

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 30ής Ιουλίου 1991

σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΟΚ (υπόθεση αριθ. IV-32.659
— IATA Passenger Agency Programme)

(91/480/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τον κανονισμό αριθ. 17 του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτο κανονισμό εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης της Ισπανίας και της Πορτογαλίας, και ιδίως τα άρθρα 6 και 8,

την αίτηση για αρνητική πιστοποίηση και τις κοινοποιήσεις για απαλλαγή, οι οποίες υποβλήθηκαν δυνάμει των άρθρων 2 και 4 του κανονισμού αριθ. 17 στις 21 Μαρτίου 1988 και 6 Νοεμβρίου 1989, όσον αφορά ορισμένες αποφάσεις της ΙΑΤΑ σχετικά με τα ταξιδιωτικά πρακτορεία,

την περίληψη της αίτησης και της κοινοποίησης που δημοσιεύθηκαν ⁽²⁾ δυνάμει του άρθρου 19 παράγραφος 3 του κανονισμού αριθ. 17,

μετά από διαβούλευση με τη συμβουλευτική επιτροπή συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων,

Εκτιμώντας:

I. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Α. Αντικείμενο της απόφασης

1. Η παρούσα απόφαση αφορά τις ακόλουθες αποφάσεις της ΙΑΤΑ σχετικά με τα πρακτορεία ταξιδιών:

- απόφαση 814: κανόνες διανομής πρακτορείου πωλήσεων ΙΑΤΑ,
- απόφαση 814δ: επίτροπος ταξιδιωτικών πρακτορείων,
- απόφαση 814ε: διενέργεια αναθεώρησης από τον επίτροπο ταξιδιωτικών πρακτορείων,

(«η σειρά αποφάσεων 814»)

Β. Οι επιχειρήσεις: η ΙΑΤΑ και τα μέλη της

2. Η ΙΑΤΑ είναι ένωση επιχειρήσεων, στην οποία μετέχουν 189 αεροπορικές εταιρείες. Ιδρύθηκε κατά τη διεθνή διάσκεψη των αερομεταφορέων η οποία πραγματοποιήθηκε στην Αβάνα της Κούβας, τον Απρίλιο του 1945.

3. Τα μέλη της ΙΑΤΑ διακρίνονται σε ενεργά και συνδεδεμένα. Κάθε επιχείρηση αερομεταφορών που εκτελεί πτήσεις μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών μπορεί να γίνει ενεργό μέλος της ΙΑΤΑ.

4. Οι επιχειρήσεις αερομεταφορών είναι τα 154 ενεργά μέλη της ΙΑΤΑ που μετέχουν στη διάσκεψη των πρακτορείων επιβατικών μεταφορών (Racconf) της ΙΑΤΑ. Οι 35 αεροπορικές εταιρείες που αποτελούν συνδεδεμένα μέλη της ΙΑΤΑ ⁽³⁾ δεν εκτελούν τακτικές διεθνείς πτήσεις ούτε μετέχουν στην Racconf. Ωστόσο, οι διάφορες ρυθμίσεις του προγράμματος επηρεάζουν τα μέλη αυτά στο βαθμό που συμμορφώνονται με αυτές.

Γ. Το προϊόν: υπηρεσίες αερομεταφορών επιβατών από τα πρακτορεία ταξιδιών

5. Οι αποφάσεις της ΙΑΤΑ, οι οποίες αποτελούν το αντικείμενο της παρούσας απόφασης της Επιτροπής, αφορούν τις υπηρεσίες των πρακτορείων αεροπορικών ταξιδιών, ή την πώληση αεροπορικών εισιτηρίων μέσω μεσαζόντων.

Δ. Η αγορά

6. Τα συνολικά έσοδα από τις τακτικές διεθνείς αερομεταφορές επιβατών που πραγματοποίησαν τα μέλη της ΙΑΤΑ κατά το 1986, και με βάση τα δελτία χρηματοοικονομικών στατιστικών στοιχείων της ΙΑΤΑ, ανήλθαν σε 37,250 δισεκατομμύρια δολάρια, ο δε συνολικός κύκλος εργασιών των επιμέρους μελών κυμάνθηκε κατά το 1986 μεταξύ 1,4 εκατομμυρίων και 6,688 δισεκατομμυρίων δολαρίων Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Τα έσοδα από τις τακτικές διεθνείς αερομεταφορές επιβατών που πραγματοποίησαν τα μέλη της ΙΑΤΑ που έχουν την έδρα τους στην ΕΟΚ και είναι μέλη της ένωσης «Association of European Airlines (ΑΕΑ)» ανήλθαν κατά το ίδιο έτος, και με βάση την έκθεση της ΑΕΑ για το 1986, σε 14,995 δισεκατομμύρια δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής.

7. Όλα τα μέλη της ΙΑΤΑ χρησιμοποιούν το πρόγραμμα πρακτορείου για τις πωλήσεις τους. Το πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνει 26 000 σημεία πωλήσεων (πρακτορεία), σε 165 χώρες, από αυτά σε τα 10 151 (στοιχεία 1987) βρίσκονται σε χώρες της ΕΟΚ. Η ΙΑΤΑ εκτιμά ότι κατά το 1987 οι πωλήσεις σε τακτικές διεθνείς αερομεταφορές εκ μέρους

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. 13 της 21. 2. 1962, σ. 204/62.⁽²⁾ ΕΕ αριθ. C 267 της 23. 10. 1990, σ. 2.⁽³⁾ Βλέπε παράρτημα για τα ενεργά και συνδεδεμένα μέλη της ΙΑΤΑ.

των πρακτόρων IATA σε χώρες της ΕΟΚ ανήλθαν σε 14,914 δισεκατομμύρια δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής περίπου.

8. Οι πωλήσεις έχουν τη μορφή συμβάσεων μεταφοράς (εισιτήρια) μεταξύ επιβατών και αεροπορικών εταιρειών ή, στα πλαίσια των σχετικών ρυθμίσεων, εγκεκριμένων πρακτόρων των αεροπορικών εταιρειών για λογαριασμό τους. Οι αεροπορικές εταιρείες διαθέτουν και δικά τους γραφεία πωλήσεων στις μεγαλύτερες αγορές, αλλά, σύμφωνα με εκτιμήσεις της IATA, πραγματοποιούν το 70 % των πωλήσεων τους στην Ευρώπη μέσω των ταξιδιωτικών πρακτορείων.

Ε. Οι συμφωνίες

ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ IATA

Γενικές παρατηρήσεις

9. Το πρόγραμμα των πρακτορείων επιβατικών (Passenger Agency Programme) της IATA, το οποίο θεσπίστηκε από την Pasonf και αποτελεί το σύστημα επιλογής μεσαζόντων της IATA, είναι ένας από τους βασικούς θεσμούς της. Υποστηρίζεται ότι κύριος στόχος του προγράμματος αυτού είναι να εξασφαλίζει τη συνεργασία των μελών της IATA με ταξιδιωτικά πρακτορεία ικανά και υψηλού επαγγελματικού επιπέδου τα οποία θα παρέχουν αξιόπιστες και αντικειμενικές υπηρεσίες στο κοινό και τις συνεργαζόμενες αεροπορικές εταιρείες και θα διαχειρίζονται τα χρήματα και τα παραστατικά έγγραφα των εταιρειών αυτών με εντιμότητα.
10. Το πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνει τρία κύρια στοιχεία:
- α) τη διαδικασία διαπίστευσης, βάσει της οποίας κάθε πρόσωπο μπορεί να ζητήσει να του ανατεθεί η πρόωθηση και η πώληση διεθνών αερομεταφορών έναντι αμοιβής από τις αεροπορικές εταιρείες μέλη της IATA, εφόσον ανταποκρίνονται σε συγκεκριμένα βασικά κριτήρια και συνάπτει σχετικές συμβάσεις με τα μέλη αυτά
 - β) τα σχέδια «Bank Settlement Plans» (BSP), τα οποία εξασφαλίζουν, τόσο στις αεροπορικές εταιρείες όσο και στους πράκτορες, οικονομίες κλίμακας και τα πλεονεκτήματα της τυποποίησης και του αυτοματισμού κατά την είσπραξη και τη διανομή των χρημάτων που οφείλουν οι πράκτορες της IATA στις αεροπορικές εταιρείες. Τα BSP υπάρχουν σε όλα τα κράτη μέλη της Κοινότητας
 - γ) τα προγράμματα εκπαίδευσης, τα οποία βοηθούν τους πράκτορες, τόσο τους ήδη διαπιστευμένους όσο και εκείνους που θα ήθελαν να ζητήσουν τη διαπίστευσή τους από την IATA, να επιτύχουν και να διατηρήσουν κατά συμφέροντα τρόπο τα πρότυπα που απαιτούνται για να μπορεί ο πελάτης να επιλέγει μεταξύ των προϊόντων που του προσφέρονται.
11. Η διαχείριση του εν λόγω προγράμματος έχει ανατεθεί στο τμήμα διοίκησης πρακτορείων, το οποίο ανήκει στη γραμματεία της IATA.

Οι υπό εξέταση αποφάσεις της IATA ⁽¹⁾

Προϋποθέσεις για τη διαπίστευση ενός πράκτορα επιβατικών μεταφορών της IATA και για τη διατήρηση της ιδιότητάς του

12. Όλοι όσοι διαθέτουν την κατάλληλη επίσημη άδεια, εφόσον απαιτείται, μπορούν να γίνουν διαπιστευμένοι πράκτορες υποβάλλοντας σχετική αίτηση, σύμφωνα με το υπόδειγμα που προβλέπει η IATA στον υπεύθυνο διαχείρισης του πρακτορείου της IATA στη χώρα όπου ασκούν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες, και αποδεικνύοντας ότι διαθέτουν τα προσόντα που αναφέρονται στη συνέχεια. Οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να εξακολουθήσουν να διαθέτουν τα προσόντα αυτά, για να εξασφαλίσουν τη διατήρησή τους ως διαπιστευμένων πρακτόρων. Με το σκεπτικό αυτό, ο όρος «αιτών», όπως χρησιμοποιείται στη συνέχεια, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι συμπεριλαμβάνει και τους ήδη διαπιστευμένους πράκτορες. Επίσης ο όρος «πρόσωπο» σημαίνει άτομο, ένωση προσώπων, επιχείρηση, ένωση επιχειρήσεων ή εταιρεία, με δραστηριότητες, προς διαπίστευση, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και εκείνες ενός ταξιδιωτικού πράκτορα που παρέχει υπηρεσίες προς το κοινό.
13. Ο αιτών υποβάλλει χρηματοοικονομικούς λογαριασμούς, οι οποίοι έχουν καταρτιστεί ανεξάρτητα και σύμφωνα με την εθνική λογιστική πρακτική, όπως προσδιορίζεται και δημοσιεύεται από την υπηρεσία της IATA που είναι αρμόδια για τη διαπίστευση. Οι λογαριασμοί αυτοί εξετάζονται και αξιολογούνται με βάση τη μεθοδολογία και τα πρότυπα που θεσπίζονται κατά καιρούς από την εν λόγω υπηρεσία. Για να αποβεί η αξιολόγηση θετική, είναι δυνατόν να ζητηθεί από τον αιτούντα να παράσχει πρόσθετη χρηματοδοτική συνδρομή, με τη μορφή αναδιάρθρωσης του κεφαλαίου ή εγγυοδοσίας από τραπεζικό ή ασφαλιστικό ίδρυμα. Όταν η χρηματοοικονομική κατάσταση ενός πράκτορα υπόκειται σε επανεξέταση, ο δε πράκτορας αυτός δεν είναι σε θέση να ανταποκριθεί στα εφαρμοζόμενα χρηματοοικονομικά κριτήρια, λαμβάνονται υπόψη οι φυσιολογικές διακυμάνσεις των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και δίδεται στον πράκτορα μια λογική πίστωση χρόνου για να καλύψει τα κριτήρια αυτά.
14. Δεδομένου ότι για κάθε τόπο άσκησης της δραστηριότητας απαιτείται ξεχωριστή αίτηση, ο αιτών πρέπει να κατέχει εξ ολοκλήρου και να διαχειρίζεται πλήρως την επιχείρηση για την οποία ζητά να εγκριθεί ως πρακτορείο.
15. Ο αιτών πρέπει να απασχολεί στην επιχείρηση για την οποία υποβάλλεται η αίτηση τουλάχιστον ένα άτομο, το οποίο να είναι παρόν κατά τις εργάσιμες ώρες και να ανταποκρίνεται στα κριτήρια επάρκειας και εμπειρίας που ισχύουν στη χώρα όπου εδρεύει η επιχείρηση αυτή.
16. Οι χώροι της επιχείρησης για την οποία υποβάλλεται η αίτηση πρέπει να είναι ανοικτοί στο κοινό σε τακτική βάση, και να αναγνωρίζονται και να λειτουργούν ως ταξιδιωτικό πρακτορείο. Μια επιχείρηση που δεν ανταποκρίνεται στους προαναφερόμενους όρους μπορεί να εγκριθεί ως πρακτορείο, αρκεί να διαθέτει όλα τα άλλα προσόντα και:

(1) Εκτός από τις περιπτώσεις που υπάρχει διαφορετική πρόβλεψη, οι ανωτέρω διατάξεις περιλαμβάνονται στην απόφαση 814.

- i) να ασχολείται αποκλειστικά με τη διοργάνωση περιηγήσεων με πλήρη κάλυψη και με την έκδοση των ταξιδιωτικών εγγράφων που αφορούν αυτές τις περιηγήσεις και μόνον

ή

- ii) να αποτελεί τμήμα, ενταγμένο στις κτιριακές εγκαταστάσεις ενός οργανισμού, εργοστασίου ή εμπορικής επιχείρησης, με κύριο αντικείμενο απασχόλησης τις ταξιδιωτικές ανάγκες αυτού του οργανισμού, εργοστασίου ή εμπορικής επιχείρησης

ή

- iii) να αποτελεί περιφερειακό σημείο έκδοσης εισιτηρίων (βλέπε κατωτέρω).

Η IATA δεσμεύθηκε ως προς το ότι ο όρος «κύριο αντικείμενο» στο σημείο ii) δεν έχει περιοριστική έννοια και ότι κάθε εμπορική επιχείρηση που επιθυμεί να διατηρεί στις εγκαταστάσεις της το δικό της τμήμα ταξιδιών μπορεί να ζητήσει τη σχετική διαπίστευση σύμφωνα με τους κανόνες της IATA.

Οι σχετικές δραστηριότητες δεν πρέπει να ασκούνται σε γραφειακό χώρο κατελιγμένο και από άλλο ταξιδιωτικό πρακτορείο, διαπιστευμένο πράκτορα ή αεροπορική εταιρεία. Ως προς την εγκατάσταση στους χώρους αεροδρομίων δεν υπάρχει κανένας περιορισμός.

17. Η επιχείρηση του αιτούντος δεν πρέπει να έχει επωνυμία η οποία να είναι:

- i) η ίδια με εκείνη της IATA ή ενός από τα μέλη της

ή

- ii) παρόμοια με εκείνη ενός από τα μέλη της· δεν αποκλείεται, όμως να δοθεί έγκριση στις περιπτώσεις αυτές από τον υπεύθυνο των υπηρεσιών πρακτόρευσης, εφόσον δεν υποβληθεί ένσταση από κανένα μέλος.

Οι χώροι δραστηριότητας της επιχείρησης δεν πρέπει να συμπίπτουν με τα γραφεία μέλους της IATA ή κοινοπραξίας μελών της IATA.

18. Ο αιτών, τα διευθυντικά στελέχη του, οι κύριοι μέτοχοι της επιχείρησής του, οι διευθυντές και οι υπάλληλοι δεν πρέπει να έχουν κριθεί ένοχοι για εκ προθέσεως παραβιάσεις πιστωτικών υποχρεώσεων κατά τη διάρκεια της επιχειρηματικής τους δράσης ούτε να μην έχουν αποκατασταθεί σε περίπτωση που είχαν πτωχεύσει.

19. Κανένα πρόσωπο που κατέχει διευθυντική θέση ή διαχειρίζεται οικονομικά συμφέροντα στην επιχείρηση του αιτούντος δεν πρέπει να έχει διατελέσει διευθυντής ή να είχε κατά το παρελθόν συμφέροντα σε πρακτορείο που έχει διαγραφεί από το σχετικό πίνακα, ή βρίσκεται υπό διαγραφή, και έχει να αντιμετωπίσει ληξιπρόθεσμα χρέη, ή σε πρακτορείο του οποίου τα εμπορικά χρέη εκκαλύφθηκαν, εν όλω ή εν μέρει, με την έκδοση ομολόγων ή με την εξασφάλιση εγγυοδοσίας. Ωστόσο, μπορεί να δοθεί έγκριση στον αιτούντα, αν ένα τέτοιο πρόσωπο δεν έλαβε μέρος στις πράξεις ή παραλείψεις που οδήγησαν στη διαγραφή.

20. Ο αιτών δεν πρέπει να είναι γενικός πράκτορας πωλήσεων στη χώρα (στο σύνολο ή σε τμήμα της χώρας) για

κάποια αεροπορική εταιρεία. Ωστόσο, τούτο δεν αποκλείει τη χορήγηση έγκρισης από τον υπεύθυνο των υπηρεσιών πρακτόρευσης στον αιτούντα, εφόσον η αίτηση περιλαμβάνει στοιχεία που πείθουν ότι ο αιτών θα παύσει να είναι γενικός πράκτορας πωλήσεων πριν τεθεί σε ισχύ η απόφαση του υπεύθυνου των υπηρεσιών πρακτόρευσης να χορηγήσει διαπίστευση στον αιτούντα.

21. Οι χώροι για τους οποίους ζητείται η έγκριση πρέπει να ικανοποιούν τα πρότυπα ασφαλείας που θεσπίζει η σχετική απόφαση και ο αιτών αναλαμβάνει τη δέσμευση να εφαρμόσει τα προβλεπόμενα μέτρα ασφαλείας. (Αυτό διότι τα αεροπορικά εισιτήρια που δεν έχουν συμπληρωθεί έχουν κάποια αξία).

22. Σε σχέση με την έκδοση των εισιτηρίων και των άλλων ταξιδιωτικών εγγράφων μετά τη χορήγηση της έγκρισης, ο πράκτορας ακολουθεί τις σχετικές διατάξεις του προγράμματος.

23. Εφόσον τούτο απαιτείται επίσημα, ο αιτών πρέπει να είναι κάτοχος άδειας, να ασκεί εμπορική δραστηριότητα.

24. Όλες οι δηλώσεις που συνοδεύουν την αίτηση πρέπει να είναι ακριβείς και πλήρεις. Για τη χορήγηση της διαπίστευσης, ο αιτών πρέπει να καταβάλει διάφορα τέλη.

25. Σε περίπτωση που ο αιτών ζητά χώρο για τοπικό εκτύπωση εισιτηρίων «Satellite Ticket Printer (STP)», δηλαδή χώρο εργασίας για να εγκαταστήσει σύστημα εκτύπωσης παραστατικών εγγράφων, υπό τον έλεγχο πράκτορα της IATA, οι σχετικές προϋποθέσεις αφορούν κυρίως τα πρότυπα ασφαλείας, για να αποφεύγεται η χωρίς εξουσιοδότηση εκτύπωση εισιτηρίων από τρίτους. Υπεύθυνος του STP πρέπει να είναι τουλάχιστον ένα ειδικευμένο πρόσωπο, το οποίο δεν είναι απαραίτητο να είναι υπάλληλος του πράκτορα.

Διαδικασίες διαπίστευσης

26. Ο αιτών πρέπει να συμπληρώνει το προβλεπόμενο έντυπο και να το υποβάλλει στον αρμόδιο προϊστάμενο των υπηρεσιών πρακτόρευσης της IATA, μαζί με τα αναγκαία έγγραφα, οικονομικές καταστάσεις και τέλη, μεταξύ των οποίων τα τέλη αίτησης καταχώρησης και πρακτορείας του πρώτου έτους. Ο προϊστάμενος μπορεί να ζητήσει από τον αιτούντα να υποβάλει και επιπρόσθετα στοιχεία.

27. Ο προϊστάμενος δημοσιεύει πίνακα των υποβαλλόμενων αιτήσεων, έτσι ώστε τα μέλη της IATA να μπορούν, μέσα σε 45 ημέρες, να υποβάλλουν αποδεικτικά στοιχεία και να εξηγούν τους λόγους για τους οποίους, κατά τη γνώμη τους, κάποιος αιτών δεν διαθέτει τα απαιτούμενα προσόντα. Στην περίπτωση αυτή, ενημερώνεται ο αιτών και καλείται να απαντήσει.

28. Η σχετική απόφαση πρέπει να λαμβάνεται μέσα σε 60 ημέρες από την ημερομηνία δημοσίευσης του προαναφερόμενου πίνακα. Ο εκάστοτε αιτών ενημερώνεται αμέσως και εγγράφως, σε περίπτωση σε απόρριψης της αίτησής του και αναφέρονται σαφώς οι σχετικοί λόγοι.

29. Ένας αιτών του οποίου απερρίφθη η αίτηση μπορεί, μέσα σε 30 ημερολογιακές ημέρες από τη σχετική ανακοίνωση του αρμόδιου προϊστάμενου, να ζητήσει επανεξέταση της απόφασης ή την εφαρμογή των διαδικασιών αναθεώρησης εκ μέρους του επιτρόπου ταξιδιωτικών πρακτορείων (ο οποίος αποκαλείται στο εξής «επίτροπος»).

Τα μέλη της IATA που αντιτάχθηκαν στη χορήγηση μιας διαπίστευσης μπορούν επίσης να ζητήσουν επανεξέταση ή αναθεώρηση της απόφασης του αρμόδιου προϊσταμένου.

30. Οι επιτυχόντες υποψήφιοι εγγράφονται στον κατάλογο πρακτορείων της IATA, ο δε γενικός διευθυντής της IATA συνάπτει σχετική συμφωνία πρακτόρευσης με κάθε πρόσωπο που εγγράφεται ως πράκτορας.

31. Οι διαπιστευόμενοι πράκτορες που εγγράφονται στον κατάλογο πρακτορείων μπορούν να επιλέγονται για συνεργασία από μεμονωμένες αεροπορικές εταιρείες-μέλη της IATA:

- είτε μέσω μιας γενικής δήλωσης συνεργασίας με όλους τους διαπιστευμένους πράκτορες, η οποία εκδίδεται από την ενδιαφερόμενη αεροπορική εταιρεία και κατατίθεται στην IATA,
- είτε μέσω πιστοποιητικού συνεργασίας, το οποίο χορηγεί η ενδιαφερόμενη αεροπορική εταιρεία σε κάποιον συγκεκριμένο πράκτορα.

Τα μέλη της IATA έχουν το δικαίωμα να διακόψουν τη συνεργασία τους με κάποιον συγκεκριμένο πράκτορα.

Φύλαξη και έκδοση εισιτηρίων και λοιπών ταξιδιωτικών εγγράφων

32. Η έκδοση των εισιτηρίων πραγματοποιείται από τους πράκτορες IATA για λογαριασμό των μελών της με τα οποία συνεργάζονται και χρησιμοποιώντας είτε τα έντυπα της εκάστοτε αεροπορικής εταιρείας είτε τα τυποποιημένα έντυπα της IATA, τα οποία πρέπει να επικυρώνονται με την ειδική σφραγίδα της αντίστοιχης εταιρείας, η οποία για το λόγο αυτό πρέπει να έχει διατεθεί στον πράκτορα.

33. Η απόφαση 814 προβλέπει στο τμήμα Δ παράγραφος 1, ότι καμία αεροπορική εταιρεία ή μέλος της IATA που συμμετέχει σε κάποιο BSP δεν μπορεί να καταθέτει ή να διατηρεί αποθέματα δικών του ταξιδιωτικών εγγράφων σε πρακτορείο IATA. Αυτό αποβλέπει στην ανάθεση του συμψηφισμού των πωλήσεων εισιτηρίων στα BSP. Η IATA διατύπωσε τη γνώμη ότι ορισμένα BSP είναι μόλις βιώσιμα και ότι η βιωσιμότητά τους θα ετίθετο σε κίνδυνο εάν επιτρεπόταν η φύλαξη εντύπων αεροπορικών εταιρειών σε πρακτορεία, δεδομένου ότι η διαχείριση των εντύπων αυτών δεν γίνεται μέσω των BSP. Η IATA δεσμεύθηκε να λάβει τα κατάλληλα μέτρα, όπως εκείνα για την ενοποίηση των BSP, έτσι ώστε ο περιορισμός αυτός να εξαλειφθεί μέσα σε τρία έτη το αργότερο.

Καταβολή προμήθειας

34. Οι πράκτορες που συνεργάζονται με μέλη της IATA εισπράττουν προμήθεια για την πώληση εισιτηρίων αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, και σε ποσοστό που καθορίζεται κατά καιρούς από τις επί μέρους αεροπορικές εταιρείες. Η σχετική απόφαση περιέχει κανόνες υπολογισμού της προμήθειας καθώς και κανόνες για τις επιστροφές και τις πωλήσεις σε κρατικές υπηρεσίες. Ωστόσο, δεν προβλέπεται κατάργηση ή μείωση των προμηθειών προς όφελος των πελατών.

Διοικητικοί κανόνες

35. Η απόφαση 814 περιέχει επίσης τεχνικούς και διοικητικούς κανόνες σχετικά με τη βεβαίωση και την εκτέλεση των πληρωμών μέσω των BSP ή και απευθείας προς τις αεροπορικές εταιρείες, κανόνες σχετικά με τα χρέη και την αθέτηση υποχρεώσεων από τους πράκτορες καθώς και κανόνες σχετικά με την αλλαγή ιδιοκτησίας ή τις μεταβολές του νομικού καθεστώτος, επωνυμίας ή τόπου εγκατάστασης.

Μέτρα που επηρεάζουν τη θέση των πρακτόρων

36. Οι πράκτορες μπορούν να παραιτηθούν από τη διαπίστευση ή να διαγραφούν από τον πίνακα της IATA για τους λόγους που προσδιορίζονται στην απόφαση 814 (π.χ. έλλειψη των προσόντων που απαιτούνται για ανανέωση της εγγραφής, αθέτηση υποχρεώσεων, παραπτώματα κ.λπ.). Επίσης, είναι δυνατόν να ανασταλεί η εγγραφή τους ή να τους γίνει επίπληξη. Οι διαδικασίες και οι επιπτώσεις των διαφόρων περιπτώσεων προσδιορίζονται αναλυτικά.

Αναθεώρηση διοικητικών αποφάσεων της IATA που αφορούν αιτούντες ή πράκτορες, καθώς και αναθεώρηση του καθεστώτος των πρακτόρων

37. Αποφάσεις των αρμοδίων οργάνων της IATA με επιπτώσεις σε αιτούντες ή πράκτορες είναι δυνατόν να αναθεωρούνται σε πρώτο βαθμό από τον επίτροπο της IATA που ορίζεται ειδικά για το σκοπό, όπως προβλέπεται στην απόφαση 814δ και ο οποίος αναλαμβάνει και την αναθεώρηση του καθεστώτος ενός πράκτορα, εφόσον διατυπωθούν εναντίον του αιτιάσεις μέρους του διοικητικού υπεύθυνου υπηρεσιών πρακτόρευσης της IATA. Οι αποφάσεις του προαναφερόμενου επιτρόπου υπόκεινται, από τη μεριά τους, σε αναθεώρηση μέσω διαιτησίας. Οι διαδικασίες της αναθεώρησης από τον επίτροπο καθορίζονται στην απόφαση 814ε, ενώ της αναθεώρησης μέσω διαιτησίας στην απόφαση 814.

Αναθεώρηση των μεμονωμένων αποφάσεων των μελών

38. Η απόφαση 814 προβλέπει το δικαίωμα αναθεώρησης των μεμονωμένων αποφάσεων των μελών της IATA που επηρεάζουν τους πράκτορες. Έτσι, ένας πράκτορας που κρίνει ότι θίγεται από την απόφαση μέλους:

- α) να μην συνεργασθεί με τον πράκτορα αυτόν
ή
- β) να παύσει να συνεργάζεται με αυτόν
ή
- γ) στην περίπτωση συμμετοχής ενός μέλους στο BSP:
 - i) να μη διαθέσει τα διακριτικά της εταιρείας του
ή
 - ii) να αποσύρει τα διακριτικά αυτά από τις εγκαταστάσεις του εν λόγω πράκτορα
ή
- δ) στην περίπτωση με συμμετοχής ενός μέλους στο BSP:
 - i) να μη διαθέσει τα ταξιδιωτικά έγγραφα του
ή
 - ii) να αποσύρει τα ταξιδιωτικά έγγραφα του από τις εγκαταστάσεις του εν λόγω πράκτορα,

με αποτέλεσμα αρνητικές επιπτώσεις στα εμπορικά συμφέροντα του εν λόγω πράκτορα, και σε σημείο δημιουργίας απειλής για την υπόσταση της ίδιας της επιχείρησής του, έχει το δικαίωμα να ζητήσει να του γνωστοποιηθούν τα κριτήρια που χρησιμοποιεί το εν λόγω μέλος για να αποφασίσει να αρνηθεί ή να θέσει τέρμα στη συνεργασία του με αυτόν τον πράκτορα. Εάν ο ενδιαφερόμενος πράκτορας πιστεύει ότι τα κριτήρια αυτά είναι παράλογα, ο πράκτορας αυτός θα πρέπει σε ένα πρώτο στάδιο να ζητήσει διευκρινίσεις και ικανοποίηση από το εν λόγω μέλος. Εάν το ζήτημα δεν διευθετηθεί κατ' αυτόν τον τρόπο, ο πράκτορας έχει το δικαίωμα να ζητήσει την αναθεώρηση της υπό αμφισβήτηση απόφασης του μέλους. Εάν η απόφαση αυτή ελήφθη κατ' εφαρμογή συλλογικών διατάξεων, το δικαίωμα αναθεώρησης δεν μπορεί να ασκηθεί από τον ενδιαφερόμενο πράκτορα κατά του εμπλεκόμενου μέλους ατομικά, αλλά σύμφωνα με τους γενικούς κανόνες της απόφασης 814ε.

39. Η ΙΑΤΑ έχει προσαρμόσει την απόφαση 814ε, για τη ρύθμιση των διαδικασιών αναθεώρησης μεμονωμένων αποφάσεων των μελών της. Οι κανόνες αυτοί αντιμετωπίζουν ισότιμα τους πράκτορες και τις αεροπορικές εταιρείες.

Θέση σε εφαρμογή

40. Η ΙΑΤΑ ανέλαβε την υποχρέωση να τεθούν σε εφαρμογή, οι αποφάσεις 814, 814δ και 814ε σε όλα τα κράτη μέλη μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1990.

Ταυτόχρονα, τα καθεστώτα που θεσπίζουν οι αποφάσεις 800, 808 και 802 της ΙΑΤΑ θα παύσουν να εφαρμόζονται για τους πράκτορες που είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα.

ΣΤ. Η σειρά των αποφάσεων 814 σε σύγκριση με τα προηγούμενα καθεστώτα

41. Στις 15 Ιουνίου 1989, μετά την κοινοποίηση της ΙΑΤΑ της 21ης Μαρτίου 1988, η Επιτροπή απέστειλε στην ΙΑΤΑ ανακοίνωση αιτιάσεων, δυνάμει του άρθρου 19 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 17 σχετικά με τις ακόλουθες αποφάσεις της ΙΑΤΑ:

- απόφαση 800: κανόνες λειτουργίας των πρακτορείων πωλήσεων που αφορούν μεταφορές επιβατών, όπως τροποποιήθηκε,

- απόφαση 800α: έντυπο αίτησης για έγκριση από την ΙΑΤΑ ενός πράκτορα πωλήσεων της ΙΑΤΑ που ασχολείται με μεταφορές επιβατών,
- απόφαση 800β: συμφωνία πρακτορέυσης πωλήσεων που αφορούν μεταφορές επιβατών,
- απόφαση 808: κανόνες πρακτορέυσης πωλήσεων που αφορούν μεταφορές επιβατών — Ευρώπη, όπως τροποποιήθηκε,
- απόφαση 808ε: διενέργεια αναθεώρησης από τον επίτροπο ταξιδιωτικών πρακτορείων,
- απόφαση 802: σύστημα διανομής πρακτορείων ΙΑΤΑ — Ευρώπη, όπως τροποποιήθηκε.

42. Μετά την αποστολή της προαναφερόμενης ανακοίνωσης αιτιάσεων, η ΙΑΤΑ πληροφόρησε την Επιτροπή ότι εμπόκειτο να εκδοθεί μια νέα απόφαση που θα εφαρμοζόταν στην Κοινότητα και θα αντικαθιστούσε τις αποφάσεις 800, 808 και 802. Στις 6 Νοεμβρίου 1989 κοινοποιήθηκε η απόφαση 814.

43. Σε σύγκριση με τις αποφάσεις 800, 808 και 802, η απόφαση 814 καταργεί ορισμένους περιορισμούς όσον αφορά τους πράκτορες:

- δεν υπάρχει «κριτήριο παραγωγικότητας»: δεν απαιτείται από τους αιτούντες, για τη διαπίστευσή τους από την ΙΑΤΑ, να υπερβαίνουν ένα κατώτατο όριο κύκλου εργασιών,
- οι απαιτήσεις όσον αφορά το προσωπικό έχουν μειωθεί στο κατώτατο επίπεδο που απαιτείται για την παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών στους πελάτες,
- δεν απαγορεύονται οι εκπτώσεις προς όφελος των πελατών με τη μείωση της προμήθειας,
- δεν απαγορεύονται οι πληρωμές που δεν γίνονται σε μετρητά στους πράκτορες (υπηρεσίες που παρέχονται δωρεάν),
- οι αεροπορικές εταιρείες δεν έχουν δικαίωμα αρνησικυρίας κατά την εφαρμογή της απόφασης 814 στη χώρα τους,
- οι διαδικασίες για τη διαπίστευση έχουν συντομευθεί,
- δεν απαγορεύεται η εγκατάσταση πρακτορείων στους χώρους αεροδρομίων,
- οι κανόνες σχετικά με τα κτίρια και τα υποκαταστήματα των γραφείων είναι περισσότερο ελαστικοί προκειμένου να καταστεί δυνατή η διαπίστευση από την ΙΑΤΑ των τμημάτων ταξιδίων των εμπορικών επιχειρήσεων που επιθυμούν να διατηρούν στις εγκαταστάσεις τους το δικό τους τμήμα ταξιδίων,
- οποιοσδήποτε, και όχι μόνο οι ήδη εγκατεστημένοι ταξιδιωτικοί πράκτορες, μπορεί να γίνει διαπιστευμένος πράκτορας της ΙΑΤΑ, εφόσον πληροί τα σχετικά κριτήρια,
- έχει ήδη καθοριστεί μια διαδικασία εξέτασης και επίλυσης των διαφορών από ανεξάρτητα όργανα, η οποία θα επιτρέπει στους πράκτορες να προσβάλλουν τις αποφάσεις που θίγουν τις εμπορικές τους δραστηριότητες. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό στις περιπτώσεις των μεμονωμένων αποφάσεων που λαμβάνονται από μεταφορείς που κατέχουν δεσπόζουσα θέση.

44. Ένα ακόμη σημαντικό βήμα αποτελεί η κατάργηση των συμφωνιών αποκλειστικότητας από το πρόγραμμα πρακτορείων επιβατικών μεταφορών. Οι πράκτορες της IATA έχουν το δικαίωμα να εργάζονται για αεροπορικές εταιρείες που δεν είναι μέλη της IATA, ή για μέλη της IATA επί διμερούς βάσης, ενώ οι αεροπορικές εταιρείες έχουν το δικαίωμα να συνάπτουν συμφωνίες με πράκτορες που δεν είναι διαπιστευμένοι από την IATA.

Ζ. Παρατηρήσεις από τα ενδιαφερόμενα μέρη

45. Η Επιτροπή έλαβε επιστολή με παρατηρήσεις από τον κ. Ε. Θεοφανόπουλο, διευθυντή του Mariners TRV Services Ltd, ταξιδιωτικού πρακτορείου στην Αθήνα και μέλος του διοικητικού συμβουλίου της Ελληνικής Ένωσης Ταξιδιωτικών Πρακτόρων και του Μεικτού Συμβουλίου του Προγράμματος Πρακτορείων της IATA στην Ελλάδα (IATA Agency Programme Joint Council). Ο κ. Θεοφανόπουλος προτείνει να γίνουν κάποιες αλλαγές στο κείμενο των αποφάσεων 814, 814δ και 814ε της IATA και ασκεί κριτική όσον αφορά τις διατάξεις της αιτιολογικής σκέψης 33 της παρούσας απόφασης καθώς και τον τρόπο με τον οποίο εγκρίνονται οι αποφάσεις IATA από τις ελληνικές αρχές. Προσθέτει επίσης ότι θα έπρεπε να υπάρχει μεγαλύτερη διαφάνεια όσον αφορά τους γενικούς όρους των εμπορικών σχέσεων των αεροπορικών εταιρειών με τους ταξιδιωτικούς πράκτορες. Ωστόσο, δεν αντιτίθεται στην απαλλαγή. Η Επιτροπή έχει λάβει υπόψη της κατά τη σύνταξη της παρούσας απόφασης τις παρατηρήσεις του κ. Θεοφανόπουλου.

Κανένα από τα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη δεν απέστειλε παρατηρήσεις που να αντιτίθενται στην απαλλαγή που αφορά τη σειρά αποφάσεων 814 της IATA σε απάντηση της ανακοίνωσης της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμού αριθ. 17.

II. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

46. Οι συμφωνίες μεταξύ αεροπορικών εταιρειών-μελών της IATA που αναφέρονται στην παράγραφο 1, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 85 παράγραφος 1, εφόσον περιορίζουν τον ανταγωνισμό και επηρεάζουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Επομένως, δεν είναι δυνατό, να χορηγηθεί αρνητική πιστοποίηση όπως ζητεί η IATA. Ωστόσο, οι συμφωνίες αυτές μπορούν να απαλλαγούν δυνάμει του άρθρου 85 παράγραφος 3.

Α. Άρθρο 85 παράγραφος 1

47. Οι αεροπορικές εταιρείες-μέλη της IATA είναι, κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1, επιχειρήσεις και οι συμφωνίες οι οποίες συνάπτονται μεταξύ τους και διατυπώνονται επίσημα στη σειρά αποφάσεων 814 της IATA αποτελούν συμφωνίες και αποφάσεις ένωσης επιχειρήσεων οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου αυτού.

α) Αντικείμενο και αποτέλεσμα: περιορισμός του ανταγωνισμού

48. Οι προαναφερόμενες συμφωνίες και αποφάσεις περιορίζουν τον ανταγωνισμό μεταξύ μεμονωμένων αεροπο-

ρικών εταιρειών-μελών της IATA στο επίπεδο της διανομής των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών επιβατών, δεδομένου ότι συμφωνούν να εφαρμόζουν συλλογικά το ίδιο σύστημα διανομής για ένα πολύ σημαντικό τμήμα των πωλήσεών τους. Παρόλο που το σύστημα επιλογής δεν είναι αποτελεσματικό για τους πράκτορες ή τους μεταφορείς και δεν επιβάλλεται εδαφικός περιορισμός στους πράκτορες, το πρόγραμμα της IATA αποτελεί στην πραγματικότητα τον πλέον προσφιλή τρόπο διανομής για τις περισσότερες αεροπορικές εταιρείες.

Επομένως, οι πολιτικές διανομής ευθυγραμμίζονται ως ένα βαθμό με τις περισσότερες από τις άλλες αεροπορικές εταιρείες για ένα σημαντικό μέρος των εμπορικών τους δραστηριοτήτων.

49. Το σύστημα διανομής και πωλήσεων το οποίο συμφωνείται από τις αεροπορικές εταιρείες-μέλη της IATA αφήνει μικρό περιθώριο για άλλες μορφές διανομής βασισμένες σε διαφορετική πολιτική την οποία θα μπορούσαν να εφαρμόσουν μεμονωμένα αεροπορικές εταιρείες-μέλη της IATA και οδηγεί σε μια μάλλον ανελαστική δομή πωλήσεων. Εάν δεν υπήρχε το σύστημα της IATA, τότε κάθε αεροπορική εταιρεία θα είχε το δικό της δίκτυο πρακτόρων οι οποίοι κανονικά θα ήταν διαφορετικοί από τους πράκτορες των ανταγωνιστών της. Το γεγονός αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του ανταγωνισμού, τόσο μεταξύ των πρακτόρων, όσο και μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών.

50. Οι αποφάσεις της IATA έχουν επίσης τεράστιες επιπτώσεις στις επιχειρηματικές δραστηριότητες των ταξιδιωτικών πρακτορείων της Κοινότητας και δημιουργούν ανελαστικότερες δομές απ' ό,τι τα διμερή συστήματα, τα οποία θα μπορούσαν να εισάγουν έντονα στοιχεία ανταγωνισμού στη διανομή.

51. Τρίτον, θα επηρεαστεί ο ανταγωνισμός μεταξύ πρακτορείων, ακόμη κι αν επιτρέπεται η μείωση των προμηθειών προς όφελος των πελατών. Ο περιορισμός του ανταγωνισμού ενυπάρχει, ως ένα βαθμό, σε όλα τα συστήματα συλλογικής διανομής στα οποία τα κριτήρια επιλογής είναι ομοιογενή. Επομένως, ο ανταγωνισμός όσον αφορά τις πωλήσεις μεταξύ ειδικευμένων πρακτόρων, όπως της IATA, θα είναι κατ' ανάγκη περισσότερο περιορισμένος απ' ό,τι, σε διαφορετική περίπτωση.

Επιπλέον θα υπάρχει στρέβλωση του ανταγωνισμού έναντι των πρακτόρων που δεν είναι διαπιστευμένοι από την IATA ή των άλλων συμμετεχόντων στην αγορά διανομής εκτός του πλαισίου της IATA, δεδομένου ότι η ιδιότητα του μέλους στο σύστημα συλλογικής πρακτορευσης της IATA, προσφέρει σε ορισμένους πράκτορες κάποιο τεχνητό πλεονέκτημα έναντι των διανομέων που παραμένουν εκτός του συστήματος.

52. Τα προαναφερθέντα δεν αφήνουν και μεγάλο περιθώριο αμφιβολιών ως προς το ότι οι σχετικές αποφάσεις της IATA επηρεάζουν τη δομή του ανταγωνισμού στο σύνολο της αγοράς της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στα τρία επίπεδα που αναφέρθηκαν πιο πάνω.

53. Όσον αφορά τον περιορισμό που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη ο περιορισμός αυτός αποτρέπει τις περισσότερες από τις αεροπορικές εταιρείες-μέλη της IATA να

συνάψουν διμερείς συμφωνίες διανομής με διαπιστευμένους πράκτορες της IATA εκτός του πλαισίου της IATA. Ο ανταγωνισμός περιορίζεται δεδομένου ότι οι πράκτορες της IATA δεν είναι ελεύθεροι να διατηρούν παράλληλα δίκτυα διανομής με μεμονωμένα μέλη της IATA έπι διμερούς βάσεως.

β) Επίδραση στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών

54. Οι υπό εξέταση αποφάσεις της IATA αφορούν υπηρεσίες οι οποίες κατέχουν σημαντικό μερίδιο στις συναλλαγές εντός της ΕΟΚ, όπως αποδεικνύεται στις αιτιολογικές σκέψεις 7 έως 9. Το πρόγραμμα αυτό, το οποίο επιτρέπει τις πωλήσεις στον τομέα των διεθνών αερομεταφορών επηρεάζει τις πολιτικές διανομής όλων των μελών της IATA στην Κοινότητα.

Επομένως, οι συμφωνίες επηρεάζουν το ενδοκοινοτικό εμπόριο, δεδομένου ότι έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη συνολική δομή του ανταγωνισμού.

B. Άρθρο 85 παράγραφος 3

55. Οι υπό εξέταση αποφάσεις της IATA ανταποκρίνονται στις προϋποθέσεις για απαλλαγή που καθορίζονται στο άρθρο 85 παράγραφος 3. Οι αποφάσεις αυτές συμβάλλουν στη βελτίωση της παραγωγής και της διανομής των προϊόντων καθώς και στην προώθηση της τεχνικής και οικονομικής πρόόδου, εξασφαλίζοντας συγχρόνως στους πελάτες δίκαια τμήμα από το όφελος που προκύπτει. Εξάλλου, οι αποφάσεις αυτές δεν επιβάλλουν στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις περιορισμούς που δεν είναι απαραίτητοι για την επίτευξη των στόχων αυτών, ούτε παρέχουν στις επιχειρήσεις αυτές τη δυνατότητα κατάργησης του ανταγωνισμού επί σημαντικού τμήματος των σχετικών προϊόντων.

Βελτίωση της παραγωγής και της διανομής, προώθηση της τεχνικής και οικονομικής πρόόδου.

56. Οι αποφάσεις της IATA επιτρέπουν την κεντρική διοίκηση των πρακτορείων της IATA και τη μείωση των διοικητικών δαπανών των αεροπορικών εταιρειών για τα πρακτορεία λιανικής πώλησης εισιτηρίων. Πολλές αεροπορικές εταιρείες δεν μπορούσαν να διαχειρίζονται μεγάλη αλυσίδα δικών τους πρακτορείων, και ιδίως οι μικρομεσαίες αεροπορικές εταιρείες θεωρούν το σύστημα πρακτορείων της IATA ως αναγκατικό. Τα πλεονεκτήματα είναι ιδιαίτερα ελκυστικά για τις αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν μεγάλο αριθμό διεθνών πτήσεων, δεδομένου ότι τους εξασφαλίζεται πρόσβαση στην αγορά, την οποία θα ήταν δύσκολο και δαπανηρό να επιτύχουν με άλλο τρόπο. Μέσω μιας συμφωνίας-τύπου που συνάπτουν με την IATA, οι πράκτορες των οποίων η άδεια να εκπροσωπούν τα μέλη της IATA έχει αναγνωριστεί έπειτα από κατάλληλη αξιολόγηση, μπορούν να εκδίδουν εισιτήρια για λογαριασμό οποιουδήποτε εντεταμένου μέλους της IATA. Το σύστημα αυτό συμβάλλει στην προώθηση των διεθνών προτύπων όσον αφορά την πώληση των προϊόντων των αεροπορικών εταιρειών και ενισχύει την οικονομική ακεραιότητα των σημείων πώλησης.

57. Το σύστημα που προβλέπεται στην απόφαση 814 της IATA, συμβάλλει στη βελτίωση της διανομής των προϊόντων στον τομέα των αερομεταφορών με:

α) την εξασφάλιση σε κάθε αεροπορική εταιρεία-μέλος της IATA οφέλους από την επίτευξη οικονομικών κλίμακας με:

- τον εντοπισμό και τη χορήγηση διαπίστευσης στα κατάλληλα σημεία πώλησης,
- την τυποποίηση των συμβατικών εμπορικών σχέσεων με τους πράκτορες,
- την προώθηση υψηλότερου επιπέδου ικανότητας και αξιοπιστίας στον κλάδο της διανομής.

β) την εξασφάλιση στους πράκτορες:

- συντομότερης διαδικασίας διαπίστευσης χωρίς να γίνονται διακρίσεις,
- απλουστευμένων συμβατικών εμπορικών σχέσεων με όλες τις αεροπορικές εταιρείες-μέλη της IATA,
- άμεσης δυνατότητας πώλησης των υπηρεσιών που παρέχουν οι περισσότερες αεροπορικές εταιρείες,
- απλουστευμένων διαδικασιών διαχείρισης, ενημέρωσης και κατάρτισης του προσωπικού,
- συγκεκριμένης διαδικασίας για τη δίκαιη επίλυση των διαφορών με τις αεροπορικές εταιρείες, μέσω της παραπομπής των διαφορών αυτών σ' ένα ανεξάρτητο όργανο διαιτησίας,
- επαγγελματικής συνδρομής από τη γραμματεία της IATA (δημοσιεύσεις συμβουλές, προγράμματα κατάρτισης κ.λπ.),
- του επαγγελματικού κύρους που συνοδεύει τη διαπίστευση από την IATA.

58. Οι διατάξεις της απόφασης 814 που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 33 θα επιτρέψουν στα μόλις βιώσιμα BSP να σταθεροποιηθούν σε εύθετο χρονικό διάστημα, κατά το οποίο ο συμψηφισμός των πωλήσεων εισιτηρίων θα γίνεται κυρίως μέσω καθιερωμένων BSP. Οι αεροπορικές εταιρείες και οι πράκτορες θεωρούν ότι τα BSP αποτελούν ιδιαίτερα αποτελεσματικό από άποψη κόστους τρόπο εκκαθάρισης των λογαριασμών τους μειώνοντας σε μεγάλο βαθμό τις διοικητικές τους δαπάνες μέσω της τυποποίησης.

Πλεονεκτήματα για τους πελάτες

59. Το σύστημα της IATA, όπως προτείνεται στη σειρά αποφάσεων 814, εξασφαλίζει στους πελάτες ικανοποιητικό τμήμα από το όφελος που προκύπτει μέσω:

α) του απαιτούμενου βαθμού αξιοπιστίας από τους πράκτορες (χρηματοοικονομική βιωσιμότητα, προσόντα και πείρα του προσωπικού, ασφάλεια των κτιρίων και των αποθεμάτων εισιτηρίων)

- β) του μεγάλου αριθμού πρακτορείων της IATA (10 000 στην Κοινότητα τα οποία αυξάνονται συνεχώς ακολουθώντας τα κριτήρια της απόφασης 814)
- γ) της πρόσβασης σε πρακτορεία που εκπροσωπούν μεγάλο αριθμό από τις κυριότερες αεροπορικές εταιρείες
- δ) αυξημένου ανταγωνισμού μεταξύ των πρακτορείων της IATA, δεδομένου ότι επιτρέπεται στα πρακτορεία αυτά να μειώνουν την προμήθειά τους προς όφελος των πελατών.

60. Η διατήρηση του συστήματος συμψηφισμού BSP θα επιτρέψει στα πρακτορεία να αποφύγουν το υψηλό διοικητικό κόστος. Οι οικονομίες που θα επιτευχθούν με τον τρόπο αυτό θα έχουν αντίκτυπο στους πελάτες μέσω, μεταξύ άλλων, της μείωσης της προμήθειας προς όφελός τους.

Αναγκαιότητα των περιορισμών

61. Η τυποποίηση και οι οικονομίες κλίμακας που επιτυγχάνονται με το σύστημα που προβλέπεται στις αποφάσεις δεν θα μπορούσαν να επιτευχθούν χωρίς την εφαρμογή ενός ενιαίου διεθνούς συστήματος. Πράγματι, το σύστημα της IATA βασίζεται στο μεγάλο αριθμό αεροπορικών εταιρειών και το μεγάλο αριθμό πρακτορείων. Τόσο τα μειονεκτήματά του, όσο και τα ευεργετικά του αποτελέσματα οφείλονται στο γεγονός αυτό και είναι αναπόσπαστα δεμένα μεταξύ τους.

62. Όσον αφορά τις διατάξεις που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 33, οι οποίες είναι προσωρινές, είναι απαραίτητες για τη διατήρηση ορισμένων μόλις βιώσιμων BSP με μικρές χώρες της Κοινότητας. Η διοχέτευση του συμψηφισμού των πωλήσεων εισιτηρίων στα BSP αυτά θα συμβάλει στη μείωση των δαπανών ανά εισιτήριο, και με τον τρόπο αυτό οι αεροπορικές εταιρείες και τα πρακτορεία θα εξακολουθήσουν να θεωρούν οικονομικά συμφέρουσα τη συνεργασία μαζί τους. Έτσι το σύστημα BSP θα συνεχίσει να καλύπτει ολόκληρη την Κοινότητα.

Κατάργηση του ανταγωνισμού

63. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών στο επίπεδο της διανομής δεν καταργείται από το σύστημα που προβλέπεται στη σειρά αποφάσεων 814 της IATA. Οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν να προσφέρουν στα πρακτορεία την αμοιβή — μέσω της προμήθειας ή με άλλο τρόπο — που θεωρούν κατάλληλη. Είναι επίσης ελεύθερες να πωλούν οι ίδιες τα εισιτήριά τους και να δημιουργούν το δικό τους δίκτυο διανομής σε διμερή βάση, με όρους διαφορετικούς απ' αυτούς που έχουν συμφωνηθεί στα πλαίσια της IATA.

64. Όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη παράγραφο, οι αεροπορικές εταιρείες επιτρέπεται και όντως πραγματοποιούν ένα μέρος των πωλήσεων τους μέσω παράλληλων, ανταγωνιστικών δικτύων. Ο ανταγωνισμός δεν καταργείται με τις υπό εξέταση αποφάσεις, οι οποίες σε καμία περίπτωση δεν επιβάλλουν αποκλειστικότητα στα ενδιαφερόμενα μέρη.

65. Ο ανταγωνισμός μεταξύ πρακτορείων, διαπιστευμένων ή όχι από την IATA, άσχετα με το αν έχουν επιλεγεί σε πολυμερή ή διμερή βάση, θα διατηρηθεί. Πράγματι, τα πρακτορεία της IATA θα ανταγωνίζονται μεταξύ τους

όχι μόνον όσον αφορά την προσφορά καλύτερων υπηρεσιών στους πελάτες τους, αλλά και όσον αφορά τη μείωση της προμήθειάς τους προς όφελος του πελάτη. Θα ανταγωνίζονται επίσης με τα πρακτορεία που δεν είναι διαπιστευμένα από την IATA. Παρόλο που ο αριθμός τους είναι επί του παρόντος περιορισμένος, είναι επίσης δυνατό, ορισμένοι πράκτορες διαπιστευμένοι στην IATA να συνάψουν διμερείς συμφωνίες με αεροπορικές εταιρείες-μέλη της IATA και να ανταγωνίζονται με άλλους διαπιστευμένους στην IATA πράκτορες, εκτός του πλαισίου της IATA.

66. Όσον αφορά την αιτιολογική σκέψη 33, εκτός από τα στοιχεία ανταγωνισμού που αναφέρθηκαν πιο πάνω, ο περιορισμός αυτός καλύπτει μόνο την εναπόθεση σε ορισμένες περιπτώσεις των αποθεμάτων εισιτηρίων μεμονωμένων αεροπορικών εταιρειών στις εγκαταστάσεις των πρακτορείων της IATA. Στην πραγματικότητα, δεν απαγορεύει τις διμερείς συμφωνίες εκτός του πλαισίου της IATA, παρόλο που τις αποθαρρύνει. Μόνο οι αεροπορικές εταιρείες που συμμετέχουν σε ένα δεδομένο BSP υπόκεινται στη διάταξη αυτή, η οποία, σε κάθε περίπτωση, επιτρέπει τις διμερείς μεμονωμένες συμφωνίες μεταξύ των πρακτορείων της IATA και των αεροπορικών εταιρειών-μελών της IATA εκτός του πλαισίου της IATA, με την προϋπόθεση ότι τα αποθέματα δεν φυλάσσονται στο πρακτορείο.

67. Τέλος, όσον αφορά το σημείο αυτό, η Επιτροπή πιστεύει ότι το σύστημα της IATA δεν καταργεί τον ανταγωνισμό διότι, μαζί μ' αυτόν προβλέπονται και μέθοδοι διανομής, τόσο για το παρόν όσο και για το μέλλον, βασισμένες σε διάφορους τύπους πολιτικής και οι οποίες πρόκειται να αναπτυχθούν περαιτέρω σε μια προοδευτικά ελεύθερη ευρωπαϊκή αγορά υπηρεσιών γενικότερα και πρακτορείων και αερομεταφορών ειδικότερα.

Οικονομικές και διαρθρωτικές επιπτώσεις των υπό εξέταση αποφάσεων

68. Το καθεστώς που θεσπίζεται με τις αποφάσεις 814, 814δ και 814ε συμβάλλει στην ελευθέρωση της αγοράς, ανταποκρίνεται καλύτερα στην πραγματικότητα της αγοράς απ' ό,τι προηγούμενες αποφάσεις και είναι εμπνευσμένο από την παρέμβαση της Επιτροπής μετά τις κοινοποιήσεις της IATA.

69. Ως αποτέλεσμα των αλλαγών που έγιναν στο σύστημα, η σχέση μεταξύ πρακτορείων και αεροπορικών εταιρειών είναι περισσότερο ισορροπημένη και η έναρξη της άσκησης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στον τομέα της πώλησης υπηρεσιών αερομεταφορών για λογαριασμό των μελών της IATA είναι πιο εύκολη, χωρίς αυτό να έχει ως συνέπεια απώλεια της αποδοτικότητας ή της αξιοπιστίας των πρακτορείων. Έτσι, ο αριθμός των σημείων πώλησης φαίνεται ότι αυξάνει, και αυτό προς όφελος των πελατών, οι οποίοι θα επωφεληθούν επίσης από τον αυξημένο ανταγωνισμό μεταξύ των πρακτορείων.

70. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι με το σύστημα που προβλέπεται στην απόφαση 814 θα αποφευχθεί ο κίνδυνος της κατάχρησης της διακριτικής εφαρμογής της δια-

δικασίας που αναφέρθηκε πιο πάνω. Υπό την έννοια αυτή, αξίζει να σημειωθεί ότι η απόρριψη της αίτησης κάποιου που ανταποκρίνεται στα κριτήρια αποτελεί διακριτική μεταχείριση και ότι η τοπική εφαρμογή δεν πρέπει να παρεκκλίνει από τα κριτήρια αυτά.

71. Σε μια εποχή άνθησης των αεροπορικών ταξιδιών και συνεχώς αυξανόμενης ελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών στην Ευρώπη, το πρόγραμμα για τη μεταφορά επιβατών όπως αναφέρεται στη σειρά αποφάσεων 814 μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην αύξηση της ευκαμψίας της αγοράς προς όφελος τόσο των αεροπορικών εταιρειών και των πρακτορείων όσο και των πελατών.

Διάρκεια της απαλλαγής

72. Το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 17 ορίζει ότι ο απαλλαγές δυνάμει του άρθρου 85 παράγραφος 3 μπορούν να χορηγηθούν μόνο για μια συγκεκριμένη περίοδο και ότι μπορεί να συνοδεύονται από την επιβολή όρων και υποχρεώσεων.
73. Λόγω της φύσης των υπό εξέταση συμφωνιών και αποφάσεων, η κατάλληλη διάρκεια της απαλλαγής, η οποία αποβλέπει στην επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 85 παράγραφος 3, κρίνεται ότι είναι δέκα έτη μετά την ημερομηνία της πρώτης κοινοποίησης, δηλαδή μέχρι τις 20 Μαρτίου 1998.
74. Όσον αφορά την ειδική διάταξη της απόφασης 814 η οποία αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 34, η κατάλληλη διάρκεια κρίνεται ότι είναι μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1992.
75. Η Επιτροπή κρίνει ότι δεν είναι απαραίτητο να επιβληθούν όροι ή υποχρεώσεις και στηρίζεται, όσον αφορά την ερμηνεία ορισμένων όρων των αποφάσεων, στις δεσμεύσεις που ανέλαβε η IATA στις 25 Ιανουαρίου 1990. Οι δεσμεύσεις αυτές αφορούν κυρίως την ερμηνεία του όρου «κύριο

αντικείμενο» που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 16, τη διάρκεια της διάταξης της αιτιολογικής σκέψης 33 και τη θέσπιση κατάλληλης διαδικασίας για την αναθεώρηση των μεμονωμένων αποφάσεων των μελών που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 39. Ωστόσο, η Επιτροπή θα παρακολουθεί στενά τη λειτουργία του συστήματος μέχρι τη λήξη της απαλλαγής, προκειμένου να αξιολογήσει κατά πόσο θα πρέπει να δοθεί παράταση, εφόσον βέβαια ζητηθεί η ανανέωσή της,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Σύμφωνα με το άρθρο 85 παράγραφος 3, οι διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΟΚ κηρύσσονται ανεφάρμοστες για την περίοδο από 21 Μαρτίου 1988 έως 20 Μαρτίου 1998 στις αποφάσεις 814, 814δ και 814ε της IATA, με εξαίρεση της διατάξεις της απόφασης 814 τμήμα Δ παράγραφος 1, η οποία αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 33 της παρούσας απόφασης της Επιτροπής, περίπτωση για την οποία η περίοδος αρχίζει στις 6 Νοεμβρίου 1989 και λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 1992.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Διεθνή Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (International Air Transport Association) και στις επιχειρήσεις που απαριθμούνται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.

Βρυξέλλες, 30 Ιουλίου 1991.

Για την Επιτροπή

SIR LEON BRITTAN

Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

International Air Transport Association (IATA) — ΜΕΛΗ

189 μέλη (154 ενεργά και 35 συνδεδεμένα) στις 15 Φεβρουαρίου 1990)

Ενεργά μέλη

Adria Airways
 Aer Lingus plc
 Aeroflot Soviet Airlines
 Aerolíneas Argentinas
 Aerolineas Nicaraguenses SA (AERONICA)
 Aerovias de México SA de CV
 (AEROMEXICO)
 Aerovias Nacionales de Colombia SA (A-
 VIANCA)
 Affretair (PVT) Ltd
 Air Afrique
 Air Algérie
 Air Botswana
 Air Bremen GmbH & Co.
 Air Bridge Carriers Ltd
 Air Canada
 Air Europe Ltd
 Air France
 Air Gabon
 Air Guinée
 Air Jamaica Ltd
 Air Littoral
 Air Madagascar
 Air Malawi Ltd
 Air Malta Company Ltd
 Air Martinique
 Air Mauritius
 Air New Zealand Ltd
 Air Niugini
 Air Pacific Ltd
 Air Seychelles Ltd
 Air Tanzania Corporation
 Air Tuguru Corporation
 Air UK
 Air Zaïre
 Air Zimbabwe Corporation
 Air India
 Airline of the Marshall Islands
 Alaska Airlines Inc.
 Alisarda SpA
 Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA
 All Nippon Airways Co., Ltd
 American Airlines Inc.
 America West Airlines, Inc.
 Ariana Afghan Airlines Co. Ltd
 Austrian Airlines
 Balkan Bulgarian Airlines
 Berlin European UK Ltd
 Birmingham European Airways plc
 Braathens SAFE
 British Airways plc

British Midland Airways Ltd
 Brymon Airways
 Cameroon Airlines
 Canadian Airlines International Ltd
 Caribbean Air Cargo Company Ltd
 Ceskoslovenske Aerolinie (CSA)
 Compañía Mexicana de Aviación SA de CV
 (MEXICANA)
 Continental Airlines Inc.
 Cook Islands International Airlines Ltd
 Crossair
 Cruzeiro do Sul SA — Servicos Aéreos
 Cyprus Airways Ltd
 Dan-Air Services Ltd
 Delta Air Regionalflugverkehr GmbH
 Democratic Yemen Airlines (ALYEMOA)
 Deutsche Lufthansa AG (LUFTHANSA)
 Eastern Air Lines Inc.
 Egyptair
 El Al Israel Airlines Ltd
 Emirates
 Empresa Consolidada Cubana de Aviación
 (CUBANA)
 Empresa de Transporte Aéreo del Perú (AE-
 ROPERU)
 Empresa Ecuatoriana de Aviación SA
 (ECUATORIANA)
 Ethiopian Airlines Corporation
 Federal Express Corporation
 Finnair Oy
 Friendly Islands Airways Ltd
 Gambia Air Shuttle Ltd
 Garuda Indonesia
 German Wings Luftfahrtunternehmen GmbH
 Ghana Airways Corporation
 Gulf Air Company GSC
 Hong Kong Dragon Airlines Ltd
 (DRAGONAIR)
 IBERIA, Líneas Aéreas de España SA
 Icelandair
 Indian Airlines
 Iran Air, The Airline of the Islamic Republic
 of Iran
 Iraqi Airways
 Jamahiriya Libyan Arab Airlines
 Japan Airlines Co. Ltd
 Japan Air System Co. Ltd
 Jugoslovenski Aerotransport (JAT)
 Kenya Airways Ltd
 KLM Royal Dutch Airlines
 Korean Air
 Kuwait Airways Corporation
 LAM — Linhas Aéreas de Moçambique

Lauda Air Luftfahrt AG
Lesotho Airways Corporation
Línea Aérea del Cobre SA (LADECO)
Línea Aérea Nacional — Chile SA
(LAN-CHILE)
Líneas Aéreas Costarricenses SA (LACSA)
Líneas Aéreas Paraguayas — LAP
Lloyd Aéreo Boliviano SA (LAB)
Loganair Ltd
London City Airways
MALEV — Hungarian Airlines
Manx Airlines Ltd
Middle East Airlines Airliban (MEA)
Nationair Canada
NFD Luftverkehrs AG
Nigeria Airways Ltd
Nippon Cargo Airlines (NCA)
Olympic Airways, SA
Pakistan International Airlines Corp. (PIA)
Pan American World Airways, Inc.
Philippine Airlines Inc.
PLUNA — Primeras Líneas Uruguayas
de Navegación Aérea
Polskie Linie Lotnicze (LOT)
Polynesian Airlines Ltd
Qantas Airways Ltd
Royal Air Maroc
Royal Jordanian (ALIA — The Royal
Jordanian Airline)
Royal Swazi National Airways Corp. Ltd
Ryanair Ltd
SABENA (Société anonyme belge d'exploita-
tion de la navigation aérienne)
Saudi Arabian Airlines Corp. (SAUDIA)
Scandinavian Airlines System (SAS)
Scottish European Airways
Solomon Airlines
Somali Airlines
South African Airways (SAA)
Sudan Airways Company Ltd
Swedair AB
Swiss Air Transport Co. Ltd (SWISSAIR)
Syrian Arab Airlines
TAGG — Linhas Aéreas de Angola
(ANGOLA AIRLINES)
TAP — Air Portugal
Tempelhof Airways USA Inc.
Tower Air Inc.
Trans-Mediterranean Airways SAL (TMA)
Transavia Holland BV d/b/a Transavia
Airlines
Trans World Airlines Inc. (TWA)
Trinidad & Tobago (BWIA International)
Airways Corp.

Tunis Air
Turk Hava Yolları AD (TURKISH AIRLINES)
United Airlines
USAir, Inc.
UTA (Union de Transports Aériens)
VARIG SA (Viação Aérea Rio-Grandense)
Venezolana Internacional de Aviación SA
(VIASA)
Virgin Atlantic Airways
YEMENIA Yemen Airways
Zambia Airways Corporation Ltd
ZAS Airline of Egypt

Συνδεδεμένα μέλη

Aero Lloyd Flugreisen GmbH & Co.
Luftverkehrs-KG
Air America (Air Specialities Corp. d/b/a Air
America)
Air Écosse Ltd
Air Ínter (Lignes Aériennes Intérieures)
Air Réunion
Air Tahiti
Aloha Airlines, Inc.
Ansett Airlines of Australia
Ansett New Zealand
Austral Líneas Aéreas SA
Australian Airlines Ltd
Aviación y Comercio, SA (AVIACO)
Commercial Airways (Pty) Ltd
DLT Deutsche Luftverkehrsgesellschaft mbH
Douglas Airways Pty Ltd
East-West Airlines
Falcon Cargo AB
Flight West Airlines Ltd
INTAIR
IPEC Aviation
Kendell Airlines
LAR Transregional (Linhas Regionais SA)
Mount Cook Airlines
Namib Air (Pty) Ltd
Salair AB
Sunflower Airlines Ltd
Sunstate Airlines
TALAIR Pty Ltd
Transbrasil SA Linhas Aéreas (Trans Brasil)
Trans-Jamaican Airlines Ltd
Transport Aérien Transregional (TAT)
Vayudoot Ltd
Viação Aérea Sao Paulo SA (VASP)
Wairarapa Airlines Ltd
Wideroe Flyveselskap A/S