναι αναγκαίο για λόγους συμμόρφωσης με τους ισχύοντες κανόνες για την ασφάλεια των καυσίμων. Επιπλέον, και σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, μπορεί επίσης να ζητήσει από την αρμόδια αρχή (ή τις αρμόδιες αρχές) προσωρινή απαλλαγή από την υποχρέωση ανεφοδιασμού. Το άρθρο 5 παράγραφος 3 του RFEUA καθορίζει τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για να ζητηθεί η εν λόγω απαλλαγή.

Το άρθρο 5 παράγραφος 11 του RFEUA αναθέτει στην Επιτροπή να εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή των απαλλαγών που αναφέρονται στο άρθρο 5 του RFEUA. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να περιλαμβάνουν τα στοιχεία που πρέπει να παρέχει ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους για την αιτιολόγηση των εν λόγω απαλλαγών.

Οι εν λόγω ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές παρέχουν την ερμηνεία της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των απαλλαγών που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφοι 2 και 3 του RFEUA. Σκοπός τους είναι να βοηθήσουν τις αρχές των κρατών μελών να αποφασίσουν αν θα πρέπει να γίνουν δεκτές αιτήσεις για απαλλαγές. Αναμένεται επίσης να συμβάλουν στη διασφάλιση της συνεπέστερης εφαρμογής και επιβολής του κανονισμού. Για να διασφαλιστεί η συνεπής εφαρμογή των απαλλαγών που θεσπίζονται βάσει του άρθρου 5 του RFEUA σε ολόκληρη την ΕΕ, τα ζητήματα ερμηνείας και εφαρμογής του σχετικού νομικού πλαισίου μπορούν να συζητούνται στο πλαίσιο της ομάδας εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής για τις βιώσιμες αερομεταφορές (E03118/2) ([4]), με την υποστήριξη του EASA. Μόνο το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι αρμόδιο να ερμηνεύει έγκυρα το δίκαιο της Ένωσης.

([1]) ΕΕ L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1).

([3]) Ο ανεφοδιασμός αεροσκαφών με πλεονάζοντα καύσιμα είναι μια πρακτική κατά την οποία ένα αεροσκάφος μεταφέρει περισσότερα καύσιμα από όσα απαιτούνται για την πτήση του, προκειμένου να μειωθεί ή να αποφευχθεί ο ανεφοδιασμός στον αερολιμένα προορισμού.

([4]) Υποομάδα για τις βιώσιμες αερομεταφορές (E03118/2): https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=el&groupId=104312&fromMeetings=true&meetingId=51877.

2. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 5 ΤΟΥ RFEUA: ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΤΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΓΙΑ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟ ΜΕ ΚΑΥΣΙΜΑ

Το άρθρο 5 παράγραφος 1 του RFEUA απαιτεί από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να ανεφοδιάζουν τουλάχιστον *το 90 % των ετήσιων απαιτούμενων αεροπορικών καυσίμων* σε κάθε ενωσιακό αερολιμένα αναχώρησης από τον οποίο εκτελούν πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς.

Στόχος της εν λόγω διάταξης είναι να διασφαλιστεί ότι η ποσότητα αεροπορικών καυσίμων που χρησιμοποιείται για ανεφοδιασμό πριν από την αναχώρηση από συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα είναι ανάλογη με την ποσότητα αεροπορικών καυσίμων που απαιτείται για την εκτέλεση των πτήσεων που αναχωρούν από τον εν λόγω ενωσιακό αερολιμένα κατά τη διάρκεια του έτους.

Για την επίτευξη του στόχου του άρθρου 5 όσον αφορά την υποχρέωση ανεφοδιασμού με καύσιμα στον ενωσιακό αερολιμένα αναχώρησης, τα ενδιαφερόμενα μέρη στον τομέα των αερομεταφορών, δηλαδή οι φορείς διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, οι παραγωγοί καυσίμων, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων και οι διαχειριστές καυσίμων, θα πρέπει να συνεργαστούν για να εξασφαλίσουν την ομαλή μετάβαση με μείωση των λειτουργικών δυσκολιών στο ελάχιστο.

2.1. **Ποιοι υπόκεινται στην υποχρέωση του άρθρου 5 παράγραφος 1 του RFEUA και ποιες πτήσεις εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του;**

Όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του RFEUA υποχρεούνται εκ του νόμου να συμμορφώνονται με την υποχρέωση ανεφοδιασμού με καύσιμα βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 1 του RFEUA όταν αναχωρούν από ενωσιακό αερολιμένα. Το άρθρο 3 σημείο 3) του RFEUA ορίζει ως φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους «πρόσωπο που εκτέλεσε ([5]) τουλάχιστον 500 πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς επιβατών, ή 52 πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς παντός φορτίου με αναχώρηση από ενωσιακούς αερολιμένες κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς ή, όταν το εν λόγω πρόσωπο δεν μπορεί να προσδιοριστεί, ο ιδιοκτήτης του αεροσκάφους».

Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους αναγνωρίζεται με το διακριτικό κλήσης που χρησιμοποιείται για τους σκοπούς ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, όπως ορίζεται στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης (αναγνώριση αεροσκάφους). Το διακριτικό κλήσης είναι το ακόλουθο:

α) όταν το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης περιέχει τον προσδιοριστή ΔΟΠΑ για τον οργανισμό εκμετάλλευσης αεροσκάφους, τότε ο μοναδικός φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους είναι ο οργανισμός εκμετάλλευσης αεροσκάφους στον οποίο έχει αποδοθεί ο εν λόγω προσδιοριστής ΔΟΠΑ ([6])·

β) όταν το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης περιέχει την ιθαγένεια ή το κοινό σήμα και το σήμα νηολόγησης του αεροσκάφους που αναφέρεται ρητά σε πιστοποιητικό φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους (ΑΟC), ή ισοδύναμο, ή σε έγγραφο που έχει εκδοθεί από κράτος και προσδιορίζει τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, τότε μοναδικός φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους είναι το νομικό ή φυσικό πρόσωπο που κατέχει το ΑΟC (ή ισοδύναμο) ή το νομικό ή φυσικό πρόσωπο που αναφέρεται στο έγγραφο·

γ) όταν ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους δεν μπορεί να αναγνωριστεί, ο ιδιοκτήτης του αεροσκάφους είναι ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροσκάφους.

Το άρθρο 5 παράγραφος 1 του RFEUA εφαρμόζεται στα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται στην πολιτική αεροπορία και εκτελούν πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο. Το άρθρο 3 σημείο 4) ορίζει ως «πτήση εμπορικής αερομεταφοράς» την «πτήση που εκτελείται για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου έναντι αμοιβής ή μίσθωσης, συμπεριλαμβανομένων πτήσεων ιδιωτικής αεροπλοΐας που εκτελούνται για εμπορικούς σκοπούς».

Βάσει των συμφωνιών πλήρους μίσθωσης, το αεροσκάφος εκμεταλλεύεται ο εκμισθωτής (ιδιοκτήτης του αεροσκάφους), ο οποίος παραμένει ουσιαστικά υπεύθυνος για την κατάσταση και τη συντήρηση του αεροσκάφους, προς όφελος του μισθωτή (της οντότητας που μισθώνει το αεροσκάφος), ο οποίος διατηρεί τον πραγματικό έλεγχο της πτήσης. Ως εκ τούτου, τεκμαίρεται ότι ο μισθωτής είναι ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροσκάφους της εν λόγω πτήσης και ότι το σχέδιο πτήσης θα περιέχει τον προσδιοριστή ΔΟΠΑ του μισθωτή.

Βάσει συμφωνίας μίσθωσης χωρίς πλήρωμα, ο μισθωτής εκμεταλλεύεται αεροσκάφος βάσει του δικού του ΑΟC και ο έλεγχος του αεροσκάφους μεταβιβάζεται πράγματι στον μισθωτή. Ως εκ τούτου, τεκμαίρεται ότι ο μισθωτής αποτελεί τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους και στο σχέδιο πτήσης θα πρέπει να εμφανίζεται ο προσδιοριστής ΔΟΠΑ του μισθωτή.

([5]) Η έννοια της εκτέλεσης μιας πτήσης θα πρέπει να νοείται με την οικονομική έννοια. Αυτό σημαίνει ότι ο όρος "πρόσωπο" που αναφέρεται στον ορισμό του "φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους" δεν αναφέρεται, για παράδειγμα, στον χειριστή που εκτελεί πτήσεις για λογαριασμό νομικού προσώπου.

([6]) Οι προσδιοριστές ΔΟΠΑ περιλαμβάνονται στο έγγραφο 8585 — Προσδιοριστές για τους οργανισμούς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, τις αεροναυτικές αρχές και υπηρεσίες.

Ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε στρατιωτικά αεροσκάφη ούτε σε πτήσεις που χρησιμοποιούνται μόνο για επιχειρήσεις ανθρωπιστικού χαρακτήρα, επαναπατρισμού και επιστροφής ([7]), είτε οικειοθελώς είτε αναγκαστικά, συμπεριλαμβανομένης της επανεισδοχής, των πτήσεων έρευνας, διάσωσης, αρωγής σε περίπτωση καταστροφών ή για ιατρικούς σκοπούς, καθώς και για τελωνειακές, αστυνομικές και πυροσβεστικές επιχειρήσεις. Δεν εφαρμόζεται επίσης σε κρατικές πτήσεις που μεταφέρουν αρχηγούς κρατών τρίτων χωρών ή αρχηγούς και υπουργούς κυβερνήσεων τρίτων χωρών. Ομοίως δεν εφαρμόζεται σε εκπαιδευτικές πτήσεις (όταν πρόκειται για αμιγώς μη εμπορική πτήση) και σε κυκλικές πτήσεις (αναχώρηση και άφιξη στον ίδιο αερολιμένα χωρίς ενδιάμεση στάση). Ο λόγος για τον οποίο δεν εφαρμόζεται στις εν λόγω πτήσεις είναι ότι εκτελούνται σε περιστάσεις έκτακτου χαρακτήρα, οι οποίες δεν μπορούν πάντοτε να προγραμματίζονται με τον ίδιο τρόπο όπως οι κανονικές πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς και, ως εκ τούτου, είναι πιθανό να μην είναι πάντοτε σε θέση να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την εν λόγω διάταξη (βλ. αιτιολογική σκέψη 17 του RFEUA). Στην πράξη, οι πτήσεις στις οποίες δεν εφαρμόζεται ο κανονισμός μπορούν να ταυτοποιηθούν μέσω του κωδικού εξαίρεσης της Κεντρικής Υπηρεσίας Τελών Διαδρομής (CRCO) του EUROCONTROL και/ή του πεδίου αναγνώρισης πτήσης στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.

Οι πτήσεις συντήρησης, επανατοποθέτησης και αυτομεταφοράς (ferry flight) περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 5 παράγραφος 1 του RFEUA, εφόσον θεωρούνται δραστηριότητες που συνδέονται με τις εμπορικές δραστηριότητες του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους. Για παράδειγμα, ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε πτήσεις τοποθέτησης ή αυτομεταφοράς που σχετίζονται με την έρευνα και τη διάσωση. Οι πτήσεις που εκτελούνται στο πλαίσιο υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας («πτήσεις ΥΔΥ») εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του RFEUA.

Για να διασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού, ο RFEUA καλύπτει όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μέρος της εμπορικής εναέριας κυκλοφορίας σε ολόκληρη την αγορά αερομεταφορών της ΕΕ. Ως εκ τούτου, όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτέλεσαν τουλάχιστον 500 πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς επιβατών ή 52 πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς παντός φορτίου υπόκεινται στην υποχρέωση του άρθρου 5 παράγραφος 1 του RFEUA. Ωστόσο, ο RFEUA επιτρέπει στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να επιτύχουν υψηλότερο επίπεδο φιλοδοξίας, καθώς τους παρέχει τη δυνατότητα να επιλέξουν να συμμετάσχουν και να καλύπτονται από τις υποχρεώσεις που προβλέπονται βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 3 του RFEUA, το οποίο καθορίζει τη νομική βάση και τη διαδικασία για τον σκοπό αυτόν.

Η Επιτροπή, με τη συνδρομή του EUROCONTROL και σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, καταρτίζει και δημοσιεύει στον ιστότοπό της σε ετήσια βάση επικαιροποιημένο κατάλογο των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του RFEUA, με την αντίστοιχη υπαγωγή τους στο αρμόδιο κράτος μέλος ([8]).

2.2. **Τι συνεπάγεται η νομική υποχρέωση του άρθρου 5 παράγραφος 1 του RFEUA;**

Το όριο ανεφοδιασμού του 90 % που απαιτείται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 του RFEUA ισχύει για «ετήσια απαιτούμενα αεροπορικά καύσιμα». Το άρθρο 3 σημείο 24) του RFEUA ορίζει την ποσότητα αεροπορικών καυσίμων που αναφέρεται ως «καύσιμα ταξιδιού» και «καύσιμα τροχοδρόμησης» στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής ([9]). Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους ανεφοδιάζει σε συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα τουλάχιστον το 90 % των ετήσιων απαιτούμενων καυσίμων (δηλαδή καύσιμα ταξιδίου και τροχοδρόμησης για απογείωση) προκειμένου να εκτελεί όλες τις πτήσεις αναχώρησης που καλύπτονται από τον RFEUA κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς (δηλαδή την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου έως 31ης Δεκεμβρίου του έτους που προηγείται του έτους υποβολής εκθέσεων) στον συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα.

Οι υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων που καθορίζονται στο άρθρο 8 και στο παράρτημα II του RFEUA αφορούν το ετήσιο άθροισμα των καυσίμων που προγραμματίζονται για όλες τις πτήσεις που αναχωρούν από συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα και το ετήσιο άθροισμα των καυσίμων που χρησιμοποιούνται για ανεφοδιασμό των εν λόγω πτήσεων. Ανάλογα με τις διαδικασίες που εφαρμόζει ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών, τα καύσιμα ανεφοδιασμού μπορούν να αποδειχθούν με τη χρήση διαφορετικών πηγών [π.χ. i) τιμολόγια καυσίμων από τον πάροχο καυσίμων, ii) διαφορά μεταξύ της ποσότητας καυσίμων κατά τον χρόνο άφιξης σε ενωσιακό αερολιμένα (στάθμευση) και της ποσότητας καυσίμων κατά τον χρόνο αναχώρησης από τον εν λόγω ενωσιακό αερολιμένα (έναρξη τροχοδρόμησης) και iii) πληροφορίες που λαμβάνονται από πηγές όπως το ημερολόγιο ταξιδίου του αεροσκάφους, το τεχνικό ημερολόγιο και το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης].

Η υποχρέωση ανεφοδιασμού με καύσιμα στον ενωσιακό αερολιμένα αναχώρησης αναφέρεται σε «αεροπορικά καύσιμα». Το άρθρο 3 σημείο 6) του RFEUA ορίζει τα αεροπορικά καύσιμα ως υποκατάστατα καύσιμα που παρασκευάζονται για άμεση χρήση από αεροσκάφη. Με άλλα λόγια, η υποχρέωση ανεφοδιασμού αφορά όλα τα διαθέσιμα καύσιμα για τις αερομεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των συμβατικών αεροπορικών καυσίμων.

([7]) Κατά την έννοια της νομοθεσίας της ΕΕ για την πολιτική μετανάστευσης και ασύλου.

([8]) Βλ. τον κατάλογο των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του RFEUA στον ιστότοπο της ΓΔ MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en?prefLang=el).

([9]) Για περισσότερες λεπτομέρειες, βλ. παράγραφο CAT.OP.MPA.181 Σύστημα καυσίμων/ενέργειας — πολιτική σχεδιασμού καυσίμων/ενέργειας και ανασχεδιασμού κατά την πτήση — αεροπλάνα.

Φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους που δεν αιτιολογεί δεόντως τη μη συμμόρφωση με την απαίτηση ανεφοδιασμού τουλάχιστον του 90 % των «ετήσιων απαιτούμενων αεροπορικών καυσίμων» βάσει του άρθρου 5 παράγραφοι 2 και 3 του RFEUA υπόκειται σε πρόστιμο. Το πρόστιμο αυτό επιβάλλεται από τις αρχές των κρατών μελών σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2 του RFEUA. Ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους μπορεί ωστόσο να απαλλαγεί από την επιβολή προστίμου εάν μπορεί να αποδείξει ότι η μη συμμόρφωσή του προς τις υποχρεώσεις του άρθρου 5 οφειλόταν σε έκτακτες και απρόβλεπτες περιστάσεις που ήταν εκτός του ελέγχου του και των οποίων οι επιπτώσεις δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

2.3. **Πότε και πού πρέπει να ανεφοδιάζει με καύσιμα το αεροσκάφος του ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους;**

Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του RFEUA θα πρέπει να εφοδιάζει με καύσιμα το αεροσκάφος του όταν αναχωρεί από ενωσιακό αερολιμένα (δηλαδή στον ενωσιακό αερολιμένα αναχώρησης).

Το άρθρο 3 σημείο 1) του RFEUA ορίζει τον «ενωσιακό αερολιμένα» ως αερολιμένα όπως ορίζεται στο άρθρο 2 της οδηγίας 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα αερολιμενικά τέλη. Στην εν λόγω οδηγία ο αερολιμένας ορίζεται ως η «έκταση διαρρυθμισμένη ειδικά για την προσγείωση, την απογείωση και τους ελιγμούς αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων των τυχών βοηθητικών εγκαταστάσεων για τις ανάγκες της κίνησης και της εξυπηρέτησης των αεροσκαφών, καθώς και οι εγκαταστάσεις που υποβοηθούν τις εμπορικές αεροπορικές υπηρεσίες» ([10]).

Ενωσιακοί αερολιμένες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του RFEUA είναι εκείνοι με επιβατική κίνηση μεγαλύτερη από 800 000 επιβάτες ή εμπορευματική κίνηση μεγαλύτερη από 100 000 τόνους κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς. Το όριο αυτό έχει καθοριστεί για να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη επιβάρυνση των αερομεταφορών σε μικρούς αερολιμένες.

Οι αερολιμένες που βρίσκονται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή, όπως απαριθμούνται στο άρθρο 349 της ΣΛΕΕ —δηλαδή η Γουαδελούπη, η Γαλλική Γουιάνα, η Μαρτινίκα, το Μαγιότ, η Ρεϊνιόν, ο Άγιος Μαρτίνος, οι Αζόρες, η Μαδέρα και οι Κανάριοι Νήσοι— δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 5 του RFEUA.

Τα κράτη μέλη μπορούν να είναι πιο φιλόδοξα και να αποφασίζουν ότι ένας αερολιμένας που βρίσκεται στο έδαφός τους —και ο οποίος δεν εγγίζει το απαιτούμενο κατώτατο όριο και/ή βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή— καλύπτεται μολαταύτα από τον RFEUA. Ένας φορέας διαχείρισης αερολιμένων μπορεί επίσης να επιλέξει να εντάξει αερολιμένα υπό τη διαχείρισή του και να τον αντιμετωπίζει ως ενωσιακό αερολιμένα στον οποίο εφαρμόζεται ο RFEUA, υποβάλλοντας σχετική αίτηση στις αντίστοιχες αρμόδιες αρχές. Στην αίτησή του, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένων πρέπει να αποδείξει ότι ο υποψήφιος αερολιμένας πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 6 παράγραφος 1 του RFEUA. Η νομική βάση και η διαδικασία για τον σκοπό αυτόν παρατίθενται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 του RFEUA.

Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, παρέχει κατάλογο των ενωσιακών αερολιμένων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του RFEUA. Ο κατάλογος αυτός επικαιροποιείται σε ετήσια βάση ([11]).

2.4. **Υποχρεούνται οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών τρίτων χωρών να ανεφοδιάζονται με καύσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 του RFEUA;**

Όπως εξηγείται στην ενότητα 2.3, η υποχρέωση ανεφοδιασμού τουλάχιστον του 90 % των ετήσιων απαιτούμενων αεροπορικών καυσίμων ισχύει στον ενωσιακό αερολιμένα αναχώρησης. Ως εκ τούτου, φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών τρίτης χώρας υπόκειται στην υποχρέωση που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 του RFEUA όταν αναχωρεί από ενωσιακό αερολιμένα, εάν έχει εκτελέσει 500 εμπορικές πτήσεις επιβατικών αεροπορικών μεταφορών ή 52 πτήσεις εμπορικής αερομεταφοράς παντός φορτίου από ενωσιακούς αερολιμένες κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς. Στην πράξη αυτό σημαίνει ότι ένας φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών τρίτης χώρας πρέπει να ανεφοδιάζει το 90 % των ετήσιων απαιτούμενων αεροπορικών καυσίμων του για αναχωρήσεις από ενωσιακούς αερολιμένες στους ενωσιακούς εκείνους αερολιμένες από τους οποίους τα αεροσκάφη του αναχωρούν.

Φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών τρίτης χώρας που δεν συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις του άρθρου 5 υπόκειται σε πρόστιμο που επιβάλλεται από αρμόδια αρχή κράτους μέλους (βλ. άρθρο 12 παράγραφος 2 του RFEUA), εκτός εάν η εν λόγω μη συμμόρφωση δικαιολογείται δεόντως βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 2 ή 3 του RFEUA ή οφείλεται σε έκτακτες και απρόβλεπτες περιστάσεις σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2 τρίτη περίοδος του RFEUA.

([10]) Άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2009, για τα αερολιμενικά τέλη (Οδηγία για τα αερολιμενικά τέλη) (ΕΕ L 70 της 14.3.2009, σ. 11).

([11]) Βλ. τον κατάλογο των ενωσιακών αερολιμένων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του RFEUA στον ιστότοπο της ΓΔ MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_el).

2.5. **Ποιος είναι ο ρόλος του φορέα διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων;**

Οι φορείς διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού διαδραματίζουν καίριο ρόλο στη διευκόλυνση της συμμόρφωσης των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών με την υποχρέωση ανεφοδιασμού με καύσιμα. Στο πλαίσιο αυτό, ο φορέας διαχείρισης ενωσιακού αερολιμένα θα πρέπει να σχεδιάζει τους ανθρώπινους πόρους και τους πόρους υποδομής (π.χ. επαρκές και ειδικευμένο προσωπικό, χωρητικότητα δεξαμενής και προμήθεια καυσίμων, φορτηγά ανεφοδιασμού, συστήματα σωληνώσεων ανεφοδιασμού καυσίμου κ.λπ.) που απαιτούνται για τη διευκόλυνση της συμμόρφωσης των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών με την υποχρέωση του άρθρου 5 παράγραφος 1 του RFEUA.

Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι ορισμένοι αερολιμένες (π.χ. εκείνοι που βρίσκονται σε νησιά) μπορεί να μη διαθέτουν τις απαιτούμενες υποδομές και/ή τα απαιτούμενα αεροπορικά καύσιμα λόγω των γεωγραφικών συνθηκών τους και, ως εκ τούτου, μπορεί να μην είναι σε θέση να διευκολύνουν τον επαναλαμβανόμενο ανεφοδιασμό με αεροπορικά καύσιμα στον αερολιμένα στον ίδιο βαθμό με άλλους αερολιμένες που διαθέτουν περισσότερους πόρους. Ως εκ τούτου, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορούν να ζητήσουν προσωρινές απαλλαγές από τις υποχρεώσεις ανεφοδιασμού τους για ορισμένες διαδρομές που συνδέονται με αερολιμένες που βρίσκονται σε νησιά χωρίς σιδηροδρομική ή οδική σύνδεση με ενωσιακό αερολιμένα, υπό τις ειδικές περιστάσεις που ορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 του RFEUA.

3. **ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΜΕ ΚΑΥΣΙΜΑ**

Το άρθρο 5 παράγραφος 2 του RFEUA επιτρέπει στον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους να υπολείπεται του ορίου που απαιτείται από την υποχρέωση ανεφοδιασμού με καύσιμα, όταν αυτό δικαιολογείται δεόντως για λόγους συμμόρφωσης με τους ισχύοντες κανόνες ασφάλειας των καυσίμων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής ([12]). Στο πλαίσιο αυτό, η απόφαση των κυβερνητών σχετικά με τον τελικό ανεφοδιασμό με καύσιμα πριν από την αναχώρηση από ενωσιακό αερολιμένα πρέπει να τηρείται χωρίς παρέμβαση του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους ([13]) (βλ. λεπτομέρειες στην ενότητα 4). Οι απαλλαγές που δικαιολογούνται βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 2 του RFEUA αναφέρονται εκ των υστέρων στην ετήσια έκθεση που πρέπει να υποβάλει ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους, όπως ορίζεται στο άρθρο 8 του RFEUA.

Άλλες απαλλαγές από τις υποχρεώσεις ανεφοδιασμού με καύσιμα που ορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 του RFEUA περιορίζονται σε δύο περιπτώσεις που ορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχεία α) και β) του RFEUA και υπόκεινται σε προηγούμενη αιτιολογημένη και λεπτομερή αίτηση προς την αρμόδια αρχή. Οι απαλλαγές αυτές ζητούνται εκ των προτέρων, βλ. λεπτομέρειες στις ενότητες 5 και 8. Η πρώτη δυνατότητα απαλλαγής από το άρθρο 5 παράγραφος 1 περιορίζεται σε συγκεκριμένες διαδρομές με αναχώρηση από ενωσιακούς αερολιμένες και σε ειδικές περιπτώσεις, δηλαδή σοβαρές και επαναλαμβανόμενες επιχειρησιακές δυσκολίες όσον αφορά τον ανεφοδιασμό αεροσκάφους σε συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα, οι οποίες εμποδίζουν τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να εκτελούν πτήσεις με εύλογο χρόνο εξυπηρέτησης στο έδαφος. Η δεύτερη πιθανότητα αφορά διαρθρωτικές δυσκολίες εφοδιασμού με καύσιμα, οι οποίες προκύπτουν από τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά συγκεκριμένου ενωσιακού αερολιμένα και οδηγούν σε σημαντικά υψηλότερες τιμές των αεροπορικών καυσίμων, έχοντας ως αποτέλεσμα να περιέρχεται ο ενδιαφερόμενος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους σε σημαντικά μειονεκτική ανταγωνιστική θέση σε σύγκριση με τις συνθήκες της αγοράς που επικρατούν σε άλλους ενωσιακούς αερολιμένες με παρόμοια ανταγωνιστικά χαρακτηριστικά.

4. **ΆΡΘΡΟ 5 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2 ΤΟΥ RFEUA: ΜΗ ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΙΤΗΣΗΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ 90 % ΣΤΟΝ ΕΝΩΣΙΑΚΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΛΟΓΟΥΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Το άρθρο 5 παράγραφος 2 του RFEUA προβλέπει ότι ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους μπορεί να υπολείπεται του ορίου του 90 % των «ετήσιων απαιτούμενων αεροπορικών καυσίμων» (δηλαδή των καυσίμων ταξιδίου και τροχοδρόμησης για απογείωση) σε ενωσιακό αερολιμένα αναχώρησης, εάν αυτό είναι αναγκαίο για λόγους συμμόρφωσης με τους ισχύοντες κανόνες ασφάλειας των καυσίμων. Η διάταξη αυτή λαμβάνει υπόψη την ανάγκη να διασφαλιστεί η συμμόρφωση, για παράδειγμα, με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής ([14]) και, ειδικότερα, με τους κανόνες ασφάλειας του παραρτήματος IV του εν λόγω κανονισμού: παράγραφοι CAT.OP.MPA.180, 181, 182 και 260 και, κατά περίπτωση, παράγραφος CAT.OP.MPA.185 για τη διαχείριση και τον σχεδιασμό καυσίμων κατά την πτήση. Τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) και το καθοδηγητικό υλικό (GM) του EASA για τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές του παραρτήματος IV, μέρος-CAT του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής για τις πτητικές λειτουργίες, παρέχουν λεπτομέρειες σχετικά με τις εν λόγω διατάξεις ([15]).

([12]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

([13]) Παράγραφος CAT.OP.MPA.181, στοιχείο γ) σημείο 8, «*προαιρετικά καύσιμα, εάν απαιτείται από τον κυβερνήτη εμπορικής πτήσης*», παράρτημα IV τμήμα Β του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής.

([14]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

([15]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-a.ir-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations.

Περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με τις πιθανές αιτιολογήσεις της μη εκπλήρωσης του ορίου ανεφοδιασμού με καύσιμα για λόγους ασφάλειας (καθώς και τα απαιτούμενα αποδεικτικά στοιχεία) παρατίθενται στις ενότητες 4.1 έως 4.4.

4.1. **Μη εκπλήρωση της υποχρέωσης ανεφοδιασμού με καύσιμα. Επιπτώσεις στην ετήσια υποβολή εκθέσεων βάσει του άρθρου 8 του RFEUA** ([16])

Οι περιπτώσεις στις οποίες φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους υπολείπεται της υποχρέωσης ανεφοδιασμού του 90 % των «ετήσιων απαιτούμενων αεροπορικών καυσίμων» (ταξίδι και τροχοδρόμηση) σε ενωσιακό αερολιμένα αναχώρησης πρέπει να αιτιολογούνται δεόντως στην αρμόδια αρχή ή στις αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για τον οικείο ενωσιακό αερολιμένα, όταν ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους δεν πληροί το όριο του 90 %, καθώς και στον EASA.

Ειδικότερα, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει να αιτιολογεί τους λόγους για τους οποίους οι ποσότητες αεροπορικών καυσίμων είναι χαμηλότερες από το όριο του 90 % και όχι τις ποσότητες αεροπορικών καυσίμων που περιλαμβάνονται στο απόθεμα ασφαλείας 10 %, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 του RFEUA. Με άλλα λόγια, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει να αναφέρει τις συγκεντρωτικές σχετικές αντληθείσες ποσότητες καυσίμων (που έχουν χρησιμοποιηθεί για ανεφοδιασμό σε προηγούμενες πτήσεις) για λόγους συμμόρφωσης με τους κανόνες ασφάλειας των καυσίμων που εμποδίζουν τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους να συμμορφωθεί με την απαίτηση ανεφοδιασμού του 90 % σε συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει να αναφέρει στην έκθεσή του τις διαδρομές που επηρεάζονται βάσει του άρθρου 8 του RFEUA.

Οι πληροφορίες αυτές (συμπεριλαμβανομένης της αιτιολόγησης) πρέπει να περιλαμβάνονται στην έκθεση που πρέπει να υποβάλει ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους στις αρμόδιες αρχές και στον EASA βάσει του άρθρου 8 του RFEUA (δηλαδή στην ετήσια έκθεση), η οποία πρέπει να έχει προηγουμένως επαληθευτεί από ανεξάρτητο ελεγκτή, όπως απαιτείται από το άρθρο 8 παράγραφος 3 του RFEUA ([17]).

Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει να περιλαμβάνει στο πλαίσιο της αιτιολόγησής του βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 2 του RFEUA τα ακόλουθα:

— αιτιολόγηση των λόγων για τους οποίους υπολείπεται του ετήσιου ορίου που ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 του RFEUA για λόγους συμμόρφωσης με τους ισχύοντες κανόνες ασφάλειας των καυσίμων·

— αναφορά των διαδρομών που επηρεάστηκαν (δηλαδή της ακολουθίας της/των πτήσης/-εων άφιξης και αναχώρησης στον ενωσιακό αερολιμένα) και των ποσοτήτων καυσίμων που συνδέονται με το καύσιμο που αντλείται για λόγους ασφάλειας.

Η αρμόδια αρχή μπορεί να αποδεχθεί την αιτιολόγηση, εάν πληρούνται οι εφαρμοστέες απαιτήσεις και εάν είναι δεόντως αιτιολογημένη. Η αρμόδια αρχή μπορεί να συμβουλεύεται τον EASA όταν αξιολογεί αν η αιτιολόγηση πληροί τους ισχύοντες κανόνες ασφάλειας των καυσίμων.

Παράδειγμα 1: Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους **Y** εκτελεί πτήσεις από τον αερολιμένα **A** στον ενωσιακό αερολιμένα **B**. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους **Y** υπάγεται στην Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας (**A-DGCA**) που έχει οριστεί για αυτόν. Στο τέλος του έτους υποβολής εκθέσεων, ο **Y** πρέπει να υποβάλει στον EASA και στην **A-DGCA** τις ετήσιες ποσότητες καυσίμων που έχουν χρησιμοποιηθεί για ανεφοδιασμό, τα ετήσια απαιτούμενα αεροπορικά καύσιμα και τις ετήσιες ποσότητες καυσίμων που δεν έχουν χρησιμοποιηθεί για ανεφοδιασμό ([18]). Ο **Y** θα πρέπει επίσης να κοινοποιεί, στο τέλος του έτους υποβολής εκθέσεων, τις μη αντλημένες ποσότητες στην αρχή ή στις αρχές του ενωσιακού αερολιμένα ή των ενωσιακών αερολιμένων, εάν υπολείπεται του ορίου ανεφοδιασμού με καύσιμα για λόγους ασφάλειας.

Στο παράδειγμα αυτό, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους **Y** υπολείπεται του ορίου των «ετήσιων απαιτούμενων αεροπορικών καυσίμων» στον ενωσιακό αερολιμένα **B**, διότι ορισμένες πτήσεις της διαδρομής **A-B** επηρεάστηκαν από τις προβλεπόμενες καιρικές συνθήκες που απαιτούσαν τον ανεφοδιασμό με περισσότερα καύσιμα για λόγους ασφάλειας στον αερολιμένα **A** (ο ανεφοδιασμός με πλεονάζουσα ποσότητα καυσίμων πραγματοποιείται πάντα στον προηγούμενο αερολιμένα). Ωστόσο, σε αντίθεση με τις προβλέψεις, οι καιρικές συνθήκες βελτιώθηκαν γενικά κατά τη διάρκεια των πτήσεων και τα αεροσκάφη κατέληξαν αρκετές φορές να προσγειωθούν στον ενωσιακό αερολιμένα **B** με περισσότερα καύσιμα από τα αναμενόμενα και, ως εκ τούτου, δεν ήταν σε θέση να ανεφοδιασθούν στον ενωσιακό αερολιμένα **B** με καύσιμα για την επόμενη πτήση, διότι διέθεταν επαρκή καύσιμα στη δεξαμενή. Ως εκ τούτου, μολονότι ο **Y** δεν εκπλήρωσε την απαίτηση του άρθρου 5 παράγραφος 1 του RFEUA για τον ενωσιακό αερολιμένα **B**, το γεγονός αυτό δικαιολογήθηκε για λόγους συμμόρφωσης με την ασφάλεια των καυσίμων.

([16]) Περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τον τρόπο υποβολής εκθέσεων περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και τους ελεγκτές (δηλαδή τους φορείς επαλήθευσης) (άρθρο 8 και παράρτημα II του RFEUA).

([17]) Το άρθρο 8 παράγραφος 3 του RFEUA ορίζει ότι «[η] έκθεση επαληθεύεται από ανεξάρτητο ελεγκτή σύμφωνα με τις απαιτήσεις των άρθρων 14 και 15 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτής». Με άλλα λόγια, η διαδικασία επαλήθευσης και οι διαπιστευμένοι ελεγκτές για τους σκοπούς του RFEUA διέπονται από τους κανόνες του ΣΕΔΕ της ΕΕ και ιδίως από τους κανόνες που έχουν θεσπιστεί για τον τομέα των αερομεταφορών.

([18]) Βλ. το άρθρο 3 για τους ορισμούς, το άρθρο 8 σχετικά με τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και το παράρτημα II για το υπόδειγμα υποβολής εκθέσεων του RFEUA.

Παράδειγμα 2: Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους **Υ** εκτελεί πτήσεις από τον αερολιμένα **Γ** στον αερολιμένα **Δ** και επιστρέφει στον **Γ** (διαδρομή **Γ-Δ-Γ**), όλοι δε οι αερολιμένες είναι ενωσιακοί. Σύμφωνα με το παράδειγμα 1, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών **Υ** ανατίθεται στην αρμόδια αρχή της **Α-DGCA**. Στο τέλος του έτους υποβολής εκθέσεων, ο **Υ** πρέπει να υποβάλει στον EASA και στις αρμόδιες αρχές τις ετήσιες ποσότητες καυσίμων που έχουν χρησιμοποιηθεί για ανεφοδιασμό, τα ετήσια απαιτούμενα αεροπορικά καύσιμα και τις ετήσιες ποσότητες καυσίμων που δεν έχουν χρησιμοποιηθεί για ανεφοδιασμό ([19]). Ο **Υ** θα πρέπει επίσης να κοινοποιεί, στο τέλος του έτους υποβολής εκθέσεων, τις μη αντλημένες ποσότητες στην αρχή ή στις αρχές του/των ενωσιακού/-ών αερολιμένα/-ων σε περίπτωση που υπολείπεται του ορίου ανεφοδιασμού για λόγους ασφάλειας των καυσίμων.

Στο παράδειγμα αυτό, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών **Υ** υπολείπεται του ορίου «*ετήσια απαιτούμενα αεροπορικά καύσιμα*» στον αερολιμένα **Δ**, διότι, σύμφωνα με την παράγραφο CAT.OP.MPA.181 στοιχείο γ) σημείο 4) υποσημείο i) του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, οι πτήσεις από τη διαδρομή **Γ-Δ** απαιτούν εναλλακτικό αερολιμένα προορισμού **Ε** ο οποίος βρίσκεται πολύ μακριά από τον αερολιμένα **Δ**. Κατά την επιστροφή προς τον **Γ** (διαδρομή **Δ-Γ**), ο εναλλακτικός αερολιμένας προορισμού **Ζ** βρίσκεται πολύ κοντά στον αερολιμένα **Γ**. Ως εκ τούτου, το αεροσκάφος θα προσγειώνεται πάντα στο σημείο **Δ** με περισσότερα καύσιμα από αυτά που απαιτούνται για να επιστρέψει στον **Γ**, με αποτέλεσμα να αποτρέπεται ο ανεφοδιασμός του με καύσιμα στον αερολιμένα **Δ** για την επόμενη πτήση επιστροφής του προς τον **Γ**, καθώς ο **Υ** διέθετε επαρκή καύσιμα στη δεξαμενή. Ως εκ τούτου, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους **Υ** δεν εκπλήρωσε την απαίτηση του άρθρου 5 παράγραφος 1 του RFEUA για τον αερολιμένα **Δ**, για λόγους που σχετίζονται με την ασφάλεια των καυσίμων.

Για απομονωμένα αεροδρόμια, το ίδιο μπορεί να συμβεί όταν η παράγραφος CAT.OP.MPA.181 στοιχείο γ) σημείο 4) υποσημείο ii) και η παράγραφος AMC7 ([20]) CAT.OP.MPA.182 απαιτούν περίπου 2 ώρες συμπληρωματικών καυσίμων για την πτητική λειτουργία σε τέτοια απομονωμένα αεροδρόμια. Αυτό μπορεί να μειώσει σημαντικά την ανάγκη ανεφοδιασμού με καύσιμα για την επιστροφή.

Εν ολίγοις, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει, προκειμένου να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του άρθρου 5 παράγραφος 2 του RFEUA (δηλαδή την υποχρέωση *δέουσας αιτιολόγησης*), να παράσχει στις αρμόδιες αρχές και στον EASA τους λόγους ασφάλειας για την άντληση καυσίμων σε πτήσεις που φθάνουν σε ενωσιακό αερολιμένα, με αποτέλεσμα ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους να υπολείπεται των ετήσιων απαιτούμενων καυσίμων που χρησιμοποιούνται για ανεφοδιασμό. Οι ποσότητες καυσίμων που πρέπει να αιτιολογηθούν περιορίζονται στη διαφορά μεταξύ του 90 % των ετήσιων απαιτούμενων αεροπορικών καυσίμων και των ετήσιων πραγματικών αεροπορικών καυσίμων που χρησιμοποιούνται για ανεφοδιασμό ανά ενωσιακό αερολιμένα, στον οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν συμμορφώνεται με την απαίτηση ανεφοδιασμού.

Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να αναφέρει σαφώς τη σχέση μεταξύ της ποσότητας των καυσίμων που χρησιμοποιούνται για ανεφοδιασμό και των λόγων ασφάλειας. Η αιτιολόγηση (το/τα δικαιολογητικό/-ά έγγραφο/-α) θα πρέπει να αντιστοιχεί στις ποσότητες που χρησιμοποιήθηκαν για ανεφοδιασμό και στους λόγους που παρασχέθηκαν. Η αδυναμία απόδειξης της αντιστοιχίας μεταξύ των ποσοτήτων που χρησιμοποιήθηκαν για ανεφοδιασμό και των αιτιολογήσεων μπορεί να οδηγήσει σε παράβαση του άρθρου 5 παράγραφος 1 του RFEUA.

4.2. **Παραδείγματα συμβάντων που απαιτούν τον ανεφοδιασμό με αεροπορικά καύσιμα για τη συμμόρφωση με τους κανόνες ασφάλειας των καυσίμων και παραδείγματα δικαιολογητικών εγγράφων (αιτιολογήσεις)**

Ο ακόλουθος κατάλογος παραδειγμάτων που απαιτούν τον ανεφοδιασμό με αεροπορικά καύσιμα για λόγους ασφάλειας δεν είναι εξαντλητικός, αλλά περιλαμβάνει τα συνηθέστερα συμβάντα ([21]) που δικαιολογούν την ανάγκη ανεφοδιασμού με περισσότερα καύσιμα στον αερολιμένα αναχώρησης για λόγους ασφάλειας των καυσίμων και, ως εκ τούτου, ενέχουν τον κίνδυνο να μην επιτευχθεί το όριο ανεφοδιασμού στον ενωσιακό αερολιμένα προορισμού. Τα παραδείγματα συνοδεύονται από τα έγγραφα που θα πρέπει να προσκομίσει ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους στις αρμόδιες αρχές προκειμένου να αιτιολογήσει το γεγονός ότι υπολείπεται του ορίου του άρθρου 5 παράγραφος 1 του RFEUA.

Σε κάθε περίπτωση, οι αρμόδιες αρχές πρέπει, σε συνεργασία με τον EASA, να διασφαλίζουν ότι επιτυγχάνεται η σωστή ισορροπία μεταξύ της ασφάλειας και των υποχρεώσεων ανεφοδιασμού με καύσιμα και υποβολής εκθέσεων του RFEUA. Η διαφύλαξη της ασφάλειας είναι υψίστης σημασίας και, ως εκ τούτου, οι αρχές πρέπει ανά πάσα στιγμή να επιδεικνύουν ορθή κρίση όσον αφορά το επίπεδο των αποδεικτικών στοιχείων που απαιτούνται για την τεκμηρίωση ανησυχιών σχετικά με την ασφάλεια. Η ανάγκη για συμπληρωματικά καύσιμα βασίζεται συχνά στην εμπειρογνωσία του προσωπικού του κέντρου ελέγχου του φορέα εκμετάλλευσης ή στην πείρα των χειριστών.

([19]) Βλ. το άρθρο 3 για τους ορισμούς, το άρθρο 8 σχετικά με τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και το παράρτημα ΙΙ για το υπόδειγμα υποβολής εκθέσεων του RFEUA.

([20]) «Αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης 7».

([21]) Όπως ανέφεραν ο EASA και οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών στις απαντήσεις τους στο ερωτηματολόγιο της Επιτροπής για την κατάρτιση του παρόντος εγγράφου.

— Περιπτώσεις έλλειψης αεροπορικών καυσίμων (συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων ποσοτήτων αγοράς που επιβάλλονται από τον προμηθευτή καυσίμων σε ενωσιακούς αερολιμένες με ιδιαίτερες γεωγραφικές συνθήκες όπως τα νησιά) ή ρύπανσης με αεροπορικά καύσιμα στον αερολιμένα προορισμού, που αιτιολογούνται από τις αντίστοιχες αγγελίες προς αεροναυτιλλόμενους ή αγγελίες προς αεροπορικές αποστολές (NOTAM) και/ή από ανακοίνωση του προμηθευτή καυσίμων (εάν υπάρχει), ή από οποιεσδήποτε άλλες εκθέσεις στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης στην παράγραφο ORO.GEN.200 «Σύστημα διαχείρισης» ([22]) του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής (εκθέσεις χειριστών, εκθέσεις άλλων φορέων εκμετάλλευσης, εκθέσεις αρχών ή πληροφορίες που παρέχονται από αεροπορικές ενώσεις).

— Οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες (ή οι προγνώσεις δυσμενών καιρικών συνθηκών), συχνά (και ιδίως κατά τις χειμερινές πτητικές λειτουργίες), αιτιολογούν την ανάγκη για συμπληρωματικά καύσιμα [βλ. παράγραφο CAT.OP.MPA.181 στοιχείο β), παράγραφο CAT.OP.MPA.245 στοιχείο α) σημείο 1) και επίσης παράγραφο CAT.OP.MPA.245 στοιχεία β) και γ) και παράγραφο CAT.OP.MPA.255 στοιχείο β), παράγραφο CAT.OP.MPA.265 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής] ([23]). Αυτό ισχύει και για άλλες καιρικές συνθήκες (π.χ. υψηλές θερμοκρασίες) που μπορεί να απαιτούν επιπλέον καύσιμα για τη χρήση APU ([24]) ως αποτέλεσμα εξαιρετικά ψυχρών ή θερμών καιρικών συνθηκών, περιορισμένης ορατότητας κ.λπ. Η αιτιολόγηση πρέπει να βασίζεται σε πραγματικά δελτία καιρού [π.χ. METAR ([25]) και ATIS ([26])], δελτία πρόγνωσης καιρού [π.χ. TAF ([27]), συμπεριλαμβανομένων απομακρυσμένων πιθανοτήτων δυσμενών καιρικών συνθηκών όπως PROB30 % ([28]), SIGMET ([29])], διαγράμματα καιρού κατά τη διαδρομή, οποιεσδήποτε άλλες επαρκώς λεπτομερείς αναφορές ή οποιονδήποτε συνδυασμό αυτών. Μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν ενισχυμένα συστήματα πληροφοριών καιρού, όπως το EWINS ([30]) ή παρόμοια εργαλεία. Τα εργαλεία αυτά μπορούν να υποδεικνύουν την αξιοπιστία των μετεωρολογικών προβλέψεων, παροτρύνοντας τους φορείς εκμετάλλευσης να αυξήσουν την πρόσληψη καυσίμων όταν τα ιστορικά δεδομένα δείχνουν ότι είναι πιθανό να επικρατήσουν δυσμενείς καιρικές συνθήκες (π.χ. ομίχλη) στον αερολιμένα προορισμού, ακόμη και αν οι επίσημες προβλέψεις δεν προβλέπουν τέτοιες δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

— Κοινωνικές κινητοποιήσεις (συμπεριλαμβανομένων διαδηλώσεων ή απεργιών στον αερολιμένα προορισμού) που αιτιολογούνται, για παράδειγμα, με ανακοίνωση του αερολιμένα και/ή NOTAM [βλ. παράγραφο CAT.OP.MPA.175 στοιχείο β) σημεία 4) και 5) και παράγραφο EASA AMC1.CAT.OP.MPA.175 στοιχείο β) και παράγραφο CAT.OP.MPA.181 στοιχεία β) και γ) σημείο 7) του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής]. Ανάλογα με τις περιστάσεις, η απειλή κοινωνικών κινητοποιήσεων ή απεργιών μπορεί επίσης να αιτιολογήσει την ανάγκη αύξησης της πρόσληψης καυσίμων.

— Καθυστερήσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC) στον αερολιμένα προορισμού, οι οποίες αιτιολογούνται από NOTAM ή από ανακοίνωση του παρόχου του διαχειριστή εναέριας κυκλοφορίας (ATM) (όταν υπάρχει) πριν από την απογείωση [παράγραφος CAT.OP.MPA.181 στοιχείο β) σημείο 6) και στοιχείο γ) σημείο 7) του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής]. Άλλες εκθέσεις ή δεδομένα, όπως ιστορικά δεδομένα από τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους (συμπεριλαμβανομένων των εκθέσεων του χειριστή) μπορούν επίσης να υποδεικνύουν πιθανές καθυστερήσεις στον αερολιμένα προορισμού.

— Πιθανότητα αλλαγής δρομολογίου από τον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, η οποία αιτιολογείται από NOTAM ή ανακοίνωση του διαχειριστή εναέριας κυκλοφορίας, ή από οποιεσδήποτε άλλες σχετικές εκθέσεις ή δεδομένα [παράγραφος CAT.OP.MPA.181 στοιχείο β) σημεία 5) και 6) και στοιχείο γ) σημείο 7) του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής]. Εν προκειμένω περιλαμβάνονται ιστορικά δεδομένα από τον φορέα εκμετάλλευσης ή άλλους φορείς εκμετάλλευσης, καθώς και εκθέσεις χειριστών, τα οποία υποδεικνύουν πιθανές αλλαγές δρομολογίου κατά μήκος της διαδρομής.

— Ανησυχίες για την ασφάλεια, όπως εκείνες που σχετίζονται με εμπόλεμες συγκρούσεις, που αιτιολογούνται με ανακοίνωση του αερολιμένα, ανακοίνωση του προμηθευτή καυσίμων και/ή NOTAM.

([22]) Βλ. παράρτημα III σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τους φορείς εκμετάλλευσης για τις πτητικές λειτουργίες στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

([23]) Βλ. παράρτημα IV σχετικά με τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

([24]) Βοηθητική μονάδα ισχύος.

([25]) Μετεωρολογική αναφορά αερολιμένα.

([26]) Αυτόματο σύστημα πληροφοριών τερματικού.

([27]) Πρόβλεψη τερματικής περιοχής.

([28]) Πιθανότητα 30 %.

([29]) Σημαντικές μετεωρολογικές πληροφορίες.

([30]) Βελτιωμένο σύστημα παροχής μετεωρολογικών πληροφοριών.

— Φυσικές καταστροφές (π.χ. σεισμοί, εκρήξεις ηφαιστείων και πλημμύρες), που αιτιολογούνται με ανακοίνωση αερολιμένα και/ή NOTAM, ή με οποιαδήποτε άλλη σχετική έκθεση [παράγραφος CAT.OP.MPA.181 στοιχείο β) και στοιχείο γ) σημείο 7) του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής].

Εκτός από τα προαναφερθέντα έγγραφα, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να υποβάλει το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης υπογεγραμμένο από τον κυβερνήτη, συμπεριλαμβανομένης της ψηφιακής υπογραφής ή της ψηφιακής έγκρισης του σχεδίου πτήσης. Το έγγραφο αυτό πρέπει να αναφέρει τα συνολικά καύσιμα που έχουν χρησιμοποιηθεί για ανεφοδιασμό (κατά την προηγούμενη πτήση) και τα επιμέρους στοιχεία τους.

Άλλα έγγραφα που μπορεί να χρειαστεί να προσκομίσει ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών, κατά περίπτωση, στην αρμόδια αρχή προκειμένου να αιτιολογήσει το γεγονός ότι υπολείπεται του ορίου που καθορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 του RFEUA για λόγους συμμόρφωσης με τους κανόνες ασφάλειας των καυσίμων, περιλαμβάνουν:

— πληροφορίες ημερολογίου καταγραφής πτήσης·

— ανακοινώσεις METAR, TAF, SIGMET, μετεωρολογικούς χάρτες κατά τη διαδρομή ή ανακοινώσεις ANSP ([31]) σχετικά με μετεωρολογικούς περιορισμούς·

— NOTAM·

— ανακοινώσεις ATM και ATC (όταν υπάρχουν)·

— εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών (AIP)·

— ανακοινώσεις από τον προμηθευτή καυσίμων, τον φορέα επίγειας εξυπηρέτησης ή τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα·

— το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης (Operational Flight Plan)·

— κάθε άλλη πληροφορία την οποία ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους μπορεί να θεωρήσει σχετική και χρήσιμη ώστε να αιτιολογήσει τις ποσότητες καυσίμων που αναφέρονται ως χρησιμοποιούμενες για ανεφοδιασμό για λόγους ασφάλειας.

Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να παρέχουν στους ανεξάρτητους ελεγκτές όλα τα σχετικά δικαιολογητικά έγγραφα ώστε να διευκολύνουν τη διαδικασία επαλήθευσης της ετήσιας έκθεσης, όπως απαιτείται από το άρθρο 8 του RFEUA (και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 3).

4.3. **Για πόσο χρονικό διάστημα θα πρέπει ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους να φυλάσσει τα δικαιολογητικά έγγραφα;**

Ο κανονισμός επιβάλλει στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών το βάρος της απόδειξης να αιτιολογούν στις αρμόδιες αρχές και στον EASA τη συμμόρφωσή τους με τις απαιτήσεις του άρθρου 5 παράγραφοι 1 και 2 του RFEUA. Ως εκ τούτου, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να αξιολογούν για πόσο χρονικό διάστημα είναι σκόπιμο να διατηρούν τα σχετικά δικαιολογητικά έγγραφα, λαμβάνοντας υπόψη πτυχές όπως η δυνατότητα διεξαγωγής διοικητικών ή δικαστικών διαδικασιών. Ιδανικά, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να διατηρούν τα δικαιολογητικά έγγραφα για τουλάχιστον 4 έτη (δηλαδή το έτος υποβολής εκθέσεων + 3 έτη διατήρησης δεδομένων). Η περίοδος αυτή μπορεί να διαφέρει μεταξύ των κρατών μελών, καθώς οι εθνικοί κανόνες επιβολής που εφαρμόζονται στον τομέα μπορεί να ορίζουν διαφορετικά χρονοδιαγράμματα. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τη σύσταση διατήρησης δεδομένων που προβλέπεται στην παρούσα ενότητα κατά τη θέσπιση των κανόνων σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης του κανονισμού, οι οποίες ορίζονται στο άρθρο 12 παράγραφος 1 του RFEUA.

4.4. **Εκτιμήσεις σχετικά με την επιλογή του εναλλακτικού αερολιμένα και τα προαιρετικά καύσιμα**

Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι ελεύθεροι, εντός των ορίων που καθορίζονται στην παράγραφο CAT.OP.MPA 192 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής ([32]), να επιλέγουν εναλλακτικό αερολιμένα. Συχνά, μπορεί να είναι πιο ορθολογικό να επιλέγεται εναλλακτικός αερολιμένας μακριά από άλλες πιθανές και εγγύτερες εναλλακτικές λύσεις για οικονομικούς λόγους, όπως η σύναψη σύμβασης με τους παρόχους υπηρεσιών του αερολιμένα για τη συντήρηση αεροσκαφών και/ή η ύπαρξη των προϋποθέσεων για την παροχή καλύτερων υπηρεσιών στους επιβάτες σε περίπτωση προσγείωσης στον εναλλακτικό αερολιμένα (π.χ. εμπορική εναλλακτική λύση). Ωστόσο, η επιλογή εναλλακτικού αερολιμένα δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μέσο για την απόκρυψη οικονομικών πρακτικών ανεφοδιασμού με πλεονάζοντα καύσιμα.

([31]) Πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

([32]) Βλ. παράρτημα IV σχετικά με τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

Ομοίως, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους δεν πρέπει να δίνει εντολή στον χειριστή να ανεφοδιάζεται με περισσότερα αεροπορικά καύσιμα σε συγκεκριμένο αερολιμένα για οικονομικούς λόγους και να τα φορτώνει ως προαιρετικά καύσιμα. Τα προαιρετικά καύσιμα πρέπει, όπως υποδηλώνει ο όρος, να χρησιμοποιούνται για ανεφοδιασμό κατά την αποκλειστική διακριτική ευχέρεια του κυβερνήτη και χωρίς την παρέμβαση του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους ([33]).

Η ίδια αρχή θα ισχύει για πρακτικές απόκρυψης του εφοδιασμού με πλεονάζοντα καύσιμα σε άλλες κατηγορίες καυσίμων, για παράδειγμα, όταν οι εν λόγω κατηγορίες φορτώνονται σε ποσότητες σαφώς υψηλότερες από τις ποσότητες που απαιτούνται για τους στόχους καθενός από τους εν λόγω τύπους καυσίμων (π.χ. αύξηση των καυσίμων τροχοδρόμησης, αύξηση των καυσίμων ταξιδιού με τον σχεδιασμό μη ρεαλιστικού χαμηλότερου επιπέδου πλεύσης και μη ρεαλιστικής μάζας απογείωσης).

Οι πρακτικές που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα, προαιρετικά καύσιμα και άλλες κατηγορίες καυσίμων για την απόκρυψη οικονομικού ανεφοδιασμού με πλεονάζοντα καύσιμα συνιστούν παράβαση των σχετικών διατάξεων του RFEUA. Τέτοιες πρακτικές, όταν στηρίζονται σε δέσμη συγκλινουσών ενδείξεων που αποδεικνύουν τη συνδρομή ενός αντικειμενικού και ενός υποκειμενικού στοιχείου, μπορεί να τιμωρηθούν από τις αρμόδιες εθνικές αρχές ([34]).

5. **ΆΡΘΡΟ 5 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΤΟΥ RFEUA: ΠΡΟΣΩΡΙΝΕΣ ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΜΕ ΚΑΥΣΙΜΑ**

Το άρθρο 5 παράγραφος 3 του RFEUA καθορίζει τις απαιτήσεις βάσει των οποίων ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους μπορεί να ζητήσει εκ των προτέρων προσωρινή απαλλαγή:

«Κατ' εξαίρεσιν, φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορεί, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, να ζητήσει από την αρμόδια αρχή ή τις αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 6 προσωρινή απαλλαγή από την υποχρέωση που ορίζεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου για τις πτήσεις σε συγκεκριμένη υπάρχουσα ή νέα διαδρομή κάτω των 850 χιλιομέτρων, ή 1 200 χιλιομέτρων για διαδρομές που συνδέουν αερολιμένες ευρισκόμενους σε νησιά χωρίς σιδηροδρομικές ή οδικές συνδέσεις, με αναχώρηση από ενωσιακό αερολιμένα. Η απόσταση αυτή υπολογίζεται με τη μέθοδο της μεγιστοκύκλιας διαδρομής.

Η αίτηση υποβάλλεται τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την προβλεπόμενη ημερομηνία εφαρμογής της απαλλαγής και συνοδεύεται από λεπτομερή και επαρκή αιτιολόγηση. Η εν λόγω απαλλαγή θα πρέπει να περιορίζεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) σοβαρές και επαναλαμβανόμενες επιχειρησιακές δυσκολίες όσον αφορά τον ανεφοδιασμό αεροσκάφους στον συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα, οι οποίες εμποδίζουν τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να εκτελούν πτήσεις με εύλογο χρόνο εξυπηρέτησης στο έδαφος· ή

β) διαρθρωτικές δυσκολίες εφοδιασμού με αεροπορικά καύσιμα, οι οποίες προκύπτουν από τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά συγκεκριμένου ενωσιακού αερολιμένα και οδηγούν σε σημαντικά μεγαλύτερες τιμές των αεροπορικών καυσίμων σε σύγκριση με τις τιμές που εφαρμόζονται κατά μέσο όρο σε παρόμοιους τύπους αεροπορικών καυσίμων σε άλλους ενωσιακούς αερολιμένες λόγω ιδίως ειδικών περιορισμών στις μεταφορές καυσίμων ή περιορισμένης διαθεσιμότητας καυσίμων στον συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα και έχουν ως αποτέλεσμα να περιέρχεται ο ενδιαφερόμενος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε σημαντικά μειονεκτική ανταγωνιστική θέση σε σύγκριση με τις συνθήκες της αγοράς που επικρατούν σε άλλους ενωσιακούς αερολιμένες με παρόμοια ανταγωνιστικά χαρακτηριστικά».

Όσον αφορά συγκεκριμένες διαδρομές, ένας φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους μπορεί να απαλλαγεί προσωρινά από την υποχρέωση ανεφοδιασμού με καύσιμα στον ενωσιακό αερολιμένα αναχώρησης, εάν μπορεί να αποδείξει σοβαρές και επαναλαμβανόμενες επιχειρησιακές δυσκολίες όσον αφορά τον ανεφοδιασμό αεροσκάφους στον εν λόγω ενωσιακό αερολιμένα, οι οποίες τον εμποδίζουν να εκτελεί πτήσεις με εύλογο χρόνο εξυπηρέτησης στο έδαφος και οι οποίες μπορεί να έχουν αντίκτυπο στη συνδεσιμότητα, ιδίως των περιφερειακών περιοχών. Η απαλλαγή θα μπορούσε επίσης να εφαρμοστεί σε περίπτωση διαρθρωτικών δυσκολιών εφοδιασμού με καύσιμα που οδηγούν σε σημαντικά υψηλότερες τιμές καυσίμων από τις τιμές που εφαρμόζονται κατά μέσο όρο σε παρόμοιους τύπους καυσίμων σε άλλους ενωσιακούς αερολιμένες. Οι σημαντικά υψηλότερες τιμές καυσίμων στον συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα δεν θα πρέπει, ωστόσο, να οφείλονται κατά κύριο λόγο στη μεγαλύτερη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στον εν λόγω ενωσιακό αερολιμένα.

Η απαλλαγή μπορεί να χορηγηθεί από την αρμόδια αρχή μόνον εάν πληρούνται οι απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) ή β) και εάν η αίτηση είναι δεόντως αιτιολογημένη.

5.1. **Πρώτη προϋπόθεση: απαίτηση απόστασης**

Πριν ζητήσει προσωρινή απαλλαγή βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 του RFEUA, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει να διασφαλίζει ότι η διαδρομή για την οποία ισχύει απαλλαγή πληροί τις απαιτήσεις απόστασης που προβλέπονται στο εν λόγω άρθρο. Το άρθρο 5 παράγραφος 3 προβλέπει δύο επιλογές.

1. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους μπορεί να ζητήσει απαλλαγή για υφιστάμενη ή νέα διαδρομή μικρότερη των 850 km με αναχώρηση από ενωσιακό αερολιμένα· *ή*

([33]) Παράγραφος CAT.OP.MPA.181, στοιχείο γ) σημείο 8), «*προαιρετικά καύσιμα, εάν απαιτείται από τον κυβερνήτη εμπορικής πτήσης*», παράρτημα IV τμήμα Β του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής.

([34]) Βλ., για παράδειγμα, απόφαση του Δικαστηρίου της 6ης Φεβρουαρίου 2018, Altun κ.λπ., C-359/16, ECLI:EU:C:2018:63, σκέψεις 48 έως 52.

2. ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους μπορεί να ζητήσει απαλλαγή για υφιστάμενη ή νέα διαδρομή μικρότερη των 1 200 km, όταν η διαδρομή αυτή συνδέει αερολιμένες που βρίσκονται σε νησιά χωρίς σιδηροδρομικές ή οδικές συνδέσεις. Η διαδρομή πρέπει να αναχωρεί από ενωσιακό αερολιμένα και μπορεί να αφορά είτε διαδρομές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και ενός νησιού είτε διαδρομές μεταξύ των νησιών χωρίς σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα.

Για να υποβάλει την αίτησή του, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να αναφέρει τουλάχιστον i) τους κωδικούς αερολιμένα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) του σχετικού δρομολογίου, ii) τον ενωσιακό αερολιμένα αναχώρησης και iii) την απόσταση σε χιλιόμετρα που υπολογίζεται με τη μέθοδο Vincenty.

Η αρμόδια αρχή επαληθεύει αν ο αερολιμένας αναχώρησης είναι ενωσιακός αερολιμένας κατά την έννοια του RFEUA και αν η αιτούμενη διαδρομή εμπίπτει στις απαιτήσεις απόστασης που ορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 του RFEUA. Ο υπολογισμός της απόστασης βασίζεται στη μέθοδο Vincenty για τον υπολογισμό της απόστασης μεταξύ δύο σημείων στην επιφάνεια ενός σφαιροειδούς, με τη χρήση του Παγκόσμιου Γεωδαιτικού Συστήματος (WGS84) ([35]). Το έγγραφο 7910 του ΔΟΠΑ (ενδείξεις τοποθεσίας) θα πρέπει να χρησιμοποιείται ως βάση για τα γεωγραφικά πλάτη και μήκη του αερολιμένα ([36]).

5.2. **Δεύτερη προϋπόθεση: οι απαιτήσεις του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχεία α) και β)**

Εάν πληρούται η απαίτηση απόστασης του άρθρου 5 παράγραφος 3 του RFEUA, το δεύτερο βήμα για τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους θα είναι να αξιολογήσει αν η διαδρομή για την οποία ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους ζητεί την απαλλαγή πληροί τη δεύτερη δέσμη απαιτήσεων βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) ή β) του RFEUA.

Κάθε αίτηση απαλλαγής πρέπει να τεκμηριώνεται από λεπτομερή και επαρκή αιτιολόγηση και να συνοδεύεται από τα σχετικά δικαιολογητικά έγγραφα.

Η αρμόδια αρχή θα αξιολογεί κάθε αίτηση ύστερα από ανάλυση κατά περίπτωση. Θα εξετάζει επίσης ενδελεχώς τα ειδικά χαρακτηριστικά του οικείου ενωσιακού αερολιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία της και στον οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους ζητεί να απαλλαγεί από την υποχρέωση ανεφοδιασμού με καύσιμα. Κατά την αξιολόγηση της αίτησης, η αρμόδια αρχή μπορεί να απευθυνθεί στον οικείο ενωσιακό αερολιμένα για να ζητήσει πληροφορίες σχετικά με την αίτηση απαλλαγής που υπέβαλε ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους. Για παράδειγμα, η αρμόδια αρχή μπορεί να ζητήσει από τον αερολιμένα να παράσχει ιστορικά δεδομένα σχετικά με τους χρόνους και τις λειτουργίες εξυπηρέτησης στο έδαφος ή τη διαθεσιμότητα καυσίμων, κατά περίπτωση, προκειμένου να τεκμηριώσει την απόφασή της σχετικά με τη χορήγηση/απόρριψη της αιτούμενης απαλλαγής.

5.2.1. ***Άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) του RFEUA — σοβαρές και επαναλαμβανόμενες επιχειρησιακές δυσκολίες και αδικαιολόγητοι χρόνοι εξυπηρέτησης στο έδαφος***

5.2.1.1. *Ποιες είναι οι σοβαρές και επαναλαμβανόμενες επιχειρησιακές δυσκολίες;*

Πρώτον, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει να αποδείξει ότι ο ενωσιακός αερολιμένας για τον οποίο ζητεί απαλλαγή από ανεφοδιασμό με καύσιμα αντιμετωπίζει σοβαρές και επαναλαμβανόμενες επιχειρησιακές δυσκολίες. Ένα έκτακτο γεγονός, όπως μια απεργία στον αερολιμένα, δεν μπορεί να θεωρηθεί σοβαρή και επαναλαμβανόμενη επιχειρησιακή δυσκολία που δικαιολογεί τη χορήγηση απαλλαγής για τον ανεφοδιασμό με καύσιμα στον εν λόγω ενωσιακό αερολιμένα. Οι επιπτώσεις των απεργιών στον ανεφοδιασμό με καύσιμα θα πρέπει να αναφέρονται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του RFEUA, σε περίπτωση που απαιτούν συμπληρωματικό ανεφοδιασμό με καύσιμα στον αερολιμένα αναχώρησης για λόγους ασφάλειας των καυσίμων.

Δεύτερον, πρέπει να αποδειχθεί ότι η επιχειρησιακή δυσκολία που εμφανίζεται στον οικείο ενωσιακό αερολιμένα έχει αρνητικές επιπτώσεις στον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους. Η επιχειρησιακή δυσκολία μπορεί, για παράδειγμα, να επηρεάσει αρνητικά το πρόγραμμα πτήσεων του οικείου αεροσκάφους στις επόμενες λειτουργίες του με σημαντικό και μη αμελητέο τρόπο. Στο πλαίσιο αυτό, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους θα μπορούσε να διατρέξει τον κίνδυνο να υποστεί κυρώσεις από τον συντονιστή / τον διαμεσολαβητή διαθέσιμων χρόνων χρήσης ή να μειώσει τις πτητικές λειτουργίες κατά τη διάρκεια της ημέρας, γεγονός που θα μπορούσε ενδεχομένως να επηρεάσει τη συνδεσιμότητα της ΕΕ.

Ως εκ τούτου, μια επιχειρησιακή δυσχέρεια πρέπει να είναι i) επαναλαμβανόμενο συμβάν ή συστηματικό περιστατικό που συνδέεται με τον οικείο ενωσιακό αερολιμένα, ii) να οδηγεί σε αδικαιολόγητο χρόνο εξυπηρέτησης στο έδαφος (εξηγείται στο σημείο 5.2.1.2) iii) να έχει αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις στον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους.

Τα ακόλουθα περιστατικά, τα οποία δεν αποτελούν εξαντλητικό κατάλογο, μπορούν να θεωρηθούν *δυνητικές επιχειρησιακές δυσκολίες* που μπορούν να αιτιολογήσουν την απαλλαγή, εάν αποδειχθεί ότι έχουν αρνητικές επιπτώσεις στον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους:

([35]) Βλέπε παραπομπή στο εργαλείο CERT του ΔΟΠΑ και υπολογισμό με τη μέθοδο Vincenty στη διεύθυνση https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx.

([36]) Βλ. παραπομπή στην υπηρεσία δεδομένων του ΔΟΠΑ ως αναφορά στις ενδείξεις τοποθεσίας αερολιμένα https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Pages/default.aspx.

— Ο περιορισμένος χώρος διαδρόμου και/ή η συμφόρηση του χώρου διαδρόμου στον αερολιμένα μπορούν να επηρεάσουν τους χρόνους εξυπηρέτησης στο έδαφος, ιδίως σε αερολιμένες με συμφόρηση κατά την περίοδο αιχμής (π.χ. σε νησιωτικούς αερολιμένες ή σε μικρούς αερολιμένες κοντά σε χιονοδρομικά θέρετρα).

— Έλλειψη επαρκούς προσωπικού στον αερολιμένα για τις λειτουργίες εξυπηρέτησης στο έδαφος και/ή έλλειψη επαρκούς εξοπλισμού, όπως επαρκή συστήματα σωληνώσεων ανεφοδιασμού καυσίμου ή φορτηγά καυσίμων. Πράγματι, η έλλειψη επαρκών πόρων/εξοπλισμού στον αερολιμένα μπορεί να επηρεάσει τους χρόνους αναμονής ανεφοδιασμού με καύσιμα και, ως εκ τούτου, τον τελικό χρόνο εξυπηρέτησης του αεροσκάφους στο έδαφος. Για να αιτιολογηθεί η αίτηση απαλλαγής, ο διαχειριστής καυσίμων στον αερολιμένα πρέπει να έχει δηλώσει ότι δεν διαθέτει επαρκείς πόρους και/ή εξοπλισμό για τη συντήρηση του αεροσκάφους χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

— Τοπικοί κανόνες που εμποδίζουν την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών κατά τον ανεφοδιασμό του αεροσκάφους και/ή τοπικοί κανόνες πυρασφάλειας που απαιτούν την παρουσία πυροσβεστικού οχήματος για τον ανεφοδιασμό του αεροσκάφους κατά την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών. Οι εν λόγω τοπικοί κανόνες μπορεί να επηρεάσουν τη λειτουργία εξυπηρέτησης στο έδαφος των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε αερολιμένες με συμφόρηση ή σε αερολιμένες με υψηλή εποχικότητα. Στις περιπτώσεις αυτές, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να αποδεικνύουν ότι τα υφιστάμενα σενάρια επηρεάζουν τους χρόνους εξυπηρέτησης στο έδαφος των αεροσκαφών με σημαντικό και μη αμελητέο τρόπο, ιδίως όταν υπάρχουν αυστηρά προγράμματα πτήσεων ή όταν η διαθεσιμότητα πυροσβεστικών οχημάτων είναι περιορισμένη.

5.2.1.2. *Ποιος είναι ο μη εύλογος χρόνος εξυπηρέτησης στο έδαφος;*

Μόλις εντοπιστεί η επιχειρησιακή δυσκολία, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει να αξιολογήσει αν η εν λόγω επιχειρησιακή δυσκολία εμποδίζει τον ανεφοδιασμό του αεροσκάφους, με παράλληλη τήρηση ενός εύλογου χρόνου εξυπηρέτησης στο έδαφος. Ως χρόνος εξυπηρέτησης στο έδαφος νοείται το χρονικό διάστημα μεταξύ της άφιξης ενός αεροσκάφους σε αερολιμένα (πλήρης στάση/διάλειμμα του αεροσκάφους) και της αναχώρησής του για την επόμενη πτήση (με τις θύρες του αεροσκάφους κλειστές για αναχώρηση). Κατά κανόνα, ο χρόνος που απαιτείται για την εκτέλεση του ανεφοδιασμού με καύσιμα είναι σχεδόν πάντοτε μικρότερος από τον χρόνο που απαιτείται για την αποβίβαση και την εκφόρτωση και, στη συνέχεια, την επιβίβαση, τη φόρτωση και τη συντήρηση του αεροσκάφους.

Το κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ [δηλαδή οι απαιτήσεις της παραγράφου CAT.OP.MPA.200 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 και το συνοδευτικό AMC6 ([37])] επιτρέπει τον εφοδιασμό με καύσιμα κατά την αποβίβαση των επιβατών, αλλά η πρακτική αυτή δεν είναι ευρέως διαδεδομένη μεταξύ των ευρωπαϊκών φορέων εκμετάλλευσης, καθώς δεν επιτρεπόταν ρητά έως το 2022. Προηγουμένως, ο ανεφοδιασμός με καύσιμα ήταν διαθέσιμος μόνο κατά τη διάρκεια της επιβίβασης. Ως εκ τούτου, δεν πρέπει να γίνονται δεκτές αιτιολογήσεις για ανεπαρκή χρόνο εξυπηρέτησης στο έδαφος αποκλειστικά και μόνο με βάση την αδυναμία ανεφοδιασμού κατά την αποβίβαση, εκτός εάν πληρούνται όλες οι απαιτήσεις του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) του RFEUA.

Οι χρόνοι εξυπηρέτησης στο έδαφος για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων κυμαίνονται συνήθως από 60 έως 150 λεπτά, ενώ οι χρόνοι εξυπηρέτησης στο έδαφος για πτήσεις μικρών αποστάσεων κυμαίνονται από 25 έως 80 λεπτά, με την παραδοχή ότι ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροσκάφους επιτρέπεται να ανεφοδιάζεται κατά την επιβίβαση των επιβατών, όταν βρίσκονται επί του αεροσκάφους ή κατά την αποβίβασή τους ([38]).

Δεδομένων αυτών των συνήθων χρόνων εξυπηρέτησης στο έδαφος, εάν μια σοβαρή και επαναλαμβανόμενη επιχειρησιακή δυσκολία εμποδίζει τον ανεφοδιασμό με καύσιμα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους μπορεί να ζητήσει απαλλαγή βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) του RFEUA. Ωστόσο, αίτηση απαλλαγής με την οποία υποστηρίζεται ότι ο χρόνος εξυπηρέτησης στο έδαφος αυξήθηκε, για παράδειγμα, από 25 σε 30 λεπτά λόγω της υποχρέωσης νέου ανεφοδιασμού δεν θα μπορούσε να γίνει δεκτή, εκτός εάν αποδειχθεί ότι η καθυστέρηση είναι σημαντική και ότι οι αρνητικές οικονομικές της επιπτώσεις στις επόμενες πτήσεις είναι τόσο μεγάλες ώστε οι νέοι χρόνοι εξυπηρέτησης στο έδαφος να μην μπορούν να θεωρηθούν εύλογοι. Με άλλα λόγια, η αίτηση απαλλαγής δεν μπορεί να βασίζεται αποκλειστικά στην πρόθεση διατήρησης του ίδιου χρόνου εξυπηρέτησης στο έδαφος όπως πριν από τη θέσπιση του άρθρου 5 παράγραφος 1 του RFEUA.

Ο ακόλουθος κατάλογος μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως σημείο αναφοράς από την αρμόδια αρχή και τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους ώστε να καθοριστεί αν η υποχρέωση ανεφοδιασμού με καύσιμα σε συνδυασμό με τις επιχειρησιακές δυσκολίες οδηγεί σε υπερβολικό χρόνο εξυπηρέτησης στο έδαφος, ο οποίος διαφέρει από τα εύλογα χρονοδιαγράμματα και, ως εκ τούτου, θα μπορούσε να έχει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στις λειτουργίες του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους. Ο κάτωθι κατάλογος δεν είναι εξαντλητικός.

— Πληροφορίες από το εγχειρίδιο του αεροσκάφους που αναφέρουν τη μέγιστη χωρητικότητα καυσίμων.

([37]) Αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης 6 (https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations).

([38]) Σύμφωνα με τα χρονοδιαγράμματα που παρέχονται στον πίνακα 18.2 των τυποποιημένων εισροών για οικονομικές αναλύσεις του EUROCONTROL (EUROCONTROL Standard Inputs for Economic Analyses), έκδοση 10.0.3, που δημοσιεύθηκε στις 18 Απριλίου 2023.

— Τα σχετικά ιστορικά δεδομένα του αερολιμένα σχετικά με τις λειτουργίες εξυπηρέτησης στο έδαφος και/ή τα χρονικά διαστήματα εξυπηρέτησης στο έδαφος που παρουσιάζονται στον πίνακα 18.2 των τυποποιημένων εισροών για οικονομικές αναλύσεις του EUROCONTROL, έκδοση 10.0.3, που δημοσιεύθηκε στις 18 Απριλίου 2023 ([39]).

— Τα ιστορικά δεδομένα του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους σχετικά με τις λειτουργίες εξυπηρέτησης στο έδαφος στον συγκεκριμένο αερολιμένα. Εάν ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους ανεφοδιαζόταν με καύσιμα κανονικά στο παρελθόν, δεν θα πρέπει να υπάρχει εμπόδιο, εκτός εάν υπάρχει ουσιαστική μεταβολή των συνθηκών.

— Ο υπερβολικός χρόνος εξυπηρέτησης στο έδαφος κινδυνεύει να επηρεάσει το χρονοδιάγραμμα διαθέσιμων χρόνων χρήσης στον αερολιμένα, με αποτέλεσμα ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους να κινδυνεύει να υποστεί κυρώσεις από τον συντονιστή/διαμεσολαβητή στον συγκεκριμένο αερολιμένα.

— Ο χρόνος εξυπηρέτησης στο έδαφος επηρεάζει τις λειτουργίες του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους στις επόμενες πτήσεις, με κίνδυνο να υποστεί κυρώσεις από τον συντονιστή/διαμεσολαβητή διαθέσιμων χρόνων χρήσης στους επόμενους αερολιμένες.

Εν κατακλείδι, και σύμφωνα με τα παραδείγματα που παρέχονται ανωτέρω, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει να αποδείξει στην αίτηση απαλλαγής του βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο α): i) την ύπαρξη σοβαρού και επαναλαμβανόμενου συμβάντος που επιφέρει την επιχειρησιακή δυσκολία, ii) ότι ο χρόνος εξυπηρέτησης στο έδαφος δεν είναι εύλογος· iii) και τη σοβαρή και επακόλουθη αρνητική οικονομική επίπτωση στον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους. Ελλείψει αρνητικών επιπτώσεων στη συνδεσιμότητα ή στον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους, δεν θα υπάρχει λόγος να ζητηθεί απαλλαγή από την υποχρέωση ανεφοδιασμού με καύσιμα στον συγκεκριμένο αερολιμένα.

5.2.2. ***Άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο β) — Διαρθρωτικές δυσκολίες εφοδιασμού με καύσιμα που προκύπτουν από γεωγραφικά χαρακτηριστικά***

Οι αιτήσεις απαλλαγής βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο β) πρέπει να πληρούν τέσσερις σωρευτικές απαιτήσεις ώστε η αρμόδια αρχή να μπορέσει να χορηγήσει προσωρινή απαλλαγή. i) Πρέπει να υπάρχουν διαρθρωτικές δυσκολίες εφοδιασμού με καύσιμα στον ενωσιακό αερολιμένα ii) πρέπει να οφείλονται στα γεωγραφικά χαρακτηριστικά του ενωσιακού αερολιμένα, iii) πρέπει να οδηγούν σε σημαντικά υψηλότερες τιμές καυσίμων κατά μέσο όρο εν συγκρίσει με άλλους ενωσιακούς αερολιμένες και iv) πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα σημαντικά μειονεκτική ανταγωνιστική θέση για τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους (σε σύγκριση με τις συνθήκες της αγοράς σε άλλους ενωσιακούς αερολιμένες με παρόμοια ανταγωνιστικά χαρακτηριστικά).

5.2.2.1. *Ποιες είναι οι διαρθρωτικές δυσκολίες εφοδιασμού με καύσιμα σε ενωσιακό αερολιμένα λόγω των γεωγραφικών συνθηκών του αερολιμένα;*

Οι δύο πρώτες απαιτήσεις καλύπτουν τους ενωσιακούς αερολιμένες στους οποίους ο εφοδιασμός με καύσιμα αποτελεί διαρθρωτική δυσκολία λόγω των γεωγραφικών χαρακτηριστικών της περιοχής στην οποία βρίσκεται ο ενωσιακός αερολιμένας. Οι ενωσιακοί αερολιμένες σε απομακρυσμένες περιοχές, όπως τα νησιά, η απομακρυσμένη περιφερειακή Ευρώπη και οι ορεινές περιοχές, συχνά αντιμετωπίζουν τέτοιες διαρθρωτικές δυσκολίες εφοδιασμού με καύσιμα. Αυτές οι δυσκολίες εφοδιασμού μπορούν να προκληθούν από παράγοντες όπως η περιορισμένη ή ανύπαρκτη ικανότητα παραγωγής καυσίμων στη συγκεκριμένη περιοχή· ανεπαρκείς οδικές συνδέσεις ή συνδέσεις αγωγών ή (στην περίπτωση των νησιών) ανάγκη εφοδιασμού με καύσιμα διά θαλάσσης.

Ένα άλλο στοιχείο που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι η περιορισμένη ικανότητα αποθήκευσης καυσίμων στον ενωσιακό αερολιμένα. Η αποθήκευση καυσίμων μπορεί να περιορίζεται σε ενωσιακούς αερολιμένες που δεν διαθέτουν αγωγούς εφοδιασμού, λόγω των γεωγραφικών χαρακτηριστικών τους.

Ως εκ τούτου, το άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο β) του RFEUA αναγνωρίζει ότι τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά ενός ενωσιακού αερολιμένα μπορούν να οδηγήσουν σε διαρθρωτικές δυσκολίες εφοδιασμού με καύσιμα, συμπεριλαμβανομένης της περιορισμένης διαθεσιμότητας αεροπορικών καυσίμων σε ενωσιακό αερολιμένα.

5.2.2.2. *Με ποιον τρόπο ο εφοδιασμός με καύσιμα και οι γεωγραφικές συνθήκες οδηγούν σε σημαντικά υψηλότερες τιμές καυσίμων από τις μέσες τιμές καυσίμων σε άλλους ενωσιακούς αερολιμένες;*

Οι διαρθρωτικές δυσκολίες εφοδιασμού με καύσιμα που προκύπτουν από τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά ενός συγκεκριμένου ενωσιακού αερολιμένα (όπως εξηγείται στο σημείο 5.2.2.1) μπορεί να οδηγήσουν, στην τρίτη προϋπόθεση, σε σημαντικά υψηλότερες τιμές καυσίμων από τις τιμές που εφαρμόζονται κατά μέσο όρο σε παρόμοιους τύπους καυσίμων σε άλλους ενωσιακούς αερολιμένες.

Επιπλέον, η υψηλή εποχικότητα στους ενωσιακούς αερολιμένες με δυσκολία εφοδιασμού με καύσιμα και ιδιαίτερες γεωγραφικές συνθήκες θα μπορούσε να αυξήσει τη ζήτηση αεροπορικών καυσίμων, με αποτέλεσμα σημαντικά υψηλότερες τιμές από τις τιμές που εφαρμόζονται κατά μέσο όρο σε παρόμοιους τύπους καυσίμων σε άλλους ενωσιακούς αερολιμένες.

([39]) Βλ. το έγγραφο στον ακόλουθο σύνδεσμο: https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/.

Άλλοι ενωσιακοί αερολιμένες μπορούν να εφοδιάζονται σε μεγάλο βαθμό, για παράδειγμα, με αγωγούς και, ως εκ τούτου, να αποφεύγουν πρόσθετες δαπάνες μεταφοράς, όπως οι δαπάνες που συνδέονται με την προμήθεια καυσίμων σε νησιωτικό αερολιμένα. Σε άλλους ενωσιακούς αερολιμένες, οι δαπάνες μεταφοράς θα μπορούσαν να μειωθούν εάν υπάρχουν περισσότεροι του ενός προμηθευτές καυσίμων στον ενωσιακό αερολιμένα ή εάν ο αερολιμένας βρίσκεται κοντά σε διυλιστήριο καυσίμων. Τα στοιχεία αυτά ευνοούν την ανταγωνιστικότερη τιμολόγηση των αεροπορικών καυσίμων εν συγκρίσει με ενωσιακούς αερολιμένες που παρουσιάζουν ιδιαίτερες γεωγραφικές συνθήκες, όπως περιγράφονται στο σημείο 5.2.2.1.

Στο σημείο 5.2.2.4 εξηγείται ποια στοιχεία πρέπει να αποδειχθούν ώστε να καταδειχθούν οι σημαντικά υψηλότερες τιμές παρόμοιων αεροπορικών καυσίμων.

5.2.2.3. *Ποια είναι η σημαντικά μειονεκτική ανταγωνιστική θέση για τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους, σε σύγκριση με τις συνθήκες της αγοράς που επικρατούν σε άλλους ενωσιακούς αερολιμένες με παρόμοια ανταγωνιστικά χαρακτηριστικά;*

Αφού αποδείξει καταρχάς ότι ο αερολιμένας πάσχει από διαρθρωτικές δυσκολίες εφοδιασμού με καύσιμα (...) λόγω της θέσης του αερολιμένα, οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα σημαντικά υψηλότερες τιμές καυσίμων (...), ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να αποδείξει την τέταρτη απαίτηση, δηλαδή ότι ο ανεφοδιασμός με καύσιμα στον εν λόγω αερολιμένα της Ένωσης θα τον περιήγαγε σε σημαντικά μειονεκτική ανταγωνιστική θέση σε σύγκριση με τις συνθήκες της αγοράς που επικρατούν σε άλλους ενωσιακούς αερολιμένες με παρόμοια ανταγωνιστικά χαρακτηριστικά.

Ένας φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους θα αντιμετώπιζε σημαντικά μειονεκτική ανταγωνιστική θέση εάν υποχρεωνόταν να ανεφοδιάζεται με καύσιμα, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 του RFEUA στα ακόλουθα σενάρια:

— Οι τιμές των αεροπορικών καυσίμων στον ενωσιακό αερολιμένα για τον οποίο ζητείται απαλλαγή είναι σημαντικά υψηλότερες λόγω των γεωγραφικών χαρακτηριστικών του και των δυσκολιών εφοδιασμού με καύσιμα. Ως εκ τούτου, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα δυσκολευόταν να ανταγωνιστεί αποτελεσματικά, στο πεδίο των επιχειρηματικών του δραστηριοτήτων, άλλους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εξυπηρετούν άλλους ενωσιακούς αερολιμένες εντός της ίδιας ζώνης επιρροής και θεωρούνται υποκατάστατοι από την άποψη της επιβατικής ζήτησης. Αυτό θα μπορούσε να συμβεί εάν, για παράδειγμα, ο ενωσιακός αερολιμένας (και, επομένως, ο αιτών φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους) εξυπηρετεί τουριστική κίνηση / κίνηση διακοπών που θα μπορούσε να εκτραπεί σε άλλον ενωσιακό αερολιμένα που εξυπηρετεί παρόμοια καταναλωτική ζήτηση στην ίδια ζώνη επιρροής. Η αξιολόγηση πρέπει να διενεργείται κατά περίπτωση, αλλά τέτοια δυνατότητα υποκατάστασης μπορεί να αναμένεται μεταξύ ορισμένων από τα μικρότερα νησιά που εξαρτώνται κυρίως από την τουριστική κίνηση και έχουν μικρή άλλη δεσμευμένη ζήτηση με άλλον τρόπο ή, για παράδειγμα, μεταξύ ενός νησιού και της ακτογραμμής στην ηπειρωτική χώρα εντός της ίδιας ζώνης επιρροής.

— Η μειονεκτική ανταγωνιστική θέση πρέπει να είναι κάτι περισσότερο από επαρκής· πρέπει να είναι *σημαντική*. Αναμένονται ορισμένες διακυμάνσεις στην τιμολόγηση και στην ανταγωνιστική θέση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών (συμπεριλαμβανομένων των διακυμάνσεων του κόστους), αλλά αυτό δεν δικαιολογεί αυτομάτως την απαλλαγή. Για μια σημαντικά μειονεκτική ανταγωνιστική θέση απαιτείται κάτι περισσότερο από μια μικρή διαφορά στις συνθήκες ανταγωνισμού. Κάθε εφαρμογή του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο β) θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να εξετάζεται κατά περίπτωση, λαμβανομένης υπόψη της διαδρομής και του αν υπάρχουν δύο ενωσιακοί αερολιμένες που βρίσκονται στην ίδια ζώνη επιρροής.

  Παράδειγμα 3: ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους **Y** ζητεί προσωρινή απαλλαγή, βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο β) του RFEUA, από την υποχρέωση ανεφοδιασμού κατά την αναχώρηση από τον ενωσιακό αερολιμένα **A** (που βρίσκεται σε νησί) με προορισμό τον ενωσιακό αερολιμένα **B** (που βρίσκεται στην ηπειρωτική χώρα). Η διαδρομή είναι **B-A-B**. Ο αερολιμένας **A** είναι κυρίως προορισμός αναψυχής και παρουσιάζει διαρθρωτικές δυσκολίες εφοδιασμού με καύσιμα, λόγω των γεωγραφικών χαρακτηριστικών του, που αυξάνουν σημαντικά τις τιμές των καυσίμων. Ο **Y** θα πρέπει να αποδείξει στην αίτηση απαλλαγής του ότι οι συνθήκες στον αερολιμένα **A** τον περιάγουν σε σημαντικά μειονεκτική ανταγωνιστική θέση σε σύγκριση με τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις από τον ίδιο ηπειρωτικό αερολιμένα **B** προς τον ενωσιακό αερολιμένα **N**. Ο **N** θα είναι, στο παράδειγμα αυτό, ενωσιακός αερολιμένας που βρίσκεται στη ζώνη επιρροής του **A** και προσφέρει προορισμό αναψυχής παρόμοιο με τον **A**.

— Η μειονεκτική ανταγωνιστική θέση του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους στον ενωσιακό αερολιμένα για τον οποίο ζητεί απαλλαγή θα μπορούσε να είναι σημαντική σε σύγκριση με άλλους ενωσιακούς αερολιμένες με παρόμοια ανταγωνιστικά χαρακτηριστικά (π.χ. μέγεθος, τοποθεσία εντός του κράτους μέλους ή γειτονικών κρατών μελών, επιχειρηματικό μοντέλο και σύνθεση κυκλοφορίας). Η εν λόγω μειονεκτική θέση θα μπορούσε να οφείλεται σε παράγοντες όπως το υψηλότερο λειτουργικό κόστος (συμπεριλαμβανομένων των αερολιμενικών τελών και των τελών εξυπηρέτησης), οι περιορισμοί χωρητικότητας (όπως η περιορισμένη χωρητικότητα του διαδρόμου και οι περιορισμένες εγκαταστάσεις υποδομής) και/ή η ανεπαρκής προσβασιμότητα των αερολιμένων.

  Παράδειγμα 4: ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών **Y** ζητεί εξαίρεση δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο β) στον ενωσιακό αερολιμένα **A**, ο οποίος βρίσκεται σε σημαντικό ανταγωνιστικό μειονέκτημα σε σύγκριση με τον ενωσιακό αερολιμένα **B**, λόγω των σημαντικά υψηλότερων τιμών των αεροπορικών καυσίμων, του υψηλότερου λειτουργικού κόστους, της ανεπαρκούς προσβασιμότητας και των λιγότερο ελκυστικών επιβατικών εγκαταστάσεων. Το γεγονός ότι οι αεροπορικές εταιρείες και οι επιβάτες είναι πιθανότερο να προτιμούν τον ενωσιακό αερολιμένα **B** θα επηρεάσει την ικανότητα του ενωσιακού αερολιμένα **A** να προσελκύει και να διατηρεί την κίνηση.

Ως εκ τούτου, στο πλαίσιο αίτησης απαλλαγής βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο β), ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να αποδείξει ότι η σημαντικά υψηλότερη τιμή των αεροπορικών καυσίμων στον ενωσιακό αερολιμένα, η οποία οφείλεται στα γεωγραφικά χαρακτηριστικά του αερολιμένα και στις αντίστοιχες δυσκολίες εφοδιασμού με καύσιμα, τον περιάγει σε σημαντικό ανταγωνιστικό μειονέκτημα όσον αφορά άλλους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που δραστηριοποιούνται σε προορισμούς ενωσιακών, ενδεχομένως υποκατάστατων αερολιμένων. Με άλλα λόγια, ο αιτών φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να αποδείξει ότι, χωρίς την απαλλαγή από την υποχρέωση του άρθρου 5 παράγραφος 1 του RFEUA, θα χάσει σημαντική επιβατική κίνηση από άλλον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών που προσφέρει παρόμοιο εναλλακτικό προορισμό.

Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι τα παραδείγματα αυτά καταδεικνύουν περιστάσεις υπό τις οποίες θα μπορούσε ενδεχομένως να χορηγηθεί απαλλαγή, ωστόσο, για να γίνει δεκτή μια απαλλαγή, πρέπει να πληρούνται όλες οι απαιτήσεις του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο β). Αυτό σημαίνει ότι δεν μπορεί να γίνει δεκτή αίτηση απαλλαγής ενός φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών στην οποία υποστηρίζει απλώς ότι μπορεί να επιτύχει ανταγωνιστικότερη τιμή καυσίμων στον αερολιμένα Α, ο οποίος βρίσκεται εγγύτερα σε διυλιστήριο, απ' ό,τι στον αερολιμένα Β, ο οποίος βρίσκεται σε ορεινή περιοχή. Όλες οι απαιτήσεις του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο β) πρέπει να αποδεικνύονται καθεμία χωριστά.

5.2.2.4. *Πώς μπορεί ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών να αιτιολογήσει την αίτηση απαλλαγής του;*

Πρώτον, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να αποδείξει ότι ο ενωσιακός αερολιμένας για τον οποίο ζητείται η απαλλαγή αντιμετωπίζει διαρθρωτική δυσκολία εφοδιασμού με αεροπορικά καύσιμα.

Δεύτερον, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να αποδείξει ότι η δυσκολία εφοδιασμού οφείλεται στα γεωγραφικά χαρακτηριστικά του αερολιμένα. Οι γεωγραφικές συνθήκες μπορεί να είναι αυτονόητες για ορισμένα νησιά (π.χ. μικρά νησιά χωρίς σιδηροδρομικές ή οδικές συνδέσεις με την ηπειρωτική χώρα), αλλά και πάλι θα πρέπει να αποδειχθεί ότι πληρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις: i) διαρθρωτική δυσκολία εφοδιασμού με καύσιμα και ii) ιδιαίτερες γεωγραφικές συνθήκες. Η αίτηση απαλλαγής που αφορά απομακρυσμένες ή ορεινές περιοχές θα πρέπει να επεξηγείται λεπτομερώς (για παράδειγμα, για ποιον λόγο και με ποιον τρόπο τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά του αερολιμένα προκαλούν τους περιορισμούς εφοδιασμού με καύσιμα). Στην αίτηση απαλλαγής θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνεται περιγραφή των επακριβών δυσκολιών εφοδιασμού με καύσιμα. Με άλλα λόγια, η απλή απόδειξη της ιδιαιτερότητας των γεωγραφικών συνθηκών δεν αρκεί για να γίνει δεκτή η αίτηση απαλλαγής. Πρέπει επίσης να καταδειχθεί η δυσκολία εφοδιασμού.

Τρίτον, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να αποδείξει τη σημαντική διαφορά από τη μέση τιμή καυσίμων για παρόμοιους τύπους αεροπορικών καυσίμων μεταξύ άλλων ενωσιακών αερολιμένων και του ενωσιακού αερολιμένα για τον οποίο ζητεί απαλλαγή από την υποχρέωση ανεφοδιασμού. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να υποβάλει στην αρμόδια αρχή κάθε σχετικό έγγραφο που ενδέχεται να έχει στην κατοχή του προκειμένου να καταδείξει τις σημαντικά υψηλότερες τιμές των καυσίμων (π.χ. προσφορές τιμών από τον προμηθευτή ή τους προμηθευτές καυσίμων στους διάφορους ενωσιακούς αερολιμένες και μέσες τιμές που παρέχονται από εξειδικευμένες πλατφόρμες). Για την υποστήριξη της αξιολόγησης θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν τα ακόλουθα στοιχεία:

— Η σύγκριση των τιμών μεταξύ παρόμοιων αεροπορικών καυσίμων. Αυτό σημαίνει, για παράδειγμα, ότι η σύγκριση των τιμών των καυσίμων κηροζίνης και των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων δεν θα αποτελούσε έγκυρο τρόπο απόδειξης της σημαντικής διαφοράς στις τιμές. Οι τιμές της κηροζίνης πρέπει να συγκριθούν με τις τιμές της κηροζίνης και τα μείγματα βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων πρέπει να συγκριθούν με τις τιμές παρόμοιων μειγμάτων βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων.

— Η σύγκριση των τιμών μεταξύ παρόμοιων αερολιμένων, μεταξύ άλλων χωρίς περιορισμούς όσον αφορά το μέγεθος, τη θέση τους (δηλαδή εντός του κράτους μέλους ή γειτονικού/-ών κράτους/-ών μέλους/-ών), το επιχειρηματικό μοντέλο και τη σύνθεση της κυκλοφορίας. Οι αερολιμένες που επιλέγονται για τη σύγκριση των τιμών θα παρέχουν τις μέσες τιμές της αγοράς αεροπορικών καυσίμων που διατίθενται στους εν λόγω ενωσιακούς αερολιμένες για λόγους σύγκρισης με τις σημαντικά υψηλότερες τιμές του ενωσιακού αερολιμένα όπου ζητείται η απαλλαγή.

— Η σύγκριση των σημαντικών διαφορών στις τιμές των αεροπορικών καυσίμων μπορεί να υποστηρίζεται από την ανάλυση κόστους και/ή την ανάλυση του περιθωρίου κέρδους των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

— Η σύγκριση των σημαντικών διαφορών στις τιμές των αεροπορικών καυσίμων μπορεί να υποστηρίζεται από ανάλυση προσφοράς και ζήτησης που επηρεάζει τις τιμές (δηλαδή περιορισμούς της προσφοράς και μεταβολές της ζήτησης, όπως εποχικές αλλαγές).

Τέταρτον, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει να αποδείξει τη σημαντικά μειονεκτική ανταγωνιστική θέση σε σχέση με άλλους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις προς άλλους ενωσιακούς αερολιμένες με παρόμοια ανταγωνιστικά χαρακτηριστικά. Ως εκ τούτου, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να αιτιολογήσει την αίτησή του προσδιορίζοντας άλλον ανταγωνιστικό προορισμό ή προορισμούς της Ένωσης, καταδεικνύοντας τον τρόπο με τον οποίο ο εν λόγω ενωσιακός αερολιμένας ανταγωνίζεται τον ενωσιακό αερολιμένα για τον οποίο ζητείται η εξαίρεση και να αποδείξει είτε την απώλεια επιβατών στον εν λόγω έτερο ενωσιακό αερολιμένα είτε την ύπαρξη προβλέψιμου και μη υποθετικού κινδύνου τέτοιας απώλειας επιβατών (καταδεικνυόμενου και στις δύο περιπτώσεις ως «σημαντικού»).

Συνιστάται στις αρχές που αξιολογούν τις αιτήσεις βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο β) του RFEUA να έρχονται σε επαφή με τις οικείες εθνικές αρχές ανταγωνισμού προτού αποφασίσουν αν θα εγκρίνουν ή θα απορρίψουν μια αίτηση. Η συνεργασία αυτή θα πρέπει να επικεντρώνεται ειδικά στην αξιολόγηση των απαιτήσεων για σημαντικά υψηλότερες τιμές καυσίμων σε σύγκριση με τις μέσες τιμές των καυσίμων σε άλλους ενωσιακούς αερολιμένες και για σημαντικό ανταγωνιστικό μειονέκτημα σε σύγκριση με τις συνθήκες της αγοράς που επικρατούν σε άλλους ενωσιακούς αερολιμένες με παρόμοια ανταγωνιστικά χαρακτηριστικά.

6. **Η ΑΡΜΟΔΙΑ ΑΡΧΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΚΟΠΟΥΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 5 ΤΟΥ RFEUA**

6.1. **Ο ρόλος των αρχών για τους σκοπούς του άρθρου 5 παράγραφοι 2 και 3 του RFEUA**

Το άρθρο 5 παράγραφος 2 του RFEUA επιτρέπει σε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους να μην εκπληρώσει την απαίτηση ανεφοδιασμού που ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 του RFEUA, εάν αυτό δικαιολογείται δεόντως για λόγους συμμόρφωσης με τους ισχύοντες κανόνες ασφάλειας των καυσίμων. Οι περιστάσεις αυτές πρέπει να αιτιολογούνται δεόντως στην αρμόδια αρχή ή στις αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 6 του RFEUA και στον EASA, μαζί με αναφορά των επηρεαζόμενων διαδρομών ([40]).

Το άρθρο 11 παράγραφος 6 του RFEUA ορίζει ότι «το υπεύθυνο κράτος μέλος, του οποίου η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές που καθορίζονται (σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του RFEUA) είναι υπεύθυνες για συγκεκριμένο φορέα διαχείρισης ενωσιακού αερολιμένα, καθορίζεται με βάση την αντίστοιχη εδαφική δικαιοδοσία του ενωσιακού αερολιμένα».

Για τους σκοπούς του άρθρου 5 παράγραφος 2 του RFEUA, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους οφείλει συνεπώς να κοινοποιεί και να αιτιολογεί τους λόγους ασφάλειας των καυσίμων για τους οποίους δεν εκπληρώνει την υποχρέωση ανεφοδιασμού με καύσιμα που ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 (δηλαδή το 90 % των «ετήσιων απαιτούμενων καυσίμων» ταξιδίου και τροχοδρόμησης) και να αναφέρει επίσης ποιες διαδρομές επηρεάζονται προς την αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 6 του RFEUA. Πρόκειται για αρχή που είναι υπεύθυνη για συγκεκριμένο φορέα διαχείρισης ενωσιακού αερολιμένα, ο οποίος με τη σειρά του καθορίζεται με βάση την αντίστοιχη εδαφική δικαιοδοσία του αερολιμένα.

Το άρθρο 5 παράγραφος 3 του RFEUA προβλέπει ότι απαλλαγές από την υποχρέωση ανεφοδιασμού με καύσιμα που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 μπορούν, υπό ορισμένες περιστάσεις, να ζητηθούν εκ των προτέρων από την αρμόδια αρχή ή τις αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 6 του RFEUA. Ως εκ τούτου, για τους σκοπούς του άρθρου 5 παράγραφος 3, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει να ζητήσει πιθανές απαλλαγές ([41]), οι οποίες θα χορηγηθούν ή θα απορριφθούν δυνάμει της εν λόγω διάταξης, από την αρχή που είναι αρμόδια για ενωσιακό αερολιμένα στον οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους ισχυρίζεται ότι δεν μπορεί να ανεφοδιαστεί με καύσιμα.

Εν κατακλείδι, η αρμόδια αρχή που λαμβάνει τις αναδρομικές αιτιολογήσεις σχετικά με τις ποσότητες που δεν χρησιμοποιήθηκαν για ανεφοδιασμό για λόγους ασφάλειας και τις εκ των προτέρων αιτήσεις για απαλλαγές από την υποχρέωση ανεφοδιασμού με καύσιμα είναι η αρμόδια αρχή του αερολιμένα στον οποίο δεν πραγματοποιείται ο ανεφοδιασμός. Η αρχή αυτή μπορεί να είναι διαφορετική από την αρχή που είναι αρμόδια για την επιβολή προστίμων στον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους.

6.2. **Ποια είναι η αρμόδια αρχή για την εφαρμογή της υποχρέωσης ανεφοδιασμού με καύσιμα και για την επιβολή προστίμων;**

Το άρθρο 11 παράγραφος 1 του RFEUA ορίζει ότι «[τ]α κράτη μέλη ορίζουν την αρμόδια αρχή ή τις αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για την επιβολή της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και για την επιβολή προστίμων στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, στους φορείς διαχείρισης ενωσιακών αερολιμένων και στους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων [...]».

Για να διευκολυνθεί η συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων αρχών, καθώς και για να ενισχυθεί η διαφάνεια και η ευκολότερη πρόσβαση των ενδιαφερόμενων μερών, η Επιτροπή δημοσιεύει στον ιστότοπό της κατάλογο των εθνικών αρμόδιων αρχών που έχουν οριστεί για την εφαρμογή και την επιβολή του RFEUA ([42]).

([40]) Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει επίσης να συμπεριλάβει τις εν λόγω πληροφορίες στην έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 8 του RFEUA (δηλαδή στην ετήσια έκθεση), με χωριστή αναφορά των σχετικών ποσοτήτων καυσίμων. Η εν λόγω έκθεση υποβάλλεται στην αρχή που ορίζεται βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 5 του RFEUA. Η έκθεση (συμπεριλαμβανομένων των ποσοτήτων που χρησιμοποιήθηκαν για ανεφοδιασμό για λόγους ασφάλειας) πρέπει να υποβάλλεται έως την 31η Μαρτίου κάθε έτους υποβολής εκθέσεων (αναδρομική έκθεση).

([41]) Οι αιτήσεις απαλλαγής σε διαδρομή βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 του RFEUA πρέπει να υποβάλλονται στην αρμόδια αρχή τουλάχιστον 3 μήνες πριν από την προβλεπόμενη ημερομηνία εφαρμογής της απαλλαγής (η οποία ζητείται εκ των προτέρων).

([42]) Βλ. τον κατάλογο των ορισθεισών αρμόδιων αρχών βάσει του RFEUA στον ιστότοπο της ΓΔ MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_el).

Το άρθρο 11 παράγραφος 5 του RFEUA ορίζει ότι η ορισθείσα αρχή ή οι ορισθείσες αρχές (βλ. άρθρο 11 παράγραφος 1 του RFEUA) που είναι υπεύθυνες για συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 748/2009 της Επιτροπής ([43]). Στην περίπτωση που φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν έχει ανατεθεί σε κράτος μέλος με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 748/2009 της Επιτροπής, οι κανόνες που ορίζονται στο άρθρο 18α της οδηγίας 2003/87/ΕΚ ([44]) θα τηρούνται προκειμένου να προσδιοριστεί η αρχή στην οποία θα υπαχθεί ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών ([45]). Οι κανόνες αυτοί περιέχουν τις διατάξεις που διέπουν την υπαγωγή κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους στο οικείο εντεταλμένο κράτος μέλος. Σκοπός αυτής της υπαγωγής είναι η μείωση του διοικητικού φόρτου για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και τα κράτη μέλη που είναι υπεύθυνα για την επιβολή του RFEUA.

Η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για την επιβολή προστίμων σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών (βλ. άρθρο 12 παράγραφος 2 του RFEUA) λόγω μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 5 του RFEUA είναι η αρχή ή οι αρχές που ορίζονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφοι 1 και 5 του RFEUA. Αυτό σημαίνει ότι μόνο η αρχή ή οι αρχές που έχουν οριστεί θα πρέπει να επιβάλλουν πρόστιμα στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών οι οποίοι υπάγονται σε αυτές, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 748/2009 της Επιτροπής ή τους κανόνες του άρθρου 18α της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Πρόκειται για την ίδια αρχή ή αρχές που θα παραλαμβάνουν τις εκθέσεις που υποβάλλουν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών οι οποίοι υπάγονται σε αυτές (σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του RFEUA) και, ως εκ τούτου, είναι εκείνες που θα έχουν άμεση πρόσβαση στο πλήρες περιεχόμενο της ετήσιας έκθεσης σχετικά με το αν τηρήθηκαν τα όρια που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1.

Η εν λόγω ορισθείσα αρχή ή αρχές είναι υπεύθυνες για την επιβολή των προστίμων στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών οι οποίοι υπάγονται σε αυτές και την είσπραξή τους, ακόμη και αν τα όρια που καθορίζονται στο άρθρο 5 του RFEUA δεν εκπληρώθηκαν σε ενωσιακούς αερολιμένες που βρίσκονται εκτός του αντίστοιχου οικείου κράτους μέλους. Πράγματι, η εν λόγω μη συμμόρφωση δεν συνδέεται με συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα, αλλά με την υποχρέωση σε επίπεδο ΕΕ να διασφαλίζει ότι ο ετήσιος ανεφοδιασμός τους με αεροπορικά καύσιμα πληροί τα όρια του άρθρου 5 παράγραφος 1 του RFEUA. Η εν λόγω ορισθείσα αρχή ή αρχές θα διαθέτει/-ουν τις απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με τα καύσιμα με τα οποία εκτελείται ανεφοδιασμός για λόγους ασφάλειας των καυσίμων, διότι αυτό αποτελεί μέρος των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και του παραρτήματος ΙΙ του RFEUA.

Παράδειγμα 5: ορισμός της αρμόδιας αρχής ή των αρμόδιων αρχών

Το κράτος μέλος **Α** ορίζει τη Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας («**A-DGCA**») ως την αρμόδια αρχή του σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του RFEUA. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους «**Υ**» υπάγεται σύμφωνα με τον κανονισμό της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 748/2009 στο κράτος μέλος **Α**. Σε αυτό το παράδειγμα, η **A-DGCA** θα είναι η αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή και την επιβολή προστίμων βάσει του RFEUA στον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους «**Υ**» σε περίπτωση που ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους δεν συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις που υπέχει βάσει του άρθρου 5 του RFEUA.

Παράδειγμα 6: ποια είναι η αρμόδια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του RFEUA και ποιες είναι οι επιπτώσεις βάσει του άρθρου 8 του RFEUA;

Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους **Υ** εκτελεί διαδρομή μεταξύ των κρατών μελών **Α** και **Β** και εκτελεί διαδρομή από το κράτος μέλος **Β** προς τρίτη χώρα. Σύμφωνα με τους κανόνες του άρθρου 11 παράγραφος 5 του RFEUA, ο **Υ** υπάγεται στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους **Α (A-DGCA)**. Ο **Υ** καταρτίζει τις ετήσιες υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων δυνάμει του άρθρου 8 του RFEUA (σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού) και τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2. Σε αυτό το παράδειγμα, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους έχει τις ακόλουθες υποχρεώσεις:

(1) Από το κράτος μέλος **Α** στο κράτος μέλος **Β**: Σε αυτό το παράδειγμα, ο **Υ** πληροί την απαίτηση ανεφοδιασμού του 90 % (βλ. άρθρο 5 παράγραφος 1 του RFEUA) στον ενωσιακό αερολιμένα αναχώρησης στο κράτος μέλος **Α**. Ο **Υ** πρέπει να υποβάλει έκθεση στην **A-DGCA** επειδή υπάγεται στο κράτος μέλος **Α**. Πρέπει επίσης να υποβάλει έκθεση στον EASA προκειμένου να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις που ορίζονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 του RFEUA.

(2) Από το κράτος μέλος **Β** προς τρίτη χώρα: ύστερα από αξιολόγηση των ετήσιων υποχρεώσεων ανεφοδιασμού με καύσιμα, ο **Υ** διαπιστώνει ότι υπολείπεται του ορίου του 90 % που καθορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 του RFEUA στον ενωσιακό αερολιμένα αναχώρησης στο κράτος μέλος **Β**. Ωστόσο, ο **Υ** θεωρεί ότι το γεγονός ότι υπολείπεται του ορίου δικαιολογείται για λόγους ασφάλειας των καυσίμων σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του RFEUA.

([43]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 748/2009 της Επιτροπής, της 5ης Αυγούστου 2009, σχετικά με τον κατάλογο των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που ασκούσαν αεροπορική δραστηριότητα του παραρτήματος Ι της οδηγίας 2003/87/ΕΚ την 1η Ιανουαρίου 2006 ή μετά την ημερομηνία αυτή, στον οποίο προσδιορίζεται το εντεταλμένο κράτος μέλος για κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών (ΕΕ L 219 της 22.8.2009, σ. 1).

([44]) Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).

([45]) Ο κατάλογος των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του RFEUA, ο οποίος δημοσιεύεται στον ιστότοπο της ΓΔ MOVE, αναφέρει την αρχή στην οποία έχει υπαχθεί κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους.

Σε αυτό το παράδειγμα, ο **Υ** θα είχε **διπλή υποχρέωση**: i) πρέπει να αιτιολογήσει δεόντως στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους **Β** (όπου συμβαίνει η μη εκπλήρωση της απαίτησης ανεφοδιασμού) τους λόγους για τους οποίους δεν εκπληρώνει την εν λόγω απαίτηση ανεφοδιασμού· και ii) να αναφέρει τις μη αποθηκευμένες ποσότητες καυσίμου και τις σχετικές αιτιολογήσεις στην **Α-DGCA** και στον EASA, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του RFEUA.

→ Σε συνέχεια αυτού του παραδείγματος, η **Α-DGCA** είναι η αρμόδια αρχή στην οποία υπάγεται ο **Υ**. Όπως εξηγήθηκε, είναι επομένως ο αποδέκτης των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 1 του RFEUA που υποβάλλει ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους. Η **Α-DGCA** είναι επίσης η αρμόδια αρχή για την επιβολή προστίμων στον **Υ** λόγω μη συμμόρφωσης με το άρθρο 5 παράγραφος 1 του RFEUA, εάν η **Α-DGCA** διαπιστώσει παραβίαση στον ενωσιακό αερολιμένα αναχώρησης στο κράτος μέλος **Β**, μετά την αξιολόγηση της έκθεσης και τη διαβούλευση με την αρμόδια αρχή του **Β** (κατά περίπτωση).

Παράδειγμα 7: ποια είναι η αρμόδια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 του RFEUA;

Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους **Υ** αναχωρεί από ενωσιακό αερολιμένα που βρίσκεται στην πρωτεύουσα του κράτους μέλους **Β**, εκτελεί πτήσεις προς ενωσιακό αερολιμένα που βρίσκεται σε νησί στο κράτος μέλος **Γ** και στη συνέχεια επιστρέφει στην πρωτεύουσα του κράτους μέλους **Β** (διαδρομή **Β-Γ-Β**). Σε αυτό το παράδειγμα, ο **Υ** αποφασίζει ότι πρέπει να ζητήσει απαλλαγή βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) του RFEUA για τη διαδρομή **Γ-Β**, διότι ο εφοδιασμός με καύσιμα δεν εξασφαλίζεται στο κράτος μέλος **Γ** κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα μη εύλογους χρόνους εξυπηρέτησης στο έδαφος. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους αξιολόγησε τις απαιτήσεις που απαιτούνται βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) και κατανοεί ότι πληρούνται. Ο **Υ** πρέπει να ζητήσει την απαλλαγή από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους **Γ** (δηλαδή από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του ενωσιακού αερολιμένα στον οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους δεν προτίθεται να ανεφοδιάσει το αεροσκάφος με καύσιμα).

Σε περίπτωση που ζητείται εξαίρεση βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) ή β) του RFEUA **για τριγωνικές πτήσεις**, το αίτημα πρέπει να υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή του αερολιμένα στον οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν μπορεί να ανεφοδιαστεί.

Παράδειγμα 8: αρμόδιες αρχές σε περίπτωση τριγωνικών πτήσεων

Κατά τη διαδρομή **Α-Β-Γ-Δ-Α**, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους **Υ** δεν μπορεί να ανεφοδιαστεί με καύσιμα στους ενωσιακούς αερολιμένες **Β** και **Δ** για λόγους που αιτιολογούνται βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) ή β). Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους Υ θα πρέπει να ζητήσει i) απαλλαγή από την αρμόδια αρχή του ενωσιακού αερολιμένα **Β** για τη διαδρομή **Β-Γ** και ii) άλλη απαλλαγή από την αρμόδια αρχή του ενωσιακού αερολιμένα **Δ** για τη διαδρομή **Δ-Α**.

7. **ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ**

Το άρθρο 11 παράγραφος 3 του RFEUA ορίζει ότι «[η] Επιτροπή, ο Οργανισμός [EASA] και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών συνεργάζονται και ανταλλάσσουν όλες τις σχετικές πληροφορίες για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής και της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό».

Το άρθρο 11 παράγραφος 3 του RFEUA απαιτεί από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να συνεργάζονται και να ανταλλάσσουν όλες τις πληροφορίες που σχετίζονται με τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής και συμμόρφωσης με τον κανονισμό. Εν προκειμένω περιλαμβάνονται πιθανές απαλλαγές που μπορεί να έχουν χορηγηθεί βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 του RFEUA. Οι αρμόδιες αρχές, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεπής εφαρμογή του άρθρου 5 του RFEUA, πρέπει ομοίως να συνεργάζονται και να ανταλλάσσουν πληροφορίες με τον EASA και την Επιτροπή. Η συνεργασία αυτή απαιτείται από τις αρμοδιότητες των αρμόδιων αρχών, η Επιτροπή και ο EASA μπορούν ωστόσο να τη διευκολύνουν.

Η ορισθείσα αρχή ή οι ορισθείσες αρχές πρέπει να διαθέτουν το αναγκαίο νομικό και διοικητικό πλαίσιο σε εθνικό επίπεδο για τη διασφάλιση της είσπραξης των προστίμων, σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 9 του RFEUA.

Οι πληροφορίες που λαμβάνονται βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 2 του RFEUA από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 6 του RFEUA θα χρησιμοποιούνται εάν απαιτείται συνεργασία μεταξύ των αρχών στο πλαίσιο, για παράδειγμα, της επανεξέτασης ετήσιας έκθεσης ή της λήψης απόφασης σχετικά με την επιβολή προστίμου. Η αρμόδια αρχή για την επιβολή προστίμων μπορεί να ζητήσει την άποψη της αρχής σε περίπτωση που το όριο ανεφοδιασμού στο άρθρο 5 παράγραφος 1 του RFEUA δεν τηρήθηκε για τη συμμόρφωση με τους κανόνες ασφάλειας των καυσίμων.

8. **ΣΧΕΤΙΚΆ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΊΑ ΥΠΟΒΟΛΉς Α'ΙΤΗΣΗς ΑΠΑΛΛΑΓΉς ΔΥΝΆΜΕΙ ΤΟΥ ΆΡΘΡΟΥ 5 ΠΑΡΆΓΡΑΦΟς 3 ΣΤΟΙΧΕΊΟ Α) Ή Β) ΤΟΥ RFEUA ΚΑΙ ΤΟΝ Ρ'ΟΛΟ ΤΗς ΕΠΙΤΡΟΠΉς**

8.1. **Διάρκεια και ανανέωση της απαλλαγής**

Το άρθρο 5 παράγραφος 5 του RFEUA ορίζει ότι η/οι απαλλαγή/-ές που χορηγείται/-ούνται από την αρμόδια αρχή έχει/-ουν περιορισμένη διάρκεια ισχύος που δεν μπορεί να υπερβαίνει το 1 έτος. Ως εκ τούτου, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να προσδιορίζει, στην απόφαση με την οποία χορηγεί την απαλλαγή, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) ή β) του RFEUA, την ακριβή διάρκεια της απαλλαγής. Η διάρκεια αυτή μπορεί να συμπίπτει με τη διάρκεια του αερολιμενικού παράγοντα που παρακωλύει τον ανεφοδιασμό με καύσιμα, αλλά δεν μπορεί να υπερβαίνει το όριο του 1 έτους.

Η αρμόδια αρχή μπορεί, κατόπιν αίτησης του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους, να επανεξετάσει την απαλλαγή πριν από τη λήξη της. Τυχόν αιτήσεις ανανέωσης θα πρέπει να υποβάλλονται τουλάχιστον 3 μήνες πριν από την ημερομηνία λήξης της απαλλαγής.

Παράδειγμα 9: Διάρκεια της απαλλαγής

Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους **Y** μπορεί να χρειαστεί απαλλαγή σε μικρό, υψηλής συμφόρησης ενωσιακό αερολιμένα που βρίσκεται σε νησί, κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου προγραμματισμού, διότι πρόκειται για την πιο πολυάσχολη περίοδο του έτους. Ωστόσο, η απαλλαγή στο νησί αυτό μπορεί να μην είναι απαραίτητη κατά τη χειμερινή περίοδο προγραμματισμού. Η αρμόδια αρχή θα αξιολογήσει αν πληρούνται οι απαιτήσεις του άρθρου 5 παράγραφος 3 του RFEUA και θα χορηγήσει την απαλλαγή για τη διάρκεια των εντοπισθέντων προβλημάτων που αιτιολογούν τις απαλλαγές και, σε κάθε περίπτωση, για διάστημα που δεν υπερβαίνει το 1 έτος.

8.2. **Πότε πρέπει η αίτηση να υποβληθεί στην αρμόδια αρχή;**

Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει να υποβάλει την αίτησή του στην αρμόδια αρχή τουλάχιστον 3 μήνες πριν από την προβλεπόμενη ημερομηνία εφαρμογής της απαλλαγής (άρθρο 5 παράγραφος 3 του RFEUA). Απαλλαγές μπορούν να ζητηθούν σε διαφορετικές χρονικές στιγμές κατά τη διάρκεια του έτους. Η απαλλαγή μπορεί να χορηγηθεί από την αρμόδια αρχή μόνον εάν πληρούνται οι απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) ή β) και εάν η αίτηση είναι δεόντως αιτιολογημένη. Η αρμόδια αρχή υποχρεούται να λάβει απόφαση σχετικά με την αίτηση χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο 1 μήνα πριν από την ημερομηνία εφαρμογής της προβλεπόμενης απαλλαγής, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 5 του RFEUA.

8.3. **Η αρμόδια αρχή μπορεί να ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες**

Το άρθρο 5 παράγραφος 4 του RFEUA ορίζει ότι η αρμόδια αρχή μπορεί, κατά την αξιολόγηση αιτήσεων για απαλλαγές βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) ή β) του RFEUA, να ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες από τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους επιπλέον των αιτιολογήσεων που έχει ήδη παράσχει ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους. Η αρμόδια αρχή καθορίζει ποιες πληροφορίες χρειάζεται ώστε να είναι σε θέση να αξιολογήσει την αίτηση απαλλαγής.

Εάν η αρμόδια αρχή ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες, η προθεσμία για τη λήψη απόφασης αναστέλλεται έως ότου ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους παράσχει πλήρεις πληροφορίες.

8.4. **Η απόφαση της αρμόδιας αρχής (άρθρο 5 παράγραφος 6 του RFEUA)**

Η αρμόδια αρχή πρέπει να λάβει απόφαση για την αποδοχή ή την απόρριψη της πρώτης αίτησης απαλλαγής που υποβάλλεται από φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) ή β) του RFEUA. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους δεν μπορεί να θεωρήσει ότι η μη έκδοση απόφασης εντός των προθεσμιών που ορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 5 του RFEUA αποτελεί απόφαση έγκρισης της αιτούμενης απαλλαγής.

Η μη έκδοση απόφασης σχετικά με τις αιτήσεις ανανέωσης το αργότερο 1 μήνα πριν από τη λήξη της προηγουμένως χορηγηθείσας απαλλαγής θα θεωρείται απόφαση έγκρισης της συνέχισης της εφαρμογής της απαλλαγής για την οποία ζητείται ανανέωση. Αυτό συμβαίνει εάν ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους έχει υποστηρίξει την αίτησή του για ανανέωση με λεπτομερή και επαρκή αιτιολόγηση τουλάχιστον 3 μήνες πριν από τη λήξη της απαλλαγής.

8.5. **Πότε αρχίζει να εφαρμόζεται η εθνική απόφαση;**

Το άρθρο 5 παράγραφος 7 του RFEUA προβλέπει ότι ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους έχει το δικαίωμα να ασκήσει προσφυγή κατά απόφασης της αρμόδιας αρχής που απορρίπτει αίτηση απαλλαγής. Σε περίπτωση προσφυγής, σύμφωνα με τη δικονομική αυτονομία των κρατών μελών, θα εφαρμόζονται οι σχετικές εθνικές διαδικασίες που θα καθορίζουν αν η προσβαλλόμενη εθνική απόφαση θα πρέπει να ανασταλεί ή όχι.

8.6. **Ρόλος της Επιτροπής**

8.6.1. ***Δημοσίευση του καταλόγου των απαλλαγών***

Οι αρμόδιες αρχές πρέπει να κοινοποιούν στην Επιτροπή τον κατάλογο των εγκεκριμένων και απορριφθεισών απαλλαγών. Ο κατάλογος θα συνοδεύεται από την αιτιολόγηση και την αξιολόγηση για την έγκριση ή την απόρριψη της αίτησης απαλλαγής (άρθρο 5 παράγραφος 8 του RFEUA). Η διαδικασία αυτή μπορεί να πραγματοποιηθεί ανά ομάδες κατηγοριών (π.χ. μη απόδειξη μιας από τις απαιτήσεις, μη τήρηση των προθεσμιών).

Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 8, η Επιτροπή πρέπει να δημοσιεύει τον κατάλογο των εγκεκριμένων απαλλαγών και να τον επικαιροποιεί τουλάχιστον άπαξ ετησίως.

8.6.2. ***Για καταγγελίες σχετικά με χορηγηθείσες απαλλαγές***

Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφοι 9 και 10 και το άρθρο 16 παράγραφος 2 του RFEUA, η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις με τις οποίες ζητεί από την αρμόδια αρχή ή τις αρμόδιες αρχές να εκδώσουν απόφαση για την κατάργηση συγκεκριμένης απαλλαγής από την έναρξη της επόμενης περιόδου προγραμματισμού.

Στις περιπτώσεις που η περίοδος προγραμματισμού αρχίζει νωρίτερα από 2 μήνες μετά τη δημοσίευση της απόφασης της αρμόδιας αρχής για την κατάργηση της εξαίρεσης, η απόφαση για την κατάργηση της εν λόγω εξαίρεσης θα εφαρμόζεται μόνον από την έναρξη της επόμενης περιόδου προγραμματισμού ([46]).

Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει να ενεργήσει με δική της πρωτοβουλία ή μετά την αξιολόγηση γραπτής καταγγελίας σχετικά με χορηγηθείσα απαλλαγή που υποβλήθηκε από:

— κράτος μέλος·

— φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους·

— οργανισμό διαχείρισης του οικείου ενωσιακού αερολιμένα·

— προμηθευτή αεροπορικών καυσίμων.

Για να διευκολυνθεί η αξιολόγηση του θέματος από την Επιτροπή και να αποφασιστεί αν πρέπει να εκδοθεί εκτελεστική πράξη προκειμένου να ζητηθεί η κατάργηση της χορηγηθείσας απαλλαγής, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες από τα κράτη μέλη και τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Το άρθρο 5 παράγραφος 10 του RFEUA απαιτεί από τα κράτη μέλη και τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να παρέχουν τις πληροφορίες χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, τα δε κράτη μέλη πρέπει να διευκολύνουν την παροχή πληροφοριών από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

([46]) Άρθρο 2 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1), ως *«περίοδος προγραμματισμού δρομολογίων» νοείται η θερινή ή η χειμερινή περίοδος, όπως χρησιμοποιούνται στον προγραμματισμό των δρομολογίων των αερομεταφορέων.*