

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

COM(92) 434 τελικό
Βρυξέλλες, 21 Οκτωβρίου 1992

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχέσεις με τρίτες χώρες στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών

	Σελίδα
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
I. Περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης	
Υφιστάμενη οικονομική κατάσταση	4
Διμερείς συμφωνίες	5
Διμερείς συμφωνίες και κοινοτική νομοθεσία	6
Υφιστάμενες κοινοτικές σχέσεις με τρίτες χώρες	8
II. Ανάπτυξη κοινοτικής πολιτικής	
Κοινοτικό και εθνικό συμφέρον	10
Στόχοι κοινοτικής πολιτικής	13
Απαιτήσεις για την ενιαία αγορά και υλοποίηση των αρχών της συνθήκης	17
III. Καθορισμός διαδικασιών	
Αρμοδιότητες για διαπραγματεύσεις	21
Διαπραγματεύσεις σε κοινοτικό επίπεδο	23
Διαπραγματεύσεις σε επίπεδο κράτους μέλους	24
Συντονισμός	24
Διαπραγματευτικές οδηγίες	26
Διαδικασία κατανομής	26
Συνέχεια	28
Εχεμύθεια	28
Τεκμηρίωση	28
IV. Αποφάσεις	29
Παράρτημα I	Πρόταση της Επιτροπής 30
Παράρτημα II	Η διαδικασία κατά στάδια 46
Παράρτημα III	Πίνακες στατιστικών δεδομένων - Γενικά 50
Παράρτημα IV	Η αγορά ΕΚ/ΗΠΑ - Στατιστική θεώρηση 57
Παράρτημα V	Συμφωνία για τις αεροπορικές μεταφορές 85

ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΡΙΤΕΣ ΧΩΡΕΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Το Φεβρουάριο 1990, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση απόφασης του Συμβουλίου σχετικά με διαδικασία διαβούλευσης και εξουσιοδότησης για συμφωνίες που αφορούν εμπορικές σχέσεις μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών⁽¹⁾, η οποία δεν έχει ακόμη συζητηθεί στο Συμβούλιο. Για την υποβολή της πρότασης, εκείνο που κατά κύριο λόγο έλαβε υπόψη της η Επιτροπή ήταν ότι, με τη βαθμιαία ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς, η Κοινότητα θα έπρεπε και προς το εξωτερικό να ενεργεί σαν μία οντότητα. Επιπλέον, είναι αναγκαίο να ληφθούν υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της πολιτικής αεροπορίας ως τομέα, τα οποία είναι η σημαντική κυβερνητική επιρροή, οι πολύ συχνές διαπραγματεύσεις, ο προστατευτισμός, η κρατική ιδιοκτησία αεροπορικών μεταφορέων κλπ.
2. Κατά τη σύνοδό του της 22ας και 23ης Ιουνίου 1992⁽²⁾ το Συμβούλιο Υπουργών εξέδωσε την τρίτη και τελική δέσμη για την πολιτική αεροπορικών μεταφορών και αναμένεται πλέον ότι, για την αεροπορία, από την 1η Ιανουαρίου 1993 η ενιαία αγορά θα γίνει πραγματικότητα. Το γεγονός ότι στην παρούσα κατάσταση διακινδυνεύονται ορισμένες θεμελιώδεις κοινοτικές αρχές αναγκάζει την Κοινότητα να εξετάσει χωρίς καθυστέρηση το θέμα των σχέσεων με τρίτες χώρες. Πιθανότατα η εγκαθίδρυση της ενιαίας αγοράς θα βελτιώσει την ανταγωνιστική θέση των κοινοτικών αεροπορικών μεταφορέων σε σχέση με ορισμένους από τους πλέον αποδοτικούς μεταφορείς τρίτων χωρών. Όμως θα είναι ανάγκη να συμπληρωθεί η εσωτερική αγορά με κοινοτική πολιτική όσον αφορά τις σχέσεις με τρίτες χώρες, προκειμένου να δοθεί στους κοινοτικούς αεροπορικούς μεταφορείς η δυνατότητα να αξιοποιήσουν στο μέγιστο τις νέες εμπορικές ευκαιρίες. Προκειμένου να διευκολυνθούν οι συζητήσεις στο Συμβούλιο και μετά από διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες στον τομέα αυτό, η Επιτροπή απεφάσισε να υποβάλει μία ακόμη ανακοίνωση, στην οποία εκτίθεται κάπως λεπτομερώς ο τρόπος με τον οποίο είναι δυνατόν να αναπτυχθεί η εξωτερική πολιτική στον τομέα της αεροπορίας.
3. Στην παρούσα ανακοίνωση αντιμετωπίζονται τα ακόλουθα τρία σημεία και διατυπώνονται συγκεκριμένες προτάσεις για λήψη αποφάσεων από το Συμβούλιο :
 - I. Περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης.
 - II. Ανάπτυξη κοινοτικής πολιτικής.
 - III. Καθορισμός μεταβατικών διαδικασιών.

(1) 5080/90 AER 16 COM(90) 17 τελικό.

(2) ΕΕ L 240 της 24ης Αυγούστου σ. 1

I. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Υφιστάμενη οικονομική κατάσταση

4. Για τους περισσότερους ευρωπαϊκούς αεροπορικούς μεταφορείς, οι πράξεις μεταφοράς προς μη κοινοτικές χώρες υπερβαίνουν το 50% του συνόλου των πράξεων μεταφοράς που διενεργούν. Για κάποιο μεταφορέα μέλος της ΑΕΑ (Association of European Airlines - Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών) το σχετικό ποσοστό ανέρχεται σε 74% ενώ για άλλο μεταφορέα που δεν ανήκει στην ΑΕΑ σε 100%. Στον πίνακα Α και στον πίνακα Ε του παραρτήματος ΙΙΙ Α εμφανίζεται λεπτομερώς για τους κυριότερους εθνικούς μεταφορείς κρατών μελών ΕΚ το σχετικό μέγεθος διάφορων γεωγραφικά αγορών από άποψη αριθμού επιβατών και προσοδοφόρου επιβατοχιλιόμετρου (Π/ΕΧ) αντίστοιχα. Στους πίνακες φαίνεται επίσης ότι, όπως θα ανέμενε κανείς από άποψη μεριδίου κίνησης, ο Βόρειος Ατλαντικός παραμένει η σημαντικότερη αγορά, γεγονός που δείχνει και ο πίνακας Β, όπου επιπλέον φαίνεται και η μεγάλη σημασία της κίνησης με τις χώρες ΕΖΕΣ. Για τις αεροπορικές εταιρείες των ΗΠΑ, οι εσωτερικές αεροπορικές υπηρεσίες αντιπροσωπεύουν περίπου το 70% του συνόλου των πράξεων μεταφοράς τους, ενώ στην περίπτωση των αεροπορικών εταιρειών μελών της ΑΕΑ οι ενδοκοινοτικές υπηρεσίες υπολείπονται του 30% του συνόλου των πράξεων μεταφοράς τους. Το γεγονός αυτό δείχνει τη σχετική σημασία των μη κοινοτικών αγορών για τους μεταφορείς της ΕΚ.
5. Σε μεγάλο βαθμό η ίδια εικόνα προκύπτει από τα στατιστικά στοιχεία του ΔΟΠΑ (Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας - ICAO), τα οποία καλύπτουν όλους τους κοινοτικούς αεροπορικούς μεταφορείς. Όμως, τη σημασία της ΕΚ και ΕΖΕΣ καθιστά μεγαλύτερη το γεγονός ότι οι υπόλοιποι κοινοτικοί αεροπορικοί μεταφορείς διενεργούν κυρίως εσωτερικές πράξεις μεταφοράς ή πραγματοποιούν μικρές διαδρομές. Όπως δείχνει ο πίνακας 2, ειδικά στη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ιταλία, τις Κάτω Χώρες, την Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο, πλέον του 20% της δραστηριότητας στο εξωτερικό εκτείνεται σε χώρες πέραν της Ευρώπης. Αλλά, αν ληφθεί υπόψη το Π/ΕΧ, η σημασία του διεθνούς σκέλους αυξάνει σημαντικά (πίνακας Ε).
6. Επίσης είναι ενδιαφέρον να παρατηρήσει κανείς στον πίνακα Γ ότι, ενώ η αγορά Βορείου Ατλαντικού είναι σημαντική για όλα τα κράτη μέλη (με εξαίρεση ίσως το Λουξεμβούργο), η σημασία των υπόλοιπων διεθνών αγορών είναι διαφορετική για το καθένα τους. Η Νότιος Αμερική παρουσιάζει ενδιαφέρον για την Ισπανία και την Πορτογαλία, η Μέση Ανατολή για τη Γαλλία και την Ιταλία, η Άπω Ανατολή για πολύ λίγα μόνον κράτη μέλη ενώ η Αυστραλία για την Ελλάδα και το Η.Β.
7. Στον πίνακα Δ εμφανίζεται συγκεντρωτικά η ανάπτυξη της κίνησης για κάθε μία από τις αγορές μεγάλης απόστασης από το 1980 και δίδονται προβλέψεις μέχρι το έτος 2000. Ο πίνακας αυτός δείχνει ότι η αγορά Βορείου Ατλαντικού θα συνεχίσει να είναι σημαντική με έντονα αυξανόμενο ρυθμό, ενώ η σημασία της Ασίας θα ανέρχεται. Λόγω των επιδράσεων της αγοράς Βορείου Ατλαντικού στο σύνολο των δραστηριοτήτων των κοινοτικών αεροπορικών μεταφορών, επισυνάπτεται χωριστά ανάλυση της κατάστασης μεταξύ ΗΠΑ/ΕΚ (παράρτημα ΙV), όπου φαίνονται οι ανισότητες ευκαιριών για τους αντίστοιχους μεταφορείς, ενώ ταυτόχρονα υπογραμμίζεται η μέχρι τώρα σχετική επιτυχία των μεταφορών της ΕΚ παρά τις ανισότητες αυτές.

8. Προκειμένου να εξετάσει κατά πόσον η ενθαρρυντική αυτή κατάσταση θα συνεχισθεί, η Επιτροπή ανέθεσε την πραγματοποίηση οικονομικής μελέτης για την ανταγωνιστικότητα του κλάδου αεροπορικών μεταφορών στην Κοινότητα⁽¹⁾.

Η μελέτη έδειξε αύξουσα πίεση του ανταγωνισμού από αεροπορικούς μεταφορείς τρίτων χωρών σε αγορές πρωταρχικού ενδιαφέροντος για την Κοινότητα (Βόρειος Ατλαντικός και Ασία). Η ανάλυση από άποψη τεχνική, οικονομική, χρηματοδοτική και επιδόσεων στην αγορά υπό μορφή δυναμισμού, που πραγματοποιήθηκε σε δείγμα από 40 ευρωπαϊκούς, βορειοαμερικανικούς και ασιατικούς αεροπορικούς μεταφορείς, οδήγησε στα ακόλουθα βασικά συμπεράσματα :

- οι ευρωπαϊκοί αεροπορικοί μεταφορείς βρίσκονται σε σχετικά καλή θέση από άποψη τεχνικής λειτουργικής απόδοσης, αλλά πολλοί από αυτούς παρουσιάζουν χαμηλά αποτελέσματα όσον αφορά την απόδοση της εργασίας.
- οι ευρωπαϊκοί αεροπορικοί μεταφορείς παρουσιάζουν σχετικά υψηλές μοναδιαίες αποδόσεις σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές τους από τις ΗΠΑ.
- στον κλάδο των κοινοτικών αεροπορικών μεταφορών υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης της συνολικής σχέσης κόστους και απόδοσης.
- κατά μέσον όρο, η οικονομική σταθερότητα του κλάδου των κοινοτικών αεροπορικών μεταφορών είναι καλύτερη σε σχέση με εκείνη των ανταγωνιστών τους από τις ΗΠΑ.

9. Από τη μελέτη μπορεί κανείς να συμπεράνει ότι, μέχρι πρόσφατα και παρά την ύπαρξη ορισμένων εμφανών προβλημάτων στον τομέα των λειτουργικών δαπανών, η υψηλή απόδοση του κοινοτικού κλάδου αεροπορικών μεταφορών εξασφάλιζε λογικό επίπεδο χρηματοδοτικής και οικονομικής σταθερότητας. Όμως, όσον αφορά την ανταγωνιστική θέση, στη μελέτη φαίνεται επίσης ότι καθ' οδόν βρίσκονται θεμελιώδεις αλλαγές με τη μορφή της ελευθέρωσης και της αναγωγής του κλάδου αυτού σε διάσταση παγκόσμια, πράγμα που αναμορφώνει τη δομή της αγοράς στο Βόρειο Ατλαντικό και σε άλλες αγορές. Από την άποψη αυτή, σύμφωνα με την AVMARK, ενδέχεται να χρειασθεί ριζικός επαναπροσανατολισμός τους διεθνούς κανονιστικού πλαισίου και θα πρέπει να εξετασθεί προσεκτικά τι νέα μέτρα απαιτούνται για την προσαρμογή στις μεταβαλλόμενες συνθήκες στο χώρο της πολιτικής αεροπορίας.

Διμερείς συμφωνίες

10. Όπως προβλέπει η Σύμβαση του Σικάγου (1944), το παγκόσμιο ρυθμιστικό πλαίσιο για την πολιτική αεροπορία έχει αναπτυχθεί με διμερείς Συμφωνίες Αεροπορικών Υπηρεσιών (ASA). Οι συμφωνίες αυτές ρυθμίζουν τις συνθήκες αγοράς υπό τις οποίες οι κοινοτικοί αεροπορικοί μεταφορείς έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιούν υπηρεσίες προς τρίτες χώρες. Επί του παρόντος, για κάθε κράτος μέλος υφίσταται σημαντικός αριθμός διμερών συμφωνιών με τρίτες χώρες. Κατά μέσον όρο ο αριθμός αυτός ανέρχεται σε 60-70 περίπου ανά κράτος μέλος. Από άποψη μορφής, οι εν λόγω συμφωνίες δεν διαφέρουν ουσιαστικά. Το κύριο μέρος τους περιέχει τις βασικές αρχές, ενώ σε ένα ή περισσότερα παραρτήματα αναφέρονται οι λεπτομερείς διατάξεις, δηλαδή, μεταξύ άλλων, οι διαδρομές που είναι δυνατόν να εξυπηρετούνται, η σχετική

(1) AVMARK Inc "The Competitiveness of the European Community's air transport industry" (Η ανταγωνιστικότητα του κλάδου αεροπορικών μεταφορών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας), 28 Φεβρουαρίου 1992.

χωρητικότητα και τα διαθέσιμα δικαιώματα πέμπτης ελευθερίας. Συχνά υπάρχουν (εμπιστευτικού χαρακτήρα) μνημόνια συμφωνίας (ΜΣ) ή ανταλλαγές επιστολών που ρυθμίζουν θέματα όπως οι αντισταθμίσεις, η υποχρέωση των μεταφορέων να συνάπτουν συμφωνίες συνεργασίας, διατάξεις αγορακομικού χαρακτήρα (marketing) κλπ. Ορισμένες ASA παραμένουν αμετάβλητες επί πολλά έτη συχνά όμως μεταβολές στην αγορά αναγκάζουν τις αεροπορικές εταιρείες να προσαρμόζουν τα προγράμματα λειτουργίας τους, πράγμα που σημαίνει ότι συχνά τα παραρτήματα ή τα ΜΣ είναι αναγκαίο να αποτελούν το αντικείμενο επαναδιαπραγμάτευσης. Για το σκοπό αυτό, ορισμένα κράτη μέλη πραγματοποιούν κάθε έτος εξαιρετικά μεγάλο αριθμό διαπραγματεύσεων.

11. Λόγω του επιπέδου από άποψη λεπτομέρειας στο οποίο οι διμερείς συμφωνίες ρυθμίζουν την αγορά, οι συμφωνίες αυτές βασικά καθορίζουν σε μεγάλο ποσοστό τις εμπορικές ευκαιρίες των αεροπορικών εταιρειών. Ανάλογα με την εκάστοτε πολιτική των κυβερνήσεων, υπάρχουν συμφωνίες πολύ φιλελεύθερες και ευέλικτες αλλά υπάρχουν και συμφωνίες εξαιρετικά περιοριστικές, οι οποίες μειώνουν τις δυνατότητες ενέργειας των αεροπορικών εταιρειών και, σε συγκεκριμένες γραμμές, στην πραγματικότητα σχεδόν εξαλείφουν τον ανταγωνισμό. Παράδειγμα πρόσφατα συναφθείσας παραδοσιακής ASA δίδεται στο παράρτημα V. Επίσης, είναι εμφανές ότι τα κράτη μέλη δεν ακολουθούν την ίδια πολιτική έναντι των διαφόρων τρίτων χωρών. Υπό τύπο παραδείγματος, στον πίνακα I⁽¹⁾ δίδεται γενική έποψη των συμφωνιών με τις Ηνωμένες Πολιτείες.
12. Από την άποψη αυτή, παρουσιάζει ενδιαφέρον η τελευταία συμφωνία μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και Ηνωμένων Πολιτειών. Στη συμφωνία αυτή, το Ηνωμένο Βασίλειο έχει προβλέψει την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς με την εισαγωγή για τους μεταφορείς του δυνατότητας να παρέχουν υπηρεσίες από άλλα κράτη μέλη προς τις ΗΠΑ (7η ελευθερία). Πιθανότατα το γεγονός αυτό αποτελεί καινοτομία στις ASA. Πάντως, τα σχετικά δικαιώματα κίνησης μπορεί να ασκηθούν μόνον με τη συμφωνία των υπολοίπων κρατών μελών ή εφόσον θεσπισθούν κοινοτικοί κανόνες.

Διμερείς Συμφωνίες και Κοινοτική Νομοθεσία

13. Οι περισσότερες από τις υφιστάμενες ASA περιέχουν στοιχεία που δεν είναι συμβατά προς την κοινοτική νομοθεσία ή, ενδεχομένως, την παραβαίνουν, όπως παραδείγματος χάρη συμβαίνει στις περιπτώσεις του δικαιώματος εγκατάστασης και των ηλεκτρονικών συστημάτων κράτησης που εξετάζονται κατωτέρω στους κανόνες ανταγωνισμού.

Κανόνες ανταγωνισμού

14. Πολλές από τις υφιστάμενες διμερείς συμφωνίες περιέχουν διατάξεις οι οποίες δεν συμβαδίζουν με τους κανόνες ανταγωνισμού που ορίζει η συνθήκη. Οι εν λόγω συμφωνίες συχνότατα ενθαρρύνουν τους μεταφορείς ή απαιτούν από αυτούς να συμφωνούν για θέματα τιμών, δρομολογίων, χωρητικότητας και κατανομής εσόδων. Τα κράτη μέλη που προβλέπουν σε ASA τέτοιες διατάξεις δεν τηρούν τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τα άρθρα 5 και 85 της συνθήκης ΕΟΚ⁽²⁾.

(1) Ο πίνακας αντικατοπτρίζει την κατάσταση που διαγραφόταν το 1991. Οι εξελίξεις που σημειώθηκαν έκτοτε (π.χ. η συμφωνία "open skies" - ανοικτοί ουρανοί - μεταξύ ΚΧ και ΗΠΑ) δεν έχουν ληφθεί υπόψη εκεί.

(2) Δικαστήριο, απόφαση 11ης Απριλίου 1989 στην υπόθεση 66/86 (Ahmed Saeed).

* Προσωπικός περιορισμός για πρόσθετο διορισμό σε συγκεκριμένες διαδρομές για μεταφορείς των ΗΠΑ μέχρι το Νοέμβριο 1992.
Πηγή : Mainly Airline Business - Νοέμβριος 1991

Ρήτρες εθνικότητας

15. Σύμφωνα με παραδοσιακές διμερείς συμφωνίες, κάθε συμβαλλόμενο μέρος έχει το δικαίωμα να αρνείται να δεχθεί διορισμό κάποιας αεροπορικής εταιρείας ή κάποιων αεροπορικών εταιρειών από το άλλο συμβαλλόμενο μέρος σε κάθε περίπτωση κατά την οποία δεν διαπιστώνεται ότι η εν λόγω αεροπορική εταιρεία ή οι εν λόγω αεροπορικές εταιρείες "κατέχονται ουσιαστικά και ελέγχονται αποτελεσματικά" από άτομα με εθνικότητα του υπόψη συμβαλλόμενου μέρους. Όμως οι κανόνες της συνθήκης σχετικά με το δικαίωμα εγκατάστασης δημιουργούν για τους πολίτες της Κοινότητας τη δυνατότητα να εγκαθίστανται οπουδήποτε σε αυτήν, εφόσον τηρούν τους κανόνες που ισχύουν στο σχετικό κράτος μέλος. Η αρχή αυτή επιβεβαιώνεται ειδικά στην τρίτη δέσμη⁽¹⁾ της κοινοτικής πολιτικής αεροπορικών μεταφορών, πράγμα που σημαίνει ότι κάποιος κοινοτικός αεροπορικός μεταφορέας είναι κάλλιστα δυνατόν να ελέγχεται από άτομα εθνικότητας διαφορετικής από εκείνη του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγγεγραμμένος. Ο μεταφορέας αυτός πρέπει να αντιμετωπίζεται σαν κάθε άλλο αεροπορικό μεταφορέα ο οποίος είναι εγκατεστημένος στο υπόψη κράτος μέλος και του οποίου πολίτες κατέχουν την πλειονότητα των μετοχών και δεν είναι δυνατόν να αφαιρεθεί από τον πρώτο νόμιμα η δυνατότητα παροχής υπηρεσιών προς τρίτες χώρες. Συνεπώς οι ρήτρες εθνικότητας είναι αντίθετες προς την κοινοτική νομοθεσία καθώς εισάγουν διάκριση με βάση την εθνικότητα και στην πραγματικότητα εξουδετερώνουν το δικαίωμα εγκατάστασης. Μολονότι μέχρι τώρα οι παρανομίες αυτές δεν έχουν δημιουργήσει εμφανή προβλήματα, είναι απόλυτα σαφές ότι με την τρίτη δέσμη που προβλέπει ειδικά τη συγκρότηση μη εθνικών αεροπορικών μεταφορέων η κατάσταση μπορεί να αλλάξει. Ήδη υπάρχουν ενδείξεις ότι τα σχετικά δικαιώματα πρόκειται να ασκηθούν.

Ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης (ΜΣΚ)

16. Υπάρχουν κράτη μέλη τα οποία στις διμερείς συμφωνίες τους με τις Ηνωμένες Πολιτείες έχουν δεχθεί ρήτρες που αφορούν την απάλειψη διακρίσεων στις απεικονίσεις ΜΣΚ αλλά την εφαρμογή διακρίσεων μεταξύ προμηθευτών ΜΣΚ. Τα κράτη μέλη δεν είναι αρμόδια να δέχονται σε διμερές επίπεδο υποχρεώσεις οι οποίες, άλλωστε ενδέχεται να παραβαίνουν την κοινοτική νομοθεσία. Συγκεκριμένα, ορισμένες από τις υπόψη ρήτρες αντίκεινται προς τον κώδικα δεοντολογίας για τα ΜΣΚ και με τον τρόπο αυτό δημιουργούν σοβαρό νομικό πρόβλημα ιδίως σε περιπτώσεις που γίνονται δεκτές διακρίσεις.

Υφιστάμενες κοινοτικές σχέσεις με τρίτες χώρες

17. Ήδη μεταξύ της Κοινότητας και τρίτων χωρών υπάρχουν συμφωνίες και διαπραγματεύσεις στον τομέα της αεροπορίας. Έτσι :
- η Κοινότητα έχει συνάψει συμφωνία για την πολιτική αεροπορία με τη Νορβηγία και τη Σουηδία⁽²⁾. Η συμφωνία αυτή διευρύνει το πεδίο εφαρμογής της σχετικής με τις χώρες αυτές κοινοτικής αεροπορικής νομοθεσίας, περιλαμβανόμενων των κανόνων ανταγωνισμού.

(1) Άρθρο 4 του κανονισμού αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων.

(2) Ε.Ε. L 200/20 της 22.06.92.

- το σχέδιο συμφωνίας μεταξύ της Κοινότητας και των κρατών ΕΖΕΣ, η γνωστή ως συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ), περιλαμβάνει την αεροπορία. Όταν η συμφωνία τεθεί σε ισχύ την 01.01.1993, όπως προβλέπεται, η κοινοτική νομοθεσία σχετικά με την πολιτική αεροπορία θα εφαρμόζεται και στις χώρες ΕΖΕΣ. Το γεγονός αυτό θα καταστήσει την ξεχωριστή συμφωνία με τη Νορβηγία και τη Σουηδία ξεπερασμένη.
- οι "Ευρωπαϊκές Συμφωνίες" που έχουν συναφθεί μεταξύ της Κοινότητας και της Πολωνίας, της Ουγγαρίας και της Τσεχοσλοβακίας προβλέπουν τη σύναψη συμφωνιών σχετικά με τους όρους πρόσβασης στις αγορές και την παροχή υπηρεσιών σύμφωνα με την κοινή πολιτική μεταφορών της Κοινότητας, με σκοπό να αναπτυχθεί μεταξύ των μερών η συντονισμένη ανάπτυξη των μεταφορών κατά τρόπο προσαρμοσμένο στις αντίστοιχες εμπορικές ανάγκες τους.
- η ανάπτυξη του παραρτήματος για τις αεροπορικές μεταφορές στο πλαίσιο GATS (General Agreements on Trade in Services - Γενικές Συμφωνίες Εμπορίου Υπηρεσιών) είχε ως αποτέλεσμα την κοινοτική προσέγγιση στον τομέα της αεροπορίας μέσω της επιτροπής 113. Όμως, προς το παρόν, το παράρτημα αυτό εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής της GATS τουλάχιστον για μία πενταετία τα δικαιώματα κίνησης και συναφή θέματα.

II. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Κοινοτικό και εθνικό συμφέρον

18. Κατά την ανάπτυξη της κοινοτικής πολιτικής, πρέπει να δοθεί η δέουσα σημασία στο ενδεχόμενο σύγκρουσης αφενός των συμφερόντων της Κοινότητας ως συνόλου και αφετέρου των εθνικών συμφερόντων των κρατών μελών. Η εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς δίδει στους κοινοτικούς αεροπορικούς μεταφορείς νέες ευκαιρίες αλλά η ανταγωνιστική τους θέση θα μπορέσει να βελτιωθεί ακόμη περισσότερο μόνον αν, όσον αφορά τις τρίτες χώρες, η Κοινότητα αξιοποιήσει πλήρως τη νέα κατάσταση και αντί να εμφανίζεται διηρημένη εκφραστεί με τρόπο ενιαίο. Δεν είναι δυνατόν να αμφισβητηθεί, και έχει επαληθευθεί και σε άλλους οικονομικούς τομείς, ότι η Κοινότητα, που αποτελεί ένα από τα ισχυρότερα εμπορικά συγκροτήματα στον κόσμο, προσφέρει πραγματικά πρόσθετες ευκαιρίες σε σχέση με εκείνες που δημιουργούνται με την εθνική προσέγγιση. Θα ήταν λάθος αν, για οποιουσδήποτε λόγους, καθυστερήσει η κοινή δράση και δοθεί στον ανταγωνισμό τρίτων χωρών η ευκαιρία να επωφεληθεί ακόμη περισσότερο από την παρούσα κατάσταση που χαρακτηρίζεται από διαίρεση.
19. Λόγω της εξαιρετικά μεγάλης επιρροής των κυβερνήσεων στις παρεχόμενες στους αεροπορικούς μεταφορείς εμπορικές ευκαιρίες, τα κράτη μέλη της Κοινότητας ανταγωνίζονται άμεσα μεταξύ τους στον αγώνα τους να επιτύχουν για τους αεροπορικούς μεταφορείς τους καλύτερη πρόσβαση στις αγορές. Αυτό οδηγεί σε καταστάσεις όπου τα κράτη μέλη είναι δυνατόν να ξεχνούν την ευρύτερη προοπτική του κοινοτικού συμφέροντος και συνάπτονται συμφωνίες οι οποίες μερικές φορές καλύπτουν μόνο τα βραχυπρόθεσμα συμφέροντα κάποιου συγκεκριμένου κράτους μέλους ή των μεταφορέων του άσχετα προς το κόστος για την Κοινότητα ως σύνολο. Η προσέγγιση του "laissez-faire" των ΗΠΑ, παραδείγματος χάρη, μπορεί να εντυπωσιάζει ορισμένα κράτη μέλη εάν όμως ακολουθηθεί με τρόπο ασυντόνιστο, δεν θα είναι ευνοϊκή για το κοινό συμφέρον.
20. Τα δεδομένα που ακολουθούν δείχνουν αφενός την ισορροπία που επικρατεί από άποψη οικονομικών μεγεθών στις σχετικές αγορές (Ευρώπης, ΗΠΑ) και αφετέρου την ανισορροπία όσον αφορά τα δικαιώματα κίνησης που έχουν μέχρι σήμερα αποκτηθεί με την εξατομικευμένη προσέγγιση από τα κράτη μέλη.

ΕΥΓΚΡΙΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΕΚ/ΗΠΑ - Αύγουστος 1991

Α. Δεδομένα Κίνησης (υφιστάμενες τακτικές υπηρεσίες)

	Μεταφορείς Ε.Κ.	Μεταφορείς ΗΠΑ
Σημεία εισόδου Αμερικής (συνολικά 55)	22	54
Σημεία εισόδου ΕΚ (συνολικά 28)	27	22
Δικαιώματα ενδομεταφοράς στις ΗΠΑ έναντι δικαιω- μάτων κίνησης 5ης ελευ- θερίας εντός της ΕΚ	-	20
Δικαιώματα 5ης ελευθε- ρίας (με εξαίρεση προ- σφορά υπηρεσιών εντός ΕΚ)	10	33
Αριθμός εξυπηρετούμενων διαδρομών μεταξύ των ΗΠΑ και της ΕΚ	97	139*

(*) 276 κοινοποιηθείσες πτήσεις με 122 ζεύγη πόλεων εξυπηρετούμενα υπό τον αυτό αριθμό πτήσης αλλά με αλλαγή αεροσκάφους.

Πηγή : ΑΕΑ.

Β. Δεδομένα για επιδόσεις αεροπορικών εταιρειών (1990)

	Μεταφορές Ε.Κ.	Μεταφορές ΗΠΑ
Συνολικός αριθμός αεροπορικών μεταφορών που χρησιμοποιούν αεριωθούμενα αεροσκάφη	76	24
Μεταφερθέντες επιβάτες (1.000) (εντός-ΕΚ/ΗΠΑ, εσωτερικά) (1)	95.611	373.478
Π/ΕΧ (δισεκατ.) (2)	417,2	759,8
Π/ΕΧ για εντός Ευρώπης και εσωτερική ΗΠΑ κίνηση (δισεκατ.) (2)	66,9	499,0
Κέρδος/ζημιές (δισεκατ. \$ ΗΠΑ (1)	(0,8)	(1,7)
Καθαρό κέρδος/καθαρή ζημία (1)	(2,1)	(1,3)

(1) Μεταφορές ΑΕΑ.

(2) Όλοι οι μεταφορές ΕΚ, περιλαμβανόμενων εταιρειών για έκτακτες ναυλωμένες πτήσεις (charters) και περιφερειακών αεροπορικών εταιρειών.

(3) Μεταφορές ΕΚ μέλη ΑΕΑ.

Γ. Οικονομικά δεδομένα

	Ε.Κ.	ΗΠΑ
Πληθυσμός	327.136.500	246.329.000
ΑΕΠ/κεφαλή σε τρέχουσες τιμές με τρέχουσες ισοτιμίες (δισεκατ. ECU)	4.406,9	4.658,0
ΑΕΠ σε τιμές αγοράς κατά κεφαλή (ECU)	13.421	18.910
Εισαγωγές από ΗΠΑ	84	-
Εισαγωγές από ΕΚ	-	78

Πηγή : Eurostat - 28η Έκδοση 1991.

21. Από την άποψη αυτή, αξίζει να σημειωθεί πως κατά τους τελευταίους μήνες κατέστη σαφές ότι η ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς έδωσε ώθηση σε νέες διαπραγματεύσεις καθώς πολλές τρίτες χώρες ενδιαφέρονται να αποκτήσουν καλύτερες δυνατότητες πρόσβασης στην Κοινότητα πριν από το 1993. Αντίστοιχα, προετοιμάζονται να χορηγήσουν πρόσθετα δικαιώματα προς αεροπορικούς μεταφορείς κρατών μελών. Το γεγονός αυτό είναι δυνατόν να έχει ως αποτέλεσμα την αλόγιστη διάθεση δικαιωμάτων μεταφοράς, πολύτιμων στην Κοινότητα ως σύνολο. Έτσι, είναι αναγκαίο και επείγον να δημιουργηθεί σύντομα κάποιο πλαίσιο για συντονισμό και διαπραγματεύσεις σε κοινοτικό επίπεδο ώστε να είναι δυνατή η εξασφάλιση της ισορροπίας συμφερόντων.

Στόχοι κοινοτικής πολιτικής

22. Κάθε διμερής σχέση είναι διαφορετική, ανάλογα με την ανταγωνιστική θέση των ενδιαφερόμενων αεροπορικών μεταφορέων και την πολιτική και τη νομοθεσία που ισχύει στην υπόψη τρίτη χώρα. Συνεπώς, τη βάση για την ανάπτυξη των συγκεκριμένων στόχων, προτεραιοτήτων και οδηγιών για τις εκάστοτε διαπραγματεύσεις πρέπει να αποτελεί η λεπτομερής εξέταση των συγκεκριμένων σχέσεων - σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη. Εκείνο που απαιτείται χωρίς καθυστέρηση είναι η ανάπτυξη κατάλληλων διαδικασιών για τον καθορισμό κοινοτικών προτεραιοτήτων όσον αφορά τις διαπραγματεύσεις, λαμβανομένων υπόψη κάθε φορά των ιδιαιτεροτήτων των σχέσεων.
23. Ήδη είναι δυνατόν να εντοπισθούν ορισμένα συστατικά μέρη κάποιας γενικής κοινοτικής πολιτικής. Είναι εμφανές ότι η πολιτική αυτή θα πρέπει να συμβαδίζει με τους στόχους της συνθήκης της Ρώμης. Αυτό θα συνεπάγεται την εξασφάλιση σωστής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και την πλήρη εφαρμογή των αρχών του δικαιώματος εγκατάστασης και ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, λαμβανόμενης υπόψη της ανάγκης αποφυγής συμπεριφορών που θα αποβλέπει σε μονομερή κάλυψη (παράγραφοι 36-49). Όπως φαίνεται στις επόμενες παραγράφους, τα κύρια σημεία νομικού ενδιαφέροντος παρουσιάζονται στους τομείς :
- Κανόνες ανταγωνισμού
 - Ρήτρες εθνικότητας και ιδιοκτησία
 - Χωρίς διακρίσεις κατανομή δικαιωμάτων κίνησης.
24. Οι γενικοί στόχοι οικονομικής πολιτικής που εκτίθενται στην αιτιολογική έκθεση των προτάσεων για την τρίτη φάση⁽¹⁾ σχετίζονται και αποτελούν τον απώτερο σκοπό για :
- A. την προώθηση των συμφερόντων των κοινοτικών αεροπορικών μεταφορέων και των εργαζομένων τους.
 - B. την προώθηση των συμφερόντων των καταναλωτών.
 - Γ. την προώθηση των συμφερόντων των αεροδρομίων (περιφερειών).

(1) COM (91) 275 τελικό, της 18ης Σεπτεμβρίου 1991.

25. Φυσικά, η κοινοτική πολιτική δεν είναι δυνατόν να αναπτυχθεί ανεξάρτητα από τους άλλους, διότι οι τρίτες χώρες έχουν τις δικές τους πολιτικές και τη δική τους νομοθεσία που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη. Ανέκαθεν, η αμοιβαιότητα υπήρξε θεμελιώδης αρχή στις διαπραγματεύσεις στον τομέα της αεροπορίας και η Κοινότητα θα πρέπει συνήθως να διαπραγματεύεται στη βάση αυτή.

A. Τα συμφέροντα των κοινοτικών αεροπορικών μεταφορέων

26. Η εγκαθίδρυση της κοινής εσωτερικής αγοράς στον τομέα της αεροπορίας θα πρέπει να βελτιώσει την κατάσταση για τους κοινοτικούς αεροπορικούς μεταφορείς οι οποίοι θα μπορούν πλέον να αξιοποιούν τα πλεονεκτήματα της μεγάλης εσωτερικής αγοράς, να προγραμματίζουν ελεύθερα τις υπηρεσίες τους, να προσαρμόζουν τη χωρητικότητά τους και να προσφέρουν στην αγορά τιμές κατά την εμπορική τους κρίση. Επί πλέον, θα έχουν τη δυνατότητα εγκατάστασης οπουδήποτε στην Κοινότητα, με βάση εναρμονισμένα κριτήρια χορήγησης των σχετικών αδειών. Χωρίς αμφιβολία, με τις νέες αυτές δυνατότητες ευελιξίας θα τονωθεί ο ανταγωνισμός, θα βελτιωθεί η σχέση κόστους και απόδοσης και το αποτέλεσμα της διαχείρισης, ενώ αναμένεται ότι οι κοινοτικοί αεροπορικοί μεταφορείς θα γίνουν ανταγωνιστικότεροι σε σχέση με ανταγωνιστές τους από τρίτες χώρες.
27. Πάντως, για τη βελτιστοποίηση των δικτύων τους και των διαρθρωτικών αναγκών τους με σκοπό την προσαρμογή στη νέα κατάσταση, οι αεροπορικοί μεταφορείς θα χρειασθούν κάποιο χρονικό διάστημα. Όμως, μετά από την αρχική αυτή φάση, αναμένεται ότι θα είναι πλέον σε θέση να λειτουργούν σε βάση περισσότερο ανταγωνιστική. Τότε, τα λειτουργικά εμπόδια που δημιουργούνται στις συμφωνίες με τρίτες χώρες θα αποτελούν κώλυμα για την πορεία προς την εξέλιξη αυτή, οπότε οι σχετικοί περιορισμοί πρέπει να αναθεωρηθούν, διότι η εξάλειψή τους θα είναι προς το συμφέρον της Κοινότητας. Με προσέγγιση συνετή και σταδιακή θα πρέπει να εξασφαλισθεί ότι είναι δυνατόν η αναγκαία αναδιάρθρωση της αγοράς να πραγματοποιηθεί κατά τρόπο ισορροπο.
28. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι διμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών δεν αποτελούν τους μοναδικούς παράγοντες που καθορίζουν την ανταγωνιστική θέση. Παραδείγματος χάρη, μεταξύ αεροπορικών μεταφορέων ΕΚ και ΗΠΑ υφίσταται ισχυρός ανταγωνισμός σε παγκόσμιο επίπεδο. Το γεγονός ότι η διμερής συμφωνία μεταξύ π.χ. ΗΠΑ και Ιαπωνίας είναι λιγότερο περιοριστική από τις συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών και Ιαπωνίας σημαίνει ότι οι μεταφορείς των ΗΠΑ μπορούν να αναπτύσσουν πολύ καλύτερη θέση στην Ιαπωνία και, συνεπώς, στον παγκόσμιο ανταγωνισμό, με συνέπεια οι κοινοτικοί αερομεταφορείς να γίνονται λιγότερο ελκυστικοί σε ορισμένους επιβάτες μετακινούμενους για επαγγελματικό σκοπό.
29. Το παράδειγμα αυτό δείχνει ότι για τους κοινοτικούς αεροπορικούς μεταφορείς που εμπλέκονται στον παγκόσμιο ανταγωνισμό είναι σημαντικό να έχουν τη δυνατότητα να ενεργούν μέσα στο καλύτερο δυνατό κανονιστικό πλαίσιο. Συγκεκριμένα, σε περιπτώσεις που άλλες κυβερνήσεις, λόγω της ισχυρής διαπραγματευτικής θέσης τους, μπορούν να εξασφαλίζουν καλύτερο και περισσότερο ευέλικτο καθεστώς, οι κοινοτικοί αεροπορικοί μεταφορείς είναι δυνατόν να χάνουν μερίδιο αγοράς. Συνεπώς, προκειμένου να είναι ανταγωνιστικοί οι κοινοτικοί μεταφορείς, πρέπει να μπορούν να επωφελούνται από συμφωνίες ευέλικτες τουλάχιστον όσον οι συμφωνίες που ισχύουν για τους ανταγωνιστές τους.

30. Οι περισσότερες διμερείς συμφωνίες περιορίζουν τον αριθμό μεταφορέων που μπορεί να διορισθούν, τη συχνότητα όσον αφορά τον αριθμό πτήσεων, τον αριθμό καθισμάτων κλπ. Οι πλέον αποδοτικοί αεροπορικοί μεταφορείς από την Κοινότητα ή τρίτες χώρες υφίστανται ποινές για την αποδοτικότητά τους με υποχρεωτικές "εμπορικές συμφωνίες" που πρέπει να συνάπτονται μεταξύ των αεροπορικών μεταφορέων των δύο μερών. Όταν κάποιος νέος αεροπορικός μεταφορέας επιθυμεί να εισέλθει στην αγορά ή σε περίπτωση που αεροπορικοί μεταφορείς επιθυμούν αύξηση της συχνότητας πτήσεων ή την εισαγωγή διάφορων επιπέδων ναύλου, τα θέματα αυτά πρέπει να αποτελούν το αντικείμενο διαπραγματεύσεων. Στις εν λόγω συμφωνίες δεν λαμβάνονται υπόψη η ζήτηση της αγοράς και το συμφέρον του καταναλωτή, αλλά συχνά η ιδιάζουσα, ενδεχομένως αδύνατη, ανταγωνιστική θέση του αεροπορικού μεταφορέα κάποιου από τα μέρη αποτελεί αποφασιστικό παράγοντα όσον αφορά τον αριθμό, το είδος και την ποιότητα των πτήσεων. Συχνά οι πρακτικές αυτές αποβαίνουν κατά των συμφερόντων των κοινοτικών αεροπορικών μεταφορέων, δεδομένου ότι καθίσταται γι' αυτούς δύσκολο να χρησιμοποιήσουν ολόκληρο το οικονομικό δυναμικό τους σε παγκόσμια κλίμακα.
31. Σε περίπτωση που πρόκειται να παρασχεθούν ευκαιρίες 5ης ελευθερίας σε τρίτες χώρες, πρέπει να δίδεται μεγάλη προσοχή στις επιπτώσεις που αυτό μπορεί να έχει σε αεροπορικούς μεταφορείς άλλων κρατών μελών. Στη συνέχεια δίδεται λεπτομερής ανάλυση των ευκαιριών της 5ης ελευθερίας διαθέσιμων προς την Ιαπωνία, όπου εμφανίζονται οι διαθέσιμες στους μεταφορείς της Ιαπωνίας ευκαιρίες μέσω σημείων της Ευρώπης. Είναι απόλυτα σαφές ότι το γεγονός αυτό επηρεάζει τις σημερινές και τις μελλοντικές δυνατότητες των κοινοτικών αεροπορικών μεταφορέων στις εν λόγω διαδρομές.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2 : ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΠΕΜΠΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ΓΙΑ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΚ(*)

Με βάση διμερή συμφωνία μεταξύ Ιαπωνίας και Η.Β. (Λονδίνο) Γαλλία (Παρίσι)	<u>Παραχωρηθέντα δικαιώματα</u>
Γερμανία (Φραγκφούρτη) (Ντίσελντορφ) Δανία (Κοπεγχάγη)	Παρίσι, Κοπεγχάγη και 3 μη καθοριζόμενα σημεία Λονδίνο, σημεία στη Γερμανία και τη Σκανδιναβία, το Άμστερνταμ και επιπλέον ένα μη καθοριζόμενο σημείο Παρίσι, Άμστερνταμ και 3 μη καθοριζόμενα σημεία
Κάτω Χώρες (Άμστερνταμ)	Λονδίνο, Παρίσι, Φραγκφούρτη, Ντίσελντορφ, Άμστερνταμ, Ρώμη, Μαδρίτη
Ιταλία (Ρώμη) Ισπανία (Μαδρίτη)	Λονδίνο, Παρίσι, σημεία στη Γερμανία, Κοπεγχάγη, Ρώμη, Μαδρίτη 3 μη καθοριζόμενα σημεία Λονδίνο, Παρίσι, Φραγκφούρτη Κοπεγχάγη, Άμστερνταμ, Ρώμη.

32. Πολλοί κοινοτικοί αεροπορικοί μεταφορείς διαθέτουν μικρά δίκτυα. Οι μεταφορείς αυτοί, προκειμένου να είναι σε θέση να ανταγωνιστούν και να προσφέρουν τις ζητούμενες από τους πελάτες υπηρεσίες, απαιτούν επαρκείς και αποτελεσματικές δυνατότητες διαιτηρικής μεταφοράς. Έτσι έχουν τη δυνατότητα να δίδουν εισιτήρια για προορισμούς που δεν εξυπηρετούν οι ίδιες και οι επιβάτες μπορούν να πραγματοποιούν προγραμματισμένα αποκλίσεις από το πρόγραμμα ταξιδιού τους ή αλλαγή πτήσεων χωρίς επιπλέον επιβάρυνση. Συνεπώς, το υφιστάμενο σύστημα διαιτηρικής μεταφοράς πρέπει να διατηρηθεί εντός των ορίων που καθορίζουν οι κανόνες ανταγωνισμού.

33. Η κοινοτική πολιτική για τις σχέσεις με τρίτες χώρες πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα συμφέροντα όλων των κοινοτικών μεταφορέων. Κατ'αρχήν αυτό σημαίνει ότι, όποτε είναι εμπορικά δυνατόν, όλοι οι ενδιαφερόμενοι κοινοτικοί μεταφορείς επιτρέπεται να προσφέρουν υπηρεσίες. Αδικοιολόγητοι περιορισμοί στα δρομολόγια, τη χωρητικότητα, το διορισμό και τους ναύλους πρέπει να αποφεύγονται και σε περιπτώσεις κατά την οποία είναι αναγκαία η επιλογή πρέπει να ακολουθούνται διαδικασίες αυστηρά αμερόληπτες (βλ. παραγράφους 43-47 και 65-71).

Β. Το συμφέρον των χρηστών των αεροπορικών μεταφορών

34. Γενικά, οι χρήστες των αεροπορικών μεταφορών ενδιαφέρονται για υψηλής ποιότητας αεροπορικές υπηρεσίες ασφαλείς, αξιόπιστες και πυκνές, σε λογική τιμή, από αεροδρόμιο κοντά στον τόπο όπου ζούν σε αεροδρόμιο κοντά στον προορισμό τους. Συνήθως, εφόσον καλύπτονται οι απαιτήσεις τους, γι' αυτούς παρουσιάζει μικρότερο ενδιαφέρον αν ο αεροπορικός μεταφορέας που προσφέρει την υπηρεσία είναι εγκατεστημένος στη χώρα τους ή αλλού. Τα συμφέροντα των χρηστών εξυπηρετούνται καλύτερα σε λογικά ελεύθερο και ανταγωνιστικό περιβάλλον, με διασφαλίσεις για την καλή λειτουργία της αγοράς. Οι αεροπορικοί μεταφορείς πρέπει να έχουν την αναγκαία ευελιξία ώστε να αντιδρούν στις μεταβολές που επέρχονται στη ζήτηση της αγοράς και δεν επιτρέπεται να παρακωλύονται από κανονισμούς που αποβλέπουν στην προστασία των λιγότερο ανταγωνιστικών αεροπορικών μεταφορέων. Ιδιαίτερα οι επιβάτες που μετακινούνται για επαγγελματικό σκοπό, τονίζουν ότι το δικαίωμα διαιτηρικής μεταφοράς είναι επιτακτικά αναγκαίο.

Γ. Τα συμφέροντα των αεροδρομίων (περιφέρειες)

35. Η οικονομική ανάπτυξη μιας περιφέρειας συχνά εξαρτάται από την πρόσβαση στις αεροπορικές μεταφορές. Πολλές περιφέρειες και τα αεροδρόμιά τους θεωρούν ότι, κατά τις διαπραγματεύσεις για τα δικαιώματα κίνησης, τα συμφέροντα των αεροπορικών μεταφορέων και ειδικότερα των "εθνικών μεταφορέων" πάντοτε τίθενται υπεράνω όλων. Το γεγονός αυτό οδήγησε σε κατάσταση κατά την οποία η κίνηση συγκεντρώθηκε σε σχετικά λίγα σημεία εισόδου, με αποτέλεσμα τη συμφόρηση και περιβαλλοντικά προβλήματα στα αντίστοιχα αεροδρόμια και περιφέρειες ενώ άλλες περιφέρειες υποφέρουν από έλλειψη επαρκών αεροπορικών συνδέσεων. Συνεπώς, οι περιφέρειες και τα αεροδρόμια επιθυμούν περισσότερο φιλελεύθερη πολιτική πρόσβασης στην αγορά, με περισσότερες ευκαιρίες απευθείας συνδέσεων περιφερειακών αεροδρομίων. Αυτό δεν σημαίνει ότι πρέπει να αγνοηθούν οι διαφορές μεταξύ αερομεταφορέων όσον αφορά την ισχύ τους στην αγορά, διότι αυτό θα μπορούσε μακροπρόθεσμα να μην αποβεί προς το συμφέρον του επιβατικού κοινού και των αεροδρομίων. Τα εν λόγω μέρη τάσσονται υπέρ μιας ισόρροπης αλλά φιλελεύθερης πολιτικής.

Απαιτήσεις για την ενιαία αγορά και υλοποίηση των αρχών της συνθήκης

36. Μία από τις θεμελιώδεις αρχές της ενιαίας αγοράς είναι ότι τα κράτη μέλη δεν πρέπει να ενεργούν σκόπιμα ή από αμέλεια κατά των συμφερόντων της Κοινότητας ή άλλων κρατών μελών. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι διαπραγματεύσεις που διεξάγει κάποιο κράτος μέλος πρακτικά έχουν πάντοτε επιπτώσεις στα συμφέροντα ενός ή περισσότερων άλλων κρατών μελών. Η αύξηση των δυνατοτήτων για κάποιο μεταφορέα είναι δυνατόν να έχει άμεσες επιπτώσεις στην αγορά και, κατά συνέπεια, στις ευκαιρίες για μεταφορείς από άλλα κράτη μέλη οι οποίοι λειτουργούν στην ίδια ή σε γειτονικές αγορές. Συνεπώς, η εφαρμογή της βασικής αρχής ότι τα κράτη μέλη δεν πρέπει με τις ενέργειές τους να βλάπτουν τα συμφέροντα των άλλων απαιτεί προσεκτικό συντονισμό σε κοινοτικό επίπεδο, προκειμένου να εντοπίζονται και να συγκεράζονται τα διάφορα εμπλεκόμενα συμφέροντα.

Κανόνες ανταγωνισμού

37. Η εξωτερική πολιτική στον τομέα της αεροπορίας πρέπει να περιλαμβάνει σαφώς τις εξωτερικές παραμέτρους στον κανόνα ανταγωνισμού. Επί του παρόντος, η Επιτροπή δεν έχει τη δυνατότητα να εφαρμόσει κοινοτική πολιτική ανταγωνισμού όσον αφορά τα δρομολόγια προς και από τρίτες χώρες⁽¹⁾.

Ορισμένες μορφές συνεργασίας μεταξύ αεροπορικών μεταφορέων είναι δυνατόν να περιορίζουν τον ανταγωνισμό αποφέρουν όμως σημαντικά οφέλη στις αεροπορικές εταιρείες και στους χρήστες των αεροπορικών μεταφορών. Αυτό παρώθησε την Επιτροπή να παράσχει με βάση το άρθρο 85 παράγραφος 3 της συνθήκης εξαίρεση, παραδείγματος χάρη για το συντονισμό του προγραμματισμού, την από κοινού εκτέλεση πτήσεων, το συντονισμό της τιμολόγησης, την κατανομή διαθέσιμου χρόνου αερολιμένος και κοινά ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης όσον αφορά τις ενδοκοινοτικές μεταφορές, υπό τους όρους που καθορίζονται στους ισχύοντες κανονισμούς. Όμως η Επιτροπή αδυνατεί να παραχωρήσει εξαίρεση για τις εν λόγω πρακτικές όσον αφορά τις μεταφορές προς τρίτες χώρες. Κατά συνέπεια, τέτοιου είδους κοινές πρακτικές σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως π.χ. ο συντονισμός τιμολογίων στο πλαίσιο της IATA και η κατανομή διαθέσιμου χρόνου υπάρχει δυνατότητα να μην λαμβάνονται σοβαρά υπόψη στο πλαίσιο των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΟΚ. Τα κράτη μέλη που εγκρίνουν τιμολόγια τα οποία έχουν προκύψει με το συντονισμό τιμολογίων παραβιάζουν και τις υποχρεώσεις τους με βάση το άρθρο 5 της συνθήκης ΕΟΚ. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν είναι δυνατόν να παράσχει εξαίρεση με βάση το άρθρο 85 παράγραφος 3 για κοινές πτήσεις, κοινοπραξίες εκμετάλλευσης, συντονισμό προγραμμάτων κλπ. που εμπίπτουν στο άρθρο 85.

Συνεπώς, απαιτείται επείγοντως η δέουσα ενίσχυση των κανόνων ανταγωνισμού όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές προς τρίτες χώρες. Η Επιτροπή έχει υποβάλει προτάσεις, προκειμένου να της δοθούν οι κανονικές εξουσίες εξακρίβωσης, παροχής εξαιρέσεων για πρόσφατες συνεργασίες και καταγγελίας παραβάσεων, τις οποίες διαθέτει σε άλλους τομείς. Από το Συμβούλιο ζητείται να εξετάσει επείγοντως τις προτάσεις αυτές. Προκειμένου να αρθεί η νομική αβεβαιότητα και να εξασφαλισθεί το όφελος από την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού, η Επιτροπή, λόγω απουσίας των κατάλληλων εξουσιών αναγκαστικής εκτέλεσης, δεν έχει άλλη εναλλακτική λύση παρά να χρησιμοποιεί τις εξουσίες της που απορρέουν με βάση το άρθρο 89 της συνθήκης ΕΟΚ.

(1) Δικαστήριο, Απόφαση της 11ης Απριλίου 1989 στην υπόθεση 66/86 (Ahmed Saeed)

Ρήτρες εθνικότητας και ιδιοκτησία

38. Θέμα που επίσης απαιτεί προσοχή αποτελούν οι ρήτρες εθνικότητας στις διμερείς συμφωνίες. Στην παράγραφο 15 έχει ήδη αναφερθεί ότι οι περισσότερες διμερείς συμφωνίες περιέχουν ρήτρες μεροληπτικού διορισμού.
39. Η Επιτροπή έχει ήδη ενημερώσει τα κράτη μέλη ότι οι ρήτρες εθνικότητας σε διμερείς συμφωνίες με τρίτες χώρες πρέπει να τροποποιηθούν. Όμως, πρέπει να αναγνωρισθεί ότι, κατά τις διεξαγόμενες διαπραγματεύσεις, αίτημα για την τροποποίηση ή την απαλοιφή ρητρών εθνικότητας σε υφιστάμενες ASA δεν είναι πάντοτε εύκολο να γίνει δεκτό. Υπό το πρίσμα των προβλημάτων αυτών, η μέθοδος πρέπει να αποφασισθεί μετά από προσεκτικές διαβουλεύσεις.
40. Προκειμένου να εξασφαλισθεί η αρμονική και σταδιακή εισαγωγή κάποιου νέου πλαισίου, είναι αναγκαία η ανάπτυξη αποδεκτής, ανάλογης προς το άρθρο 234 της συνθήκης, μεταβατικής προσέγγισης κατά την οποία η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα ανέχονται προσωρινά τις υφιστάμενες διμερείς συμφωνίες. Όμως, τα κράτη μέλη υπόκεινται στην υποχρέωση να λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα για την απάλειψη κάθε ασυμβατότητας, όπως είναι οι ρήτρες εθνικότητας οι οποίες έχουν θεσπισθεί σε συμφωνίες με τρίτες χώρες που έχουν συναφθεί πριν τεθεί σε ισχύ η συνθήκη.
41. Είναι δυνατή μόνον η ανοχή για συμφωνίες που έχουν συναφθεί μετά το 1958, εφόσον κράτη μέλη συμφωνούν σχετικά με κατάλληλη διαδικασία διαβουλεύσεων και χορήγησης άδειας, έτσι ώστε να αναπτύσσονται κατά περίπτωση μέτρα για την αντιμετώπιση της κατάστασης είτε μεμονωμένα ή με την λήψη κοινής στάσης. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι σε ορισμένες περιπτώσεις θα ήταν αδύνατον υπό λογικούς όρους να επέλθουν οι αναγκαίες τροποποιήσεις στις ρήτρες εθνικότητας και σε λοιπές διατάξεις αντίθετες προς την κοινοτική νομοθεσία. Κατά τη διάρκεια λογικά μακράς χρονικής περιόδου η Επιτροπή θα δέχεται ορισμένες περιπτώσεις ως αναπόφευκτες στο πλαίσιο μεταβατικής κατάστασης.
42. Όσον αφορά τις μελλοντικές συμφωνίες, μάλλον είναι αναγκαίο να ξεπεραστούν οι ρήτρες εθνικότητας, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 15, και να επανεξεταστούν οι υφιστάμενοι περιορισμοί από άποψη ιδιοκτησίας. Ο κλάδος των αεροπορικών μεταφορών αποκτά συνεχώς ευρύτερα παγκόσμιο χαρακτήρα. Συνεπώς, για τους αεροπορικούς μεταφορείς είναι σημαντικό να μπορούν να ανταποκρίνονται κατάλληλα στις προκλήσεις του ανταγωνισμού ή/και στις επερχόμενες μεταβολές στην αγορά. Σε πλαίσιο διεθνούς ανταγωνισμού, μάλλον δεν θα ήταν αρκετό να δοθεί προσοχή μόνο στις δυνατότητες άμεσης πρόσβασης στην αγορά αλλά θα μπορούσε να είναι αποτελεσματικότερη η επένδυση σε τοπική εμπειρία. Ήδη υπάρχουν διάφορα σχετικά παραδείγματα. Επιπλέον, τα επιχειρηματικά κεφάλαια θα ήταν ευκολότερα διαθέσιμα μάλλον στο εξωτερικό παρά στην τοπική αγορά. Για τους λόγους αυτούς, θα ήταν κάλλιστα χρήσιμο να εξεταστούν οι δυνατότητες ανοίγματος μακροπρόθεσμα προς τέτοιου είδους επενδυτικές ευκαιρίες. Ειδικότερα,

η Κοινότητα έχει ήδη προτείνει μεγαλύτερη ευελιξία στον τομέα αυτό, στο πλαίσιο των Γενικών Συμφωνιών Εμπορίου Υπηρεσιών (GATS) ατυχώς όμως δεν ήταν πολλές οι χώρες που επέδειξαν αρκετό ενδιαφέρον. Τα κράτη μέλη, μεμονωμένα, δεσμεύονται με την υποχρέωση⁽¹⁾ παροχής άδειας μόνον σε αεροπορικούς μεταφορείς κατεχόμενους και ελεγχόμενους από κοινοτικά πρόσωπα. Πάντως, στο ίδιο άρθρο της τρίτης δέσμης περιλήφθηκε διάταξη που προβλέπει ρητά τη δυνατότητα σχετικών κοινοτικών συμφωνιών.

Χωρίς διακρίσεις κατανομή δικαιωμάτων κίνησης

43. Το πρόβλημα της χωρίς διακρίσεις κατανομής δικαιωμάτων κίνησης εγείρεται σε περίπτωση που το πλήθος των προς διορισμό κοινοτικών μεταφορέων είναι περιορισμένο, ενώ οι ενδιαφερόμενοι να εξυπηρετήσουν τη διαδρομή μεταφορείς είναι περισσότεροι ή σε περίπτωση που η χωρητικότητα είναι περιορισμένη και ανεπαρκής να καλύψει τις απαιτήσεις των ενδιαφερόμενων κοινοτικών μεταφορέων.
44. Ήδη, σήμερα, ορισμένα κράτη μέλη στο έδαφος των οποίων είναι εγκατεστημένοι περισσότεροι από ένα μεταφορείς διαθέτουν διαδικασίες για την κατανομή κτηθέντων δικαιωμάτων. Πολύ σύντομα τα υπόλοιπα κράτη μέλη και η Κοινότητα θα πρέπει να αναπτύξουν διαδικασίες χωρίς διακρίσεις, διότι με τη θέση της τρίτης δέσμης σε ισχύ τα δικαιώματα δεν είναι πλέον δυνατόν να απονέμονται αυτόματα στον "εθνικό αερομεταφορέα" αλλά θα πρέπει να κατανέμονται μεταξύ κοινοτικών μεταφορέων.
45. Για τέτοιου είδους περιπτώσεις έχει προταθεί να πωλούνται οι διαδρομές στον πλειοδότη. Η λύση αυτή δεν φαίνεται ότι καλύπτει τους στόχους της κοινοτικής πολιτικής διότι έχει ως αποτέλεσμα υψηλότερο κόστος για τους αεροπορικούς μεταφορείς και, κατά συνέπεια, για τους επιβάτες ενώ αυξάνει τα εμπόδια για νέες εταιρείες.
46. Άλλη λύση που εφαρμόσθηκε στην Κοινότητα σε άλλους οικονομικούς τομείς αποτελεί η θέσπιση συστήματος ποσοστώσεων. Οι νέες διαδρομές να κατανέμονται σε κοινοτικούς μεταφορείς βάσει απλής ποσόστωσης σε επίπεδο π.χ. αντίστοιχο προς το καταλαμβανόμενο κατά τη σχετική χρονική περίοδο μερίδιο αγοράς. Αυτό θα οδηγούσε σε σύστημα ανελαστικό, με ελάχιστες δυνατότητες για τους αεροπορικούς μεταφορείς που έχουν συσταθεί πρόσφατα να καταλάβουν κάποιο λογικό μερίδιο αγοράς και βασικά θα απέβαινε κατά της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Ο καλύτερος τρόπος θα ήταν μάλλον κάποια διαδικασία ποιοτικής επιλογής, διότι ο τρόπος αυτός δίδει στο φορέα που λαμβάνει απόφαση τη δυνατότητα να εκτιμήσει σειρά κριτηρίων και δημιουργεί την αναγκαία ευελιξία ώστε κάθε κατάσταση να εξετάζεται με βάση τα ιδιαίτερα στοιχεία της. Η απάλειψη διακρίσεων αποτελεί απόλυτη απαίτηση. Στις παραγράφους 65-71 περιγράφεται σε γενικές γραμμές διαδικασία του είδους αυτού.

(1) βλέπε σημείωση (2) στη σελίδα 6.

47. Αναπόφευκτα, με οποιαδήποτε διαδικασία επιλογής θα υπάρξουν προβλήματα για κάποιον ή περισσότερους αεροπορικούς μεταφορείς. Στην περίπτωση αυτή είναι προτιμότερες οι διμερείς συμφωνίες με φάση τις ελεύθερες αρχές, εφόσον εξασφαλίζονται ορθές συνθήκες ανταγωνισμού. Όμως, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι οι δυνατότητες διορισμού θα περιορισθούν σε κάποιο αριθμό διμερών σχέσεων και, για το λόγο αυτό, θα αναπτυχθεί μηχανισμός κατανομής δικαιωμάτων κίνησης.
48. Κατά την εξέταση του θέματος της ανάπτυξης κοινοτικής πολιτικής, σημαντικό είναι επίσης να εξετάσει κανείς τα συμφέροντα που έχουν οι μη κοινοτικοί μεταφορείς να προσφέρουν υπηρεσίες στην Ευρώπη. Για αεροπορικούς μεταφορείς που προσφέρουν διεθνείς υπηρεσίες μεγάλης απόστασης η Ευρώπη είναι εξαιρετικά σημαντική αγορά όχι μόνο για ταξίδια από σημείο σε σημείο αλλά στο πλαίσιο του συνολικού της δικτύου.
49. Πιθανότητα, οι αεροπορικοί μεταφορείς χωρών από άλλα ημισφαίρια έχουν συμφέρον να χρησιμοποιούν ως κεντρικό τους σταθμό την Ευρώπη και να μπορούν να χρησιμοποιούν τα δικά τους μέσα για τη μεταφορά επιβατών προς τους τελικούς τους προορισμούς ή μεταξύ των κυριότερων πόλεων της Ευρώπης. Δεδομένου ότι δεν υπήρξε μέχρι τώρα κοινή εξωτερική πολιτική έναντι των αεροπορικών μεταφορέων τρίτων χωρών που ταξιδεύουν στο εσωτερικό της ευρωπαϊκής αγοράς με διμερείς διαπραγματεύσεις σε εθνικό επίπεδο, τρίτα κράτη έχουν κερδίσει σημαντικά δικαιώματα πέμπτης ελευθερίας και βέβαια μπορούν να μεταφέρουν τους επιβάτες τους μεταξύ διάφορων σημείων στην Ευρώπη, ενώ συγχρόνως ανταγωνίζονται αεροπορικούς μεταφορείς της Ευρώπης για άλλους επιβάτες στις εν λόγω διαδρομές. Επίσης, πολλοί από αυτούς έχουν αποκτήσει δικαιώματα ενδιάμεσης στάσης για τους επιβάτες τους με αλλαγή αεροπλάνου, πράγμα που τους δίνει τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν αποδοτικότερα αεροσκάφη σε διαδρομές με μικρότερη κίνηση, συνδυάζοντας δύο προορισμούς. Ορισμένοι αεροπορικοί μεταφορείς τρίτων χωρών έχουν επιτύχει ακόμη και να αναπτύξουν στην Κοινότητα ακτινωτά δίκτυα, ατυχώς, μερικές φορές χωρίς να υπάρχει επαρκής αμοιβαιότητα. Το σημείο αυτό αποτελεί έναν από τους λόγους για τους οποίους η Επιτροπή ανέκαθεν δίδει μεγάλη έμφαση στο θέμα της πέμπτης ελευθερίας κατά τις διμερείς διαπραγματεύσεις (βλέπε παράγραφο 31).

III. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ

Αρμοδιότητες για διαπραγματεύσεις

50. Με βάση τη συνθήκη και τη νομολογία του Δικαστηρίου, η Κοινότητα έχει σε κάθε περίπτωση αποκλειστική αρμοδιότητα όσον αφορά τη σύναψη στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών διμερών συμφωνιών που αφορούν ειδικότερα την πρόσβαση στην αγορά, τη χωρητικότητα, τα τιμολόγια και σχετικά θέματα.
51. Το 1990, η Επιτροπή υπέβαλε προς το Συμβούλιο πρόταση διαδικασίας σχετικά με τις αεροπορικές σχέσεις με τρίτες χώρες. Η πρόταση αυτή βασίζεται στην απόφαση αριθ. 69/494/ΕΟΚ του Συμβουλίου την οποία, όσον αφορά την αεροπορία, προορίζεται να αντικαταστήσει. Η παρούσα απόφαση θεσπίζει διαδικασία κοινοποίησης και διαβούλευσης σε κοινοτικό επίπεδο και προβλέπει διαπραγματεύσεις από την Κοινότητα. Εφόσον η απόφαση αριθ. 69/494/ΕΟΚ του Συμβουλίου δεν αντικαθίσταται από απόφαση σχετικά με τις εξωτερικές σχέσεις στον τομέα της αεροπορίας, πρέπει να εφαρμόζεται. Με τις επιστολές της 1.3.1990 και της 2.7.1990 υπενθυμίζονται στα κράτη μέλη οι σχετικές υποχρεώσεις τους με βάση την κοινοτική νομοθεσία.
52. Οι διαδικασίες της απόφασης 69/494/ΕΟΚ δεν τηρήθηκαν από τα κράτη μέλη. Έχουν συναφθεί νέες διμερείς συμφωνίες που καλύπτουν και τα δικαιώματα πέμπτης ελευθερίας, ενώ τροποποιήθηκαν εκ βάθρων υφιστάμενες συμφωνίες χωρίς ουδενός είδους διαβουλεύσεις ή συντονισμό σε κοινοτικό επίπεδο. Προκειμένου να δοθεί η ευκαιρία για ανοικτή συζήτηση σχετικά με την ανάπτυξη, με κοινή συμφωνία, προσέγγισης όσον αφορά τις σχέσεις με τρίτες χώρες στον τομέα της αεροπορίας, η Επιτροπή απέφυγε μέχρι τώρα να προχωρήσει σε διαδικασίες παράβασης. Όμως, σε περίπτωση που δεν καταστεί δυνατόν να επιτευχθεί πρόοδος στον τομέα αυτό μέχρι το τέλος του 1992, η Επιτροπή θα υποχρεωθεί να αναλάβει τις ευθύνες της χωρίς άλλη καθυστέρηση.
53. Την αφετηρία για την ανάπτυξη μεταβατικών διαδικασιών πρέπει να αποτελέσει η *a priori* ανάληψη από την Επιτροπή των αρμοδιοτήτων για την κατάρτιση πολιτικής εξωτερικών σχέσεων στον τομέα της αεροπορίας έτσι ώστε να μην είναι δυνατή η διεξαγωγή διαπραγματεύσεων με τρίτες χώρες για τα θέματα αυτά χωρίς ανάμειξη της Κοινότητας. Πάντως, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, εντός των ορίων της αναπτυσσόμενης από την Κοινότητα πολιτικής και αφού εξετασθεί η συμβατότητα με την κοινοτική νομοθεσία, είναι δυνατόν να επιτευχθούν σε πολλές περιπτώσεις ικανοποιητικά αποτελέσματα κατά τη διάρκεια κάποιας μεταβατικής περιόδου, οπότε τα κράτη μέλη θα έχουν εξουσιοδοτηθεί από το Συμβούλιο να διαπραγματεύονται διμερείς συμφωνίες με τρίτες χώρες.

54. Υπό το πρίσμα των εκτιθέμενων στο κεφάλαιο II και στις προηγούμενες παραγράφους, πρέπει να χαραχθεί κάποιο πλαίσιο ευθυγραμμισμένο προς τις απαιτήσεις της συνθήκης. Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, η Κοινότητα θα έχει καταρχήν την ευθύνη για όλες τις συμφωνίες αλλά, στη συνέχεια, σε ορισμένες περιπτώσεις θα εξουσιοδοτεί το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να διαπραγματεύεται, με την προϋπόθεση ότι θα υπάρχει συντονισμός σε κοινοτικό επίπεδο ώστε να διασφαλίζονται τα συμφέροντα των υπόλοιπων κρατών μελών και της Κοινότητας ως συνόλου. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή αναγνωρίζει την ανάγκη τροποποίησης της πρότασης που υπέβαλε το 1990. Κατόπιν τούτου, στο παρόν έγγραφο επισυνάπτεται πρόταση τροποποιήσεων. Οι προτεινόμενες διαδικασίες προβλέπουν :

- διαπραγματεύσεις από την Κοινότητα ή
- διαπραγματεύσεις σε επίπεδο κράτους μέλους.

Οι εν λόγω διαδικασίες εκτίθενται λεπτομερώς στο παράρτημα II. Το κύριο θέμα έγκειται στο να αποφασισθούν τα στοιχεία τα οποία είναι αναγκαία για την Επιτροπή προκειμένου να προτείνει και το Συμβούλιο να αποφασίσει όσον αφορά τη λύση που μπορεί να οδηγήσει στο βέλτιστο δυνατό αποτέλεσμα.

55. Οι διαπραγματεύσεις θα πραγματοποιούνται σε κοινοτικό επίπεδο ή, κανονικά ανάλογα με την περίπτωση, είναι δυνατόν το Συμβούλιο να εξουσιοδοτεί κάποιο κράτος μέλος να τις πραγματοποιεί. Παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη είναι κατά πόσον η τρίτη χώρα ζητεί διαπραγματεύσεις σε κοινοτικό επίπεδο, αν υφίστανται ειδικά προβλήματα κοινοτικού ενδιαφέροντος (ΜΣΚ), ξένα ιδιοκτησία, τιμολόγια, κανόνες ανταγωνισμού κλπ.) ή αν υφίστανται άλλοι σχετικοί παράγοντες. Ο χειρισμός ανάλογων περιστάσεων πρέπει να γίνεται κατά τρόπο ρεαλιστικό.
56. Σε κάποιο πλαίσιο το οποίο θα περιλαμβάνει τη δυνατότητα των κρατών μελών να διαπραγματεύονται τα ίδια πρέπει να αποφεύγεται η νομική αβεβαιότητα όσον αφορά τα υφιστάμενα δικαιώματα και την κατανομή της αρμοδιότητας στην Κοινότητα. Ήδη σήμερα πολλές τρίτες χώρες ανησυχούν μήπως η δημιουργία της εσωτερικής αγοράς επηρεάσει τα κατεχόμενα από αυτές δικαιώματα κίνησης προς από και εντός της Κοινότητας και υφίσταται αβεβαιότητα όσον αφορά τις αντίστοιχες αρμοδιότητες της Κοινότητας και των κρατών μελών. Είναι σημαντικό, η άσκηση της κοινοτικής αρμοδιότητας είτε μέσω της Κοινότητας είτε από τα κράτη μέλη να εγγυάται τη σταθερότητα του διεθνούς κανονιστικού συστήματος. Συνεπώς, θα είναι αναγκαίο να δημιουργηθεί σαφές και χωρίς αμφιβολίες πλαίσιο για όλες τις αεροπορικές σχέσεις με τρίτες χώρες που θα τεθεί σε ισχύ τον Ιανουάριο 1993. Οι συμφωνίες που θα έχουν συναφθεί μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών πριν από την ημερομηνία αυτή θα τηρηθούν από την Κοινότητα, με την προϋπόθεση ότι συμβαδίζουν με τις απαιτήσεις της κοινοτικής πολιτικής.

Διαπραγματεύσεις σε κοινοτικό επίπεδο

57. Είναι δυνατόν να εντοπισθούν διάφοροι τομείς στους οποίους η Κοινότητα θα μπορούσε να αναλάβει τις ευθύνες της χωρίς καθυστέρηση.

α. Δράση σε κοινοτικό επίπεδο είναι αναγκαία σε περιπτώσεις κατά τις οποίες οι διαπραγματεύσεις σε κοινοτικό επίπεδο θα μπορούσαν να δώσουν καλύτερα αποτελέσματα από τις διαπραγματεύσεις σε επίπεδο κρατους μέλους.

Φυσικά, θα είναι δύσκολο να γίνει εκ των προτέρων η διάκριση αυτή αλλά κατά την ανάλυση είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν σαν ενδείκτες η ισχύς του διαπραγματευόμενου εταίρου, το υφιστάμενο ισοζύγιο δικαιωμάτων κίνησης, το μέγεθος της αγοράς και η εμπορική σχέση της Κοινότητας με τον εν λόγω εταίρο στο σύνολό της. Από την άποψη αυτή, επιχείρημα υπέρ των διαπραγματεύσεων σε κοινοτικό επίπεδο αποτελεί το γεγονός ότι, προκειμένου να αποκτήσουν ακόμη και κάποιο μικρό πλεονέκτημα για τους αεροπορικούς τους μεταφορείς, ορισμένα κράτη μέλη διαπραγματεύονται ερήμην των υπολοίπων δικαιώματα κίνησης που επηρεάζουν άμεσα την ανταγωνιστική θέση άλλων κοινοτικών αεροπορικών μεταφορέων. Οι Ηνωμένες Πολιτείες και πιθανόν η Ιαπωνία αποτελούν τα κύρια παραδείγματα τρίτων χωρών που εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή.

β. Δράση σε κοινοτικό επίπεδο είναι αναγκαία όταν η εμμονή στην αποδοχή των κοινοτικών αρχών, όπως η κατάρτιση των διακρίσεων για λόγους εθνικότητας, θα μπορούσε να θέσει κάποιο κράτος μέλος σε απαράδεκτη κατάσταση.

γ. Η Κοινότητα αναπτύσσει στενές σχέσεις με χώρες της Ανατολικής Ευρώπης. Για την ανάπτυξη των σχέσεων αυτών, σημαντικό στοιχείο αποτελεί η δημιουργία αποτελεσματικού συστήματος αεροπορικών μεταφορών το οποίο θα είναι σε θέση να καλύπτει την αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης στην αγορά. Προκειμένου να εξασφαλισθεί κάποια δίκαιη κατανομή ευκαιριών στην ευρωπαϊκή αγορά αεροπορικών μεταφορών και να αποφευχθεί η διεύρυνση της διαφοράς μεταξύ της Κοινότητας και της υπόλοιπης Ευρώπης, που περιορίζει τις ευκαιρίες των αεροπορικών εταιρειών να αναπτύξουν την ευρωπαϊκή αγορά, πρέπει να επιδιωχθεί κάποιο κοινό κανονιστικό πλαίσιο για το σύνολο της Ευρώπης. Η επέκταση του κοινοτικού κανονιστικού πλαισίου το οποίο έχει θεσπισθεί με τις χώρες ΕΖΕΣ πρέπει να θεωρηθεί και ως συνέχεια των συμφωνιών συνεργασίας με τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης.

δ. Επίσης, η Κοινότητα επιδιώκει σύσφιξη των σχέσεων με τα κράτη που διαδέχθηκαν τη Σοβιετική Ένωση καθώς και τη Σλοβενία, την Κροατία και τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη. Το γεγονός ότι σε πολλές περιπτώσεις θα πρέπει οπωσδήποτε να συναφθούν νέες διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών με τις ανωτέρω χώρες προσφέρει μοναδική ευκαιρία για την ανάπτυξη της σχέσης αυτής σε κοινοτικού επιπέδου συμφωνία, στην οποία θα ακολουθείται η κοινοτική νομοθεσία και θα λαμβάνονται υπόψη οι υφιστάμενες ειδικές περιστάσεις.

- ε. Οι αεροπορικές μεταφορές αποκτούν συνεχώς περισσότερο οικουμενικό χαρακτήρα. Συνεπώς, η αναθεώρηση των αρχών του παγκοσμίου κανονιστικού πλαισίου στον τομέα της αεροπορίας είναι προς το κοινό συμφέρον τόσο των αεροπορικών μεταφορέων όσο και των καταναλωτών. Η Κοινότητα διαθέτει το αναγκαίο βάρος ώστε να παίξει ηγετικό ρόλο στις εξελίξεις προς ελεύθερες πολυμερείς συμφωνίες, πιθανόν και μεταξύ συνασπισμών χωρών.
- στ. Όχι μόνο στην Ευρώπη αλλά και σε άλλα μέρη του κόσμου αναπτύσσονται εμπορικοί συνασπισμοί. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες τρίτες χώρες διαπραγματεύονται ως συνασπισμός, η Κοινότητα οφείλει και αυτή να διαπραγματεύεται ως μία οντότητα.
- ζ. Ακόμη προκειμένου να δοθεί η δέουσα σημασία στον υφιστάμενο ρόλο, τη λειτουργία και τη δομή των διεθνών οργανισμών και του ρόλου των κρατών μελών σε αυτούς, η Κοινότητα, αντιπροσωπευόμενη από την Επιτροπή, πρέπει σταδιακά να αναλάβει τις ευθύνες της στη ΔΟΠΑ (ΙΚΑΟ), την ΕΕΠΑ (ΕCΑC) κλπ., ώστε να εξασφαλισθεί ο συντονισμός σε κοινοτικό επίπεδο, να διατυπώνονται κοινές θέσεις και να υποστηρίζονται τα κοινοτικά συμφέροντα συνολικά.

Διαπραγματεύσεις σε επίπεδο κράτους μέλους

- 58. Σε άλλες περιπτώσεις, οπότε κράτη μέλη έχουν εξουσιοδοτηθεί να διεξαγάγουν διαπραγματεύσεις, θα είναι αναγκαίος ο συντονισμός, προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι λαμβάνονται υπόψη τα συμφέροντα των υπόλοιπων κρατών μελών και της Κοινότητας ως συνόλου και εξισορροπούνται έναντι των συμφερόντων του κράτους μέλους το οποίο έχει εξουσιοδοτηθεί να διαπραγματευθεί. Κατά συνέπεια, όταν εξουσιοδοτεί κάποιο κράτος μέλος να διαπραγματευθεί, το Συμβούλιο παρέχει, εφόσον είναι αναγκαίο, διαπραγματευτικές οδηγίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενεργεί εντός του πλαισίου της κοινοτικής νομοθεσίας και πολιτικής. Η Επιτροπή πρέπει να έχει τη δυνατότητα να παρίσταται. Σε περίπτωση που υπάρχει λόγος ανησυχίας, η Επιτροπή ή άλλο κράτος έχει τη δυνατότητα να ζητήσει συζήτηση στο πλαίσιο του Συμβουλίου, π.χ. στην Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας, όπως αναφέρεται στη συνέχεια (παράγραφος 60).
- 59. Τα αποτελέσματα των διαπραγματεύσεων που έχουν διεξαχθεί από κάποιο κράτος μέλος κοινοποιούνται στην Επιτροπή εντός ορισμένου χρονικού διαστήματος πριν από την υπογραφή, ώστε η Επιτροπή να ελέγξει κατά πόσον συμφωνούν προς την κοινοτική νομοθεσία και τις τυχόν υφιστάμενες οδηγίες του Συμβουλίου. Επίσης τα αποτελέσματα υποβάλλονται στο Συμβούλιο για ενημέρωση.

Συντονισμός

- 60. Η Επιτροπή προβλέπει ότι από την 1η Ιανουαρίου 1993, θα ήταν αναγκαίο η Κοινότητα να αναλάβει τις αρμοδιότητές της για όλες τις διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες. Αυτό σημαίνει ότι από την ημερομηνία εκείνη όλες οι αιτήσεις για τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων οι προερχόμενες είτε από τα κράτη μέλη είτε από τρίτες χώρες θα

προωθούνται μέσω της Κοινότητας. Δεδομένου ότι αυτό συνεπάγεται σημαντική επί πλέον εργασία για την Επιτροπή και το Συμβούλιο, είναι ανάγκη να γίνουν σχετικές προβλέψεις. Προκειμένου να διευκολυνθεί η εργασία αυτή, το Συμβούλιο θα μπορούσε να εξετάσει το ενδεχόμενο συγκρότησης *ad hoc* Επιτροπής Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία θα επικουρεί την Επιτροπή εντός του πλαισίου των οδηγιών που μπορεί να δίδει το Συμβούλιο. Προκειμένου να εξασφαλισθεί η εχεμύθεια, στην εν λόγω επιτροπή ο αριθμός των μελών πρέπει να περιορίζεται σε ένα εμπειρογνώμονα για κάθε κράτος μέλος και επιπλέον ένα μέλος "υποστήριξης".

61. Μεταξύ άλλων, τα καθήκοντα της επιτροπής μπορεί να είναι :

- παροχή προς το Συμβούλιο βοήθειας όσον αφορά τον καθορισμό της πολιτικής για τις εξωτερικές σχέσεις της Κοινότητας στον τομέα της αεροπορίας με βάση τις προτάσεις της Επιτροπής.
- προετοιμασία αποφάσεων του Συμβουλίου σχετικά με προτάσεις της Επιτροπής για το κατά πόσον κάποιες διαπραγματεύσεις με τρίτη χώρα πρέπει να πραγματοποιηθούν σε κοινοτικό επίπεδο, σε επίπεδο κρατών μελών ή και στα δύο επίπεδα.
- προετοιμασία αποφάσεων του Συμβουλίου σχετικά με προτεινόμενες διαπραγματευτικές οδηγίες σε περίπτωση διαπραγματεύσεων σε κοινοτικό επίπεδο. Στη συνέχεια, η επιτροπή θα βοηθεί την Επιτροπή κατά τη διεξαγωγή των διαπραγματεύσεων.
- προετοιμασία αποφάσεων του Συμβουλίου και κατευθυντηρίων γραμμών όσον αφορά πρόταση της Επιτροπής για τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων σε επίπεδο κρατών μελών ώστε να εξασφαλίζεται η συντονισμένη προσέγγιση. Αποκλίσεις από τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να προτείνονται στο Συμβούλιο από την Επιτροπή.
- συζήτηση των αποτελεσμάτων των διαπραγματεύσεων και, εφόσον είναι ανάγκη, προετοιμασία απόφασης του Συμβουλίου για την έγκριση της επιτευχθείσας συμφωνίας.

62. Φυσικά, θα είναι αναγκαίο να αναπτυχθούν διαδικασίες προκειμένου να λαμβάνονται οι γνώμες ενδιαφερόμενων μερών και ειδικότερα οργανισμών αεροπορικών μεταφορέων, αεροδρομίων και καταναλωτών. Κατά συνέπεια, είναι σημαντικό οι εν λόγω οργανισμοί και ιδιαίτερα οι οργανισμοί αεροπορικών μεταφορέων να αντιπροσωπεύουν πραγματικά τον κλάδο.

63. Σε περίπτωση διαπραγματεύσεων, πρέπει να εξασφαλίζεται στενή επαφή με αντιπροσώπους του κλάδου. Επιπλέον προς τις υφιστάμενες διαδικασίες διαβουλεύσεων σε εθνικό κοινοτικό επίπεδο είναι αναγκαία η ανάπτυξη συμπληρωματικών ρυθμίσεων.

Διαπραγματευτικές οδηγίες

64. Πριν είναι δυνατή η διεξαγωγή οποιωνδήποτε διαπραγματεύσεων σε κοινοτικό επίπεδο, είναι αναγκαία η εκπόνηση διαπραγματευτικών οδηγιών που θα δίνουν στους διαπραγματευτές τον αναγκαίο πολιτικό προσανατολισμό χωρίς πάντως περιορισμό των δυνατοτήτων τους να διαπραγματευθούν. Προς το σκοπό αυτό, μετά από πρόταση της Επιτροπής, η οποία, εφόσον είναι ανάγκη, θα έχει πραγματοποιήσει διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, η Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας πρέπει να εξισορροπήσει τα διάφορα συμφέροντα κρατών μελών, αεροπορικών μεταφορέων, αεροδρομίων, καταναλωτών κ.λπ. Τελικά, τις αποφάσεις όσον αφορά τις διαπραγματευτικές οδηγίες λαμβάνει το Συμβούλιο, το οποίο όμως έχει τη δυνατότητα να αποφασίζει την εξουσιοδότηση της Επιτροπής Πολιτικής Αεροπορίας να ενεργεί για λογαριασμό του όσον αφορά τις εν λόγω οδηγίες.

Το Κοινοβούλιο πρέπει να λαμβάνει μέρος με τρόπο κατάλληλο και είναι ανάγκη να αναπτυχθούν από κοινού με το Κοινοβούλιο διαδικασίες οι οποίες θα εξασφαλίζουν την πλήρη ενημέρωσή του με τήρηση της εχεμύθειας.

Διαδικασία κατανομής

65. Το πρόβλημα κατανομής συνδέεται στενά με το αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων και μερικές φορές, ανακύπτει όταν ο αριθμός των προς διορισμό αεροπορικών μεταφορέων περιορίζεται στη συμφωνία ή όταν περιορίζεται η χωρητικότητα ή σε περίπτωση που συμβαίνουν και τα δύο.
66. Στην παράγραφο 47 εκτίθεται το θέμα της ανάγκης να αναπτυχθεί διαδικασία επιλογής που να εξασφαλίζει τη χωρίς διακρίσεις μεταχείριση των αεροπορικών μεταφορέων όσον αφορά την κατανομή δικαιωμάτων κίνησης. Φαίνεται ότι η καλύτερη λύση μάλλον θα ήταν κάποιο σύστημα ποιοτικών κριτηρίων το οποίο κανονικά πρέπει να εφαρμόζεται μόνο για την κατανομή συμπληρωματικών δικαιωμάτων, λαμβάνοντας πάντως υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση.
67. Πριν από όλα πρέπει να διαπιστωθεί αν οι προτάσεις γίνονται χωρίς υστεροβουλία. Προκειμένου να πραγματοποιηθεί αυτή η αξιολόγηση, οι αεροπορικοί μεταφορείς πρέπει να υποβάλλουν επαρκώς λεπτομερείς πληροφορίες για την υποστήριξη του αιτήματός τους. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν τους μακροπρόθεσμους στόχους του μεταφορέα, προβλέψεις αγοράς για την εν λόγω διαδρομή, πληροφορίες για την τεχνική δυνατότητα εξυπηρέτησης της διαδρομής κλπ. Προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι οι παρεχόμενες από τις αεροπορικές εταιρείες πληροφορίες είναι ρεαλιστικές και δεν δίδουν υπεραισιόδοξη εικόνα, πραγματοποιείται προσεκτικός έλεγχός τους.

Μεταξύ των καλόπιστων προτάσεων η επιλογή πρέπει να γίνεται με βάση την απάντηση στο ερώτημα ποιος μεταφορέας μπορεί να κάνει τη βέλτιστη χρήση των δικαιωμάτων κίνησης σύμφωνα με σειρά κριτηρίων :

- από άποψη εξυπηρέτησης του κοινού·
- από άποψη ανταγωνισμού στην αντίστοιχη αγορά·
- από άποψη χρήσης ανεπαρκών πόρων·
- από άποψη καθιερωμένης κοινοτικής πολιτικής·

(π.χ. κατανομή διαθέσιμου χρόνου αερολιμένος, υποχρεώσεις δημόσιων υπηρεσιών).

Πρέπει να αναγνωρισθεί ότι τα ανωτέρω κριτήρια είναι γενικής φύσεως και κατά συνέπεια δύσκολο να εφαρμοσθούν. Συνεπώς, ανάλογα με την υπόψη διαδρομή, είναι δυνατόν να προστίθενται συμπληρωματικά κριτήρια επιλογής, προκειμένου να αντιμετωπίζονται ειδικές περιστάσεις (η στρατηγική του επιχειρηματία, σχέδια πωλήσεων και διαφήμισης κλπ.). Σε περίπτωση που τα αποτελέσματα κατά τη λειτουργία δεν ικανοποιούν λογικές προσδοκίες και έχουν εμφανισθεί καλύτεροι υποψήφιοι που ενδιαφέρονται να εξυπηρετήσουν τη διαδρομή, θα πρέπει μάλλον να είναι δυνατή η ανάκληση διορισμού.

68. Προφανώς τα στοιχεία τα περιεχόμενα στην ανάλυση που οδηγεί σε κάποια απόφαση όσον αφορά την αρχική κατανομή δικαιωμάτων κίνησης δεν είναι ποσοτικοποιήσιμα και αντικειμενικά και, κατά συνέπεια, θα είναι αναγκαίο να εξασφαλισθεί ότι οι διαδικασίες που οδηγούν σε κάποια απόφαση δεν επιτρέπουν διακρίσεις αλλά είναι διαφανείς και υφίσταται αποτελεσματική διαδικασία προσφυγής η οποία είναι εύκολη στην εφαρμογή της.
69. Αυτό σημαίνει ότι, σε περίπτωση που κάποιο κράτος μέλος έχει διαπραγματευθεί συγκεκριμένη συμφωνία, οι αποφάσεις σχετικά με την κατανομή δικαιωμάτων πρέπει να ληφθούν από την αρμόδια αρχή του εν λόγω κράτους μέλους. Είναι απαραίτητο να υφίσταται ή να δημιουργηθεί κατάλληλη, ταχεία στην εφαρμογή της, διαδικασία προσφυγής.
70. Σε περίπτωση που τη συμφωνία έχει διαπραγματευθεί η Κοινότητα, η κατανομή των δικαιωμάτων κίνησης απαιτεί κάποια συγκεκριμένη διαδικασία σε κοινοτικό επίπεδο. Εφαρμόζονται οι κανόνες της συνθήκης όσον αφορά την ανάθεση εκτελεστικών καθηκόντων, όπως ορίζει το άρθρο 145. Συνεπώς, οι αποφάσεις λαμβάνονται σύμφωνα με κανόνες που ορίζονται στην απόφαση του Συμβουλίου αριθ. 87/373/ΕΟΚ, της 13 Ιουλίου 1987 ("διαδικασία ΙΙ"). Στο έργο της η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή ("επιτροπή διαχείρισης για τις αεροπορικές μεταφορές"), αποτελούμενη από αντιπροσώπους των κρατών μελών, με πρόεδρο που ορίζει η Επιτροπή. Στην εν λόγω επιτροπή, οι ψήφοι των κρατών μελών σταθμίζονται σύμφωνα με το άρθρο 148 παράγραφος 2 της συνθήκης. Στην απόφασή της, η Επιτροπή πρέπει να εξισορροπεί ενδεχόμενες οικονομικές συγκρούσεις έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ουδετερότητα και η συμβατότητα με τις απαιτήσεις της ενιαίας αγοράς.
71. Σε περίπτωση που την κατανομή πρέπει να πραγματοποιήσουν και κάποιο κράτος μέλος και η Επιτροπή, εφαρμόζονται οι ακόλουθες γενικές διαδικασίες:
 - στην επίσημη εφημερίδα πρέπει να δημοσιευθεί διακήρυξη με την οποία ζητείται η εκδήλωση ενδιαφέροντος·
 - τα μέρη πρέπει να αποστείλουν γραπτώς δηλώσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος·
 - οι εν λόγω δηλώσεις είναι διαθέσιμες στο κοινό, εκτός από ό,τι αφορά τις εμπιστευτικού χαρακτήρα πληροφορίες·
 - πρέπει να προβλεφθεί δημόσια συνεδρίαση κατά την οποία τα ενδιαφερόμενα μέρη θα έχουν τη δυνατότητα να παρουσιάσουν την περίπτωση τους·
 - η απόφαση πρέπει να δημοσιεύεται, συνοδευόμενη από τους λόγους και το σκεπτικό που οδήγησαν σε αυτήν.

Συνέχεια

72. Η Επιτροπή σκοπεύει να λάβει τα αναγκαία μέτρα, προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι για τις εξωτερικές σχέσεις στον τομέα της αεροπορίας θα διατεθεί επαρκές προσωπικό (περιλαμβανομένων των εθνικών εμπειρογνομώνων). Η χρησιμοποίηση εθνικών εμπειρογνομώνων θα εξασφαλίσει τη συνέχεια και το συντονισμό.

Εχεμύθεια

73. Ένα από τα δυσχερέστερα σημεία των διαδικασιών που πρόκειται να αναπτυχθούν είναι η αναγκαία εχεμύθεια όσον αφορά τις διαπραγματευτικές οδηγίες. Οι οδηγίες αυτές θα καταρτίζονται από την Επιτροπή σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα μέρη και με κράτη μέλη. Η μέχρι τώρα εμπειρία έχει δείξει ότι η διαρροή των εντολών είναι δυνατόν να αποφευχθεί μόνον εφόσον οι λεπτομέρειες είναι γνωστές μόνο σε λίγα άτομα. Είναι αναγκαίο το Συμβούλιο απλώς να εγκρίνει γενικές διαπραγματευτικές οδηγίες, διότι οι σχετικές λεπτομέρειες πρέπει να συζητούνται μόνο στην Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας, όπου είναι δυνατόν να εξασφαλισθεί η εχεμύθεια.

Τεκμηρίωση

74. Για να μπορεί η Επιτροπή να εκτελεί τα καθήκοντά της, είναι αναγκαίο να αναπτυχθεί τράπεζα δεδομένων στην οποία θα περιέχονται όλες οι ASA, τα παραρτήματά τους και όλα τα συμπληρωματικά μνημόνια συμφωνίας, οι ανταλλαγές επιστολών κ.λπ. που έχουν συναφθεί μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών. Στις περιπτώσεις που είναι αναγκαίο, οι πληροφορίες αυτές θα τηρούνται εμπιστευτικές και θα έχουν εκεί πρόσβαση μόνον η Επιτροπή και τα μέλη της Επιτροπής Πολιτικής Αεροπορίας.
- Επίσης, από κοινού με τον κλάδο και τα κράτη μέλη, η Επιτροπή πρέπει να αναπτύξει στατιστικές πληροφορίες σχετικά με τις αεροπορικές υπηρεσίες προς, από και εντός της Κοινότητας όσον αφορά την κυκλοφορία, τα προγραμματισμένα δρομολόγια και τις αποδόσεις, προκειμένου να προετοιμάζει και να διευκολύνει τη λήψη αποφάσεων σε επίπεδο διαπραγματεύσεων και διαπραγματευτικών οδηγιών. Η βοήθεια των κρατών μελών στην ανάπτυξη αυτής της τράπεζας δεδομένων είναι απαραίτητη.

IV. ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

75. Κατόπιν των ανωτέρω, ζητείται από το Συμβούλιο:

- να υποστηρίξει τα βασικά στοιχεία της παρούσας ανακοίνωσης και την ανάπτυξη των σχετικών με αυτά διαδικασιών, περιλαμβανομένης της σύστασης Επιτροπής Πολιτικής Αεροπορίας, ώστε να δημιουργηθεί κάποιο αποτελεσματικό κέντρο συντονισμού και λήψης αποφάσεων.
- να εγκρίνει την πρόταση απόφασης του Συμβουλίου σχετικά με διαδικασία διαβούλευσης και εξουσιοδότησης για συμφωνίες που αφορούν εμπορικές σχέσεις μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (COM(90) 17 τελικό, της 23ης Φεβρουαρίου 1990, όπως αυτή τροποποιείται στο παράρτημα Ι).
- να εγκρίνει την πρόταση κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου περί εφαρμογής του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των εναέριων μεταφορών (COM(89) 417 τελικό - ΕΕ C 248, της 29.9.1989).
- να εγκρίνει την πρόταση κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 της 14ης Δεκεμβρίου 1987 σχετικά με τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (COM (89) 417 τελικό - ΕΕ L 248, της 29.9.1989).

Παράρτημα Ι

Πρόταση της Επιτροπής

ΠΡΟΤΑΣΗ

ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
σχετικά με διαδικασία
διαβούλευσης και εξουσιοδότησης
για συμφωνίες που αφορούν
εμπορικές σχέσεις μεταξύ κρατών
μελών και τρίτων χωρών στον τομέα
των αεροπορικών μεταφορών

Πρόταση της Επιτροπής

για απόφαση του Συμβουλίου περί
διαδικασίας διαβούλευσης και
εξουσιοδότησης για συμφωνίες
που αφορούν εμπορικές σχέσεις
στον τομέα των αεροπορικών
μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών
και τρίτων χωρών

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Εχοντας υπόψη:

Εχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής
Οικονομικής Κοινότητας και ιδίως το
άρθρο 113.

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής
Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το
άρθρο 113.

τήν πρόταση της Επιτροπής.

την πρόταση της Επιτροπής.

Εκτιμώντας:

Εκτιμώντας:

ότι η απόφαση του συμβουλίου αριθ.
69/494/ΕΟΚ, της 16ης Δεκεμβρίου 1969,
περί της προσδευτικής ενοποίησης των
συμφωνιών που αφορούν εμπορικές σχέσεις
μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών και
περί της διαπραγματεύσεως των κοινοτικών
συμφωνιών⁽¹⁾ προβλέπει διαδικασία
διαβουλεύσεων και εξουσιοδότησης για
όλες τις εμπορικές συμφωνίες με τρίτες
χώρες.

ότι είναι αναγκαίο οι εμπορικές σχέσεις
με τρίτες χώρες στον τομέα της πολιτικής
αεροπορίας να διέπονται από ειδικές
διατάξεις που θα αντικαταστήσουν τις
διατάξεις της απόφασης 69/494/ΕΟΚ.

ότι η απόφαση 69/494/ΕΟΚ του Συμβουλίου,
της 16ης Δεκεμβρίου 1969, περί της
προσδευτικής ενοποίησης των συμφωνιών
που αφορούν εμπορικές σχέσεις μεταξύ
κρατών μελών και τρίτων χωρών και περί
της διαπραγματεύσεως των κοινοτικών
συμφωνιών⁽¹⁾ προβλέπει διαδικασία
διαβουλεύσεων και εξουσιοδότησης για όλες
τις εμπορικές συμφωνίες με τρίτες χώρες,

ότι είναι αναγκαίο οι εμπορικές σχέσεις
με τρίτες χώρες στον τομέα της πολιτικής
αεροπορίας να διέπονται από ειδικές
διατάξεις που αντικαθιστούν τις διατάξεις
της απόφασης 69/494/ΕΟΚ.

(1) ΕΕ L 326, 29.12.69, σ.39

(1) ΕΕ L 326, 29.12.69, σ. 39

ότι οι εμπορικές σχέσεις στον τομέα της αεροπορίας ρυθμίζονται με διμερείς συμφωνίες αεροπορικών συγκοινωνιών, τα παραρτήματά τους, τροποποιήσεις τους και άλλες διμερείς και πολυμερείς ρυθμίσεις όπου περιέχονται διατάξεις σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά, τη μεταφορική ικανότητα, τους ναύλους ή σχετικές διατάξεις.

ότι πρέπει να θεσπισθεί διαδικασία προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι η αντικατάσταση εθνικών συμφωνιών από κοινοτικές συμφωνίες εκτελείται σταδιακά.

ότι, παρόλο που όλες οι διαπραγματεύσεις που αποβλέπουν στη σύναψη νέων συνθηκών, συμφωνιών ή ρυθμίσεων, ή τροποποιήσεων των ήδη υφιστάμενων πρέπει να διεξάγονται με βάση κοινοτική διαδικασία, επιτρέπεται οι υφιστάμενες διμερείς συμφωνίες στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, τα παραρτήματά τους, τυχόν τροποποιήσεις τους και άλλες εμπορικές διμερείς ή πολυμερείς ρυθμίσεις που αφορούν σχέσεις αεροπορικών μεταφορών με τρίτες χώρες να παρατείνονται ή ανανεώνονται σιωπηρά, με την προϋπόθεση ότι η παράταση αυτή δεν εμποδίζει την εφαρμογή της κοινής εμπορικής πολιτικής στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

ότι οι εμπορικές σχέσεις στον τομέα της αεροπορίας ρυθμίζονται με διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών, με τα παραρτήματα και τις τροποποιήσεις αυτών και με άλλες διμερείς και πολυμερείς ρυθμίσεις οι οποίες περιέχουν διατάξεις σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά, τη χωρητικότητα, τους ναύλους ή συναφείς διατάξεις,

ότι πρέπει να προβλέπεται ρυθμιστικό πλαίσιο όσον αφορά τις διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες καθώς και μεταβατική περίοδος,

ότι η μεταβατική αυτή περίοδος πρέπει να εκτείνεται πέραν την 31η Δεκεμβρίου 1992 προκειμένου να καταστεί δυνατόν να πραγματοποιηθεί σταδιακά η εισαγωγή κοινοτικών διαπραγματεύσεων,

ότι οι μεταβατικές ρυθμίσεις πρέπει να προβλέπονται για 6 έτη, με δυνατότητα περαιτέρω παράτασης σε ετήσια βάση,

ότι είναι απαραίτητο να προβλέπεται εξουσιοδότηση για τη διατήρηση σε ισχύ συμφωνιών που αφορούν υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών καθώς και συμπληρωματικών προς τις συμφωνίες αυτές ρυθμίσεων που έχουν συναφθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1993 μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, προκειμένου να αποφευχθεί η διακοπή των εμπορικών τους σχέσεων με τις ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες,

ότι προκειμένου να εξακριβωθεί αν ο όρος ότι η εξουσιοδότηση αυτή δεν απαλλάσει τα αυτός τηρείται, πρέπει να κράτη μέλη από την υποχρέωση να λαμβάνουν πραγματοποιούνται προηγουμένως όλα τα κατάλληλα μέτρα για την εξάλειψη διαβουλεύσεις σε κοινοτικό επίπεδο κάθε σημείου όπου παρατηρείται μεταξύ των κρατών μελών και της ασυμβατότητα μεταξύ των σχετικών συμφωνιών και των διατάξεων της κοινοτικής νομοθεσίας,

ότι, σε ορισμένες ειδικές περιπτώσεις, εφόσον δεν είναι ακόμη δυνατή η ότι τα περισσότερα από τα θέματα που πραγματοποιήση διαπραγματεύσεων από την καλύπτονται από τις εν λόγω συμφωνίες Κοινότητα ενώ η διακοπή των σχέσεων που πρόκειται μελλοντικά να ρυθμίζονται από διέπονται από συμφωνία θα μπορούσε να κοινοτικές συμφωνίες· ότι οι διατάξεις έχει δυσμενείς για την Κοινότητα και τα των συμφωνιών που διατηρούνται σε ισχύ κράτη μέλη επιπτώσεις στην ανάπτυξη των δεν πρέπει να αποτελούν εμπόδιο για την εμπορικών σχέσεων στον τομέα των εφαρμογή της κοινής εξωτερικής αεροπορικών μεταφορών με την εν λόγω αεροπορικής πολιτικής· ότι τα κράτη μέλη τρίτη χώρα, πρέπει να προβλέπεται, σαν πρέπει να προσαρμόσουν ή, εφόσον προσωρινό μέτρο και για ορισμένο χρονικό απαιτείται, να καταγγείλουν τις συμφωνίες διάστημα, η δυνατότητα διεξαγωγής εφόσον η διατήρηση αυτών σε ισχύ αποτελεί εμπόδιο για την εφαρμογή της κοινής διαπραγματεύσεων από κράτη μέλη. εξωτερικής αεροπορικής πολιτικής,

ότι, προκειμένου να αποτραπεί η ότι κατά τη διάρκεια της μεταβατικής διεξαγωγή διαπραγματεύσεων με τις οποίες περιόδου, το Συμβούλιο πρέπει να έχει τη εμποδίζεται η εφαρμογή της κοινής δυνατότητα να εξουσιοδοτεί τα κράτη μέλη εμπορικής πολιτικής στον τομέα των να διεξάγουν διμερείς διαπραγματεύσεις με αεροπορικών μεταφορών, οι εν λόγω τρίτες χώρες, διαπραγματεύσεις πρέπει να πραγματοποιούνται από κράτη μέλη στο ότι στις περιπτώσεις στις οποίες πλαίσιο κατευθυντήριων γραμμών που έχουν αποφασίζεται ότι τα κράτη μέλη από πριν συμφωνηθεί με βάση κοινοτική επιτρέπεται να διεξάγουν διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες, το Συμβούλιο έχει τη διαδικασία και καλύπτουν τους βασικούς με τρίτες χώρες, το Συμβούλιο έχει τη όρους της υπό διαπραγμάτευση συμφωνίας· δυνατότητα να εκδίδει οδηγίες για τις διαπραγματεύσεις αυτές,

ότι το άρθρο 113 της συνθήκης προβλέπει τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων από την Κοινότητα, καθώς και τη συγκρότηση ειδικής επιτροπής οριζόμενης από το συμβούλιο, η οποία επικουρεί την Επιτροπή στο έργο της,

ότι όταν η Κοινότητα διεξάγει διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες, οι διαδικασίες για την κατανομή των αποτελεσμάτων των διαπραγματεύσεων πρέπει να εξασφαλίζουν την ουδετερότητα και τη συμβατότητα προς την κοινοτική νομοθεσία.

ότι πριν υπογραφεί κάποια συμφωνία, τα αποτελέσματα των διαπραγματεύσεων πρέπει να ελέγχονται ώστε να είναι βέβαιο ότι συμφωνούν με τα κοινά συμπεράσματα.

ότι, πριν υπογραφεί συμφωνία, τα αποτελέσματα των διαπραγματεύσεων πρέπει να ελέγχονται προκειμένου να διασφαλίζεται ότι συμφωνούν με τα κοινά συμπεράσματα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

ΤΙΤΛΟΣ Ι

Παράταση ή σιωπηρή ανανέωση
ήδη υφιστάμενων συμφωνιών

Άρθρο 1

Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην επιτροπή όλες τις διμερείς συμφωνίες στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, τα παραρτήματά τους, τυχόν τροποποιήσεις τους ή άλλες εμπορικές διμερείς ή πολυμερείς ρυθμίσεις με τρίτες χώρες που αφορούν σχέσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών υπό την έννοια του άρθρου 113 της συνθήκης το αργότερο ένα έτος μετά την έκδοση της παρούσας απόφασης.

Πάντως, οι εν λόγω συμφωνίες ή ρυθμίσεις, των οποίων προτείνεται η παράταση ή η σιωπηρή ανανέωση, κοινοποιούνται στην Επιτροπή το αργότερο τρεις μήνες πριν από την παράταση ή τη λήξη της προθεσμίας καταγγελίας της εν λόγω πράξεως.

Η Επιτροπή κοινοποιεί το κείμενο των εν λόγω συμφωνιών και ρυθμίσεων στα υπόλοιπα κράτη μέλη εντός δύο εβδομάδων μετά τη λήξη τους.

ΤΙΤΛΟΣ Ι

Παράταση ή σιωπηρή ανανέωση
ήδη υφιστάμενων συμφωνιών

Άρθρο 1

Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην επιτροπή όλες τις διμερείς συμφωνίες στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, τα παραρτήματά τους, και τις τροποποιήσεις αυτών ή άλλες εμπορικές διμερείς ή πολυμερείς ρυθμίσεις με τρίτες χώρες που αφορούν σχέσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών κατά την έννοια του άρθρου 113 της συνθήκης, το αργότερο μέχρι ένα έτος μετά την έκδοση της παρούσας απόφασης.

Πάντως, οι συμφωνίες ή ρυθμίσεις εκείνες των οποίων προτείνεται η παράταση ή η σιωπηρή ανανέωση κοινοποιούνται στην Επιτροπή το αργότερο τρεις μήνες πριν από την ημερομηνία παράτασης ή λήξης της προθεσμίας καταγγελίας της σχετικής συμφωνίας ή ρύθμισης.

Η Επιτροπή γνωστοποιεί το κείμενο των κοινοποιηθεισών συμφωνιών και ρυθμίσεων στα υπόλοιπα κράτη μέλη εντός δύο εβδομάδων μετά την κοινοποίησή τους.

Άρθρο 2

Μετά την κοινοποίηση, πρέπει να πραγματοποιηθούν διαβουλεύσεις, είτε κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους είτε με πρωτοβουλία της Επιτροπής. Η αίτηση αυτή για τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων υποβάλλεται στην Επιτροπή από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος εντός τεσσάρων εβδομάδων μετά την ανακοίνωση της συμφωνίας ή ρύθμισης από την Επιτροπή.

Οι διαβουλεύσεις αρχίζουν εντός τριών εβδομάδων από τη λήψη από την Επιτροπή είτε της κοινοποίησης που προβλέπεται στη δεύτερη παράγραφο του άρθρου 1 είτε της αιτήσεως του κράτους μέλους.

Ο κύριος σκοπός των διαβουλεύσεων είναι να διαπιστωθεί αν πρέπει να αρχίσουν διαπραγματεύσεις σε επίπεδο Κοινότητας ή, αν όχι, μήπως οι συμφωνίες και οι ρυθμίσεις που πρόκειται να παραταθούν ή να ανανεωθούν περιλαμβάνουν διατάξεις σχετικές με την κοινή εμπορική πολιτική στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών κατά την έννοια του άρθρου 113 και, εφόσον συμβαίνει τούτο, εάν οι εν λόγω διατάξεις θα ήταν δυνατόν να αποτελέσουν εμπόδιο στην κοινή εμπορική πολιτική. Επίσης οι διαβουλεύσεις πρέπει να καλύπτουν όλες τις εν ισχύ πράξεις που έχουν συναφθεί από τα άλλα κράτη μέλη με την ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα.

Άρθρο 2

Μετά την παραλαβή της κοινοποίησης, πραγματοποιείται μια πρώτη φάση διαβουλεύσεων, είτε κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους είτε με πρωτοβουλία της Επιτροπής. Η αίτηση για τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων υποβάλλεται στην Επιτροπή από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος εντός τεσσάρων εβδομάδων μετά την κοινοποίηση της συμφωνίας ή της ρύθμισης από την Επιτροπή.

Οι διαβουλεύσεις αρχίζουν εντός τριών εβδομάδων μετά την παραλαβή από την Επιτροπή είτε της κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 1 δεύτερη παράγραφος είτε της αιτήσεως κράτους μέλους.

Ο κύριος σκοπός των διαβουλεύσεων είναι να διαπιστωθεί κατά πόσον πρέπει να αρχίσουν διαπραγματεύσεις σε επίπεδο Κοινότητας ή, αν όχι, κατά πόσον οι συμφωνίες και οι ρυθμίσεις που πρόκειται να παραταθούν ή να ανανεωθούν σιωπηρά περιλαμβάνουν διατάξεις σχετικές με την κοινή εμπορική πολιτική στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Σε περίπτωση που αυτό συμβαίνει, διαπιστώνεται εάν οι εν λόγω διατάξεις ενδέχεται να αποτελέσουν εμπόδιο στην κοινή εμπορική πολιτική. Επίσης, οι διαβουλεύσεις πρέπει να καλύπτουν όλες τις εν ισχύ πράξεις που έχουν συναφθεί από τα άλλα κράτη μέλη με την ενδιαφερόμενη χώρα.

Άρθρο 3

Σε περίπτωση που είτε μετά τις διαβουλεύσεις είτε με δική της πρωτοβουλία η Επιτροπή διαπιστώσει ότι, αν και ορισμένες διατάξεις των πράξεων που πρόκειται να παραταθούν ή να ανανεωθούν εμπίπτουν στο πεδίο της κοινής εμπορικής πολιτικής στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών κατά την έννοια του άρθρου 113, οι διατάξεις αυτές δεν θα αποτελούσαν εμπόδιο, κατά τη διάρκεια της προβλεπόμενης παράτασης, στην εφαρμογή της κοινής εμπορικής πολιτικής, η Επιτροπή μπορεί να επιτρέπει στα κράτη μέλη να παρατείνουν ή να ανανεώνουν σιωπηρά, για χρονικό διάστημα που πρέπει να ορίζεται, τις εν λόγω διατάξεις ή πράξεις που αποτέλεσαν το αντικείμενο των διαβουλεύσεων. Η εν λόγω περίοδος δεν πρέπει να υπερβαίνει το έτος.

Εάν, πάντως, οι εν λόγω πράξεις περιέχουν είτε ρήτρα κοινοτικής επιφύλαξης είτε ρήτρα ετήσιας καταγγελίας, είναι δυνατόν να επιτραπεί η παράταση ή η σιωπηρή ανανέωση για μεγαλύτερο διάστημα.

Άρθρο 4

Σε περίπτωση που η Επιτροπή, είτε μετά από διαβουλεύσεις είτε με δική της πρωτοβουλία, διαπιστώσει ότι οι διατάξεις που περιέχονται στην πράξη η οποία πρόκειται να παραταθεί ή να

Άρθρο 3

Σε περίπτωση που, είτε μετά τις διαβουλεύσεις είτε με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή διαπιστώσει ότι, παρότι ορισμένες διατάξεις των πράξεων που πρόκειται να παραταθούν ή να ανανεωθούν σιωπηρά εμπίπτουν στο πεδίο της κοινής εμπορικής πολιτικής στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, οι διατάξεις αυτές δεν αποτελούσαν εμπόδιο, κατά τη διάρκεια της προβλεπόμενης παράτασης, στην εφαρμογή της κοινής εμπορικής πολιτικής, η Επιτροπή μπορεί να επιτρέπει στα κράτη μέλη να παρατείνουν ή να ανανεώνουν σιωπηρά, για χρονικό διάστημα που πρέπει να καθοριστεί, τις σχετικές διατάξεις των πράξεων που απετέλεσαν το αντικείμενο των διαβουλεύσεων. Η εν λόγω περίοδος δεν πρέπει να υπερβαίνει ένα έτος.

Εάν, πάντως, οι πράξεις αυτές περιέχουν είτε ρήτρα κοινοτικής επιφύλαξης είτε ρήτρα ετήσιας καταγγελίας, είναι δυνατόν να επιτραπεί η παράταση ή η σιωπηρή ανανέωση για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.

Άρθρο 4

Σε περίπτωση που η Επιτροπή, είτε μετά από διαβουλεύσεις είτε με δική της πρωτοβουλία, διαπιστώσει ότι ορισμένες διατάξεις που περιέχονται στην πράξη η οποία πρόκειται να παραταθεί ή να

ανανεωθεί σιωπηρά θα μπορούσε, κατά την ανανεωθεί σιωπηρά είναι δυνατόν, κατά την προβλεπόμενη περίοδο παράτασης, να προβλεπόμενη περίοδο παράτασης, να αποτελέσει εμπόδιο για την εφαρμογή της αποτελέσουν εμπόδιο για την εφαρμογή της κοινής εμπορικής πολιτικής στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, ιδίως λόγω αεροπορικών μεταφορών, λόγω ιδίως διαφορών που παρατηρούνται μεταξύ διαφορών που παρατηρούνται μεταξύ πολιτικών των κρατών μελών, υποβάλλει πολιτικών κρατών μελών, υποβάλλει προς το Συμβούλιο λεπτομερή έκθεση. Η Συμβούλιο λεπτομερή έκθεση. Η έκθεση έκθεση συνοδεύεται από τις αναγκαίες προτάσεις και, κατά περίπτωση, από και, κατά περίπτωση, από συστάσεις που συστάσεις με το αίτημα να επιτραπεί στην επιτρέπουν στην Επιτροπή να αρχίσει επιτροπή να αρχίσει κοινοτικές κοινοτικές διαπραγματεύσεις με τις εν διαπραγματεύσεις με τις εν λόγω τρίτες λόγω τρίτες χώρες.

χώρες.

Άρθρο 5

Οι διατάξεις που διέπουν θέματα καλυπτόμενα από την κοινή εξωτερική πολιτική στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών κατά την έννοια του άρθρου 113 της συνθήκης και οι οποίες περιέχονται στις συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών και στις συμπληρωματικές συμφωνίες που έχουν συναφθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1993 μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, είναι δυνατόν να διατηρηθούν σε ισχύ από την Επιτροπή μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1998 όσον αφορά τους τομείς που δεν καλύπτονται από συμφωνίες μεταξύ της Κοινότητας και των ενδιαφερόμενων τρίτων χωρών εφόσον οι διατάξεις τους δεν αντιβαίνουν προς την κοινοτική πολιτική.

Στο βαθμό που οι συμφωνίες αυτές δεν είναι συμβατές προς τη συνθήκη, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ή τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να απαλειφθούν τα διαπιστωθέντα σημεία ασυμβατότητας. Τα κράτη μέλη κατά περίπτωση, αλληλοβοηθούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες της παρούσας απόφασης.

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙ

Μεταβατικές διατάξεις

Άρθρο 5

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 113 της συνθήκης και μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1992, το Συμβούλιο, ενεργώντας μετά από πρόταση της επιτροπής και αφού προηγηθούν οι απαραίτητες διαβουλεύσεις, μπορεί κατ' εξαίρεση να επιτρέπει διμερείς διαπραγματεύσεις μεταξύ κρατών μελών και ορισμένων τρίτων χωρών σε περιπτώσεις κατά τις οποίες για επιτακτικούς λόγους διοικητικής ή τεχνικής φύσεως δεν είναι ακόμα δυνατή η διεξαγωγή διαπραγματεύσεων από την Κοινότητα.

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙ

Μεταβατικές διατάξεις

Άρθρο 6

1. Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1998, το Συμβούλιο, αποφαινόμενο με ειδική πλειοψηφία μετά από πρόταση της Επιτροπής και τις απαιτούμενες προηγούμενες διαβουλεύσεις, μπορεί να εξουσιοδοτεί τα κράτη μέλη να διεξάγουν διμερείς διαπραγματεύσεις με τις τρίτες χώρες όσον αφορά τη σύναψη, την τροποποίηση ή/και την εφαρμογή διμερών συμφωνιών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, των παραρτημάτων τους, ή άλλων εμπορικών διμερών ή πολυμερών ρυθμίσεων με τρίτες χώρες, εφόσον αποδεικνύεται ότι δεν είναι ακόμη δυνατή η διεξαγωγή διαπραγματεύσεων σε κοινοτικό επίπεδο. Η εξουσιοδότηση μπορεί να συνοδεύεται από οδηγίες και όρους.

2. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται όταν, για ειδικούς λόγους, ένα κράτος μέλος θεωρεί ότι, για να αποφευχθεί η διακοπή των συμβατικών εμπορικών σχέσεων πρέπει να αρχίσουν διαπραγματεύσεις με κάποια τρίτη χώρα.

3. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 1, η Επιτροπή μπορεί, μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1992, να εξουσιοδοτεί κράτη μέλη να διεξάγουν διμερείς διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες για τις τροποποιήσεις ή/και τις εφαρμογές των παραρτημάτων των συμφωνιών σχετικών με την άσκηση μεταφορικών δικαιωμάτων, τον καθορισμό αερομεταφορέων, έγκριση αεροπορικών ναύλων και προγραμματισμό δρομολογίων.

2. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται όταν, για ειδικούς λόγους, ένα κράτος μέλος θεωρεί ότι, προς αποφυγή τυχόν διακοπής των συμβατικών εμπορικών σχέσεων, πρέπει να αρχίσουν διαπραγματεύσεις με τρίτη χώρα.

3. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 1, η Επιτροπή μπορεί, μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1998, να εξουσιοδοτεί κράτη μέλη να διεξάγουν διμερείς διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες όσον αφορά την τροποποίηση ή/και την εφαρμογή των παραρτημάτων των υφιστάμενων συμφωνιών σχετικά με την άσκηση δικαιωμάτων κίνησης, τον διορισμό αερομεταφορέων, την έγκριση αεροπορικών ναύλων και τον προγραμματισμό δρομολογίων.

Άρθρο 7

Άρθρο 6

Η διεξαγωγή των διαβουλεύσεων που πραγματοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 5 εξασφαλίζεται από την Επιτροπή και

(i) περιλαμβάνουν τον συντονισμό που απαιτείται ώστε να εξασφαλιστεί η καλή λειτουργία και η ενίσχυση της αγοράς, να λαμβάνονται υπόψη τα νόμιμα συμφέροντα των κρατών μελών

Οι διαβουλεύσεις που πραγματοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 αναλαμβάνονται από την Επιτροπή

(i) περιλαμβάνουν τον απαιτούμενο συντονισμό ώστε να εξασφαλίζεται η καλή λειτουργία και η ενίσχυση της εσωτερικής αγοράς, να λαμβάνονται υπόψη τα νόμιμα συμφέροντα των

όσον αφορά τόσο τις εισαγωγές όσο και την ανάπτυξη των εξαγωγών και να προωθείται η καθιέρωση ομοιόμορφων αρχών κοινής εμπορικής πολιτικής στον τομέα της αεροπορίας έναντι των υπό εξέταση χωρών.

(ii) επαναλαμβάνονται κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων εάν οι εξελίξεις των τελευταίων το απαιτούν και ιδίως εάν το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος σκοπεύει να αποκλίνει από τις κατευθυντήριες γραμμές που υιοθετήθηκαν κατά τις διαβουλεύσεις.

(iii) πρέπει να οδηγούν σε συμπεράσματα, όσον αφορά τα σημεία i), ii), που θα αποτελέσουν κατευθυντήριες γραμμές για την Επιτροπή ή το κράτος μέλος κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων.

Άρθρο 7

Στο τέλος των διαπραγματεύσεων το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ανακοινώνει τα αποτελέσματα στην Επιτροπή και πληροφορεί σχετικά τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

κρατών μελών όσον αφορά τη διασφάλιση και την ανάπτυξη των εμπορικών τους σχέσεων στον τομέα της αεροπορίας με τρίτες χώρες και να προωθείται η καθιέρωση ομοιόμορφων αρχών κοινής εμπορικής πολιτικής στον τομέα της αεροπορίας έναντι των εν λόγω χωρών.

(ii) επαναλαμβάνονται κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων εάν οι εξελίξεις των τελευταίων το απαιτούν και ιδίως εάν το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος προτίθεται να αποκλίνει από τις κατευθυντήριες γραμμές που έχουν υιοθετηθεί κατά τις διαβουλεύσεις.

(iii) όσον αφορά τα σημεία i), και ii), οδηγούν σε συμπεράσματα που πρόκειται να αποτελέσουν κατευθυντήριες γραμμές για την Επιτροπή ή το κράτος μέλος κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων.

Άρθρο 8

Στο τέλος των διαπραγματεύσεων, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ανακοινώνει τα αποτελέσματα αυτών στην Επιτροπή και ενημερώνει σχετικά τα άλλα κράτη μέλη.

Εάν εντός πέντε εργάσιμων ημερών μετά την ανακοίνωση στην Επιτροπή κανένα κράτος μέλος δεν προβάλλει αντιρρήσεις προς την Επιτροπή ως προς την προτεινόμενη συμφωνία ή δεν ανακοινώσει σχετική αντίρρηση στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, η Επιτροπή ενημερώνει αμέσως το Συμβούλιο και τα υπόλοιπα κράτη μέλη σχετικά, εκτός εάν η ίδια έχει να προβάλλει αντιρρήσεις.

Αμέσως μετά την ανακοίνωση αυτή, η εν λόγω συμφωνία μπορεί να συναφθεί.

Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, η συμφωνία μπορεί να συνάπτεται μόνο μετά από εξουσιοδότηση του Συμβουλίου, το οποίο αποφαινεται με ειδική πλειοψηφία μετά από πρόταση της Επιτροπής.

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙΙ

Τελικές διατάξεις

Άρθρο 8

Το περιεχόμενο των ανακοινώσεων και οι διαβουλεύσεις που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση καλύπτονται από το επαγγελματικό απόρρητο, πράγμα που ειδικότερα, συνεπάγεται ότι η Επιτροπή δεν αποκαλύπτει πληροφορίες που παρασχέθηκαν από κράτος μέλος στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης και τις οποίες το εν λόγω κράτος έχει χαρακτηρίσει ως ευαίσθητες από εμπορική άποψη, εκτός αν πρόκειται να χρησιμοποιηθούν στο πλαίσιο του άρθρου 1.

Εάν, εντός πέντε εργάσιμων ημερών μετά την ανακοίνωση στην Επιτροπή, κανένα κράτος μέλος δεν προβάλλει αντιρρήσεις προς την Επιτροπή ως προς την προτεινόμενη συμφωνία ή δεν διατυπώσει ανάλογη αντίρρηση προς το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, η Επιτροπή ενημερώνει αμέσως το Συμβούλιο και τα άλλα κράτη μέλη σχετικά, εκτός εάν έχει να προβάλλει αντιρρήσεις η ίδια.

Αμέσως μετά την ενημέρωση αυτή, η συμφωνία μπορεί να συναφθεί.

Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, η συμφωνία μπορεί να συναφθεί μόνο μετά από εξουσιοδότηση του Συμβουλίου, το οποίο αποφαινεται με ειδική πλειοψηφία μετά από πρόταση της Επιτροπής.

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙΙ

Τελικές διατάξεις

Άρθρο 9

Το περιεχόμενο των ανακοινώσεων και οι διαβουλεύσεις που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση καλύπτονται από το επαγγελματικό απόρρητο. Ειδικότερα, η Επιτροπή δεν αποκαλύπτει πληροφορίες που παρέχονται από κράτος μέλος στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης και τις οποίες το εν λόγω κράτος έχει χαρακτηρίσει ως ευαίσθητες από εμπορική άποψη, εκτός αν πρόκειται για την εφαρμογή του άρθρου 1.

Άρθρο 10

Οι διαβουλεύσεις και ο συντονισμός που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση πραγματοποιούνται στο πλαίσιο ειδικής επιτροπής που ορίζονται από το Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 113 της συνθήκης.

Άρθρο 11

1. Μετά τη σύναψη από το Συμβούλιο συμφωνίας μεταξύ της Κοινότητας και τρίτης(-ων) χώρας(-ών) και τον καθορισμό των κριτηρίων που εφαρμόζονται μεταξύ άλλων, για την κατανομή δικαιωμάτων κίνησης, η Επιτροπή λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα εφαρμογής.

2. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή, την οποία αποτελούν αντιπρόσωποι των κρατών μελών, και της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής.

Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην επιτροπή σχέδιο των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν. Η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της για το σχέδιο αυτό μέσα σε προθεσμία που μπορεί να ορίζει ο πρόεδρος ανάλογα με

τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος. Η επιτροπή αποφασίζει με την πλειοψηφία που προβλέπεται στο άρθρο 148 παράγραφος 2 της συνθήκης για την έκδοση των αποφάσεων που καλείται να λάβει το Συμβούλιο βάσει πρότασης της Επιτροπής. Κατά την ψηφοφορία στην Επιτροπή, οι ψήφοι των αντιπροσώπων των κρατών μελών στην επιτροπή σταθμίζονται σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο. Ο πρόεδρος δεν λαμβάνει μέρος στην ψηφοφορία.

Οι ψήφοι των αντιπροσώπων των κρατών μελών στην επιτροπή σταθμίζονται όπως προβλέπει το άρθρο που αναφέρεται ανωτέρω. Ο πρόεδρος δεν διαθέτει ψήφο.

Η Επιτροπή θεσπίζει μέτρα τα οποία μπορούν να εφαρμοστούν αμέσως. Εάν όμως τα μέτρα αυτά δεν είναι σύμφωνα με τη γνώμη που διατύπωσε η επιτροπή, ανακοινώνονται αμέσως από την Επιτροπή στο Συμβούλιο. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή μπορεί να αναλάβει επί ένα μήνα το πολύ από την ημερομηνία της ανακοίνωσης αυτής, την εφαρμογή των μέτρων που έχουν αποφασίσει από αυτή.

Το Συμβούλιο, μπορεί, με ειδική πλειοψηφία, να λάβει διαφορετική απόφαση μέσα στην προθεσμία που προβλέπεται στο τρίτο εδάφιο.

Άρθρο 9

Παρεμβάλλεται το ακόλουθο νέο άρθρο στην απόφαση του Συμβουλίου 697494/ΕΟΚ:

Άρθρο 12

Στην απόφαση 69/494/ΕΟΚ παρεμβάλλεται το ακόλουθο νέο άρθρο.

"Άρθρο 15α

Η παρούσα απόφαση δεν ισχύει για συμφωνίες και ρυθμίσεις που αφορούν εμπορικά θέματα στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών."

Η παρούσα απόφαση δεν εφαρμόζεται για συμφωνίες και ρυθμίσεις που αφορούν θέματα στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών."

Άρθρο 13

Το Συμβούλιο μπορεί, με βάση πρόταση της Επιτροπής να παρατείνει τις μεταβατικές περιόδους που προβλέπονται στα άρθρα 5 και 6 επί ένα ή περισσότερα έτη. Η πρόταση της Επιτροπής υποβάλλεται τουλάχιστον έξη μήνες πριν από τη λήξη των εν λόγω μεταβατικών περιόδων.

Άρθρο 14

Άρθρο 10

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται προς τα κράτη μέλη.

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Η διαδικασία κατά στάδια

Η διαδικασία κατά στάδια

Στάδιο I Αίτηση για διαπραγματεύσεις

Ένα ή περισσότερα κράτη μέλη ζητούν τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων με κάποια συγκεκριμένη τρίτη χώρα ή ομάδα τρίτων χωρών, ή η Κοινότητα αποφασίζει την πραγματοποίηση διαπραγματεύσεων.

Τρίτη χώρα ή ομάδα τρίτων χωρών ζητεί τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων με κάποιο συγκεκριμένο κράτος μέλος ή με την Κοινότητα ως σύνολο.

Ενέργεια: Οι σχετικές αιτήσεις υποβάλλονται στην Επιτροπή.

Στάδιο II Επεξεργασία της πρότασης

Η Επιτροπή εξετάζει την αίτηση και, μετά από διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, επεξεργάζεται πρόταση στην οποία αναφέρεται αν οι διαπραγματεύσεις πρέπει να διεξαχθούν σε επίπεδο κράτους μέλους ή σε κοινοτικό επίπεδο, οπότε προτείνει ταυτόχρονα και σχέδιο διαπραγματευτικών οδηγιών.

Ενέργεια: Η πρόταση υποβάλλεται στο Συμβούλιο, προκειμένου να εξετασθεί από την *ad hoc* Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας.

Στάδιο III Απόφαση του Συμβουλίου

Η Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας προετοιμάζει τις αποφάσεις του Συμβουλίου σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή για τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων ή να εξουσιοδοτηθούν τα κράτη μέλη να διαπραγματευθούν τα ίδια. Σύμφωνα με τις συνήθεις διαδικασίες, για θέματα στα οποία δεν υφίστανται αμφισβητήσεις το συμβούλιο μπορεί να αποφασίζει θεωρώντας τα ως θέματα σημείου Α. Σε άλλες περιπτώσεις το Συμβούλιο ενδέχεται να πρέπει να λάβει απόφαση μετά από συζήτηση.

- Διαβουλεύσεις ενδιαφερομένων μερών.

Οι εργασίες της Επιτροπής Πολιτικής Αεροπορίας είναι αυστηρά εμπιστευτικές. Οι λεπτομερείς διαπραγματευτικές οδηγίες τηρούνται απόρρητες.

Ενέργεια : Απόφαση του Συμβουλίου.

Στάδιο IV Διαπραγματεύσεις

Ανάλογα με την απόφαση, οι διαπραγματεύσεις διεξάγονται σε επίπεδο κράτους μέλους ή σε κοινοτικό επίπεδο.

Σε επίπεδο κράτους μέλους, οι διαπραγματεύσεις διεξάγονται από το κράτος μέλος. Η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να συμμετέχει ως παρατηρητής. Το κράτος μέλος διαπραγματεύεται εντός του πλαισίου του συμφωνηθέντος στην Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας ή το Συμβούλιο με βάση τις οδηγίες τους και τους όρους τους.

Η διαδικασία κατά στάδια

Στάδιο I Αίτηση για διαπραγματεύσεις

Ένα ή περισσότερα κράτη μέλη ζητούν τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων με κάποια συγκεκριμένη τρίτη χώρα ή ομάδα τρίτων χωρών, ή η Κοινότητα αποφασίζει την πραγματοποίηση διαπραγματεύσεων.

Τρίτη χώρα ή ομάδα τρίτων χωρών ζητεί τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων με κάποιο συγκεκριμένο κράτος μέλος ή με την Κοινότητα ως σύνολο.

Ενέργεια: Οι σχετικές αιτήσεις υποβάλλονται στην Επιτροπή.

Στάδιο II Επεξεργασία της πρότασης

Η Επιτροπή εξετάζει την αίτηση και, μετά από διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, επεξεργάζεται πρόταση στην οποία αναφέρεται αν οι διαπραγματεύσεις πρέπει να διεξαχθούν σε επίπεδο κράτους μέλους ή σε κοινοτικό επίπεδο, οπότε προτείνει ταυτόχρονα και σχέδιο διαπραγματευτικών οδηγιών.

Ενέργεια: Η πρόταση υποβάλλεται στο Συμβούλιο, προκειμένου να εξετασθεί από την ad hoc Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας.

Στάδιο III Απόφαση του Συμβουλίου

Η Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας προετοιμάζει τις αποφάσεις του Συμβουλίου σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή για τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων ή να εξουσιοδοτηθούν τα κράτη μέλη να διαπραγματευθούν τα ίδια. Σύμφωνα με τις συνήθειες διαδικασίες, για θέματα στα οποία δεν υφίστανται αμφισβητήσεις το συμβούλιο μπορεί να αποφασίζει θεωρώντας τα ως θέματα σημείου Α. Σε άλλες περιπτώσεις το Συμβούλιο ενδέχεται να πρέπει να λάβει απόφαση μετά από συζήτηση.

- Διαβουλεύσεις ενδιαφερομένων μερών.

Οι εργασίες της Επιτροπής Πολιτικής Αεροπορίας είναι αυστηρά εμπιστευτικές. Οι λεπτομερείς διαπραγματευτικές οδηγίες τηρούνται απόρρητες.

Ενέργεια : Απόφαση του Συμβουλίου.

Στάδιο IV Διαπραγματεύσεις

Ανάλογα με την απόφαση, οι διαπραγματεύσεις διεξάγονται σε επίπεδο κράτους μέλους ή σε κοινοτικό επίπεδο.

Σε επίπεδο κράτους μέλους, οι διαπραγματεύσεις διεξάγονται από το κράτος μέλος. Η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να συμμετέχει ως παρατηρητής. Το κράτος μέλος διαπραγματεύεται εντός του πλαισίου του συμφωνηθέντος στην Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας ή το Συμβούλιο με βάση τις οδηγίες τους και τους όρους τους.

Σε κοινοτικό επίπεδο, οι διαπραγματεύσεις διεξάγονται από την Επιτροπή εντός του πλαισίου των διαπραγματευτικών οδηγιών που συμφωνήθηκαν στο Συμβούλιο και εφαρμόζονται οι συνήθεις διαδικασίες διαπραγματεύσεων σε κοινοτικό επίπεδο. Κατά τις διαπραγματεύσεις διατηρείται στενή επαφή με αντιπροσώπους του κλάδου.

Ενέργεια : Μετά τη μονογράφηση της συμφωνίας, τα κείμενα υποβάλλονται στην Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας και στην Επιτροπή.

Στάδιο V Σύναψη συμφωνίας

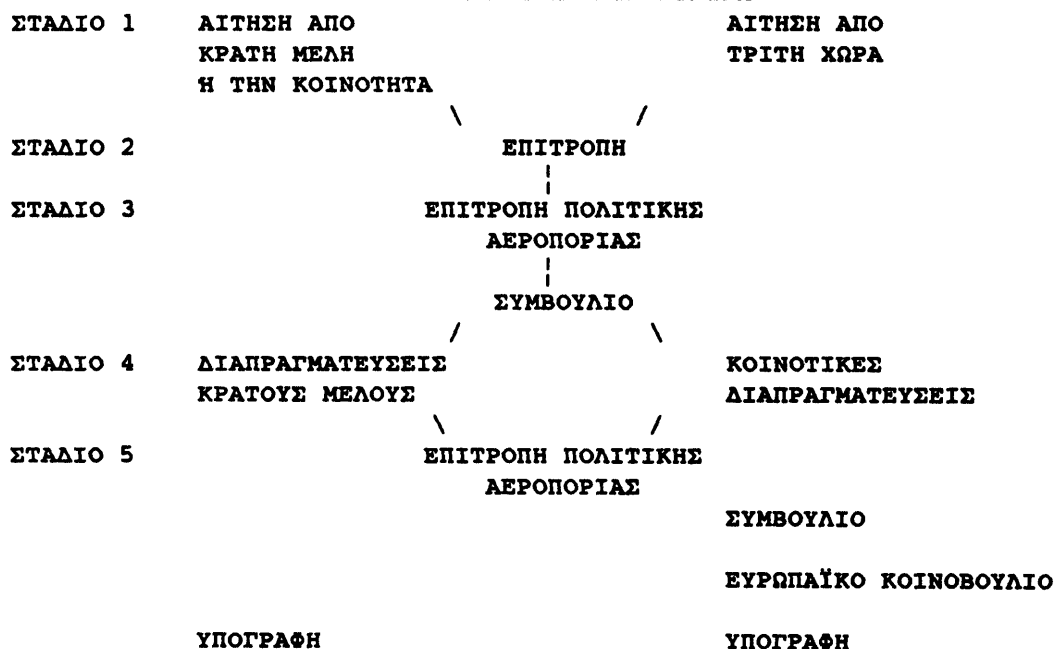
Συμφωνία για την οποία οι διαπραγματεύσεις έχουν διεξαχθεί σε επίπεδο κράτους μέλους είναι δυνατόν να υπογραφεί από το κράτος μέλος αυτό δύο εβδομάδες μετά τη διαβίβασή της στην Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας και την Επιτροπή, εκτός αν κάποιο από τα μέρη αυτά εγείρει αντιρρήσεις κατά του αποτελέσματος των διαπραγματεύσεων. Στις περιπτώσεις αυτές, το θέμα συζητείται από την Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας και, σε περίπτωση που δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί συμφωνία, το Συμβούλιο λαμβάνει τις αναγκαίες αποφάσεις. Η διαδικασία αυτή ακολουθείται με την επιφύλαξη των γενικών αρμοδιοτήτων της Επιτροπής.

Συμφωνία για την οποία οι διαπραγματεύσεις έχουν πραγματοποιηθεί σε κοινοτικό επίπεδο, μετά τη συζήτησή της στην Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας διαβιβάζεται στο Συμβούλιο για κύρωση.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενημερώνεται με βάση τις υφιστάμενες διαδικασίες.

Ενέργεια : Υπογραφή της συμφωνίας

Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΤΑ ΣΤΑΔΙΑ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Πίνακες στατιστικών δεδομένων - Γενικά

ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΣ

Ευρώπη γεωγραφικά :

Περιλαμβάνει όλες τις διεθνείς διαδρομές με αφετηρία και προορισμό εντός Ευρώπης (περιλαμβάνονται η Τουρκία και η ΕΣΣΔ μέχρι 55°Ε), οι Αζόρες, οι Κανάριοι νήσοι, η Μαδέρα και η Κύπρος.

Ευρώπη - Βόρειος Αφρική :

Διαδρομές μεταξύ Ευρώπης και Αλγερίας, Αιγύπτου, Λιβύης, Μαρόκου, Σουδάν και Τυνησίας.

Ευρώπη - Μέση Ανατολή :

Διαδρομές που ολοκληρώνονται μεταξύ Ευρώπης και Μπαχρέιν, Ιράν, Ιράκ, Ισραήλ, Ιορδανίας, Κουβέιτ, Λιβάνου, Ομάν, Κατάρ, Σαουδικής Αραβίας, Συρίας, Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, Υεμένης και της Λαϊκής Δημοκρατίας Υεμένης.

Βόρειος Ατλαντικός :

Διαδρομές μεταξύ Ευρώπης και Καναδά/ΗΠΑ.

Άλλες μεγάλης απόστασης διαδρομές εκτός Βορείου Ατλαντικού :

Το σύνολο των διαδρομών Μέσου και Νότιου Ατλαντικού, Αφρικής νοτίως της Σαχάρας, Μέσης Ανατολής / Αυστραλίας - Ασίας και άλλων.

Σύνολο διεθνών διαδρομών :

Το άθροισμα των διεθνών διαδρομών μικρής/μεγάλης απόστασης με το σύνολο διαδρομών μεγάλης απόστασης.

Εσωτερικές διαδρομές :

Διαδρομές με αφετηρία και προορισμό εντός των φυσικών συνόρων (μητροπολιτική περιοχή) της χώρας εγγραφής του υπόψη μεταφορέα. Διαδρομές μεταξύ κάποιου κράτους και εδαφών που ανήκουν σε αυτό καθώς και διαδρομές μεταξύ δύο εδαφών του είδους αυτού.

Προσοδοφόροι επιβάτες :

Όλοι οι επιβάτες, μετρούμενοι σε βάση σημείου προς σημείο, που μεταφέρονται καταβάλλοντας το 25% ή περισσότερο του κανονικού ισχύοντος για τη διαδρομή κομίστρου.

Προσοδοφόρα επιβατοχιλιόμετρα (ΠΕΧ)

Επιβάτης που καταβάλλει κόμιστρο, μεταφερόμενος σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Τα ΠΕΧ υπολογίζονται πολλαπλασιάζοντας το πλήθος των προσοδοφόρων επιβατών με τον αριθμό χιλιομέτρων που διήνυσαν ιπτάμενοι.

ΠΙΝΑΚΑΣ Α

ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ - ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΕΚ

	<u>ΕΙ</u>	<u>ΑΦ</u>	<u>ΑΖ</u>	<u>ΒΑ</u>	<u>ΙΒ</u>	<u>ΚΛ</u>	<u>ΛΗ</u>	<u>ΛΓ</u>	<u>ΟΑ</u>	<u>ΣΝ</u>	<u>SK</u>	<u>ΤΡ</u>	<u>ΜΕΣΟΣ</u> <u>ΟΡΟΣ</u>
Μερίδιο του ευρωπαϊκού γεωγραφικού χώρου στις συνολικές μεταφορές (εσωτερικές και διεθνείς)	78.2	49.5	43.4	49.3	37.4	50.7	44.6	100	26.0	67.4	48.8	53.4	50.7
Μερίδιο του ευρωπαϊκού γεωγραφικού χώρου στις συνολικές διεθνείς μεταφορές	86.9	62.5	71.5	63.1	77.8	51.0	68.4	100.0	72.6	67.4	87.6	71.9	73.4
Μερίδιο μεταφορών Βορείου Ατλαντικού στις συνολικές διεθνείς μεταφορές	13.1	8.8	11.0	19.2	7.3	22.4	15.2	-	9.3	13.6	7.7	12.1	11.6
Μερίδιο μεταφορών Ευρώπης - Βορείου Αφρικής στις συνολικές διεθνείς μεταφορές	12.8	4.9	0.4	2.5	2.2	1.7	-	5.1	2.6	0.2	0.5	2.7	
Μερίδιο μεταφορών Ευρώπης - Μέσης Ανατολής στις συνολικές διεθνείς μεταφορές	-	2.1	2.4	1.3	0.5	2.1	2.2	-	5.2	1.8	0.6	-	1.5
Μερίδιο άλλων μεταφορών μακράς απόστασης στις συνολικές διεθνείς μεταφορές	-	13.7	10.3	16.0	12.0	22.3	12.4	-	7.8	14.6	4.0	15.6	10.7
Σύνολο	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Μερίδιο εσωτερικών μεταφορών στις συνολικές μεταφορές	10.1	20.9	39.3	21.8	52.0	0.7	36.0	-	64.1	-	44.3	25.7	26.3
Μερίδιο διεθνών μεταφορών στις συνολικές μεταφορές	89.9	79.1	60.7	78.2	48.0	99.3	64.0	100	35.8	100	55.7	74.3	73.7

ΠΗΓΗ : ΑΕΑ - Statistical Appendices to Yearbook, Μάιος 1991

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Λόγω στρογγυλεύσεων τα σύνολα είναι δυνατόν να μη συμφωνούν με το άθροισμα.

ΠΙΝΑΚΑΣ Β

ΕΝΔΟΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΤΑ ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΓΟΡΑ (Επιβάτες - 1990)

	Βέλγιο	Δανία	Γαλλία	Γερμανία	Ελλάδα	Ιρλανδία	Ιταλία	Λουξεμβούργο	Κάτω Χώρες	Πορτογαλία	Ισπανία	ΗΒ
Εντός ΕΚ (*)	1958920	1368366	6495859	6217714	1219582	1713291	4520909	12033	2877818	1157967	3569997	10550407
%	70.8	46.2	54.7	49.7	58.6	95.0	66.3	97.2	59.6	71.5	71.8	53.8
ΕΖΕΣ	331973	1056897	1076163	1874924	190331	-	519945	-	537926	154929	375749	1944913
%	12.0	35.7	9.1	15.0	9.1	-	7.6	-	11.9	9.6	7.6	9.9
Ευρώπη (εκτός ΕΚ και ΕΖΕΣ)	71277	148297	528793	828407	256910	-	214987	-	211315	-	15025	630654
%	2.6	5.0	4.5	6.6	12.3	-	3.2	-	4.4	-	0.3	3.2
Ολικό % Ευρώπη	85.4	86.9	68.3	71.3	80.0	95.0	77.1	97.2	75.9	81.1	79.7	66.9
Βόρειος Ατλαντικός	302990	198270	1406094	1932321	163242	91531	715253	-	605679	170483	394686	4158345
%	11.0	6.7	11.8	15.5	7.8	5.0	10.5	-	12.5	10.5	7.9	21.2
Νότιος Αμερική	-	24603	226659	166356	-	-	157493	-	63087	123063	454760	120044
%	-	0.8	1.9	1.3	-	-	2.3	-	1.3	7.6	9.1	0.6
Μέση Ανατολή και Αφρική	86360	11526	1484454	466555	146119	-	418519	345	126957	11586	99985	652724
%	3.1	0.4	12.5	3.7	7.0	-	6.1	2.8	2.6	0.7	2.0	3.3
Ήνωμ Ανατολή	16810	153733	657751	962934	63043	-	233365	-	390526	-	60174	1329369
%	0.6	5.2	5.5	7.7	3.0	-	3.4	-	8.1	-	1.2	6.7
Αυστραλία & Ν. Ζηλανδία	-	-	-	57710	43896	-	36684	-	18268	-	-	231950
%	-	-	-	0.5	2.1	-	0.5	-	0.4	-	-	1.2
Σύνολο	2768330	2961692	11875773	12506924	2083123	1804822	6817155	12378	4831576	1617646	4970376	19618406

* Λόγω στρογγυλεύσεων, τα σύνολα είναι δυνατόν να μη συμφωνούν με το άθροισμα

Πηγή : ICAO Digest of Statistics N° 384

(*) Εκτός εσωτερικών μεταφορών

ΠΙΝΑΚΑΣΓ

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΚΤΟΣ ΕΝΔΟΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣΧΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΓΟΡΑ (1990)

	Βέλγιο	Δανία	Γαλλία	Γερμανία	Ελλάδα	Ιρλανδία	Ιταλία	Λουξεμβούργο	Κάτω Χώρες	Πορτογαλία	Ισπανία	HB
Ευρώπη (εκτός ΕΚ & ΕΖΕΣ) %	8.8	9.3	9.8	13.2	29.8	-	9.4	-	10.8	-	1.1	7.0
ΕΖΕΣ %	41.0	66.3	20.0	29.8	22.0	-	22.6	-	27.5	33.7	26.8	21.4
Βόρειος Ατλαντικός %	37.4	12.4	26.1	30.7	18.9	100	31.1	-	31.0	37.1	28.2	45.9
Νότιος Αμερική %	-	1.5	4.2	2.7	-	-	6.8	-	3.2	26.8	32.5	1.3
Μέση Ανατολή %	10.7	0.7	27.6	7.4	16.9	-	18.2	100	6.5	2.5	7.1	7.2
Ήπειρος Ανατολή %	2.1	9.7	12.2	15.3	7.3	-	10.2	-	20.0	-	4.3	14.7
Αυστραλία & Νέα Ζηλανδία %	-	-	-	0.9	5.1	-	1.6	-	0.9	-	-	2.6

* Λόγω στρογγυλεύσεων, τα σύνολα είναι δυνατόν να μη συμφωνούν με το άθροισμα

Source : ICAO Digest of Statistics N° 384

ΠΙΝΑΚΑΣ Δ

Ρυθμοί ανάπτυξης που πραγματοποιήθηκαν ή προβλέπονται στις ευρωπαϊκές μεταφορές μεγάλης απόστασης την περίοδο 1980 έως 2000, κατά περιφέρεια προορισμού (% ετησίως, με βάση τις αφίξεις)

Περιφέρεια προορισμού	1980-1985	1985-1989	1989-2000
Βόρειος Αμερική	- 2.7	17.9	9.8
Καραϊβική	- 2.3	21.5	8.1
Κεντρική/Νότιος Αμερική	4.4	5.5	3.1
Αφρική (εκτός Βορ.ου)	5.7	5.1	5.6
Νότιος Ασία/Ινδικός Ωκεανός	1.2	9.5	7.0
Νοτιοανατολική Ασία	1.9	20.0	9.7
Απω Ανατολή/Ειρηνικός	8.5	7.3	7.2
Αυστραλία/Νέα Ζηλανδία	4.9	14.9	8.1
Σύνολο	1.4	13.5	8.3

Πηγή : Υπηρεσία Οικονομικής Πληροφόρησης (Economic Intelligence Unit)

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε

ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ - ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΚ (με βάση τα Ε/ΕΧ)

	<u>ΕΙ</u>	<u>ΑΦ</u>	<u>ΑΖ</u>	<u>ΒΑ</u>	<u>ΙΒ</u>	<u>ΚΛ</u>	<u>ΛΗ</u>	<u>ΛΓ</u>	<u>ΟΑ</u>	<u>SN</u>	<u>SK</u>	<u>TP</u>	<u>ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ</u>
Μερίδιο του ευρωπαϊκού γεωγραφικού χώρου στις συνολικές μεταφορές (εσωτερικές και διεθνείς)	41.3	16.6	25.3	15.3	29.8	10.4	18.6	100	34.7	21.8	34.9	35.8	32.0
Μερίδιο του ευρωπαϊκού γεωγραφικού χώρου στις συνολικές διεθνείς μεταφορές	42.0	21.0	28.2	16.3	38.0	10.4	20.0	100.0	40.8	21.8	43.6	40.3	35.2
Μερίδιο μεταφορών Βορείου Ατλαντικού στις συνολικές διεθνείς μεταφορές	58.0	25.5	32.1	39.0	20.4	39.8	38.2	-	24.6	34.7	33.5	23.2	30.8
Μερίδιο μεταφορών Ευρώπης - Βορείου Αφρικής στις συνολικές διεθνείς μεταφορές	-	8.0	2.8	0.5	1.2	1.6	1.4	-	1.7	2.1	0.3	0.1	1.6
Μερίδιο μεταφορών Ευρώπης - Μέσης Ανατολής στις συνολικές διεθνείς μεταφορές	-	3.3	2.4	1.8	0.7	2.0	2.7	-	3.1	2.3	1.1	-	1.6
Μερίδια άλλων μεταφορών μακράς απόστασης στις συνολικές διεθνείς μεταφορές	-	42.2	34.5	42.5	39.7	46.2	37.7	-	29.7	39.0	21.5	36.4	30.8
Σύνολο	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Μερίδιο εσωτερικών μεταφορών στις συνολικές μεταφορές	1.7	20.8	10.4	5.9	21.6	0.02	6.8	-	15.1	-	19.8	11.2	9.4
Μερίδιο διεθνών μεταφορών στις συνολικές μεταφορές	98.3	79.2	89.6	94.1	78.4	99.9	93.2	100	84.9	100	80.2	88.8	90.6

Πηγή : ΑΕΑ - Statistical Appendices to Yearbook, Μάϊος 1991

ΣΗΜΕΙΩΣΗ : Λόγω στρογγυλεύσεων, τα σύνολα είναι δυνατόν να μη συμφωνούν με το άθροισμα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Η αγορά ΕΚ/ΗΠΑ - Στατιστική θεώρηση

Η αγορά ΕΚ/Ηνωμένων Πολιτειών

1. Διαδρομές

Το συνολικό πλήθος διαφορετικών διαδρομών Βορείου Ατλαντικού μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και Ευρωπαϊκής Κοινότητας τον Αύγουστο 1991 ήταν 278 (περιλαμβάνονται 122 ζεύγη πόλεων τα οποία εξυπηρετούνται με ένα γνωστοποιημένο αριθμό διαβατικής πτήσης αλλά με αλλαγή αεροσκάφους σε κάποιο ενδιάμεσο σημείο). (Βλέπε πίνακα Α).

Στον πίνακα Β δίδονται λεπτομέρειες όσον αφορά το μερίδιο κατά μεταφορέα. Συνοπτικά, οι μεταφορείς της ΕΚ εξυπηρετούν 97 διαδρομές. Παρόλα αυτά, οι μεταφορείς της ΕΚ λειτουργούν ικανοποιητικά από άποψη επιχειρηματική και μεριδίου αγοράς στις εν λόγω διαδρομές. Στον πίνακα Γ δίδονται λεπτομέρειες όσον αφορά το μερίδιο αγοράς της ΕΚ από άποψη χωρητικότητας, με ανάλυση κατά κράτος μέλος. Από τα 11 κράτη μέλη, τα 5 κατέχουν το μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά τους με τις ΗΠΑ.

2. Σημεία εισόδου

Και πάλι με βάση δεδομένα του Αυγούστου 1991, παρατηρείται κάποια απόκλιση από την κατάσταση ισορροπίας όσον αφορά τα επιτεύγματα μεταξύ της Κοινότητας και των κρατών μελών. Στην ΕΚ υπάρχουν 28 σημεία εισόδου, από τα οποία τα 27 χρησιμοποιούνται από μεταφορείς της ΕΚ και τα 22 από μεταφορείς των ΗΠΑ (βλ. πίνακα Δ) ενώ από τα 55 σημεία εισόδου στις Ηνωμένες Πολιτείες τα 54 χρησιμοποιούνται από μεταφορείς των ΗΠΑ και τα 22 από μεταφορείς της ΕΚ (βλ. πίνακα Ε). Συμπληρωματικά, η ΔΕΑ ολοκληρώνει ανάλυση (πίνακας ΣΤ) όπου επιβεβαιώνεται η υφιστάμενη σήμερα απόκλιση από την ισορροπία.

3. Πτήσεις πέμπτης ελευθερίας

Στον πίνακα Ζ δίδονται λεπτομέρειες όσον αφορά τα "δικαιώματα" πέμπτης ελευθερίας που έχουν επιτύχει οι διαπραγματευτές των ΗΠΑ για τους μεταφορείς τους. Τον Αύγουστο 1991 υπήρχαν 20 γραμμές που εξυπηρετούσαν 4 μεταφορείς. Επιπλέον, υπήρχαν 33 γραμμές τις οποίες εξυπηρετούσαν από ευρωπαϊκά αεροδρόμια αεροπορικές εταιρείες των ΗΠΑ. Στον πίνακα Η δίδεται και η ανάλυση της ΔΕΑ.

ΠΙΝΑΚΑΣ Α

Αύγουστος 91

ΣΕΥΓΗ ΠΟΛΕΩΝ

Αμστερνταμ

Ανκορατζ : JL (μόνον μεταφορά με ενδιάμεση στάση επί της γραμμής)
Ατλάντα : DL, KL
Βαλτιμόρη : KL
Βοστώνη : NW
Σικάγο : KL, RO
Ντάλλας : DL*
Ντένβερ : CO*
Χιούστον : CO*, KL
Χονολουλού : CO*
Λος Άντζελες : KL, TW*, DL*, NW*
Μαϊάμι : DL*
Μινεάπολις : KL, NW
Νέα Υόρκη : PK, PA, TW, KL, CO*, RO, RJ
Ορλάντο : KL, UA*, DL*
Σαν Φρανσίσκο : DL*
Τάμπα : DL*
Ουάσιγκτον : UA*

ΑΘΗΝΑ

Ατλάντα : PA*
Βοστώνη : NW
Τζάκσονβιλ : PA*
Λος Άντελες : TW*
Νέα Υόρκη : OA, TW*, PA*
Σαν Φρανσίσκο : TW*
Ουάσιγκτον : PA*

ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ

Νέα Υόρκη : IB, PA, TW

ΒΕΡΟΛΙΝΟ

Ατλάντα : DL
Κολοράντο : UA*
Ντένβερ : UA*
Μαϊάμι : PA*
Νέα Υόρκη : TW, PA, LH
Ουάσιγκτον : UA*

(*) Αλλαγή αεροπλάνου σε ενδιάμεσο σημείο.

ΒΡΥΞΕΛΛΕΣ

Βοστώνη : SN

Σικάγο : SN, AA, UA*

Λος Άντζελες : AA*

Μαϊάμι : AA*

Νέα Υόρκη : PA, AA, TW, SK, TK, UA*

Ράλεϊ/Ντυράμ : AA*

Σαν Ντιέγκο : UA*

Σαν Φρανσίσκο : AA, UA*

Σηάτλ : UA*

Ουάσιγκτον : TW*

ΚΟΛΩΝΙΑ

Νέα Υόρκη : LH

ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ

Άνκορατζ : JL (μόνο μεταφορά με ενδιάμεση στάση επί της γραμμής)

Ατλάντα : DL

Σικάγο : SK

Ντιτρόιτ : TW*

Λος Άντζελες : SK

Μαϊάμι : FF

Μιλγουόκι : TW*

Νέα Υόρκη : FF, TW, SK

Σηάτλ : SK

ΔΟΥΒΛΙΝΟ

Ατλάντα : DL

Βοστώνη : EI

Σικάγο : DL*, EI

Σινσινάτι : DL

Ντάλλας : DL*

Λος Άντζελες : DL*

Νέα Υόρκη : EI

Ορλάντο : DL

Σαν Φρανσίσκο : DL

ΝΤΥΣΣΕΛΝΤΟΡΦ

Άνκορατζ : JL (μόνο μεταφορά με ενδιάμεση στάση επί της γραμμής)

Σικάγο : LH, AA (εξυπηρετείται από αεροσκάφη LH)

Λος Άντζελες : LT

Μαϊάμι : LT, LH

Νέα Υόρκη : LH

Σαν Φρανσίσκο : LT

ΦΡΑΓΚΦΟΥΡΤΗ

Αλμπουκέρκη : DL*
Ατλάντα : LH, DL, PA*
Οστιν : DL*
Βαλτιμόρη : TW, US
Βοστώνη : NW, LH
Σαρλόττε : LH, US*
Σικάγο : UA, AA, LH
Σινσινάτι : DL
Κλήβελαντ : US*, CO*
Ντάλλας : DL, LH, AA
Ντέιτον : US*
Ντένβερ : DL*, UA*, CO*
Ντητρώιτ : NW
Ελ Πάσο : DL*
Φορτ Λωντερντέιλ : DL*
Φορτ Μάϊερς : DL*
Χιούστον : DL*, PA*, LH, CO*
Ινδιανάπολη : US*
Τζάκσονβιλ : FI, PA*
Κάνσας Σίτι : DL*
Λας Βέγκας : DL*
Λος Άντζελες : DL*, AA*, UA*, TW*, LH, US*, CO*, NZ
Μέμφις : DL*
Μαϊάμι : DL*, LT, PA, LH
Μιλγουόκι : NW*
Μινεάπολις : NW
Νασβίλ : DL*
Νέα Ορλεάνη : DL*
Νέα Υόρκη : PA, TW, LH, CO, PK
Οκλαχόμα Σίτι : DL*
Ορλάντο : DL
Φιλαδέλφεια : LH, US
Φένιξ : DL
Πίτσμπουργκ : US
Ράλεϊ : US*, DL*
Σόλτ Λέικ Σίτι : DL*
Σαν Αντόνιο : DL*
Σαν Ντιέγκο : DL*
Σαν Φρανσίσκο : DL*, LH, AA, TW, UA*, PA, US*, CO*
Σαν Χουάν : LH
Σαρασότα : DL*
Σηάτλ : NW
Σεν Λούις : TW
Τάμπα : DL*
Τάκσον : DL*
Τούλσα : DL*
Ουάσιγκτον : : TW*, UA, PA, LH
Πάλμ Μπίτς : DL*

ΓΛΑΣΚΩΒΗ

Βοστώνη : NW
Σικάγο : AA
Ντάλας : AA
Λος Άντζελες : AA*
Νέα Υόρκη : NW, BA
Σαν Φρανσίσκο : AA*
Σαν Χοσέ : AA*

ΑΜΒΟΥΡΓΟ

Ατλάντα : DL
Νέα Υόρκη : PA, UA*, LH

ΛΙΣΑΒΩΝΑ

Βοστώνη : TP
Νέα Υόρκη : PA, TW, TP

ΛΟΝΔΙΝΟ

Ανκορατζ : BA, JL (μόνο απευθείας μεταφορά με ενδιάμεση στάθμευση)
Ατλάντα : DL, BA
Βαλτιμόρη : TW
Βοστώνη : NW, AA, VS, BA
Σαρλότε : US
Σικάγο : AA, BA, UA*, CO*
Σινσινάτι : DL
Κλήβελαντ : PA, CO*
Κολοράντο : UA*
Ντάλας : AA, CO*, BA
Ντένβερ : AA*, UA*, CO, DL*
Ντητρώιτ : PA, NW*, BA
Χονολουλού : CO
Χιούστον : BA, CO
Κάνσας Σίτι : DL*, TW*
Λος Άντζελες : AA, UA, CO*, BA, NW*, VS, TW, DL*, NZ
Μέμφις : DL*
Μαϊάμι : UA*, AA, PA, BA, VS, DL*
Μινεάπολις : NW
Νάσβιλ : AA*, DL*
Νέα Ορλεάνη : US*, CO*, DL*
Νέα Υόρκη : AA, UA, TW*, BA, VS, CO, AI, LY, KU
Νόρφολκ : US*
Ορλάντο : AA*, TW*, US*, PA*, DL*, BA, UA*
Φιλαδέλφεια : TW, BA
Φένιξ : CO*, DL*
Πίτσμπουργκ : BA
Πόρτλαντ Ορντ : CO*
Σαν Αντόνιο : CO*
Ράλεϊ/Ντιου. : US*
Σαν Λουίς : TW
Σαλτ Λέικ Σίτι : DL*
Σαν Αντόνιο : CO*

ΛΟΝΔΙΝΟ (συνέχεια)

Σαν Ντιέγκο : UA*, TW*
Σαν Φρανσίσκο : AA*, TW, UA, BA, CO*, DL*,
Σαν Χοσέ : AA*
Σαν Χουάν : AA*, BA
Σηάτλ : UA, CO*, BA
Τάμπα : US*, DL*, PA*, BA, CO*
Ουάσινγκτον : UA, CO*, BA

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

Βαλτιμόρη : FI
Νέα Υόρκη : FI
Ορλάντο : FI

ΛΥΩΝ

Νέα Υόρκη : AF

ΜΑΔΡΙΤΗ

Ανκορατζ : JL (μόνο απευθείας μεταφορά με ενδιάμεση στάθμευση)
Βοστώνη : TW*
Σικάγο : UA*
Ντάλλας : AA
Λος Άντζελες : IB, TW*, AA*
Μαϊάμι : PA*, AA, IB, AM
Νέα Υόρκη : PA, TW, IB
Σαν Ντιέγκο : AA*
Σαν Φρανσίσκο : AA*
Σαν Χουάν : IB
Ουάσινγκτον : UA, TW*

ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ

Ατλάντα : DL
Σικάγο : AA
Ντάλλας/FTW : AA*, DL*
Λος Άντζελες : DL*
Μαϊάμι : AA*
Νάσβιλ : AA*
Νέα Υόρκη : AA, BA
Ορλάντο : DL*
Ράλεϊ : AA*
Σαν Χουάν : AA*

ΜΙΛΑΝΟ

Βοστώνη : AZ/US
Σικάγο : AZ, AA
Ντάλλας : AA*
Λος Άντζελες : TW*, AZ/US
Μαϊάμι : AZ
Νάσβιλ : AA*
Νέα Υόρκη : PA, TW, AZ
Σαν Φρανσίσκο : PA*, TW*

MONAXO

Ατλάντα : DL
Σικάγο : UA*, TW*, AA, LH
Σινσινάτι : DL*
Ντάλλας/FTW : DL*
Λος Άντζελες : UA*, DL*
Μαϊάμι : PA*, LH
Νέα Υόρκη : UA*, TW*, PA, LT, LH
Ορλάντο : DL*
Σαν Λουίς : TW*
Σηάτλ : UA*
Τάμπα : DL*

NIKAIA

Χονολουλού : PA*
Λος Άντζελες : PA
Νέα Υόρκη : PA, AF

ΠΑΡΙΣΙ

Άνκορατζ : AF, JL (μόνο απευθείας μεταφορά με ενδιάμεση στάθμευση)
Ατλάντα : DL, TW*, AA*
Βοστώνη : TW, CO*, AF
Σικάγο : UA, TW*, AA, AF
Σινσινάτι : DL
Κλήβελαντ : CO*
Ντάλλας FTW : AA, DL*
Ντένβερ : CO*, DL*
Ντητρόιτ : NW
Γκρήνβιλ : DL*
Χιούστον : CO*, AF
Τζάκσονβιλ : TW*
Κάνσας Σίτι : DL*
Λος Άντζελες : UA*, PA, AA*, TW, DL*, NW, AF
Μέμφις : DL*
Μαϊάμι : PA, UA*, DL*, AA*, AF, AM, QN
Νάνσβιλ : DL*, AA*
Νέα Ορλεάνη : DL*
Νέα Υόρκη : PA, TW, CO, AA, FF, AF, PK
Φένιξ : TW*, DL*
Πόρτλαντ : TW*
Ράλεϊ : AA
Σαν Ντιέγκο : UA*, AA
Σαν Φρανσίσκο : TW*, UA*, UT, PA*, DL*, AA*
Σαν Χουάν : AA*
Σολτ Λέικ Σίτι : DL*
Σηάτλ : TW*
Σαν Λουίς : TW
Τάμπα : DL*
Ουάσινγκτον : PA*, CO*, UA, TW, AF

ΠΟΝΤΑ ΝΤΕΛΓΚΑΝΤΑ

Βοστώνη : TP

ΡΩΜΗ

Ανκορατζ : JL (μόνο απευθείας μεταφορά με ενδιάμεση στάθμευση)

Βοστώνη : TW, AZ/US

Σικάγο : AZ

Λος Αντζελες : TW*, PA*, AZ/US

Μαϊάμι : AZ, PA*

Νέα Υόρκη : TW, PA, AZ

Σαν Λουίς : TW*

Σαν Ντιέγκο : TW*

Σαν Φρανσίσκο : TW*

Ουάσιγκτον : TW*

ΣΑΝΟΝ

Ατλάντα : DL

Βοστώνη : EI

Σικάγο : DL*, EI

Σινσινάτι : DL*

Ντάλλας : DL*

Λος Αντζελες : DL*

Μαϊάμι : SU

Νέα Υόρκη : EI

Ορλάντο : DL*

Σαν Φρανσίσκο : DL*

Ουάσιγκτον : SU

ΣΤΟΥΤΓΑΡΔΗ

Ατλάντα : PA*, DL

Ντάλλας : DL*

Τζάκσονβιλ : PA*

Λος Αντζελες : DL*

Μαϊάμι : DL*

Νέα Υόρκη : PA*

Ορλάντο : DL*

Σαν Φρανσίσκο : DL*

Τάμπα : DL*

ΤΕΡΣΕΪΡΑ

Βοστώνη : TP

BENETIA

Νέα Υόρκη : AZ*

ΠΙΝΑΚΑΣ Β

ΓΡΑΜΜΕΣ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ - Αύγουστος 91

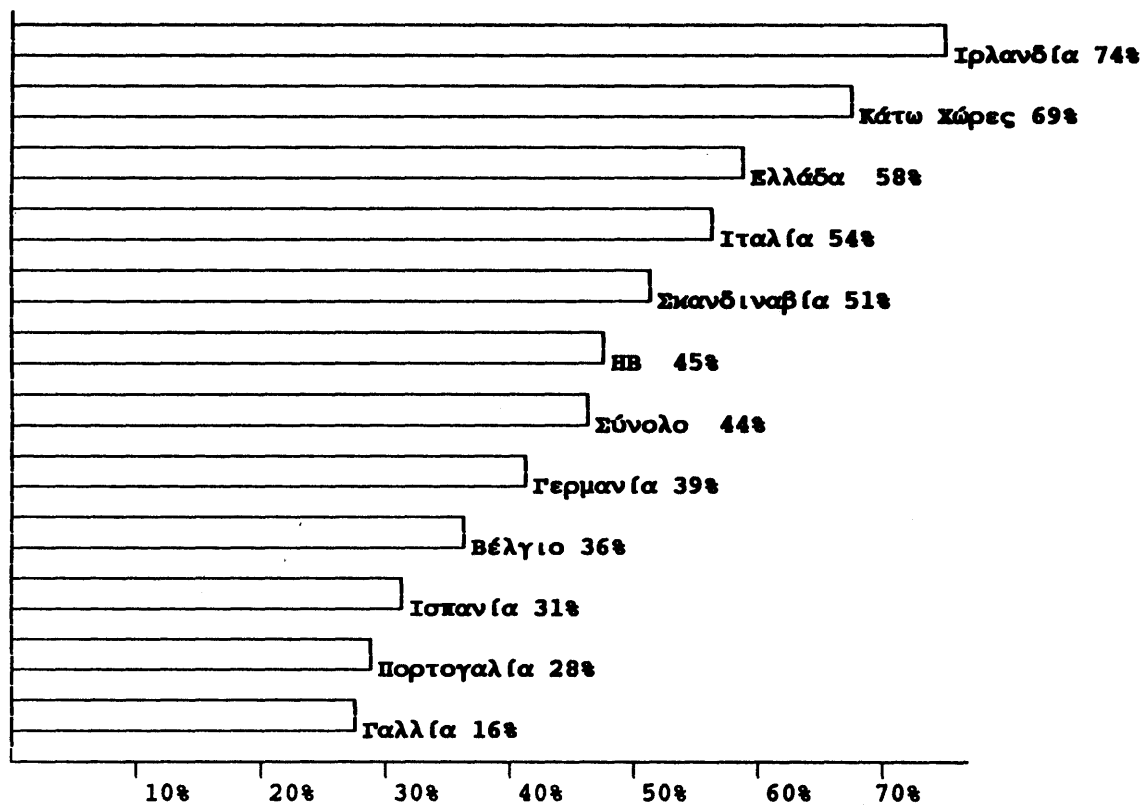
<u>ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΕΚ</u>	<u>ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ</u>
KL	8
OA	1
IB	4
LH	22
SN	3
SK	4
EI	6
LT	5
BA	20
TP	4
VS	4
AF	10
AZ	11 (4 κοινοί κωδικοί + μία αλλαγή αεροσκάφους)
IW	2 (πτήση υποκειμένη σε επιβεβαίωση)
UT	1

<u>ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΗΠΑ</u>	<u>ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ</u>
DL	21 + 79 (με αλλαγή αεροσκάφους)
TW	24 + 33 (με αλλαγή αεροσκάφους)
NW	13 + 4
US	7 (4 κοινοί κωδικοί) + 12 (αλλαγή αεροσκάφους)
CO	6 + 27 (αλλαγή αεροσκάφους)
AA	27 + 29 (" ")
PA	21 + 22 (" ")
FF	3
UA	9 + 29 (" ")

<u>ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΤΡΙΤΩΝ ΧΩΡΩΝ</u>	<u>ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ</u>
JL	7 (μεταφορά με ενδιάμεση στάση επί της γραμμής)
RO	2
PK	3
RJ	1
TK	1
NZ	2
AI	1
LY	1
KU	1
FI	3
AM	2
QN	1
SU	2

ΠΙΝΑΚΑΣ Γ

ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΑ ΜΕΡΙΔΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ
ΕΚ ΣΕ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΗΠΑ-ΕΚ, ΙΟΥΝΙΟΣ 1992



Πηγή : ΑΕΑ.

ΠΙΝΑΚΑΣ Δ

ΣΗΜΕΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΕΚ ΓΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΚΑΙ ΗΠΑ , ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 91

	<u>EK</u>	<u>ΗΠΑ</u>
AMS	KL	DL, NW, CO, TW, PA,
ATH	OA	PA, TW
BCN	IB	PA, TW
BER	LH	DL, UA, PA, TW
BRU	SN	PA, TW, UA, AA
CGN	LH	-
CPH	SK	DL, FF, TW
DUB	EI	DL
DUS	LH, LT	AA
FRA	LH, LT	PA, DL, NW, UA, AA, CO, TW, US
GLA	BA	NW, AA
HAM	LH	PA, UA, DL
LIS	TP	PA, TW
LON (LHR + LGW)	BA, VS	PA, TW, US, DL, CO UA, AA, NW
LYS	AF	-
LUX	FI	-
MAD	IB	PA, TW, UA, AA
MAN	BA	DL, AA
MUC	LH, LT	DL, UA, TW, AA, PF
MPX	AZ	AA, US, TW, PA
NCE	AF	PA
PAR (CDG+ORY)	AF, IW	PA, TW, CO, AA, FF, UA, DL, NW
PDL	TP	-
ROM	AZ	US, TW, PA
SNN	EI	DL
STR	-	PA, DL
TER	TP	-
VCE	AZ	-

28 σημεία εισόδου

27 χρησιμο-
ποιούμενα
από μεταφορείς
ΕΚ

22 χρησιμοποιούμενα
από μεταφορείς ΗΠΑ

ΣΗΜΕΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΕΖΕΣ ΓΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΚΑΙ ΗΠΑ, Αύγουστος 91

	<u>ΕΖΕΣ</u>	<u>ΗΠΑ</u>
GVA	SR	TW, PA
GOT	-	FF
HEL	AY	PA
OSL	SK	PA, FF
REK	FI	-
STO	SK	AA, TW, PA, FF
VIE	OS	TW, PA
ZRH	SR	AA, TW, PA
8 σημεία εισόδου	7 χρησιμοποι- ούμενα από μεταφορείς ΕΖΕΣ	7 χρησιμοποιούμενα από 4 μεταφορείς ΗΠΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ Ε

ΣΗΜΕΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΗΠΑ ΓΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΚΑΙ ΗΠΑ, ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 91

	<u>ΗΠΑ</u>	<u>ΕΚ</u>
ABQ (Αλμπουκέρκη)	TW, DL	-
ANC (Ανκορατζ)	-	BA, BF
ATL (Ατλάντα)	DL, TW, AA, PA	LH, KL, BA
AUS (Οστιν)	DL	-
BWI (Βαλτιμόρη)	TW, US	KL
BOS (Βοστώνη)	TW, CO, US, NW AA	SN, AF, TP, EI AZ, VS, BA, LH
CLT (Σαρλότ)	US	LH
CHI (Σικάγο)	AA, UA, DL, CO TW	LH, EI, AZ, BA, KL, SK, SN, AF
CVG (Σινσινάτι)	DL	-
CLE (Κλήβελαντ)	US, CO, PA	-
COS (Κολοράντο)	UA	-
DFW (Ντάλας FFW)	AA, DL, CO	LH, BA
DAY (Ντέϊτον)	US	-
DEN (Ντένβερ)	DL, UA, CO, AA	-
DTT (Ντιητρόιτ)	NW, PA	BA
ELP (Ελ Πάσο)	DL	-
FLL (Φόρτ Λόρντερμπαλ)	DL	-
FMY (Φόρτ Μέιερς)	DL	-
GSP (Γκρήνβιλ)	DL	-
HNL (Χονολουλού)	CO, PA	-
HOU (Χιούστον)	CO, DL, PA	BA, KL, AF, LH
IND (Ινδιανάπολις)	US	-
JAX (Τζάκσονβιλ)	PA, TW	-
MKC (Κάνσας Σίτι)	DL, TW	-
LAS (Λας Βέγκας)	DL	-
LAX (Λος Άντζελες)	DL, AA, UA, TW, US, CO, PA, NW	LH, LT, AF, IB SK, AZ, KL, BA VS, IW
MEM (Μέμφις)	DK	-
MIA (Μαϊάμι)	DL, PA, AA, UA, FF	LT, LH, AF, IB AZ, BA, VS
MKE (Μιλγουόκι)	TW, NW	-
MSP (Μινεάπολις)	NW	KL

BNA (Νάσβιλ)	AA, DL	-
MSY (Νέα Ορλεάνη)	DL, US, CO	-
NYC (Νέα Υόρκη)	AA, NW, UA, TW	BA, EI, VS, LH, LT,
	CO, PA, FF	LT, OA, AZ, KL, TP,
		SK, IB, AF, SN,
ORF (Νορφόκλ)	US	-
ORL (Ορλάντο)	DL, AA, TW, US	BA, KL
	PA, UA	
OKC (Οκλαχόμα Σίτι)	DL	-
PHL (Φιλαδέλφεια)	US, TW	LH, BA
PHX (Φένιξ)	CO, DL, TW	-
PIT (Πίτσμπουργκ)	US	BA
POR (Πόρτλαντ OR)	TW, CO	-
RDU (Ράλεϊ)	US, AA, DL	-
SAT (Σαν Αντόνιο)	DL, CO	-
SAN (Σαν Ντιέγκο)	DL, UA, AA, TW	-
SFO (Σαν Φρανσίσκο)	AA, TW, UA, CO	BA, LT, UT, IW
	DL, PA, US	LH
SJC (Σαν Χοσέ)	AA	IB
SJU (Σαν Χουάν)	AA	BA, IB, LH
SLC (Σόλτ Λέικ Σίτι)	DL	-
SRQ (Σαρασότα)	DL	-
SEA (Σηάτλ)	NW, UA, TW, CO	SK, BA
STL (Σαν Λουίς)	TW	-
TPA (Τάμπα)	DL, US, PA, CO	BA
TUS (Τάκσον)	DL	-
TUL (Τούλσα)	DL	-
WAS (Ουάσιγκτον)	UA, CO, PA, TW	BA, AF, LH
PBI (W Παλμ Μπήτς)	DL	-
55 σημεία εισόδου	54 χρησιμοποι- ούμενα από μεταφορείς ΗΠΑ	22 χρησιμοποιού- μενα από μεταφο- ρείς ΕΚ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤ

ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΤΙΣ ΗΠΑ - ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1991

<u>Χώρα</u>	<u>Χορηγηθέντα δικαιώματα</u>	<u>Χρησιμοποιούμενα δικαιώματα</u>
1) ΑΥΣΤΡΙΑ	Νέα Υόρκη + ένα κατ' επιλογήν σημείο	Νέα Υόρκη
2) ΒΕΛΓΙΟ	1) Νέα Υόρκη Βοστώνη Σικάγο Ατλάντα Ντητρώιτ 2) Σημεία στις ΗΠΑ (όλα - μόνον εμπορ.)	Βοστώνη Σικάγο Νέα Υόρκη
3) ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	Νέα Υόρκη Σηάτλ Ανκορατζ Ένα σημείο στην Καλιφόρνια	Λος Άντζελες Νέα Υόρκη
4) ΓΑΛΛΙΑ	Νέα Υόρκη Ουάσινγκτον Βοστώνη Σικάγο Φιλαδέλφεια Χιούστον Λος Άντζελες Ανκορατζ Μαϊάμι Σαν Φρανσίσκο Σαν Χουάν	Ανκορατζ Βοστώνη Σικάγο Χιούστον Λος Άντζελες Μαϊάμι Νέα Υόρκη Σαν Φρανσίσκο Ουάσινγκτον
5) ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Ανκορατζ Ατλάντα Βοστώνη Σικάγο Φαίρμπανκς (εμπορ.) Χιούστον Λος Άντζελες Μαϊάμι Νέα Υόρκη Φιλαδέλφεια Σαν Φρανσίσκο Σαν Χουάν Ουάσινγκτον	Ατλάντα Βοστώνη Σαρλότ (*) Σικάγο Ντάλλας Χιούστον Λος Άντζελες Μαϊάμι Νέα Υόρκη Φιλαδέλφεια Σαν Φρανσίσκο Σαν Χουάν Ουάσινγκτον

(*) Υπόκειται σε κυβερνητική έγκριση

6) ΕΛΛΑΔΑ	Νέα Υόρκη ή Βοστώνη/Σικάγο ή Νέα Υόρκη/Σικάγο ή οποιοδήποτε άλλο σημείο ΗΠΑ	Νέα Υόρκη
7) ΙΡΛΑΝΔΙΑ	Νέα Υόρκη Βοστώνη Σικάγο Λος Άντζελες	Νέα Υόρκη Βοστώνη Σικάγο
8) ΙΤΑΛΙΑ	1) Νέα Υόρκη Βοστώνη Ντητρόιτ Φιλαδέλφεια Ουάσινγκτον Σικάγο Λος Άντζελες ή Σαν Φρανσίσκο 2) Νέα Υόρκη Βοστώνη Σικάγο (όλα - μόνον εμπορ.)	Νέα Υόρκη Βοστώνη Σικάγο Λος Άντζελες Μαϊάμι
9) ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	ουδέν	ουδέν
10) ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ	Νέα Υόρκη Σικάγο Λος Άντζελες Χιούστον Άνκορατζ Ατλάντα Ορλάντο	Ατλάντα Βαλτιμόρη Σικάγο Χιούστον Λος Άντζελες Μιννεάπολις Νέα Υόρκη Ορλάντο
11) ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	Νέα Υόρκη Βοστώνη Λος Άντζελες Μαϊάμι ή Σαν Χουάν	Νέα Υόρκη Βοστώνη
12) ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ	Νέα Υόρκη Σικάγο Σηάτλ Λος Άντζελες Άνκορατζ Σαν Χουάν	Σικάγο Λος Άντζελες Νέα Υόρκη Σηάτλ

13) ΙΣΠΑΝΙΑ

Νέα Υόρκη
Βοστώνη
Ουάσινγκτον
Βαλτιμόρη
Σαν Χουάν
Μαϊάμι
Σικάγο
Λος Άντζελες

Νέα Υόρκη
Σαν Χουάν
Μαϊάμι
Λος Άντζελες

14) ΕΛΒΕΤΙΑ

Νέα Υόρκη
Βοστώνη
Σικάγο
Ανκορατζ
Ατλάντα
Λος Άντζελες

Νέα Υόρκη
Βοστώνη
Σικάγο
Ατλάντα
Λος Άντζελες
Φιλαδέλφεια

15) ΗΒ

1) Ανκορατζ
Ατλάντα
Βοστώνη
Σικάγο
Ντάλλας FW
Ντητρόιτ
Χιούστον
Λος Άντζελες
Μαϊάμι
Νέα Υόρκη
Νιούαρκ
Ορλάντο
Φιλαδέλφεια
Σαν Φρανσίσκο
Σηάτλ
Ουάσινγκτον
Σαν Χουάν
Τάμπα
Πίτσμπουργκ
Ντένβερ
Σαν Ντιέγκο
Ένα άλλο σημείο
ΗΠΑ που πρόκειται
να οριστεί
2) Σημεία στις ΗΠΑ
(όλα - εμπορ.
μόνον)

Ανκορατζ
Ατλάντα
Βοστώνη
Σικάγο
Ντάλλας FW
Ντητρόιτ
Χιούστον
Λος Άντζελες
Μαϊάμι
Νέα Υόρκη
Νιούαρκ
Ορλάντο
Φιλαδέλφεια
Σαν Φρανσίσκο
Σηάτλ
Ουάσινγκτον
Σαν Χουάν
Τάμπα
Πίτσμπουργκ

Ουδέν

ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ Ζ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΤΙΣ ΗΠΑ - ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1991

<u>Χώρα</u>	<u>Χορηγηθέντα δικαιώματα</u>	<u>Χρησιμοποιούμενα δικαιώματα</u>
1) ΑΥΣΤΡΙΑ	Βιέννη	Βιέννη
2) ΒΕΛΓΙΟ	Σημεία στο Βέλγιο	Βρυξέλλες
3) ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	Σημεία στη Φινλανδία	Ελσίνκι
4) ΓΑΛΛΙΑ	Παρίσι Νίκαια Λυών Μασσαλία	Παρίσι Νίκαια
5) ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Σημεία στη Γερμανία	Βερολίνο Ντύσελντορφ Αμβούργο Μόναχο Στουτγάρδη Φρανκφούρτη
6) ΕΛΛΑΔΑ	Αθήνα	Αθήνα
7) ΙΡΑΝΔΙΑ	Σάνον Δουβλίνο (μέσω Σάνον)	Σάνον Δουβλίνο
8) ΙΤΑΛΙΑ	1) Ρώμη Μιλάνο (Συνδυασμός και μόνον εμπορ.) 2) Τορίνο ή Πίζα ή Νάπολι (μόνον εμπορ.)	Ρώμη Μιλάνο
9) ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	Ουδέν	Ουδέν
10) ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ	Οποιοδήποτε σημείο στις Κάτω Χώρες	Άμστερνταμ
11) ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	Λισαβόνα Αζόρες	Λισαβόνα
12) ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ	Κοπεγχάγη Όσλο Στοκχόλμη Γκέτεμπουργκ Μπέρχεν Σταβένγκερ	Κοπεγχάγη Όσλο Στοκχόλμη

13) ΙΣΠΑΝΙΑ

Μαδρίτη
Βαρκελώνη
Μάλαγα
Πάλμα

Μαδρίτη
Βαρκελώνη

14) ΕΛΒΕΤΙΑ

Ζυρίχη
Γενεύη
Βασιλεία

Ζυρίχη
Γενεύη

15) ΗΒ

- 1) Λονδίνο
Μάντσεστερ (*)
Πρέσγουικ
Γλασκώβη
- 2) Σημέια στο ΗΒ
(μόνον εμπορ.)

Λονδίνο
Μάντσεστερ
Γλασκώβη

(*) προσωρινά και μόνο για το Σικάγο.

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΠΕΜΠΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ Η

<u>Χώρα</u>	<u>Αεροπορικές Εταιρείες ΗΠΑ</u>		<u>Ευρωπαϊκές Αεροπορ. Εταιρείες</u>	
	<u>Χορηγηθέντα δικαιώματα</u>	<u>Χρησιμοποιούμενα δικαιώμ.</u>	<u>Χορηγηθέντα δικαιώματα</u>	<u>Χρησιμοποιούμενα δικαιώματα</u>
ΑΥΣΤΡΙΑ	2 ενδιάμεσα σημεία εκτός PAR/DUS/MUC	VIE-FRA VIE-BUD	Μεταξύ ενός ενδιάμεσου σημείου και του 2ου σημείου στις ΗΠΑ	
ΒΕΛΓΙΟ	Όλα τα ενδιάμεσα σημεία και τα σημεία πέραν	BRU-BER BRU-GVA	Ενδιάμεσα σημεία και σημεία πέραν στον Καναδά ή/και το Μεξικό	
ΓΑΛΛΙΑ	1) Μεταξύ Παρισιού και Ελβετίας, Ιταλίας, Ελλάδας, Τουρκίας, Αιγύπτου, Μέσης Ανατολής, Πακιστάν, Ινδίας, Κεϋλάνης, Μπούρμας, Ταϊλάνδης, Ανόι, Κίνας και πέραν 2) Μεταξύ Νίκαιας/Μασσαλίας και Ισπανίας, Ελλάδας, Ιταλίας, Ελβετίας, Αλβανίας, Βουδαπέστης, Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Τουρκίας, Γιουγκοσλαβίας, Πακιστάν, Ινδίας, Κεϋλάνης, Μπούρμας, Ταϊλάνδης, Ανόι, Σιγκαπούρης, Τζακάρτας, Κίνας, Μακάο, Χονγκ-Κονγκ, Μανίλας και πέραν. 3) Μεταξύ Παρισιού** και Βρυξελλών**, Κολωνίας και Μάαστριχτ**	PAR-ATH PAR-GVA PAR-MUC* PAR-ROM PAR-TLV PAR-ZRH	Ενδιάμεσα υπερατλαντικά σημεία σε : Νέα Υόρκη-Μεξικό Μοντρεάλ-Σικάγο Χιούστον-Μεξικό	HOU-MEX ANC-TYO*
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Όλα τα ενδιάμεσα σημεία και τα σημεία πέραν	FRA-BEG FRA-BUM FRA-BUH FRA-KHI FRA-DBV FRA-IST FRA-LED FRA-LON FRA-MOW FRA-NBO FRA-PRG FRA-KRK	Όλα τα ενδιάμεσα σημεία και τα σημεία πέραν	DFW-MEX DFW-ATL* HOU-CLT* ANU-SJU SXM-SJU PHL-YMQ ATL-DFW*

(*) Μόνο μεταφορά με ενδιάμεση στάση επί της γραμμής.

(**) Μόνον εμπορεύματα.

		FRA-RUH FRA-WAW FRA-ATH* FRA-ANK FRA-BUD* FRA-VIE HAM-LON MUC-LON MUC-PAR* STR-AMS STR-DBV NUE-BER		
ΕΛΛΑΔΑ	Ρώμη-Αθήνα Αθήνα-Κάιρο Αθήνα-Τελ Αβίβ	ATH-ROM ATH-FRA* ATH-PAR*		
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	Όλα τα σημεία πέραν του Σάνον	DUB-SNN*	ουδέν	
ΙΤΑΛΙΑ	1) Μεταξύ Ιταλίας και ενδιάμεσων σημείων στην Ιρλανδία, το HB, τη Γαλλία, την ΟΔΓ, την Ελβετία, την Πορτογαλία, την Ισπανία και 2) Μεταξύ Ρώμης και σημείων πέραν στην Ελλάδα, την Τουρκία, το Λίβανο, το Ισραήλ, τη Συρία, την Αίγυπτο, τη Σαουδική Αραβία, το Ιράν, το Πα- κιστάν, την Ινδία, τη Σρι Λάνκα, τη Μπούρμα, την Ταϊλάνδη, τη Μαλαισία, την Καμπότζη, το Βιετνάμ, τη Λ.Δ.Κίνας, το Χονγκ-Κονγκ	ROM-ATH ROM-PAR ROM-CAI ROM-IST	Ενδιάμεσα ση- μεία στη Γαλλία ή Ισπανία, την Ιρλανδία ή την Πορτογαλία, το HB, και σημεία στον Καναδά.	
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	ουδέν	ουδέν	ουδέν	ουδέν
ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ	Όλα τα ενδιάμεσα σημεία και τα σημεία πέραν	AMS-STR AMS-HAM	Μόντρεαλ- Χιούστον	

(*) Μόνο μεταφορές με απευθείας σύνδεση/ενδιάμεση στάση.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	Σημεία πέραν σε νησιά της Μεσογείου και σε χώρες της Μεσογείου, της Βορείου ή της Ισημερινής Αφρικής, της Κένυας, της Ουγκάντας, της Τανζανίας, Εγγύς/Μέσης/ Άπω Ανατολής	LIS-BCN	1) Μεταξύ ενδιάμεσου σημείου στον Καναδά και Λος Άντζελες 2) Μεταξύ Μαϊάμι και σημείων πέραν στην Καραϊβική/Κεντρ.Αμερική ή μεταξύ Σαν Χουάν και Καρακάας/πέραν σημείων σε χώρες της δυτικής ακτής της Νοτίου Αμερικής.
ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ	Όλα τα ενδιάμεσα σημεία και τα σημεία πέραν.	OSL-HEL CPH-STO OSL-STO CPH-LON*	1) Άνκορατζ-Τόκιο 2) Μεταξύ ενδιάμεσων σημείων της ΟΔΓ, του ΗΒ, της Ιρλανδίας, της Ισλανδίας, των Αζορών, του Καναδά (Λαμπραντόρ, Νιου-φவுλάντ, Κεμπέκ) και εναλλακτικά σημεία τελικού προορισμού Νέα Υόρκη και Σικάγο.
ΙΣΠΑΝΙΑ	1) Μεταξύ Αζορών/Λισαβώνας και Μαδρίτης/Βαρκελώνης 2) Μεταξύ Μαδρίτης/Βαρκελώνης και σημείων στη νότιο Γαλλία και στις χώρες Ιταλία, Ελλάδα, Αλγερία, Τυνησία, Λιβύη, Αίγυπτος, Ουγκάντα, Κένυα, Τανζανία, Τουρκία, Ισραήλ, Λίβανος, Ιορδανία, Ιράκ, Ιράν, Συρία, Σαουδική Αραβία, Αραβική Χερσόνησος, Αφγανιστάν, Πακιστάν, Ινδία.	BCN-LIS	Μεταξύ Σαν Χουάν SJU-SJO και σημείων στην Αϊτή, την Τζαμάϊκα, το Μεξικό, τη Γουατεμάλα, την Ονδούρα, τη Νικαράγουα, το Ελ Σαλβαντόρ, την Κόστα-Ρίκα, τον Παναμά, το Τρινιντάντ, το Κουρασάο, τη Βενεζουέλα, την Κολομβία, τον Ισημερινό, το Περού, τη Βολιβία, και τη Χιλή.

(*) Μόνο μεταφορά με απευθείας σύνδεση.

- | | | |
|----|--|--|
| HB | <ol style="list-style-type: none"> 1) Μεταξύ Λονδίνου LON-FRA
και Γλασκώβης/ LON-HAM
Πρέσγουϊκ LON-MUC
αφενός και LON-BER
Φραγκφούρτης, LON-CPH*
Βερολίνου,
Αμβούργου,
και Μονάχου
αφετέρου. 2) Πρέσγουϊκ-
Όσλο 3) Μεταξύ Λονδίνου
και Τουρκίας,
Λιβάνου, Συρίας
Ιράν, Πακιστάν,
Νέου Δελχί,
Καλκούτας,
Ταϊλάνδης και
Ιαπωνίας 4) Πρέσγουϊκ-
Σάνον | <ol style="list-style-type: none"> 1) Μεταξύ DET-YMQ
Βοστώνης, TPA-BDA
Σινιάγου, ANC-OSA
Ντάλλας-ΦΤ ANC-TYO
Ντιτρόϊτ, ORL-BDA
Νέας Υόρκης,
Φιλαδέλφειας,
και Ουάσινγκτον
αφενός και
Καναδά, αφετέρου. 2) Μεταξύ Βοστώνης,
Ντιτρόϊτ, Νέας
Υόρκης, Φιλαδέλ-
φειας και
Ουάσινγκτον αφενός
και Πόλης του
Μεξικού αφετέρου. 3) Μεταξύ Ατλάντας
και Σαν Χουάν
αφενός και Βενε-
ζουέλας, Κολομβίας
και Περού αφετέρου. 4) Μεταξύ Σαν Χουάν
και άλλων σημείων
στη Νότιο Αμερική. 5) Μεταξύ Άνκορατζ
και Ιαπωνίας. |
|----|--|--|

(*) Μόνο μεταφορά με απευθείας σύνδεση.

Πηγή : ΑΕΑ, ABC - Αύγουστος 1991

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 5ης ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΚ, ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1991.

<u>ΔΙΑΔΡΟΜΗ</u>	<u>ΜΕΤΑΦΟΡΕΑΣ</u>
BCN-LIS	PA
BER-BRU	TW
BER-HAM	PA
BER-HAJ	PA
BER-LON	UA
BER-NUE	PA
BER-GWT	PA
COP-LON	DL (μόνο διεθνείς απευθείας συνδέσεις)
PAR-ATH	TW (μόνο απευθείας συνδέσεις)
PAR-MUC	TW (μόνο απευθείας συνδέσεις)
PAR-ROM	TW
FRA-ATH	PA (απευθείας συνδέσεις/μόνο πτήσεις με ενδιάμεση στάση)
FRA-LON	UA, TW
LON-HAM	UA
LON-MUC	UA
DUB-SNN	DL (απευθείας συνδέσεις/μόνο πτήσεις με ενδιάμεση στάση)
STR-AMS	DL (απευθείας συνδέσεις/μόνο πτήσεις με ενδιάμεση στάση)
STR-FRA	PA (απευθείας συνδέσεις/μόνο πτήσεις με ενδιάμεση στάση)
HAM-AMS	PA
ATH-ROM	TW

19 ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ , 4 ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΤΩΝ ΗΠΑ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΟΥΝ
ΠΤΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΑΕΡΟΔΟΡΟΜΙΑ
(εξαιρούνται πτήσεις 5ης ελευθερίας εντός της ΕΚ)

<u>Διαδρομή</u>	<u>Μεταφορέας</u>
BEG-FRA	PA
BEG-VIE	PA
BEG-BUH	PA
BRU-GVA	TW
BUR-FRA	PA
BUD-FRA	PA (απευθείας συνδέσεις/μόνο πτήσεις με ενδιάμεση στάση)
BUD-VIE	PA
ROM-CAI	TW
DBV-VIE	PA
FRA-VIE	TW
FRA-ANK	PA
FRA-BOM	PA
FRA-DEL	PA
FRA-DBV	PA
FRA-IST	PA

FRA-KHI	PA
FRA-KRK	PA
FRA-LED	PA
FRA-MOW	PA
FRA-PRG	PA
FRA-VIE	TW
FRA-NBD	PA
FRA-RUH	PA
FRA-WAN	PA
FRA-WAN	PA
OSL-HEL	PA
OSL-STO	PA
PAR-GVA	TW
PAR-TLV	TW
PAR-ZRH	TW
STO-COP	TW
IST-ROM	TW
STR-DBV	PA
BUC-BEG	PA

30 Διαδρομές

2 Μεταφορές

Διορισμός αεροπορικών εταιρειών

AA : American Airlines
AF : Air France
AI : Air India
AM : Aeromexico
AY : Finnair
AZ : Alitalia
BA : British Airways
CO : Continental Airlines
DL : Delta Airlines
EI : Aer Lingus Plc
FF : Tower Air
FI : Icelandair
IB : Iberia
IW : Minerve
JL : Japan Airlines
KL : KLM
KU : Kuwait Airways
LH : Lufthansa
LT : LTU
LY : El Al Israel Airlines
NW : Northwest
NZ : Air New Zealand
OA : Olympic
PA : Pan Am
PK : Pakistan International
QN : Air Outre Mer
RJ : Royal Jordanian
RO : Tarom
SK : SAS
SN : Sabena
SU : Aeroflot
TK : Turkish Airlines
TP : TAP
TW : TWA
UA : United Airlines
US : USAir
UT : UTA
VS : Virgin Atlantic Airways

ΚΩΔΙΚΟΙ ΠΟΛΕΩΝ

ABQ:	Αλμπουκέρκ	LYS:	Λυών
AMS:	Αμστερνταμ	MAD:	Μαδρίτη
ANK:	Αγκυρα	MAN:	Μάντσεστερ
ANU:	Αντίγκουα	MEM:	Μέμφις
ATH:	Αθήνα	MEX:	Μεξικό
ATL:	Ατλάντα	MKC:	Κάνσας Σίτι
AUS:	Όστιν	MKE:	Μιλγουόκι
BCN:	Βαρκελώνη	MIA:	Μαϊάμι
BDA:	Βερμούδα	MOW:	Μόσχα
BEG:	Βελιγράδι	MSP:	Μινεάπολις
BER:	Βερολίνο	MSY:	Νέα Ορλεάνη
BNA:	Νάσβιλ	MUC:	Μόναχο
BOM:	Βομβάη	MXP:	Μιλάνο
BOS:	Βοστώνη	NBO:	Ναϊρόμπι
BRU:	Βρυξέλλες	NCE:	Νις
BUD:	Βουδαπέστη	NYC:	Νυρεμβέργη
BUH:	Βουκουρέστι	NYC:	Νέα Υόρκη
BWI:	Βαλτιμόρη	OKC:	Οκλαχόμα Σίτι
CAI:	Κάιρο	ORF:	Νόρφολκ
CGN:	Κολωνία	ORL:	Ορλάντο
CHI:	Σικάγο	OSA:	Οζάκα
CLE:	Κλίβελαντ	OSL:	Όσλο
CLT:	Σαρλότ	PAR:	Παρίσι
COS:	Κολοράντο	PBI:	Πάλμ Μπίτς
CPH:	Κοπεγχάγη	PDL:	Πόντα Ντελγκάντα
CVG:	Σινσινάτι	PHL:	Φιλαδέλφεια
DAY:	Ντέϊτον	PHX:	Φένιξ
DBV:	Ντουμπρόβνικ	PIT:	Πίτσμπουργκ
DEN:	Ντένβερ	POR:	Πόρτλαντ
DFW:	Ντάλλας	PRG:	Πράγα
DTT:	Ντητρόιτ	RDU:	Ράλεϊ
DUB:	Δουβλίνο	REK:	Ρεϊκίαβικ
DUS:	Ντύσσελντορφ	ROM:	Ρώμη
ELP:	Ελ Πάσο	RUH:	Ριάντ
FLL:	Φορ Λόντερντληλ	SAN:	Σαν Ντιέγκο
FMY:	Φορ Μάιερς	SAT:	Σαν Αντόνιο
FRA:	Φραγκφούρτη	SEA:	Σηάτλ
GLA:	Γλασκώβη	SFO:	Σαν Φρανσίσκο
GOT:	Γκέτενμπουργκ	SJC:	Σαν Χοσέ
GSP:	Γρίνβιλ	SJO:	Σαν Χοσέ, Κόστα Ρίκα
GVA:	Γενεύη	SLU:	Σαν Χουάν
GWT:	Γουέστερλαντ	SLC:	Σόλτ Λέικ Σίτι
HAI:	Αννόβερο	SNN:	Σάνον
HAM:	Αμβούργο	SRQ:	Σαραζότα
HEL:	Ελσίνκι	STL:	Σεντ Λούις
HNL:	Χονολουλού	STO:	Στοκχόλμη
HOU:	Χιούστον	STR:	Στουτγάρδη
IND:	Ινδιανάπολις	SXM:	Σαιν Μάρτιν
IST:	Κωνσταντινούπολη	TER:	Τερσερία
JAX:	Τζάκσονβιλ	TLV:	Τελ Αβίβ
JJY:	Τζουλιανεχαμπ	TPA:	Τάμπα
KHI:	Καράτσι	TUL:	Τούλσα
KRK:	Κρακοβία	TUS:	Τάκσον
LAS:	Λας Βέγκας	TYO:	Τόκιο
LAX:	Λος Άντζελες	VCE:	Βενετία
LED:	Λένινγκραντ	VIE:	Βιέννη
LIS:	Λισαβώνα	WAS:	Ουάσινγκτον
LON:	Λονδίνο	WAW:	Βαρσοβία
LUX:	Λουξεμβούργο	YMQ:	Μόντρεαλ
		ZRH:	Ζυρίχη

AGREEMENT ON AIR TRANSPORT

Annex V

AGREEMENT BETWEEN

ON AIR TRANSPORT

The Government of and
Government, hereinafter referred to as the "Contracting
Parties",

Being parties to the Convention on International Civil
Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day
of December, 1944,

Desiring to promote their mutual relations in the field of
civil aviation and to conclude an agreement, supplementary to
the said Convention, for the purpose of establishing air
services between and beyond their respective territories.

Have agreed as follows:

ARTICLE I

Definitions

1. For the purpose of this Agreement

- (a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been approved by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of _____, the Minister for _____ and, in the case of _____ the _____ Minister for _____ or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions being the responsibility of the said authorities;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement;
- (d) the term "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;
- (e) the term "capacity" means:
 - (i) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route

(ii) in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route;

(f) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline", "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

2. The Annex to this Agreement shall form an integral part of the Agreement and any reference to the Agreement shall be understood to include the Annex, except where otherwise provided for.

ARTICLE 2

Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto. Such services and routes are hereinafter called the "agreed services" and the "specified routes" respectively.
2. The airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights, subject to the relevant provisions of this Agreement:
 - (a) to fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and

(c) in the territory of the other Contracting Party, while operating an agreed service on a specified route, the right to embark and disembark international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. Airlines of each Contracting Party not designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2(a) and (b) of this Article.
4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. On receipt of such designation, the other aeronautical authorities shall, subject to the provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article, without delay grant to the designated airline or airlines the appropriate operating authorisations.
2. The aeronautical authorities of either Contracting Party may require an airline or airlines designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil, while operating the agreed services, the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

3. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline or airlines from the other Contracting Party or to withhold or revoke the grant to such an airline or airlines of the rights specified in Article 2 of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline or airlines of those rights, in any case where it is not satisfied that the airline or airlines in question have their central administration and principal place of business in the territory of the other Contracting Party, that the majority of their shares are owned by nationals or by the Government of that other Contracting Party and are effectively controlled by such nationals or Government.
4. The designated airline or airlines, when so authorised, may commence at any time to operate the agreed services in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs, established in accordance with the provisions of Article 8 of this Agreement, are in force in respect of such services.
5. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by the airline or airlines designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
 - (a) in the case of failure by such airline or airlines to comply with the laws or regulations of the Contracting Party which has granted these rights, or
 - (b) if the airline or airlines otherwise fail(s) to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement and the Annex thereto.
6. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 5 of this Article are

essential to prevent infringements of the laws or regulations referred to in paragraph 5 of this Article, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in accordance with Article 15 of this Agreement.

ARTICLE 4

Capacity

1. The capacity to be operated on the agreed scheduled air services shall bear close relationship, at a reasonable load factor, to the demand for the carriage of traffic originating in the territory of each Contracting Party and destined to the territory of the other Contracting Party.
2. In order to achieve a fair and equal treatment of the designated airlines, the airlines have to agree in good time upon the frequencies of their scheduled services, the types of aircraft to be used and the flight schedules, including the days of operation as well as the estimated times of arrival and departure.
3. The schedules so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.
4. If the designated airlines cannot agree on the schedules mentioned above, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle the problem.
5. Subject to the provisions of this Article, no schedules shall come into force, unless the aeronautical authorities of the Contracting Parties have approved of them.

6. The schedules established for one season in accordance with the provisions of this Article shall remain in force for corresponding seasons until new schedules have been established in accordance with the provisions of this Article.

ARTICLE 5

Provision of Statistics

1. The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, periodic or other statements of statistics.
2. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origin and destination of such traffic.

ARTICLE 6

Tariffs

1. The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for the carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and characteristics of service, such as standards of speed and accommodation.
2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon by the designated airlines of both Contracting Parties.

3. The tariffs so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.
4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reasons a tariff cannot be fixed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days' period referred to in paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.
5. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 3 above or on the determination of any tariff under paragraph 4, the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.
6. No tariff shall come into force unless the aeronautical authorities of either Contracting Party have approved of it.
7. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

ARTICLE 7

Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of a Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air transport or the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of a Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as formalities regarding passports, customs, currency and sanitary measures, shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services.
4. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid by another State.

ARTICLE 8

Investigation of Accidents

1. In the case of a forced landing or accident of an aircraft of either Contracting Party within the territory of the other Contracting Party, the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the forced landing or accident takes place shall immediately notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party thereof, take immediate steps to assist the crew and the passengers, provide for the safety of the aircraft and mail, baggage and cargo on board and take necessary measures for an inquiry into the particulars and circumstances of the forced landing or accident.
2. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry into the particulars and circumstances of the forced landing or accident shall inform the aeronautical authorities of the other Contracting Party of the holding of the inquiry and the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be granted full facilities to be represented at the inquiry. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry shall send to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the report of the inquiry as soon as it is available.

ARTICLE 9

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.
3. The Contracting Parties shall act in full conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 or of any other aviation security conventions to which the two parties may adhere.
4. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944, to the extent that such security provisions are applied by the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party shall advise the other of its intention to notify any difference to the standards of the Convention on International Civil Aviation.
5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and such other appropriate measures, as may be agreed, intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request will constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

ARTICLE 10

Airport Fees and Charges

Fees and charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of an airline of the first Contracting Party engaged in similar international air services.

ARTICLE 11

Customs Charges and Procedures

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party, as well as the fuel, lubricants, spare parts, equipment and aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks and tobacco) on board such aircraft on arriving in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges and taxes, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. Fuel, lubricants, spare parts, equipment and aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks and tobacco) delivered or which are to be delivered by the designated airline or airlines of either Contracting Party to the territory of the other Contracting Party exclusively for its operational needs shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges and taxes on their arrival, departure and while within the territory of that other Contracting Party.

3. There shall also be exempt from such customs duties, fees, charges and taxes, with the exception of charges corresponding to services performed:

(a) aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks) taken on board aircraft in the territory of either Contracting Party for use on board aircraft used in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party;

(b) spare parts and equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party;

(c) fuel and lubricants destined for use in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

4. Supplies referred to in paragraphs 1 to 3 of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.
5. The regular airborne equipment as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
6. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, and smuggling of controlled drugs, be subject to no more than simplified control.
7. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 12

Airline Representation, Ticketing, and Sales Promotion

1. The designated airlines of each Contracting Party shall have an equal opportunity to employ, subject to the laws and

regulations of the other Contracting Party, the technical and commercial personnel for the performance of the agreed services on the specified routes and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall further have an equal opportunity to issue all kinds of documents of carriage and to advertise and promote sales in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 13

Transfer of Funds

1. All the accounts between the designated airlines shall be done in convertible currency.
2. Each Contracting Party shall grant to the airline or airlines designated by the other Contracting Party permission to transfer without any restriction to the Head Office of the said airline, in accordance with the rules and regulations existing with regard to currency exchange control, the profit arising in respect of its operation of the agreed services in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 14

Taxation

1. Profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.
3. Where a special Agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Contracting Parties, the provisions of the latter shall prevail.

ARTICLE 15

Consultations

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall consult with each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.
2. The aeronautical authorities of either Contracting Party may request consultations, through discussions or correspondence, which shall commence within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request, unless both aeronautical authorities agree to an extension of this period.

ARTICLE 16

Settlement of Disputes

1. Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement or the Annex thereto shall be settled by direct negotiations between the Contracting Parties. Such negotiations shall commence as soon as practicable but in any event not later than sixty (60) days from the date of

receipt of a request for such negotiations, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice, through diplomatic channels, requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral body.
3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.
4. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.
5. Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator; the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the arbitration shall be equally shared by the Contracting Parties.

ARTICLE 17

Modification

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, including the Annex thereto, it may request consultations between the Contracting Parties in relation to the proposed modification. Such consultations shall commence within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed, in writing, by the Contracting Parties.
2. A modification to the Annex may be made by direct agreement between the appropriate authorities of both Contracting Parties and shall be confirmed by exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 18

Registration

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organisation and the Secretariat of the United Nations.

ARTICLE 19

Applicability of Multilateral Agreements or Conventions

If any provision of the Agreement conflicts with an obligation which either Contracting Party may have towards a third Party, both Contracting Parties shall enter into consultations, in accordance with Article 15, to amend the Agreement in order to resolve any such conflict as soon as possible.

ARTICLE 20

Notice of Termination of Agreement

1. Either Contracting Party may at any time give notice, in writing, to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organisation and the Secretariat of the United Nations. In such case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.
2. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 21

Entry into Force

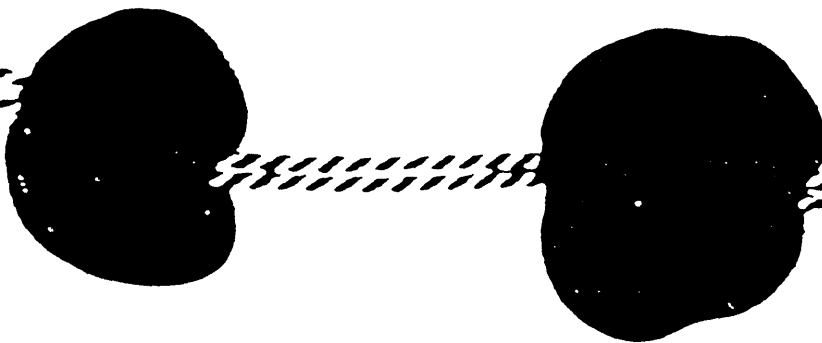
This Agreement shall enter into force on the first day of the second month, following the date of signature.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at this day of each in
the English and languages, both texts being equally
authentic.

FOR THE GOVERNMENT

FOR THE
GOVERNMENT



ANNEX

- A. The airline(s) designated by _____ shall
be entitled to operate scheduled air services in both
directions on routes specified hereafter:

Points of departure: Points of arrival:

Points in Points in

- B. The airline(s) designated by _____
shall be entitled to operate scheduled air
services in both directions on routes specified hereafter:

Points of departure: Points of arrival:

Points in Points in

- C. Any intermediate points may be served by the designated
airlines of each Contracting Party without exercising Fifth
Freedom traffic rights.

- D. (1) The airline(s) designated by either Contracting Party
may exercise fifth freedom rights initially at
_____ on a route between both countries, provided
that such rights are available to the airlines of both
Contracting Parties.

- (2) The exercise of Fifth Freedom rights at other points
may be agreed upon by the aeronautical authorities of
the two Contracting Parties.

ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

ΜΕΡΟΣ 1: ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

1. Τίτλος της ενέργειας: Προετοιμασία διαπραγματεύσεων με τρίτες χώρες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας

2. Σχετικά κονδύλια του προϋπολογισμού : Άρθρο Β2 - 704

3. Νομική βάση : Άρθρο 113 της Συνθήκης
Η τράπεζα δεδομένων προτείνεται σε ανακοίνωση στο συμβούλιο για τις σχέσεις με τρίτες χώρες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (αριθ. COM...)

4. Περιγραφή της ενέργειας

4.1 Ειδικοί στόχοι της ενέργειας:

Η δημιουργία τράπεζας δεδομένων για τις αεροπορικές δραστηριότητες στην Κοινότητα και μεταξύ Κοινότητας και τρίτων χωρών. Με βάση τις πληροφορίες αυτές η Επιτροπή μπορεί να αναλάβει τις ευθύνες της στον τομέα των εξωτερικών αεροπορικών σχέσεων και ειδικότερα να επεξεργαστεί τις αναγκαίες διαπραγματευτικές οδηγίες.

Οι πληροφορίες πρέπει να περιλαμβάνουν:

- τα δικαιώματα που ανταλλάσσονται σε διμερείς συμφωνίες στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών της Κοινότητας και τρίτων χωρών
- σύνοψη των διμερών συμφωνιών, μνημονίων συμφωνίες και άλλων επίσημων εγγράφων

4.2 Διάρκεια

Δημιουργία της βάσης δεδομένων μέσα σ' ένα χρόνο και εν συνεχεία τακτική ενημέρωση

4.3 Κοινό στο οποίο απευθύνεται η ενέργεια:

Κρατικές διοικήσεις, αερομεταφορείς, υπηρεσίες αερολιμένων, υπηρεσίες Επιτροπής

5. Ταξινόμηση της δαπάνης ή των εσόδων

5.1 ΜΥΔ

5.2 ΜΔΠ

5.3 ουδέν

6. Ποιος είναι ο χαρακτήρας της δαπάνης ή των εσόδων

6.1 Επιχορήγηση 100% : Ναι

6.2 Επιχορήγηση για συγχρηματοδότηση με άλλες πηγές του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα : Όχι

6.3 Επιδότηση επιτοκίου : Όχι

6.4 Άλλα : Όχι

6.5 Σε περίπτωση οικονομικής επιτυχίας της ενέργειας, προβλέπεται μερική ή ολική επιστροφή της κοινοτικής συνδρομής; Όχι

6.6 Συνεπάγεται η προτεινόμενη ενέργεια μεταβολή του επιπέδου των εσόδων; Εάν για τι είδους μεταβολή πρόκειται και ποια κατηγορία εσόδων αφορά; Όχι

7. Δημοσιονομική επίπτωση στις πιστώσεις παρέμβασης (μέρος Β του προϋπολογισμού)

7.1 Αναφέρατε τον τρόπο υπολογισμού του συνολικού κόστους της ενέργειας

Το κόστος έχει εκτιμηθεί με βάση προηγούμενες εμπειρίες για τη δημιουργία ειδικών βάσεων στατιστικών δεδομένων.

7.3 Ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα των πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων και πληρωμής

- Ανάληψη υποχρεώσεων:	1993: 500.000 ECU (έχουν ήδη περιληφθεί στο προσχέδιο του προϋπολογισμού)
- Πληρωμές:	1993: 250.000 ECU 1994: 200.000 ECU

8. Ποιες είναι οι διατάξεις κατά της απάτης που προβλέπονται στην προτεινόμενη ενέργεια;

Οι συνήθεις κοινοτικές διατάξεις

ΜΕΡΟΣ 2 : ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ
(ΜΕΡΟΣ Α ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ)

1. Συνεπάγεται η προτεινόμενη ενέργεια αύξηση του προσωπικού της Επιτροπής;
Εάν ναι, ποια;

Ναι

Η δραστηριότητα αυτή θα αναληφθεί από το προσωπικό της μονάδας ΓΔ VII/Γ/1 (θα χρειαστεί επιπρόσθετο προσωπικό ανάλογα με τη διάρκεια και το εύρος της μεταβατικής περιόδου που θα εγκρίνει το Συμβούλιο).

- 2) Αναφέρατε το ύψος των δαπανών λειτουργίας και προσωπικού που θα προκληθούν από την εφαρμογή της πρότασης.
Διευκρινίστε τον τρόπο υπολογισμού.

Το πρόσθετο προσωπικό θα έχει ως συνέπεια την ανακατανομή της εργασίας στις ΓΔ VII και διοικητικές δαπάνες για αποστολές και συνεδριάσεις.

ΜΕΡΟΣ 3 : ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ - ΑΝΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

1. Στόχοι και συνοχή με το δημοσιονομικό προγραμματισμό

- 1.1 Ειδικοί στόχοι της προτεινόμενης ενέργειας. Να ποσοτικοποιηθούν (στο μέτρο του δυνατού) και να αναλυθούν κατ' έτος εάν πρόκειται για πολυετή ενέργεια.

Η καθιέρωση πολιτικής εξωτερικών σχέσεων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας αποτελεί ουσιώδες στοιχείο της εσωτερικής αγοράς.

Η διαπραγμάτευση μεγάλου αριθμού συμφωνιών με τρίτες χώρες απαιτεί διάφορες διαδικασίες στην Κοινότητα. Οι αναγκαίες προτάσεις έχουν εγκριθεί από την Επιτροπή και υποβληθεί στο Συμβούλιο. σύμφωνα με τις προτάσεις η Επιτροπή είναι αρμόδια για την εκπόνηση διαπραγματευτικών οδηγιών. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο με βάση ενημερωμένες και ταχέως διαθέσιμες πληροφορίες. Η προτεινόμενη τράπεζα δεδομένων θα παρέχει τις πληροφορίες αυτές.

- 1.2 Προβλέπεται η προτεινόμενη ενέργεια στο δημοσιονομικό προγραμματισμό της ΓΔ για τα σχετικά έτη;

Γίνεται σχετική μνεία στο δημοσιονομικό δελτίο του ΠΣΠ 1993

- 1.3 Αναφέρατε σε ποιο γενικότερο στόχο που καθορίζεται στο δημοσιονομικό προγραμματισμό της ΓΔ αντιστοιχεί ο στόχος της προτεινόμενης ενέργειας.

Προπαρασκευαστικές ενέργειες για τη διαπραγμάτευση διεθνών συμφωνιών στον τομέα των μεταφορών

2. Αιτιολόγηση της ενέργειας

2.1 Αιτιολόγηση της επιλεγείσας ενέργειας σε σχέση με μια εναλλακτική που θα επέτρεπε να επιτευχθούν οι ίδιοι στόχοι. Η αιτιολόγηση πρέπει να βασίζεται ιδίως σε τρία κριτήρια:

α) Κόστος: Η εναλλακτική λύση σε μια τράπεζα δεδομένων θα συνίστατο στο να ζητούνται οι πληροφορίες κατά περίπτωση. Αυτό θα καθιστούσε πολύ δύσκολο για την Κοινότητα να επιτύχει πρόοδο στον εν λόγω τομέα.

β) Εμμεσα αποτελέσματα: (αποτελέσματα πέραν των ειδικών στόχων):
Η τράπεζα δεδομένων εξασφαλίζει ότι η Επιτροπή θα διαθέτει τις αναγκαίες πληροφορίες για την εκπόνηση διαπραγματευτικών οδηγιών.

γ) Πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα: (ικανότητα κινητοποίησης άλλων πηγών χρηματοδότησης):

Δεν υπάρχουν πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα.

3. Παρακολούθηση και αξιολόγηση της ενέργειας

3.1 Επιλεγέντες δείκτες απόδοσης:

Άμεση διαθεσιμότητα των πληροφοριών

3.2 Μέθοδος και περιοδικότητα της προβλεπόμενης αξιολόγησης

Μηνιαίως και κατά περίπτωση

3.3 Κυριότεροι παράγοντες αβεβαιότητας που μπορούν να επηρεάσουν τα αποτελέσματα της ενέργειας

Η συνεργασία των κρατών μελών που παρέχουν τις πληροφορίες

- 111 -

ISSN 0254-1483

COM(92) 434 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

11 07

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-92-464-GR-C

ISBN 92-77-48529-9

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
L-2985 Luxembourg