# Ανακοίνωση βάσει του άρθρου 16 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 της 14ης Δεκεμβρίου 1987 σχετικά με την υπόθεση COMP/A.38.284/D2

## Société Air France/Alitalia Linee Italiane SpA

(2003/C 297/04)

### I. ΣΤΑΔΙΟ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

1. Στις 13 Νοεμβρίου 2001, η Alitalia και η Air France κοινοποίησαν στην Επιτροπή συμφωνία συνεργασίας και υπέβαλαν αίτημα αρνητικής πιστοποίησης βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 2 ή απαλλαγής βάσει του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 του Συμβουλίου ([1]).

2. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87, η Επιτροπή δημοσίευσε περίληψη του αιτήματος αυτού στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 8ης Μαΐου 2002 ([2]). Στην ανακοίνωση συνοψίζονται επίσης οι λόγοι τους οποίους προέβαλαν τα μέρη για τη χορήγηση απαλλαγής βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3.

3. Την 1η Ιουλίου 2002, η Επιτροπή ενημέρωσε τα μέρη, κατ' εφαρμογή του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3975/87, ότι υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 81 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

4. Συνολικά, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η συμφωνία συνεργασίας συμβάλλει στην τεχνική και οικονομική πρόοδο καθότι βελτιώνει την συνδεσιμότητα, περιορίζει το κόστος των μερών και ευνοεί τις μεταξύ τους συνέργειες. Πάντως, η συμφωνία προκαλεί ανησυχίες όσον αφορά τον ανταγωνισμό σε βασικά δρομολόγια μεταξύ Γαλλίας και Ιταλίας (Παρίσι–Ρώμη, Παρίσι–Μιλάνο, Παρίσι–Βενετία, Παρίσι–Φλωρεντία, Παρίσι–Μπολόνια, Παρίσι–Νάπολη και Μιλάνο–Λυών).

5. Έτσι, οι υπηρεσίες της Επιτροπής ξεκίνησαν συζητήσεις με τα μέρη με σκοπό την εξεύρεση κατάλληλων και αποτελεσματικών λύσεων όσον αφορά τις ανησυχίες σχετικά με τον ανταγωνισμό. Για να είναι αποτελεσματικές, οι λύσεις αυτές πρέπει να αίρουν τα υφιστάμενα εμπόδια εισόδου για τους ανταγωνιστές και επομένως πρέπει να ευνοούν την εμφάνιση ανταγωνιστικών υπηρεσιών στα σχετικά δρομολόγια· χωρίς τις υπηρεσίες αυτές, οι επιβάτες θα έχουν περιορισμένες ή μηδενικές επιλογές και πιθανώς θα πρέπει να καταβάλλουν υψηλότερες τιμές.

6. Μετά από τις συζητήσεις αυτές, τα μέρη πρότειναν συγκεκριμένες δεσμεύσεις οι οποίες περιγράφονται στη συνέχεια. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής έχουν στη διάθεσή τους ενδείξεις ότι υπάρχουν ανταγωνιστές που ενδιαφέρονται να εισέλθουν στις σχετικές αγορές ή να ενισχύσουν την παρουσία τους στις εν λόγω αγορές. Στις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή ενθαρρύνει τα τρίτα μέρη να σχολιάσουν τις προτεινόμενες λύσεις, και ιδιαίτερα την αποτελεσματικότητά τους.

([1]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 1987 σχετικά με τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ L 374 της 31.12.1987, σ. 1).

([2]) ΕΕ C 111 της 8.5.2002, σ. 7.

### II. ΠΡΟΤΑΘΕΙΣΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ

7. Η Société Air France («Air France» ή «AF») και η Alitalia Linee Italiane SpA («Alitalia» ή «AZ»), από κοινού τα «μέρη», αναλαμβάνουν τις παρακάτω δεσμεύσεις προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα ανταγωνισμού που επισήμανε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά την εξέλιξη της διαδικασίας στην υπόθεση COMP/38.284 σχετικά με τη συμφωνία συνεργασίας μεταξύ των μερών και ιδίως σε σχέση με τις αερομεταφορές σε ορισμένα δρομολόγια μεταξύ Γαλλίας και Ιταλίας.

#### 1. Γενικές παρατηρήσεις και ορισμοί

8. Οι δεσμεύσεις αυτές επισυνάπτονται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της απόφασης της Επιτροπής για χορήγηση απαλλαγής.

9. Η τήρηση των δεσμεύσεων αυτών είναι υποχρεωτική για τα μέρη, τις θυγατρικές, τους διαδόχους και τους εκδοχείς τους και τα μέρη δεσμεύονται να ζητήσουν από τις θυγατρικές τους, τους διαδόχους και τους εκδοχείς να συμμορφωθούν με τις δεσμεύσεις αυτές.

10. Για τους σκοπούς αυτών των δεσμεύσεων, κάθε ένα από τα ακόλουθα ζεύγη πόλεων θεωρείται «επηρεαζόμενο δρομολόγιο»:

— Παρίσι–Μιλάνο

— Παρίσι–Ρώμη

— Παρίσι–Βενετία

— Παρίσι–Μπολόνια

— Λυών–Μιλάνο

— Παρίσι–Νάπολη

— Παρίσι–Φλωρεντία.

11. Για τους σκοπούς αυτών των δεσμεύσεων, οι αναφορές:

— Στο Παρίσι καλύπτουν τα αεροδρόμια Paris-Charles de Gaulle και Paris-Orly·

— Στο Μιλάνο καλύπτουν τα αεροδρόμια Milan-Linate και Milan-Malpensa·

— Στη Ρώμη καλύπτουν τα αεροδρόμια Rome-Fiumicino και Rome-Ciampino.

12. 12. Για τους σκοπούς αυτών των δεσμεύσεων, ο όρος «νεοεισερχόμενος» σημαίνει κάθε ανεξάρτητο και μη συνδεδεμένο με τα μέρη αερομεταφορέα που επιθυμεί να αρχίσει την παροχή νέας υπηρεσίας χωρίς ενδιάμεσο σταθμό σε επηρεαζόμενο δρομολόγιο ή να αυξήσει τον αριθμό των πτήσεων που πραγματοποιεί σε επηρεαζόμενο δρομολόγιο, αφότου τεθεί σε ισχύ η εν λόγω απαλλαγή.

Ως υπηρεσία χωρίς ενδιάμεσο σταθμό θεωρείται επίσης υπηρεσία με πολλαπλούς ενδιάμεσους σταθμούς για την οποία χρησιμοποιείται ένα και μόνο αεροσκάφος το οποίο ξεκινά ή/και καταλήγει στη Γαλλία, την Ιταλία ή σε τρίτη χώρα και περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα τμήμα χωρίς ενδιάμεσο σταθμό μεταξύ Γαλλίας και Ιταλίας.

13. Για τους σκοπούς αυτών των δεσμεύσεων, ένας αερομεταφορέας δεν θεωρείται ανεξάρτητος και μη συνδεδεμένος με τα μέρη όταν, ιδίως:

— τα μέρη κατέχουν, σε μεμονωμένη βάση ή από κοινού, τον πραγματικό έλεγχο [1] του αερομεταφορέα· ή

— είναι συνεργαζόμενος μεταφορέας που ανήκει στην ίδια εταιρεία χόλντινγκ με εκείνη των μερών· ή

— είναι μέλος της συμμαχίας SkyTeam· ή

— ο αερομεταφορέας συνεργάζεται με τα μέρη σε τουλάχιστον ένα από τα επηρεαζόμενα δρομολόγια για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς επιβατών, εκτός εάν η συνεργασία αυτή περιορίζεται σε συμφωνίες που αφορούν τη συνήθη συντήρηση, τις παραδόσεις, τη χρήση των ειδικών χώρων υποδοχής (lounges) ή άλλες δευτερεύουσες δραστηριότητες για τις οποίες έχει συναφθεί συμφωνία σε ισότιμη βάση.

## 2. **Αποδέσμευση διαθέσιμων χρόνων απογείωσης και προσγείωσης**

14. Εάν νεοεισερχόμενος αερομεταφορέας επιθυμεί να αρχίσει την παροχή νέας υπηρεσίας χωρίς ενδιάμεσο σταθμό σε ένα ή περισσότερα από τα επηρεαζόμενα δρομολόγια («γραμμή νεοεισερχόμενου»), τα μέρη αναλαμβάνουν να παράσχουν διαθέσιμους χρόνους χρήσης υπό τους όρους που περιγράφονται στο παρόν Τμήμα 2.

### 2.1. *Ο μέγιστος αριθμός διαθέσιμων χρόνων που πρέπει να αποδεσμευθούν*

15. Τα μέρη υποχρεούνται να εξασφαλίσουν σε νεοεισερχόμενο τον απαιτούμενο αριθμό διαθέσιμων χρόνων απογείωσης και προσγείωσης:

— για τις πτήσεις Παρίσι-Μιλάνο: είτε i) μέχρι έξη (6) πτήσεις ημερησίως σε περίπτωση που τις πτήσεις αυτές πραγματοποιούν περισσότεροι του ενός νεοεισερχόμενοι, ή ii) μέχρι πέντε (5) πτήσεις ημερησίως σε περίπτωση που οι πτήσεις αυτές πραγματοποιούνται από ένα και μόνο νεοεισερχόμενο·

— για τις πτήσεις Παρίσι-Ρώμη: μέχρι πέντε (5) πτήσεις ημερησίως·

— για τις πτήσεις Παρίσι-Βενετία: μέχρι τρεις (3) πτήσεις ημερησίως·

— για τις πτήσεις Παρίσι-Μπολόνια: μέχρι δύο (2) πτήσεις ημερησίως·

— για τις πτήσεις Παρίσι-Νάπολη: μέχρι μία (1) πτήση ημερησίως·

— για τις πτήσεις Λυών-Μιλάνο: μέχρι δύο (2) πτήσεις ημερησίως·

— για πτήσεις Παρίσι-Φλωρεντία: μέχρι δύο (2) πτήσεις ημερησίως.

### 2.2. *Ειδικοί όροι που εφαρμόζονται σε όλες τις δεσμεύσεις του τμήματος 2.1*

16. Η υποχρέωση εξασφάλισης διαθέσιμων χρόνων χρήσης όπως περιγράφεται στο τμήμα 2.1 ενεργοποιείται μόνο στις περιστάσεις που περιγράφονται στο παρόν τμήμα 2.2.

17. Όλοι οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που εξασφαλίζονται βάσει των δεσμεύσεων που καθορίζονται στο τμήμα 2.1 πρέπει να χρησιμοποιηθούν στο επηρεαζόμενο δρομολόγιο για το οποίο εξασφαλίστηκαν.

#### 2.2.1. Πτήσεις πραγματοποιούμενες από ανταγωνιστές

18. Όλες οι πτήσεις που πραγματοποιούν ανεξάρτητοι και μη συνδεδεμένοι με τα μέρη αερομεταφορείς σε επηρεαζόμενα δρομολόγια («ανταγωνιστικές πτήσεις») συνυπολογίζονται στον αριθμό των διαθέσιμων χρόνων που πρέπει να αποδεσμεύσουν τα μέρη βάσει του τμήματος 2.1.

19. Η Επιτροπή δύναται να εξετάσει ανά πάσα στιγμή εάν ο(οι) αερομεταφορέας(-είς) που δραστηριοποιείται(-ούνται) στα επηρεαζόμενα δρομολόγια είναι ανεξάρτητος(οι) και μη συνδεδεμένος(οι) με τα μέρη. Κάθε πτήση που πραγματοποιείται στα επηρεαζόμενα δρομολόγια από αερομεταφορέα ο οποίος δεν είναι ανεξάρτητος και μη συνδεδεμένος με τα μέρη αφαιρείται από τον αριθμό των διαθέσιμων χρόνων που πρέπει να αποδεσμεύσουν τα μέρη βάσει του τμήματος 2.1.

20. Εάν ο αριθμός των ανταγωνιστικών πτήσεων σε επηρεαζόμενο δρομολόγιο μειωθεί [π.χ. λόγω του ότι ένας ανταγωνιστής i) παύσει να πραγματοποιεί το δρομολόγιο, ii) μειωθεί ο αριθμός των πτήσεων στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, ή iii) ο ανταγωνιστής αυτός δεν μπορεί πλέον να θεωρείται ανεξάρτητος και μη συνδεδεμένος με τα μέρη], η δυνητική υποχρέωση των μερών για εκχώρηση διαθέσιμων χρόνων χρήσης αυξάνεται κατά αντίστοιχο αριθμό, με την επιφύλαξη των περιορισμών που προβλέπονται στο τμήμα 2.1.

[1] Κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο ζ) του κανονισμού αριθ. 2407/92 της 23ης Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως των αδειών αερομεταφορέων.

21. Σε περίπτωση που ο αριθμός των ανταγωνιστικών πτήσεων σε επηρεαζόμενο δρομολόγιο αυξηθεί ως αποτέλεσμα νέων ανταγωνιστικών υπηρεσιών [π.χ. όταν ένας ανταγωνιστής i) αυξάνει τον αριθμό των πτήσεων που πραγματοποιεί ήδη σε επηρεαζόμενο δρομολόγιο ή ii) εισέρχεται στην αγορά], η δυνητική υποχρέωση των μερών για εκχώρηση διαθέσιμων χρόνων μειώνεται κατά αντίστοιχο αριθμό.

22. Σε περίπτωση που ένας ανταγωνιστής προσθέσει νέες ανταγωνιστικές πτήσεις σε επηρεαζόμενο δρομολόγιο χωρίς να χρησιμοποιήσει διαθέσιμους χρόνους που εκχωρήθηκαν από τα μέρη και εάν αυτό οδηγήσει σε μια κατάσταση όπου ο συνολικός αριθμός των ανταγωνιστικών πτήσεων στο συγκεκριμένο δρομολόγιο υπερβαίνει τον αριθμό των πτήσεων που προσδιορίζονται στο τμήμα 2.1:

i) η υποχρέωση των μερών για εκχώρηση διαθέσιμων χρόνων μειώνεται κατά αντίστοιχο αριθμό· και

ii) οι διαθέσιμοι χρόνοι που είχαν εκχωρήσει προηγουμένως τα μέρη και οι οποίοι υπερβαίνουν τις δυνητικές τους υποχρεώσεις εκχώρησης διαθέσιμων χρόνων αποσύρονται μόνον αφότου οι νέες ανταγωνιστικές πτήσεις έχουν λειτουργήσει επί δύο περιόδους IATA.

23. Με την επιφύλαξη των παραπάνω προϋποθέσεων, τα μέρη δεν υποχρεούνται να εκχωρήσουν διαθέσιμο χρόνο σε νεοεισερχόμενο για επηρεαζόμενο δρομολόγιο, στο βαθμό που αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα να μειωθεί το ποσοστό των μερών σε επίπεδο κατώτερο του 60 % των πτήσεων ή της μεταφορικής ικανότητας στο συγκεκριμένο επηρεαζόμενο δρομολόγιο, όπως μετράται κατά τη στιγμή της υποβολής του αιτήματος από το νεοεισερχόμενο.

24. Ο νεοεισερχόμενος ο οποίος υποχρεούται να επιστρέψει διαθέσιμους χρόνους στα μέρη ως αποτέλεσμα των δύο παραπάνω παραγράφων δύναται να επιλέξει ποιους διαθέσιμους χρόνους θα επιστρέψει.

### 2.2.2. Μη εξασφάλιση διαθέσιμων χρόνων μέσω της συνήθους διαδικασίας κατανομής διαθέσιμων χρόνων

25. Τουλάχιστον έξη (6) εβδομάδες πριν από τη «Διάσκεψη διαθέσιμων χρόνων της IATA» για την περίοδο πτήσεων κατά την οποία ο νεοεισερχόμενος προτίθεται να αρχίσει την παροχή νέας υπηρεσίας ή να αυξήσει τον αριθμό των ήδη παρεχόμενων υπηρεσιών, ο νεοεισερχόμενος οφείλει να κοινοποιήσει στα μέρη την πρόθεσή του να ζητήσει διαθέσιμους χρόνους βάσει αυτών των δεσμεύσεων. Ο νεοεισερχόμενος θα μπορεί να λάβει διαθέσιμους χρόνους σύμφωνα με τις δεσμεύσεις που περιέχονται στο τμήμα 2 μόνον εφόσον μπορεί να αποδείξει ότι απέτυχαν όλες οι εύλογες προσπάθειές του για απόκτηση διαθέσιμων χρόνων σε γραμμή νεοεισερχόμενου μέσω των συνήθων διατυπώσεων που προβλέπει η διαδικασία κατανομής διαθέσιμων χρόνων, στις οποίες ο ενδιαφερόμενος προσέφυγε πριν από την έναρξη της οικείας περιόδου προγραμματισμού IATA («συνήθης διαδικασία κατανομής διαθέσιμων χρόνων»).

26. Για το σκοπό αυτό, στην προσεχή σχετική διάσκεψη της IATA, ο νεοεισερχόμενος υποβάλει αίτηση για εκχώρηση αυτών των διαθέσιμων χρόνων μέσω της συνήθους διαδικασίας κατανομής διαθέσιμων χρόνων και διατηρεί μια πολιτική «ανοιχτών χαρτιών» για τους αντίστοιχους αερολιμένες καθ' όλη την περίοδο ανάμεσα στην κοινοποίηση της πρόθεσής του να ζητήσει διαθέσιμους χρόνους για την πραγματοποίηση πτήσεων σε επηρεαζόμενο δρομολόγιο και στη λήξη της αντίστοιχης περιόδου προγραμματισμού της IATA, συμπεριλαμβανομένης της τελικής κατανομής διαθέσιμων χρόνων από τον συντονιστή μετά την ημερομηνία επιστροφής διαθέσιμων χρόνων [1].

27. Θα θεωρείται ότι ο νεοεισερχόμενος δεν έχει καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια εάν i) οι διαθέσιμοι χρόνοι που του εκχωρήθηκαν μέσω της συνήθους διαδικασίας κατανομής δεν υπερβαίνουν τα σαρανταπέντε (45) λεπτά από τους χρόνους που ζήτησε αλλά δεν δέχθηκε ο νεοεισερχόμενος ή/και ii) μέσω της τυπικής διαδικασίας κατανομής διαθέσιμων χρόνων εκχωρήθηκαν διαθέσιμοι χρόνοι που υπερβαίνουν τα σαρανταπέντε (45) λεπτά από τους ζητηθέντες χρόνους και ο νεοεισερχόμενος δεν έδωσε στα μέρη τη δυνατότητα να ανταλλάξουν αυτούς τους διαθέσιμους χρόνους με άλλους οι οποίοι δεν υπερβαίνουν τα σαρανταπέντε (45) λεπτά σε σχέση με τους ζητηθέντες χρόνους.

28. Οι διαθέσιμοι χρόνοι που αποδέσμευσαν τα μέρη δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα σαρανταπέντε (45) λεπτά από το χρόνο που ζήτησε ο νεοεισερχόμενος εφόσον τα μέρη έχουν και μπορούν να εκχωρήσουν διαθέσιμους χρόνους εντός αυτού του χρονικού διαστήματος των 45 λεπτών. Σε περίπτωση που τα μέρη δεν έχουν διαθέσιμους χρόνους εντός αυτού του χρονικού διαστήματος οφείλουν να προτείνουν στο νεοεισερχόμενο την αποδέσμευση των διαθέσιμων χρόνων που είναι χρονικά πλησιέστεροι προς το αίτημά του.

### 2.2.3. Για κάθε επόμενη περίοδο προγραμματισμού ο νεοεισερχόμενος οφείλει να υποβάλει αίτηση εκχώρησης διαθέσιμων χρόνων

29. Ο νεοεισερχόμενος οφείλει, για κάθε επόμενη περίοδο προγραμματισμού IATA, να ανανεώνει τις αιτήσεις του προς τον συντονιστή διαθέσιμων χρόνων και προς τα μέρη όσον αφορά την εκχώρηση διαθέσιμων χρόνων.

30. Εάν ο νεοεισερχόμενος έχει λάβει διαθέσιμους χρόνους από τα μέρη σύμφωνα με αυτές τις δεσμεύσεις για συγκεκριμένη περίοδο IATA και ζητεί τις ίδιες χρονικές περιόδους για όλους ή για ορισμένους διαθέσιμους χρόνους και για την επόμενη περίοδο, τα μέρη οφείλουν να εκχωρήσουν διαθέσιμους χρόνους όσο το δυνατόν πλησιέστερους προς τους διαθέσιμους χρόνους που χορήγησαν την προηγούμενη περίοδο, και σε κάθε περίπτωση όχι πέραν των 45 λεπτών από τον ζητηθέντα χρόνο, υπό την προϋπόθεση ότι i) τα μέρη εξακολουθούν να υποχρεούνται να εκχωρήσουν διαθέσιμους χρόνους σύμφωνα με τα τμήματα 2.1 και 2.2.1 και κατέχουν διαθέσιμους χρόνους εντός της σχετικής χρονικής περιόδου και ii) ο νεοεισερχόμενος έχει τηρήσει τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία που περιγράφονται παραπάνω.

### 2.2.4. Ελάχιστη μεταφορική ικανότητα

31. Στις γραμμές Παρίσι–Μιλάνο και Παρίσι–Ρώμη, οι διαθέσιμοι χρόνοι του νεοεισερχόμενου πρέπει να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για την πραγματοποίηση πτήσεων με αεροσκάφη μεταφορικής ικανότητας τουλάχιστον σαρανταέξη (46) θέσεων. Η προϋπόθεση αυτή δεν εφαρμόζεται εάν ο νεοεισερχόμενος έχει αρχίσει πτήσεις πριν από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ της απόφασης της Επιτροπής για χορήγηση απαλλαγής.

---

[1] Η ημερομηνία επιστροφής διαθέσιμων χρόνων είναι η προθεσμία για την επιστροφή μη χρειαζούμενων διαθέσιμων χρόνων, όπως ορίζεται στο προσάρτημα 2 των κατευθυντήριων γραμμών της IATA για τον παγκόσμιο προγραμματισμό πτήσεων (Appendix 2 of IATA's Worldwide Scheduling Guidelines) (7η έκδοση, ισχύει από 1ης Δεκεμβρίου 2002)

2.2.5. Πραγματική χρήση της δέσμης διαθέσιμων χρόνων εκ μέρους του νεοεισερχόμενου

32. Όταν ένας νεοεισερχόμενος ήδη πραγματοποιεί πτήσεις προς, από ή μέσω ενός των αεροδρομίων που περιλαμβάνονται σε επηρεαζόμενο δρομολόγιο («ήδη παρεχόμενη υπηρεσία») και μειώνει τις πτήσεις ή παύει να παρέχει την υπηρεσία αυτή οφείλει, τους διαθέσιμους χρόνους που είχαν προηγουμένως εκχωρηθεί για την εν λόγω υπηρεσία, να τους χρησιμοποιήσει για την παροχή υπηρεσίας στη γραμμή νεοεισερχόμενου εφόσον αυτοί οι διαθέσιμοι χρόνοι δεν υπερβαίνουν τα σαρανταπέντε (45) λεπτά σε σχέση με τους διαθέσιμους χρόνους που έχουν αποδεσμεύσει τα μέρη. Οφείλει να επιστρέψει στα μέρη τον ίδιο αριθμό διαθέσιμων χρόνων νεοεισερχόμενου με εκείνους που είχαν προηγουμένως εκχωρηθεί για την «ήδη παρεχόμενη υπηρεσία».

2.2.6. Μη χρήση διαθέσιμων χρόνων που αποδέσμευσαν τα μέρη

33. Όταν νεοεισερχόμενος στον οποίο έχουν εκχωρηθεί διαθέσιμοι χρόνοι σύμφωνα με το παρόν τμήμα 2 αποφασίσει να μην αρχίσει την παροχή υπηρεσιών στο επηρεαζόμενο δρομολόγιο, αποφασίσει να πραγματοποιεί μικρότερο αριθμό πτήσεων ή παύσει να εξυπηρετεί επηρεαζόμενο δρομολόγιο, οφείλει να ενημερώνει εγγράφως τα μέρη και να τους επιστρέψει αμέσως τους μη χρησιμοποιούμενους διαθέσιμους χρόνους.

34. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η υποχρέωση των μερών να παρέχουν αυτούς τους διαθέσιμους χρόνους ή τον ίδιο αριθμό άλλων διαθέσιμων χρόνων σε νεοεισερχόμενους σύμφωνα με το τμήμα 2.1 εξακολουθεί να υφίσταται με την επιφύλαξη των διατάξεων του τμήματος 2.2.1.

35. Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος 2.2.6, ένας νεοεισερχόμενος θα θεωρείται ότι έχει παύσει να παρέχει υπηρεσίες σε επηρεαζόμενο δρομολόγιο, όταν δεν έχει κάνει χρήση τουλάχιστον του 80 % των διαθέσιμων χρόνων στη συγκεκριμένη γραμμή κατά την περίοδο προγραμματισμού για την οποία οι χρόνοι αυτοί έχουν διατεθεί, εκτός εάν ο νεοεισερχόμενος δικαιολογεί αυτή τη μη χρήση των διαθέσιμων χρόνων επικαλούμενος κάποιους από τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 ή σε οποιοδήποτε άλλο κανονισμό που τροποποιεί ή αντικαθιστά αυτόν. Εάν ο νεοεισερχόμενος θεωρηθεί, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παρούσα παράγραφο, ότι έχει παύσει να παρέχει υπηρεσίες στο επηρεαζόμενο δρομολόγιο, τα μέρη μπορούν να αρνηθούν να εκχωρήσουν διαθέσιμους χρόνους στον εν λόγω νεοεισερχόμενο για την επόμενη περίοδο ΙΑΤΑ στο συγκεκριμένο επηρεαζόμενο δρομολόγιο.

36. Εάν ένας νεοεισερχόμενος που έχει λάβει διαθέσιμους χρόνους σύμφωνα με τα οριζόμενα στο παρόν τμήμα αποφασίσει να μην αρχίσει την παροχή υπηρεσιών σε επηρεαζόμενο δρομολόγιο κατά τις δύο (2) επόμενες περιόδους ΙΑΤΑ, τα μέρη μπορούν να αρνηθούν τη εκχώρηση διαθέσιμων χρόνων στον εν λόγω νεοεισερχόμενο για τις επόμενες δύο (2) περιόδους ΙΑΤΑ στο συγκεκριμένο επηρεαζόμενο δρομολόγιο.

37. Εάν, εντός μιας περιόδου προγραμματισμού, ο νεοεισερχόμενος ενημερώσει τα μέρη σε χρόνο που δεν τους παρέχει περιθώρια να χρησιμοποιήσουν άμεσα τους επιστρεφόμενους διαθέσιμους χρόνους σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93, ή τα ενημερώσει μετά την προθεσμία που αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 4 αυτού του κανονισμού και πριν από την πραγματική έναρξη της περιόδου προγραμματισμού, τα μέρη δύνανται να ζητήσουν από το νεοεισερχόμενο να τους μεταβιβάσει συγκρίσιμους διαθέσιμους χρόνους ως αντιστάθμιση σε περίπτωση απώλειας των διαθέσιμων χρόνων. Εάν, για οποιοδήποτε λόγο, ο νεοεισερχόμενος δεν είναι σε θέση να μεταβιβάσει στα μέρη συγκρίσιμους διαθέσιμους χρόνους, τα μέρη μπορούν να αιτιολογήσουν τη μη χρήση των εκχωρηθέντων διαθέσιμων χρόνων βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 προκειμένου να ανακτήσουν και να διατηρήσουν τους μη χρησιμοποιηθέντες διαθέσιμους χρόνους.

38. Για να εξασφαλιστεί ότι οι διαθέσιμοι χρόνοι που εκχωρούνται από τα μέρη χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις αυτές, μεταξύ των μερών και του νεοεισερχόμενου πρέπει να συμφωνηθεί η δημιουργία μηχανισμού που θα επιτρέπει στα μέρη να παρακολουθούν τον τρόπο χρήσης αυτών των διαθέσιμων χρόνων. Τα μέρη ενημερώνουν την Επιτροπή για αυτό τον συμφωνηθέντα μηχανισμό παρακολούθησης.

2.2.7. Οι διαθέσιμοι χρόνοι αποδεσμεύονται χωρίς καταβολή αντιτίμου

39. Τα μέρη εκχωρούν διαθέσιμους χρόνους βάσει αυτών των δεσμεύσεων χωρίς την καταβολή οποιασδήποτε αποζημίωσης.

2.2.8. Αποδεσμεύσεις διαθέσιμων χρόνων σε προτιμησιακή βάση

40. Όλοι οι διαθέσιμοι χρόνοι που παρέχονται βάσει αυτών των δεσμεύσεων εκχωρούνται από τα μέρη κατά προτίμηση υπέρ του νεοεισερχόμενου που ζητεί να πραγματοποιεί τον μεγαλύτερο αριθμό πτήσεων που είναι συμβατός με τον αριθμό διαθέσιμων χρόνων που μπορούν να ζητηθούν από τα μέρη στο συγκεκριμένο επηρεαζόμενο δρομολόγιο, βάσει των δεσμεύσεων [1].

41. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του τμήματος 2.2.1, εάν ο αριθμός των αποδεσμευθέντων διαθέσιμων χρόνων είναι κατώτερος από τον μέγιστο αριθμό διαθέσιμων χρόνων που πρέπει να αποδεσμευτούν σύμφωνα με το τμήμα 2.1., οι εναπομένοντες διαθέσιμοι χρόνοι πρέπει να διατεθούν σε άλλους δυνητικούς νεοεισερχόμενους με τον ίδιο τρόπο, έως ότου εξαντληθούν οι διαθέσιμοι χρόνοι που πρέπει να αποδεσμευτούν.

42. Οι διαθέσιμοι χρόνοι παρέχονται στο νεοεισερχόμενο που θα επιλέξουν τα μέρη, με την επιφύλαξη της σχετικής έγκρισης της Επιτροπής όπως περιγράφεται στο τμήμα 2.2.9.

2.2.9. Επιλογή νεοεισερχόμενων

43. Νεοεισερχόμενος ο οποίος επιθυμεί να λάβει διαθέσιμους χρόνους από τα μέρη σύμφωνα με τις παρούσες δεσμεύσεις οφείλει να κοινοποιήσει στα μέρη την πρόθεσή του να ζητήσει αυτούς τους διαθέσιμους χρόνους στην επόμενη διάσκεψη της ΙΑΤΑ για τους διαθέσιμους χρόνους, εντός της προθεσμίας που καθορίζεται στο τμήμα 2.2.2.

---

[1] Αριθμός διαθέσιμων χρόνων τους οποίους ήδη εκμεταλλεύεται ο νεοεισερχόμενος στο συγκεκριμένο δρομολόγιο + αριθμός διαθέσιμων χρόνων που ο νεοεισερχόμενος ζητεί από τα μέρη, με ανώτατο όριο τον αριθμό διαθέσιμων χρόνων που απομένει να αποδεσμευτούν από τα μέρη σύμφωνα με τα οριζόμενα στα τμήματα 2.1. και 2.2.1.

44. Ο νεοεισερχόμενος αποστέλλει ταυτόχρονα αντίγραφο αυτής της κοινοποίησης στην Επιτροπή, στην ακόλουθη διεύθυνση:

European Commission
Directorate-General for Competition
Antitrust Registry
Case COMP/A.38.284/D2
B-1049 Brussels
Fax (32-2) 295 01 28

45. Εάν ένας δυνητικός νεοεισερχόμενος αδυνατεί να λάβει διαθέσιμους χρόνους μέσω της συνήθους διαδικασίας κατανομής διαθέσιμων χρόνων στη σχετική διάσκεψη της IATA για την περίοδο προγραμματισμού κατά την οποία προτίθεται να αρχίσει να παρέχει υπηρεσίες, οφείλει να ζητήσει από τα μέρη την αποδέσμευση διαθέσιμων χρόνων το αργότερο εντός δύο (2) εβδομάδων μετά τη λήξη της εν λόγω διάσκεψης για τους διαθέσιμους χρόνους. Κατά την υποβολή της αίτησής του αυτής, ο νεοεισερχόμενος οφείλει να λάβει υπόψη τους διαθέσιμους χρόνους που έλαβε στη διάσκεψη για τους διαθέσιμους χρόνους και οι οποίοι δεν υπερβαίνουν τα 45 λεπτά σε σχέση με τους ζητηθέντες χρόνους και να δώσει στα μέρη τη δυνατότητα να ανταλλάξουν ληφθέντες διαθέσιμους χρόνους πέραν των 45 λεπτών από τους ζητηθέντες χρόνους, με διαθέσιμους χρόνους των μερών οι οποίοι δεν υπερβαίνουν τα 45 λεπτά από τους χρόνους που ζήτησε ο νεοεισερχόμενος βάσει του τμήματος 2.2.2.

46. Ο νεοεισερχόμενος οφείλει να αποστείλει ταυτόχρονα στην Επιτροπή αντίγραφο αυτής της αίτησης.

47. Το αργότερο εντός τεσσάρων (4) εβδομάδων από τη λήξη της διάσκεψης της IATA για τους διαθέσιμους χρόνους της περιόδου προγραμματισμού κατά την οποία σχεδιάζεται η έναρξη παροχής υπηρεσιών, τα μέρη, βασιζόμενα στα αποτελέσματα της διάσκεψης σχετικά με την κατανομή διαθέσιμων χρόνων για την επόμενη περίοδο, υποβάλλουν στην Επιτροπή πρόταση σχετικά με την επιλογή του νεοεισερχόμενου στο επηρεαζόμενο δρομολόγιο καθώς και πρόταση για τις αποδεσμεύσεις διαθέσιμων χρόνων που πρόκειται να πραγματοποιηθούν υπέρ του εν λόγω νεοεισερχόμενου.

48. Η Επιτροπή αποφασίζει εάν θα εγκρίνει ή όχι την πρόταση αυτή βασιζόμενη στα ακόλουθα κριτήρια:

— ο νεοεισερχόμενος είναι ανεξάρτητος και μη συνδεδεμένος με τα μέρη κατά την έννοια της παραπάνω παραγράφου 13·

— ο νεοεισερχόμενος είναι βιώσιμος υφιστάμενος ή δυνητικός ανταγωνιστής ο οποίος διαθέτει την απαιτούμενη ικανότητα και πόρους και δεσμεύεται να εκμεταλλευτεί το επηρεαζόμενο δρομολόγιο σε μακροπρόθεσμη βάση ως μια βιώσιμη και ενεργώς ανταγωνιστική δύναμη.

49. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θα μπορούσε να ζητήσει από το νεοεισερχόμενο να της διαβιβάσει αναλυτικό επιχειρηματικό σχέδιο. Το σχέδιο αυτό περιλαμβάνει γενική παρουσίαση της εταιρείας με το ιστορικό της, το νομικό της καθεστώς, το μετοχολόγιο με περιγραφή των μετόχων της καθώς και τις δύο πιο πρόσφατες ελεγμένες ετήσιες οικονομικές καταστάσεις. Το αναλυτικό επιχειρηματικό σχέδιο πρέπει να παρέχει πληροφορίες για τα αναπτυξιακά σχέδια της εταιρείας όσον αφορά το δίκτυό της, το στόλο της κ.λπ., καθώς και λεπτομερείς πληροφορίες για τα σχέδιά της σχετικά με το δρομολόγιο στο οποίο προτίθεται να δραστηριοποιηθεί. Όσον αφορά το τελευταίο σημείο, ο νεοεισερχόμενος πρέπει να προσδιορίσει λεπτομερώς το σχεδιασμό του για το εν λόγω δρομολόγιο σε τριετή βάση (χωρητικότητα αεροσκάφους, συχνότητα πτήσεων, προγραμματισμένο δρομολόγιο των πτήσεων) καθώς και τα αναμενόμενα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα (αναμενόμενη κίνηση, έσοδα, κέρδη). Στην Επιτροπή πρέπει επίσης να διαβιβαστεί αντίγραφο όλων των συμφωνιών συνεργασίας που ο νεοεισερχόμενος ενδέχεται να έχει συνάψει με άλλους αερομεταφορείς. Τα στοιχεία που συνιστούν επιχειρηματικό απόρρητο και εμπιστευτικές πληροφορίες θα παραμείνουν στον εμπιστευτικό φάκελο της Επιτροπής χωρίς το κοινό ή άλλες επιχειρήσεις να μπορούν να έχουν πρόσβαση στα στοιχεία αυτά.

50. Η πρόταση των μερών και η έγκριση της Επιτροπής μπορούν να τροποποιηθούν σε περίπτωση που ο συντονιστής διαθέσιμων χρόνων επιφέρει μεταγενέστερες αλλαγές στην αναμενόμενη κατανομή διαθέσιμων χρόνων οι οποίες επηρεάζουν τις υποχρεώσεις των μερών για αποδέσμευση διαθέσιμων χρόνων.

51. Σε περίπτωση αντικρουόμενων αιτημάτων μεταξύ νεοεισερχόμενων, μπορεί να προτιμηθεί ο νεοεισερχόμενος που προσφέρει την υψηλότερη μεταφορική ικανότητα.

52. Εάν η Επιτροπή δεν αντιταχθεί στην πρόταση των μερών εντός 6 εβδομάδων από τη λήξη της διάσκεψης της IATA για τους διαθέσιμους χρόνους, η πρόταση αυτή θεωρείται αποδεκτή.

53. Σε περίπτωση που η Επιτροπή δεν εγκρίνει την πρόταση των μερών, εάν άλλοι μεταφορείς έχουν ζητήσει διαθέσιμους χρόνους από τα μέρη, τα μέρη προτείνουν χωρίς καθυστέρηση στην Επιτροπή να επιλεγούν ως νεοεισερχόμενοι αυτοί οι άλλοι μεταφορείς.

54. Εντός μιας (1) εβδομάδας αφότου η Επιτροπή εγκρίνει την επιλογή του νεοεισερχόμενου στο επηρεαζόμενο δρομολόγιο, τα μέρη διαβιβάζουν στο νεοεισερχόμενο εγγράφως την πρότασή τους σχετικά με την αποδέσμευση διαθέσιμων χρόνων.

2.3. *Διασπορά των διαθέσιμων χρόνων στο αεροδρόμιο Paris CDG*

55. Για να διασφαλιστεί ότι οι πελάτες των μερών απολαμβάνουν όλα τα οφέλη που προσφέρει η συνδεσιμότητα των πτήσεων, και με την επιφύλαξη των οριζόμενων στο τμήμα 2.1, οι διαθέσιμοι χρόνοι που θα αποδεσμεύσουν τα μέρη στο αεροδρόμιο Paris CDG πρέπει να κατανεμηθούν με τον τρόπο που περιγράφεται στη συνέχεια.

56. Για τους σκοπούς αυτής της παραγράφου, «πρωινή ώρα αιχμής» σημαίνει τις ημερήσιες περιόδους 1 και 2 ενώ «εσπερινή ώρα αιχμής» σημαίνει τις ημερήσιες περιόδους 4 και 5.

57. Ο αριθμός των διαθέσιμων χρόνων που αποδεσμεύουν στα μέρη στο αεροδρόμιο Paris CDG για κάθε ένα από τα επηρεαζόμενα δρομολόγια Παρίσι–Μιλάνο και Παρίσι–Ρώμη δεν πρέπει να υπερβαίνει τα δύο (2) ζεύγη διαθέσιμων χρόνων ανά «πρωινή ώρα αιχμής» και δύο (2) ζεύγη διαθέσιμων χρόνων ανά «εσπερινή ώρα αιχμής».

58. Για κάθε ένα από τα υπόλοιπα επηρεαζόμενα δρομολόγια, ο αριθμός των διαθέσιμων χρόνων που αποδεσμεύουν τα μέρη στο αεροδρόμιο Paris CDG δεν υπερβαίνει το ένα (1) ζεύγος διαθέσιμων χρόνων ανά «πρωινή ώρα αιχμής» και ένα (1) ζεύγος διαθέσιμων χρόνων ανά «εσπερινή ώρα αιχμής». Επιπλέον, συνολικά για αυτά τα δρομολόγια, τα μέρη δεν υποχρεούνται να αποδεσμεύσουν περισσότερα από δύο (2) συνολικά ζεύγη διαθέσιμων χρόνων κατά την ημερήσια περίοδο 2.

| Τοπική ώρα | Ημερήσια περίοδος |
|---|---|
| 6:00 | 1 |
| 7:00 | |
| 8:00 | |
| 9:00 | 2 |
| 10:00 | |
| 11:00 | |
| 12:00 | 3 |
| 13:00 | |
| 14:00 | |
| 15:00 | 4 |
| 16:00 | |
| 17:00 | |
| 18:00 | 5 |
| 19:00 | |
| 20:00 | |
| 21:00 | 6 |
| 22:00 | |
| 23:00 | |

2.4. *Αποδεσμεύσεις διαθέσιμων χρόνων στα αεροδρόμια Παρισιού και Μιλάνου*

2.4.1. Αποδεσμεύσεις διαθέσιμων χρόνων στα αεροδρόμια του Παρισιού

59. Δεδομένου ότι τα αεροδρόμια Paris CDG και ORY είναι υποκατάστατα, κάθε διαθέσιμος χρόνος που θα εκχωρηθεί στα παρισινά αεροδρόμια βάσει αυτών των δεσμεύσεων μπορεί να αποδεσμευτεί είτε από το CDG είτε από το ORY, κατά τη διακριτική ευχέρεια των μερών.

60. Πάντως, τα μέρη υποχρεούνται, μετά από σχετικό αίτημα νεοεισερχόμενου, να αποδεσμεύσουν διαθέσιμους χρόνους στο αεροδρόμιο ORY για πραγματοποίηση πτήσεων σε επηρεαζόμενο δρομολόγιο, όταν:

— κατά την ημερομηνία της απαλλαγής, στο συγκεκριμένο δρομολόγιο δεν υπάρχει για το CDG ανταγωνιστική προσφορά συγκρίσιμη με εκείνη για το ORY·

— ο νεοεισερχόμενος αυτός πραγματοποιεί ήδη πτήσεις στο επηρεαζόμενο δρομολόγιο από το ORY κατά την ημερομηνία της απαλλαγής και επιθυμεί να προσθέσει νέες πτήσεις στο δρομολόγιο αυτό από το εν λόγω αεροδρόμιο·

— ο νεοεισερχόμενος πραγματοποιεί από/προς το αεροδρόμιο ORY όλες τις προγραμματισμένες του πτήσεις που εξυπηρετούν το Παρίσι·

— ο νεοεισερχόμενος αδυνατεί να λάβει διαθέσιμους χρόνους στο αεροδρόμιο ORY μέσω της συνήθους διαδικασίας κατανομής διαθέσιμων χρόνων.

61. Στην περίπτωση αυτή, τα μέρη εκχωρούν στο αεροδρόμιο ORY έως τέσσερα (4) συνολικά ζεύγη διαθέσιμων χρόνων ημερησίως.

62. Εφόσον πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις πλην της τρίτης, ο νεοεισερχόμενος δύναται, για το επηρεαζόμενο δρομολόγιο, να εξετάσει το ενδεχόμενο μεταφοράς στο CDG των δραστηριοτήτων του που σήμερα πραγματοποιούνται από το ORY. Στην περίπτωση αυτή, οφείλει να ζητήσει την εκχώρηση διαθέσιμων χρόνων στο CDG σύμφωνα με τα οριζόμενα στο τμήμα 2.2.2. Στην περίπτωση αυτή, το αίτημά του θα καλύπτει όλες τις πτήσεις που επιθυμεί να πραγματοποιεί στο επηρεαζόμενο δρομολόγιο από το CDG, συμπεριλαμβανομένων των πτήσεων που θα έχουν μεταφερθεί από το ORY.

2.4.2. Αποδεσμεύσεις διαθέσιμων χρόνων στο αεροδρόμιο LINATE

63. Τα μέρη υποχρεούνται, μετά από σχετικό αίτημα νεοεισερχόμενου, να αποδεσμεύσουν διαθέσιμους χρόνους στο αεροδρόμιο LIN μόνον εάν ο νεοεισερχόμενος αυτός πραγματοποιεί ήδη πτήσεις σε επηρεαζόμενο δρομολόγιο από το LIN και επιθυμεί να προσθέσει νέες πτήσεις στο δρομολόγιο αυτό από το αεροδρόμιο LIN. Στην περίπτωση αυτή, και εφόσον πληρούνται οι υπόλοιποι όροι αυτών των δεσμεύσεων, τα μέρη θα διαθέσουν χρόνους μέσα στο πλαίσιο των κανονιστικών ορίων αι περιορισμών που ισχύουν στο αεροδρόμιο αυτό κατά τη στιγμή υποβολής του αιτήματος.

2.5. *Εκχώρηση διαθέσιμων χρόνων πριν από την απόφαση απαλλαγής*

64. Τα μέρη είναι έτοιμα να προαποδεσμεύσουν, σε οικειοθελή βάση, διαθέσιμους χρόνους για πραγματοποίηση πτήσεων από νεοεισερχόμενο σε επηρεαζόμενο δρομολόγιο κατά τη θερινή περίοδο 2004 της IATA. Εάν τα μέρη έχουν εκχωρήσει διαθέσιμους χρόνους σε δυνητικό νεοεισερχόμενο πριν από την έκδοση της απόφασης της Επιτροπής για απαλλαγή, αυτοί οι διαθέσιμοι χρόνοι συνυπολογίζονται στον αριθμό των διαθέσιμων χρόνων που πρέπει να αποδεσμευτούν σύμφωνα με τις παρούσες δεσμεύσεις.

65. Νεοεισερχόμενος ο οποίος επιθυμεί να λάβει από τα μέρη διαθέσιμους χρόνους σύμφωνα με τα οριζόμενα στο παρόν τμήμα οφείλει να κοινοποιήσει το αίτημά του στα μέρη έως τις 15 Ιανουαρίου 2004.

66. Ταυτόχρονα, ο νεοεισερχόμενος αποστέλλει αντίγραφο του αιτήματος αυτού στην Επιτροπή.

67. Τα μέρη επιλέγουν το νεοεισερχόμενο σύμφωνα με τα κριτήρια που καθορίζονται στα τμήματα 2.2.8 και 2.2.9. Τα μέρη υποβάλουν στην Επιτροπή την πρότασή τους σχετικά με την επιλογή του νεοεισερχόμενου στο επηρεαζόμενο δρομολόγιο.

68. Εάν η Επιτροπή δεν αντιταχθεί στην πρόταση των μερών εντός 2 εβδομάδων από την παραλαβή της, η πρόταση αυτή θεωρείται αποδεκτή.

### 3. **Δεσμεύσεις για τη διασύνδεση των αερογραμμών**

3.1. *Σύναψη συμφωνιών αεροπορικής διασύνδεσης*

69. Μετά από αίτημα νεοεισερχόμενου, τα μέρη συνάπτουν συμφωνία αεροπορικής διασύνδεσης για κάθε γραμμή νεοεισερχόμενου που εξυπηρετείται από το νεοεισερχόμενο (εφόσον ο νεοεισερχόμενος δεν έχει ήδη συνάψει με τα μέρη τέτοιου είδους συμφωνία).

70. Κάθε τέτοια συμφωνία αεροπορικής διασύνδεσης υπόκειται στους ακόλουθους περιορισμούς:

— ισχύει αποκλειστικά για τις εξής κατηγορίες θέσεων: πρώτη, διακεκριμένη και οικονομική θέση·

— προβλέπει αεροπορική διασύνδεση βάσει των δημοσιευμένων ναύλων απλής διαδρομής όταν εκδίδεται εισιτήριο απλής διαδρομής ή του ημίσεως των δημοσιευμένων ναύλων ταξιδιού μετ' επιστροφής όταν εκδίδεται εισιτήριο μετ' επιστροφής·

— αφορά μόνο την πραγματική αφετηρία και προορισμό των πτήσεων που εξυπηρετεί ο νεοεισερχόμενος·

— υπόκειται στους κανόνες MITA ή/και σε συνήθεις εμπορικούς όρους·

— παρέχει τη δυνατότητα στο νεοεισερχόμενο, ή σε ταξιδιωτικούς πράκτορες, να προσφέρει ταξίδι μετ' επιστροφής με υπηρεσίες παρεχόμενες από τα μέρη στη μια διαδρομή και από το νεοεισερχόμενο στην άλλη.

71. Υπό την προϋπόθεση της διαθεσιμότητας θέσεων στη σχετική κατηγορία ναύλου, τα μέρη αναλαμβάνουν να μεταφέρουν επιβάτη κάτοχο αποκόμματος που έχει εκδοθεί από νεοεισερχόμενο για ταξίδι σε γραμμή νεοεισερχόμενου. Πάντως, για να αποφευχθεί η κατάχρηση, τα μέρη δύνανται να ζητήσουν από το νεοεισερχόμενο ή τον επιβάτη, κατά περίπτωση, να καταβάλει τη (θετική) διαφορά μεταξύ του ναύλου που χρεώνουν τα μέρη και του ναύλου που χρεώνει ο νεοεισερχόμενος. Σε περιπτώσεις όπου ο ναύλος του νεοεισερχόμενου είναι χαμηλότερος από την αξία του αποκόμματος που έχουν εκδώσει τα μέρη, τα μέρη μπορούν να επικυρώσουν το αποκομμά τους μόνο μέχρι την αξία του ναύλου που χρεώνει ο νεοεισερχόμενος. Ένας νεοεισερχόμενος τυγχάνει της ίδιας προστασίας σε περιπτώσεις που ο ναύλος των μερών είναι χαμηλότερος από την αξία του αποκόμματος που εξέδωσε ο νεοεισερχόμενος.

72. Όλες οι συμφωνίες αεροπορικής διασύνδεσης που τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με το παρόν τμήμα 3 για συγκεκριμένη γραμμή νεοεισερχόμενου τερματίζονται αυτομάτως σε περίπτωση που ο νεοεισερχόμενος παύσει να παρέχει υπηρεσίες στη συγκεκριμένη γραμμή.

3.2. *Ειδικές συμφωνίες επιμερισμού*

73. Μετά από αίτημα νεοεισερχόμενου, τα μέρη συνάπτουν ειδική συμφωνία επιμερισμού με το νεοεισερχόμενο για πτήσεις με πραγματική αφετηρία και προορισμό είτε τη Γαλλία ή/και την Ιταλία υπό τον όρο ότι τμήμα του ταξιδιού είναι ένα από τα επηρεαζόμενα δρομολόγια. Οι όροι της συμφωνίας αυτής πρέπει να είναι συγκρίσιμοι με εκείνους που ισχύουν στο πλαίσιο αντίστοιχων συμφωνιών με τρίτους μη συνεργαζόμενους/άλλους συνεργαζόμενους αερομεταφορείς σε σχέση με το εν λόγω επηρεαζόμενο δρομολόγιο.

### 4. **Πρόγραμμα τακτικής πελατείας (ΠΤΠ)**

74. Εάν ο νεοεισερχόμενος δεν συμμετέχει σε ένα από τα προγράμματα τακτικής πελατείας των μερών ή δεν διαθέτει δικό του συγκρίσιμο τέτοιο πρόγραμμα, τότε, μετά από σχετικό αίτημά του, τα μέρη δεσμεύονται να επιτρέψουν στο νεοεισερχόμενο να συμμετάσχει στο κοινό τους ΠΤΠ για τις γραμμές νεοεισερχόμενου που ο τελευταίος εξυπηρετεί. Η συμφωνία με το νεοεισερχόμενο συνάπτεται σε ανταγωνιστικές τιμές αγοράς για το(τα) δρομολόγιο(-α) που εξυπηρετεί.

75. Οποιαδήποτε συμφωνία που αφορά συγκεκριμένη γραμμή νεοεισερχόμενου και τίθεται σε ισχύ με βάση τα οριζόμενα στο παρόν τμήμα 4 τερματίζεται αυτομάτως σε περίπτωση που ο νεοεισερχόμενος παύσει να παρέχει υπηρεσίες στη συγκεκριμένη γραμμή.

### 5. **Δεσμεύσεις για τη διευκόλυνση της παροχής συνδυασμένων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών**

76. Μετά από αίτημα σιδηροδρομικής ή άλλης εταιρείας χερσαίων μεταφορών ή εταιρείας θαλάσσιας μεταφοράς που πραγματοποιεί δρομολόγια μεταξύ Γαλλίας και Ιταλίας («εταίρος συνδυασμένων μεταφορών»), τα μέρη συνάπτουν συμφωνία συνδυασμένων μεταφορών με την οποία παρέχουν αεροπορικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών στις πτήσεις τους σε οποιοδήποτε επηρεαζόμενο δρομολόγιο-μέρος ενός δρομολογίου που περιλαμβάνει χερσαία ή θαλάσσια μεταφορά από τον εταίρο συνδυασμένων μεταφορών.

77. Κάθε συμφωνία συνδυασμένων μεταφορών που συνάπτεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στο παρόν τμήμα 5 βασίζεται στις αρχές της MITA (συμπεριλαμβανομένης της Intermodal Interline Traffic Agreement — Passenger and IATA Recommended Practice 1780e) και σε συνήθεις εμπορικούς όρους.

78. Τα μέρη αποδέχονται πλήρη επιμερισμό σύμφωνα με τους όρους που εφαρμόζονται από τα μέλη της ΜΙΤΑ ακόμη και σε δρομολόγια όπου παρέχονται μόνο σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Εάν ο εταίρος συνδυασμένων μεταφορών απαιτεί κοινοποίηση τομέα και αριθμού μιλίων, κωδικού γεωγραφικού προσδιορισμού ή πρόσθετο ναύλο, τα μέρη υποβάλλουν το αίτημα αυτό στην ΙΑΤΑ σύμφωνα με τις συνήθεις διαδικασίες του οργανισμού αυτού.

79. Εάν δυνητικός εταίρος συνδυασμένων μεταφορών υποβάλει αίτηση συμμετοχής, τα μέρη καταβάλλουν καλόπιστες προσπάθειες για την επίτευξη συμφωνίας με όρους συγκρίσιμους με εκείνους που παρέχονται σε άλλους εταίρους συνδυασμένων μεταφορών, εφόσον πληρούνται οι απαραίτητες προϋποθέσεις ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια, την ποιότητα της υπηρεσίας, την ασφαλιστική κάλυψη και τα όρια ευθύνης. Οι όροι μιας τέτοιας συμφωνίας υπερισχύουν των γενικών υποχρεώσεων που συνεπάγεται το παρόν τμήμα 5.

### 6. **Ρύθμιση των αυξήσεων συχνότητας πτήσεων**

80. Τα μέρη δεν προσθέτουν πτήσεις σε επηρεαζόμενο δρομολόγιο κατά τη διάρκεια περιόδου η οποία ξεκινά από την ημερομηνία κατά την οποία τα μέρη εκχωρούν στο νεοεισερχόμενο διαθέσιμους χρόνους για την πραγματοποίηση πτήσεων σε συγκεκριμένο δρομολόγιο και η οποία καλύπτει δύο τουλάχιστον πλήρεις και διαδοχικές περιόδους ΙΑΤΑ, εκτός από την περίπτωση εξαιρετικών γεγονότων που καθιστούν βραχυπρόθεσμα απαραίτητη την πραγματοποίηση πρόσθετων πτήσεων.

### 7. **Διάρκεια της απαλλαγής και των προϋποθέσεων**

81. Οι παρεχόμενες από τα μέρη δεσμεύσεις ισχύουν από την ημερομηνία έκδοσης, από την Επιτροπή, της απόφασης απαλλαγής βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87.

82. Οι δεσμεύσεις παύουν να ισχύουν κατά την ημερομηνία λήξης της απαλλαγής βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3.

83. Εάν η Επιτροπή ανακαλέσει την απαλλαγή της συμφωνίας συνεργασίας βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3 επικαλούμενη το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 ή ισοδύναμη διάταξη οποιουδήποτε μεταγενέστερου κανονισμού, εάν η απαλλαγή βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3 ακυρωθεί, ή εάν τα μέρη θέσουν τέρμα στις κοινοποιηθείσες συμφωνίες συνεργασίας, οι όροι αυτοί παύουν να έχουν νομική ισχύ από την ημερομηνία της ανάκλησης, την ημερομηνία της ακύρωσης ή την ημερομηνία τερματισμού της συμφωνίας. Σε μια τέτοια περίπτωση, τα μέρη έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν την επιστροφή και την ανάκτηση κάθε διαθέσιμου χρόνου που έχει εκχωρηθεί βάσει αυτών των δεσμεύσεων σε αερομεταφορέα ο οποίος, κατά τη στιγμή της ανάκλησης, της ακύρωσης ή του τερματισμού της συμφωνίας παρέχει υπηρεσίες στα δρομολόγια μεταξύ Γαλλίας και Ιταλίας χρησιμοποιώντας αυτούς τους διαθέσιμους χρόνους. Τα μέρη έχουν επίσης το δικαίωμα να θέσουν τέρμα σε όλες τις συμφωνίες σχετικά με τη διασύνδεση αερογραμμών, τον ειδικό επιμερισμό, τα ΠΤΠ ή τις συνδυασμένες μεταφορές που έχουν τεθεί σε ισχύ βάσει αυτών των δεσμεύσεων.

### 8. **Ρήτρα αναθεώρησης**

84. Ανταποκρινόμενη σε αίτημα των μερών, τα οποία παρέχουν επαρκείς αποδείξεις, η Επιτροπή δύναται να διαγράψει, να τροποποιήσει ή να αντικαταστήσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις που υπέχουν τα μέρη βάσει αυτών των δεσμεύσεων.

## III. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

85. Σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3975/87, η Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους για την ανακοίνωση αυτή, και ιδίως για τις προταθείσες δεσμεύσεις, εντός 45 ημερών από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης, στην ακόλουθη διεύθυνση:

European Commission
Directorate-General for Competition
To the attention of Michel Lamalle or Christine Tomboy
Case COMP/A.38.284/D2
Unit COMP/D2
Office J-70 02/5
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Brussels
Fax (32-2) 296 98 12
E-mail: michel.lamalle@cec.eu.int or
christine.tomboy@cec.eu.int