

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 14ης Δεκεμβρίου 1987

για τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ κρατών μελών

(87/601/EOK)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2 και το άρθρο 227 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ⁽²⁾,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

ότι περισσότερο εύκαμπτες διαδικασίες έγκρισης των αεροπορικών ναύλων για τους επιβάτες των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ των κρατών μελών, θα δώσουν στους αερομεταφορείς ευρύτερο πλαίσιο για να αναπτύξουν την αγορά και να καλύψουν καλύτερα τις ανάγκες των καταναλωτών·

ότι οι αερομεταφορείς θα πρέπει να ενθαρρύνονται να ελέγχουν τις δαπάνες τους, να αυξήσουν την παραγωγικότητα και να παρέχουν αποτελεσματικές αεροπορικές υπηρεσίες σε ελκυστικές τιμές·

ότι θα πρέπει να θεσπιστούν κοινοί κανόνες που θα καθιερώνουν κριτήρια για την έγκριση των αεροπορικών ναύλων·

ότι, δυνάμει του άρθρου 189 της συνθήκης, τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν τα πλέον ενδεδειγμένα μέσα για την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας, και ιδίως μπορούν να εφαρμόσουν με μεγαλύτερη ακρίβεια τα κριτήρια που προβλέπει το άρθρο 3·

ότι πρέπει να καθοριστούν διαδικασίες για την υποβολή εκ μέρους των αερομεταφορέων των προτεινόμενων αεροπορικών ναύλων και τη ρητή και αυτόματη έγκρισή τους από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη· ότι οι αερομεταφορείς πρέπει να είναι ελεύθεροι να προτείνουν μεμονωμένα τους αεροπορικούς ναύλους, μετά από διαβούλευση με άλλους αερομεταφορείς, ιδίως για να καθορίζουν τους όρους των συμφωνιών ανταπόκρισης (interlining), λόγω του σημαντικού οφέλους που προκύπτει από τις συμφωνίες αυτές·

ότι θα πρέπει να ληφθεί πρόνοια για ταχείες διαβουλεύσεις μεταξύ των κρατών μελών σε περίπτωση διαφωνίας και για τις διαδικασίες που ακολουθούνται όταν οι διαφωνίες αυτές σχετικά με την έγκριση των ναύλων δεν επιλύονται με τις διαβουλεύσεις·

ότι θα πρέπει να ληφθεί πρόνοια για τακτικές διαβουλεύσεις με τις οργανώσεις καταναλωτών σε θέματα σχετικά με τους αεροπορικούς ναύλους·

ότι οι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων, κατά τη συνάντησή τους τον Ιούνιο του 1986, συμφώνησαν ότι η εσωτερική αγορά, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, θα πρέπει να ολοκληρωθεί έως το 1992 στα πλαίσια των ενεργειών της Κοινότητας που οδηγούν στην ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της· ότι οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας σχετικά με τους αεροπορικούς ναύλους, αποτελούν ένα πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή και το Συμβούλιο, επομένως, προκειμένου να πραγματοποιήσει το στόχο που έθεσαν οι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων, θα θεσπίσει περαιτέρω μέτρα ελευθέρωσης όσον αφορά τους αεροναύλους, στο τέλος μιας αρχικής περιόδου τριών ετών,

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 78 της 30. 3. 1982, σ. 6.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. C 322 της 28. 11. 1983, σ. 10, και ΕΕ αριθ. C 345 της 21. 12. 1987.

⁽³⁾ ΕΕ αριθ. C 77 της 21. 3. 1983, σ. 26.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Πεδίο εφαρμογής και ορισμοί

Άρθρο 1

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα κριτήρια και τις διαδικασίες που πρέπει να ισχύουν για τον καθορισμό των τακτικών αεροπορικών ναύλων που χρεώνονται για τα δρομολόγια μεταξύ αεροδρομίου ενός κράτους μέλους και αεροδρομίου άλλου κράτους μέλους.

Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στα υπερπόντια διαμερίσματα που αναφέρονται στο άρθρο 227 παράγραφος 2 της συνθήκης.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

- α) τακτικοί αεροπορικοί ναύλοι: η τιμή που πρέπει να καταβάλλεται στο οικείο εθνικό νόμισμα, για τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών με τακτικές αεροπορικές γραμμές και οι όροι εφαρμογής της εν λόγω τιμής συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που προσφέρονται στους πράκτορες και άλλους μεσάζοντες·
- β) ζώνη ελαστικότητας: η ζώνη τιμών όπως αναφέρεται στο άρθρο 5, εντός της οποίας οι αεροπορικοί ναύλοι που πληρούν τις προϋποθέσεις του παραρτήματος II μπορούν να εγκριθούν αυτόματα από τις αρχές πολιτικής αεροπορίας των κρατών μελών. Τα όρια μιας ζώνης εκφράζονται ως ποσοστά του ναύλου αναφοράς·
- γ) ναύλος αναφοράς: ο κανονικός αεροπορικός ναύλος οικονομικής θέσης που χρεώνει ένας αερομεταφορέας τρίτης ή τέταρτης ελευθερίας, στα εν λόγω δρομολόγια· αν υπάρχουν περισσότεροι του ενός ναύλοι τέτοιου τύπου, λαμβάνεται ο μέσος όρος, εκτός αντιθέτου διμερούς συμφωνίας· όπου δεν υπάρχει κανονικός ναύλος οικονομικής θέσης, λαμβάνεται ο κατώτατος πλήρως ελαστικός ναύλος·
- δ) αερομεταφορέας: μια επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών με έγκυρη άδεια λειτουργίας για την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών·
- ε) αερομεταφορέας τρίτης ελευθερίας: ένας αερομεταφορέας που έχει το δικαίωμα να αποβιβάζει ή να εκφορτώνει, στο έδαφος ενός άλλου κράτους, επιβάτες, εμπορεύματα και ταχυδρομείο που έχουν επιβιβαστεί ή φορτωθεί στο κράτος όπου είναι εγγεγραμμένος, αερομεταφορέας τέταρτης ελευθερίας: ένας αερομεταφορέας που έχει το δικαίωμα να επιβιβάζει ή να φορτώνει, από άλλο κράτος, επιβάτες εμπορεύματα και ταχυδρομείο για να τους αποβιβάσει ή να τα εκφορτώσει στο κράτος όπου είναι εγγεγραμμένος, αερομεταφορέας πέμπτης ελευθερίας: ένας αερομεταφορέας που έχει το δικαίωμα να πραγματοποιεί αεροπορικές εμπορικές μεταφορές επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου μεταξύ δύο κρατών εκτός από εκείνο όπου είναι εγγεγραμμένος·
- στ) κοινοτικός αερομεταφορέας:
 - i) ένας αερομεταφορέας που έχει την κεντρική του διοίκηση και τον κύριο τόπο εργασιών του στην

Κοινότητα, που η πλειοψηφία των μετόχων του ανήκει σε υπηκόους κρατών μελών ή/και σε κράτη μέλη και που πραγματικά ελέγχεται από τους υπηκόους αυτούς ή τα κράτη αυτά, ή

- ii) ένας αερομεταφορέας που, αν και δεν εμπίπτει στον ορισμό του σημείου i), κατά την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας οδηγίας:

A) είτε έχει την κεντρική του διοίκηση και τον κύριο τόπο εργασιών του στην Κοινότητα και εκτελούσε τακτικές ή μη τακτικές αεροπορικές γραμμές μέσα στην Κοινότητα κατά τους δώδεκα μήνες πριν από την έκδοση της παρούσας οδηγίας·

B) είτε εκτελούσε τακτικές γραμμές ανάμεσα σε κράτη μέλη με βάση την τρίτη και την τέταρτη ελευθερία των αιθέρων κατά τους δώδεκα μήνες πριν από την έκδοση της παρούσας οδηγίας.

Οι επιχειρήσεις που πληρούν τα παραπάνω κριτήρια αναφέρονται στο παράρτημα I·

- ζ) ενδιαφερόμενα κράτη: τα κράτη μέλη μεταξύ των οποίων λειτουργεί η εν λόγω τακτική αεροπορική γραμμή·
- η) τακτική αεροπορική γραμμή: μια σειρά πτήσεων καθεμία από τις οποίες πληροί όλους τους παρακάτω όρους:
 - i) διασχίζει τον εναέριο χώρο περισσότερων του ενός κρατών μελών·
 - ii) πραγματοποιείται με αεροσκάφη τα οποία προορίζονται για την επ' αμοιβή μεταφορά επιβατών ή επιβατών και εμπορευμάτων ή/και ταχυδρομείου, με όρους τέτοιους ώστε σε κάθε πτήση να διατίθενται θέσεις προς πώληση στο κοινό (είτε απευθείας από τον αερομεταφορέα είτε από τους εξουσιοδοτημένους πράκτορές του)·
 - iii) είναι οργανωμένη κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η σύνδεση μεταξύ των αυτών δύο ή περισσότερων σημείων:
 - 1) είτε βάσει δημοσιευμένων πινάκων δρομολογίων,
 - 2) είτε με τέτοια κανονικότητα ή συχνότητα ώστε οι πτήσεις αυτές να αποτελούν μια εμφανώς συστηματική σειρά·
- θ) πτήση: αναχώρηση από συγκεκριμένο αερολιμένα προς συγκεκριμένο προορισμό.

Κριτήρια

Άρθρο 3

Με την επιφύλαξη του άρθρου 5 παράγραφος 2, τα κράτη μέλη εγκρίνουν αεροπορικούς ναύλους εφόσον οι ναύλοι αυτοί ευρίσκονται σε εύλογη αναλογία προς το πλήρως αναλελυμένο κόστος σε μακροχρόνια βάση του αιτούντος αερομεταφορέα, λαμβάνοντας εκ παραλλήλου υπόψη και άλλους σχετικούς παράγοντες. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν εν προκειμένω υπόψη τις ανάγκες των καταναλωτών, την ανάγκη ικανοποιητικής απόδοσης του κεφαλαίου, την

κατάσταση του ανταγωνισμού στην αγορά, συμπεριλαμβανομένων των ναύλων των άλλων αερομεταφορέων του εξυπηρετούν το ίδιο δρομολόγιο, καθώς και την ανάγκη αποτροπής των πρακτικών ντάμπινγκ. Ωστόσο, το γεγονός ότι ένας προτεινόμενος αεροπορικός ναύλος είναι χαμηλότερος από τον ναύλο άλλου αερομεταφορέα που εξυπηρετεί το ίδιο δρομολόγιο, δεν αποτελεί επαρκή αιτιολόγηση για την άρνηση έγκρισης.

Διαδικασίες

Άρθρο 4

1. Οι αεροπορικοί ναύλοι υπόκεινται σε έγκριση των αρχών πολιτικής αεροπορίας των ενδιαφερομένων κρατών. Για το σκοπό αυτό, κάθε αερομεταφορέας υποβάλλει προς έγκριση τους ναύλους του, με τον τρόπο που ορίζουν οι αρχές αυτές.

Τούτο γίνεται ως εξής:

- α) είτε μεμονωμένα
- β) είτε, ύστερα από διαβούλευση, με άλλους αερομεταφορείς, με τον όρο ότι η διαβούλευση αυτή είναι σύμφωνη με τις διατάξεις κανονισμών που εκδίδονται κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3976/87 του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 1987 για την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών ⁽¹⁾.

Οι αρχές πολιτικής αεροπορίας δεν απαιτούν από τους αερομεταφορείς να υποβάλλουν τους ναύλους τους προς έγκριση νωρίτερα από 60 ημέρες πριν από την ημερομηνία κατά την οποία πρόκειται να τεθούν σε ισχύ.

2. Με την επιφύλαξη των άρθρων 5 και 6, οι ναύλοι πρέπει να εγκρίνονται και από τα δύο ενδιαφερόμενα κράτη. Εάν καμία από τις αρχές πολιτικής αεροπορίας δεν διαφωνήσει εντός 30 ημερών από την ημερομηνία υποβολής ναύλου, ο ναύλος θεωρείται ότι έχει εγκριθεί.

3. Από τη στιγμή που έχει εγκριθεί ένας αεροπορικός ναύλος εξακολουθεί να εφαρμόζεται έως ότου λήξει η ισχύς του ή αντικατασταθεί. Μπορεί πάντως να παραταθεί μετά την αρχική ημερομηνία λήξης της ισχύος του για δώδεκα μήνες το πολύ.

4. Κάθε κράτος μέλος οφείλει να επιτρέπει σε οποιονδήποτε αερομεταφορέα άλλου κράτους μέλους, που εκτελεί δρομολόγια σε απευθείας ή μη απευθείας αεροπορική τακτική γραμμή, να καθιερώσει και αυτός, αφού κάνει την πρόπωση προειδοποίηση, αεροπορικό ναύλο ίσο με εκείνον που έχει ήδη εγκριθεί για το συγκεκριμένο ζεύγος πόλεων. Η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται σε μη απευθείας γραμμή το μήκος της οποίας υπερβαίνει το μήκος της συντομότερης απευθείας γραμμής κατά ποσοστό μεγαλύτερο του 20 %.

⁽¹⁾ Βλέπε σελίδα 9 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

5. Μόνο στους αερομεταφορείς τρίτης και τέταρτης ελευθερίας θα επιτρέπεται να αναλαμβάνουν πρωτοβουλία στο θέμα του καθορισμού των τιμών (price leaders).

Άρθρο 5

1. Σε όλες τις τακτικές αεροπορικές γραμμές θα υπάρχουν οι παρακάτω δύο ζώνες ελαστικότητας:

— ζώνη έκπτωσης (discount zone) που θα εκτείνεται από 90 % μέχρι άνω του 65 % του ναύλου αναφοράς,

— ζώνη μεγάλης έκπτωσης (deep discount zone) που θα εκτείνεται από 65 % μέχρι 45 % του ναύλου αναφοράς.

2. Εντός μιας ζώνης ελαστικότητας, τα ενδιαφερόμενα κράτη επιτρέπουν στους αερομεταφορείς τρίτης ή τέταρτης ελευθερίας να καθορίζουν κατά βούληση τους ναύλους έκπτωσης και μεγάλης έκπτωσης, τηρουμένων των αντιστοιχών όρων που προβλέπονται στο παράρτημα II, και υπό την προϋπόθεση ότι οι ναύλοι αυτοί θα έχουν κοινοποιηθεί στα ενδιαφερόμενα κράτη, το αργότερο 21 ημέρες πριν από την ημερομηνία κατά την οποία προτείνεται να τεθούν σε ισχύ.

3. Εάν ναύλος ο οποίος έχει εγκριθεί ή εγκρίνεται σύμφωνα με καθεστώς διμερούς έγκρισης και ο οποίος, όσον αφορά τους όρους του, επιδέχεται αυτόματη έγκριση στη ζώνη μεγάλης έκπτωσης, είναι χαμηλότερος από το κατώτατο όριο της ζώνης αυτής, τότε παρέχονται πρόσθετα περιθώρια ελαστικότητας ως προς το επίπεδο του ναύλου αυτού. Αυτά τα πρόσθετα περιθώρια ελαστικότητας θα εκτείνονται από ποσοστό 10 % κάτω από το διμερώς εγκεκριμένο επίπεδο του ναύλου αυτού έως το ανώτατο όριο της ζώνης μεγάλης έκπτωσης.

Ένας ναύλος με πρόσθετα περιθώρια ελαστικότητας σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, ανανεώνεται, στην εκάστοτε επόμενη περίοδο ναύλων, ύστερα από αίτηση του ενδιαφερομένου αερομεταφορέα, σε επίπεδο όχι χαμηλότερο από το ποσοστό του ναύλου αναφοράς στο οποίο βρίσκονταν στο τέλος της προηγούμενης περιόδου ναύλων. Οποιαδήποτε αλλαγή στο επίπεδο του ναύλου αναφοράς λαμβάνεται δεόντως υπόψη. Για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, οι χειμερινές και οι θερινές περιόδους ναύλων ρυθμίζονται χωριστά.

Άρθρο 6

Η παρούσα οδηγία δεν κωλύει τα κράτη μέλη να συνάπτουν ή να διατηρούν σε ισχύ διακανονισμούς περισσότερο ελαστικούς από τις διατάξεις των άρθρων 4 και 5.

Άρθρο 7

1. Όταν ένα ενδιαφερόμενο κράτος (αποκαλούμενο «το πρώτο κράτος») αποφασίζει, σύμφωνα με τα ανωτέρω άρθρα, να μην εγκρίνει ένα αεροπορικό ναύλο τακτικής γραμμής, ενημερώνει γραπτώς το άλλο ενδιαφερόμενο κράτος (αποκαλούμενο «το δεύτερο κράτος»), αιτιολογώντας την απόφασή του αυτή, εντός 21 ημερών από την υποβολή του ναύλου.

2. Αν το δεύτερο κράτος δεν συμφωνεί με την απόφαση του πρώτου κράτους, το ενημερώνει σχετικά εντός επτά

ημερών από τη στιγμή που έλαβε γνώση της εν λόγω απόφασης και, αφού γνωστοποιήσει τις πληροφορίες στις οποίες βασίζεται η απόφασή του, ζητεί τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων. Κάθε κράτος παρέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες που του ζητά ένα άλλο κράτος. Και τα δύο ενδιαφερόμενα κράτη μπορούν να ζητήσουν την παρουσία αντιπροσώπου της Επιτροπής στις διαβουλεύσεις.

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

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

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

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

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

8. Η διαιτητική απόφαση κοινοποιείται αμέσως στην Επιτροπή.

Η Επιτροπή εγκρίνει την απόφαση εντός δέκα ημερών, εκτός αν οι διαιτητές δεν τήρησαν τα κριτήρια που εκτίθενται στο άρθρο 3 ή τη διαδικασία που καθορίζει η οδηγία, ή

αν η απόφαση δεν είναι σύμφωνη με το κοινοτικό δίκαιο από άλλες απόψεις.

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

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

Γενικές διατάξεις

Άρθρο 8

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

Άρθρο 9

1. Πριν από την 1η Νοεμβρίου 1989, η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας η οποία περιλαμβάνει στατιστικά στοιχεία για τις περιπτώσεις εφαρμογής του άρθρου 7.

2. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ιδίως όσον αφορά τη συγκέντρωση των στοιχείων που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

3. Οι εμπιστευτικές πληροφορίες που παρέχονται κατ'εφαρμογή της παρούσας οδηγίας καλύπτονται από το επαγγελματικό απόρρητο.

Άρθρο 10

Αν ένα κράτος μέλος έχει συνάψει με μία ή περισσότερες εξωκοινοτικές χώρες συμφωνία βάσει της οποίας εκχωρούνται σε αερομεταφορέα εξωκοινοτικής χώρας δικαιώματα πέμπτης ελευθερίας, για δρομολόγιο μεταξύ κρατών μελών, η δε συμφωνία αυτή περιλαμβάνει διατάξεις ασυμβίβαστες με την παρούσα οδηγία, αυτό το κράτος μέλος λαμβάνει, το ταχύτερο, κάθε κατάλληλο μέτρο για την άρση του ασυμβίβαστου. Έως ότου αρθούν όλα τα ασυμβίβαστα, η παρούσα οδηγία δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις έναντι εξωκοινοτικών χωρών που απορρέουν από τη συμφωνία αυτή.

Άρθρο 11

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν, ύστερα από διαβούλευση με την Επιτροπή, τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1987.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή όλες τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που θεσπίζουν κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 13

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Άρθρο 12

Βρυξέλλες, 14 Δεκεμβρίου 1987.

Το Συμβούλιο θα αποφασίσει σχετικά με την αναθεώρηση της παρούσας οδηγίας το αργότερο μέχρι τις 30 Ιουνίου 1990, ύστερα από πρόταση της Επιτροπής που θα υποβληθεί πριν από την 1η Νοεμβρίου 1989.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

U. ELLEMANN-JENSEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Αεροπορικές εταιρείες που αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχείο στ) ii)

Οι ακόλουθες αεροπορικές εταιρείες ανταποκρίνονται στα κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχείο στ) ii) όσο διάστημα αναγνωρίζονται ως εθνικοί μεταφορείς από το κράτος μέλος το οποίο τους αναγνωρίζει αυτή την ιδιότητα κατά την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας οδηγίας:

- Scandinavian Airlines System,
 - Britannia Airways,
 - Monarch Airlines.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Όροι για τους ναύλους έκπτωσης και μεγάλης έκπτωσης

ΖΩΝΗ ΕΚΠΤΩΣΗΣ

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

- α) ταξίδι μετ' επιστροφής ή περιοδεία (round or circle trip)
- β) μέγιστη διαμονή έξι μήνες,
και είτε
- γ) ελάχιστη διαμονή όχι κατώτερη από μία διανυκτέρευση του Σαββάτου ή έξι διανυκτερεύσεις
είτε
- δ) αν πρόκειται για μειωμένη κίνηση, όπως ορίζεται στο προσάρτημα, προκαταβολική αγορά τουλάχιστον 14 ημέρες πριν κράτηση για ολόκληρο το ταξίδι, ταυτόχρονη έκδοση και πληρωμή του εισιτηρίου ακύρωση ή αλλαγή της κράτησης είναι δυνατή μόνον πριν από την αναχώρηση για το ταξίδι μετάβασης και με επιβάρυνση ίση προς το 20 % τουλάχιστον της τιμής του εισιτηρίου.

ΖΩΝΗ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΚΠΤΩΣΗΣ

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

- είτε τους όρους του σημείου 1 στοιχεία α), β) και γ) και έναν ακόμη από τους ακόλουθους όρους:
 - α) η κράτηση, έκδοση και πληρωμή του εισιτηρίου για ολόκληρο το ταξίδι γίνονται ταυτόχρονα ακύρωση ή αλλαγή κράτησης είναι δυνατή μόνον πριν από την αναχώρηση για το ταξίδι μετάβασης και με επιβάρυνση 20 % τουλάχιστον της τιμής του εισιτηρίου
 - β) το εισιτήριο αγοράζεται υποχρεωτικά 14 τουλάχιστον ημέρες πριν την αναχώρηση η κράτηση, έκδοση και πληρωμή του εισιτηρίου για ολόκληρο το ταξίδι γίνονται ταυτόχρονα ακύρωση ή αλλαγή κράτησης είναι δυνατή μόνον πριν από την αναχώρηση για το ταξίδι μετάβασης και με επιβάρυνση 20 % τουλάχιστον της τιμής του εισιτηρίου
 - γ) η αγορά του εισιτηρίου επιτρέπεται μόνον την παραμονή της αναχώρησης για το ταξίδι μετάβασης οι κρατήσεις για τη μετάβαση και την επιστροφή πρέπει να γίνονται χωριστά και μόνο στη χώρα αναχώρησης, την παραμονή της σχετικής πτήσης
 - δ) το εισιτήριο διατίθεται αποκλειστικά σε νέους μέχρι και 25 ετών ή σε ηλικιωμένα άτομα 60 ετών και άνω
- είτε, αν πρόκειται για μειωμένη κίνηση, όπως ορίζεται στο προσάρτημα, τους όρους του σημείου 1 στοιχεία α) και β) παράλληλα με:
 - είτε τον όρο του σημείου 2 στοιχείο β) και έναν από τους ακόλουθους όρους:
 - ε) ο επιβάτης είναι ηλικίας κάτω των 25 ετών ή άνω των 60 ετών
 - στ) πατέρας ή/και μητέρα με παιδιά ηλικίας το πολύ 25 ετών που συνταξιδεύουν (τρία άτομα τουλάχιστον)
 - ζ) έξι ή περισσότερα άτομα που ταξιδεύουν ομαδικά με αλληλένδετα εισιτήρια (cross-referenced tickets)
- είτε:
 - η) το εισιτήριο αγοράζεται υποχρεωτικά 28 τουλάχιστον ημέρες πριν την αναχώρηση η κράτηση για ολόκληρο το ταξίδι, η έκδοση και η πληρωμή του εισιτηρίου γίνονται ταυτόχρονα ακύρωση ή αλλαγή κράτησης γίνονται μόνον:
 - περισσότερο από 28 ημέρες πριν από το ταξίδι μετάβασης, με επιβάρυνση 20 % τουλάχιστον της τιμής του εισιτηρίου, ή
 - λιγότερο από 28 ημέρες πριν από το ταξίδι μετάβασης, με επιβάρυνση τουλάχιστον 50 % της τιμής του εισιτηρίου.

*Προσάρτημα***Ορισμός μειωμένης κίνησης**

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

Όταν ένας αερομεταφορέας επιθυμεί να χρησιμοποιήσει τον όρο του σημείου 1 στοιχείο δ) ή κάποιον από τους όρους του σημείου 2 στοιχεία ε) έως η), ο προσδιορισμός των πτήσεων μειωμένης κίνησης για κάθε δρομολόγιο συμφωνείται μεταξύ των αρχών πολιτικής αεροπορίας των ενδιαφερομένων κρατών μελών, με βάση την πρόταση του αερομεταφορέα αυτού.

Σε κάθε δρομολόγιο όπου η συνολική δραστηριότητα αερομεταφορέων τρίτης και τέταρτης ελευθερίας φθάνει το μέσο όρο των 18 πτήσεων μετ' επιστροφής την εβδομάδα, ο ενδιαφερόμενος αερομεταφορέας μπορεί, κατ' ελάχιστον, να εφαρμόζει τους όρους του σημείου 1 στοιχείο δ) ή του σημείου 2 στοιχεία ε) έως η) για το 50 % των συνολικών ημερήσιων πτήσεών του, με την προϋπόθεση ότι οι πτήσεις στις οποίες μπορεί να εφαρμοστούν οι όροι αυτοί αναχωρούν μεταξύ 10.00 και 16.00 ή μεταξύ 21.00 και 6.00.