



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αριθμός Γνωμοδότησης 201/2015

ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
(Γ' ΤΜΗΜΑ)

Συνεδρίαση της 28ης Σεπτεμβρίου 2015

Σύνθεση:

Πρόεδρος: Βασιλική Δούσκα, Αντιπρόεδρος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους

Μέλη: Παναγιώτης Παναγιωτουνάκος, Παναγιώτης Σπανός, Ευαγγελία Βελώνη, Νίκη Μαριόλη, Κωνσταντίνος Κατσούλας, Αθηνά Αλεφάντη, Νομικοί Σύμβουλοι του Κράτους.

Εισηγήτρια: Μαρία Δεληγιάννη, Πάρεδρος Ν.Σ.Κ.

Αριθμός Ερωτήματος: Το υπ' αριθ. πρωτ. Δ3/Β/16715/5250/15.06.2015 έγγραφο του Τμήματος Λειτουργίας, της Διεύθυνσης Αερολιμένων (Δ3) της Γενικής Διεύθυνσης Αερομεταφορών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας

Ερώτημα: *Δύναται η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας:*

α) Με βάση το ισχύον, εθνικό και ευρωπαϊκό, θεσμικό πλαίσιο, να ικανοποιήσει το σχετικό αίτημα της εταιρείας Goldair Handling, ώστε να συνεργαστεί με την εταιρεία Level up, σε καθεστώς υπεργολαβίας, για την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος», κατά το μέρος μόνο των υπηρεσιών αυτών, για τις οποίες και οι δύο εταιρείες κατέχουν τη σχετική άδεια, ήτοι είναι εγκεκριμένοι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης στις υπηρεσίες της υποκατηγορίας 6.1, και ειδικότερα μόνο τον

εσωτερικό καθαρισμό του αεροπλάνου;

β) Να προβεί σε τροποποίηση των σχετικών διατάξεων του Βασικού Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης, ώστε να προβλεφθεί η δυνατότητα υπεργολαβίας στην παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης μόνον όσον αφορά τον εσωτερικό καθαρισμό του αεροπλάνου, ικανοποιώντας το ανωτέρω αίτημα;

Επί του ως άνω ερωτήματος, το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (Τμήμα Γ'), γνωμοδότησε, ως εξής :

I. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

A. Στο κείμενο του ανωτέρω ερωτήματος αναφέρονται τα ακόλουθα:

Η εταιρεία Goldair Handling, εγκεκριμένος φορέας επίγειας εξυπηρέτησης, διαβίβασε στην ΥΠΑ σχέδιο σύμβασης συνεργασίας μεταξύ αυτής και της εταιρείας Level up, επίσης εγκεκριμένου φορέα επίγειας εξυπηρέτησης, για την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος», κατά το μέρος μόνο των υπηρεσιών αυτών, για τις οποίες και οι δύο εταιρείες κατέχουν τη σχετική άδεια, ήτοι τις υπηρεσίες της υποκατηγορίας 6.1, και ειδικότερα μόνο τον εσωτερικό καθαρισμό του αεροπλάνου.

Το σχέδιο αφορά σε σχεδιαζόμενη ιδιωτική σύμβαση. Αναφορικά με το αντικείμενο της σύμβασης, η Διεύθυνση Αερολιμένων της ΥΠΑ διατύπωσε τις εξής παρατηρήσεις:

1) Το αντικείμενο της σύμβασης καθώς και οι όροι αυτής, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι αφορά σε σύμβαση υπεργολαβίας (subcontracting), παρόλο που σε αυτήν αναγράφεται ρητά το αντίθετο. Συγκεκριμένα μεταξύ άλλων προβλέπεται:

Η συνεργασία των δύο εταιρειών (εγκεκριμένων φορέων επίγειας εξυπηρέτησης) σε καθεστώς αποκλειστικότητας, με σκοπό την εξυπηρέτηση αεροπορικών εταιρειών που αποκαλούνται αποδέκτες υπηρεσιών, διέπεται από την αρχή back – to – back, η οποία αποτελεί βασική αρχή της σύμβασης υπεργολαβίας.

Σύμφωνα με την αρχή αυτή, οι όροι της σύμβασης υπεργολαβίας αντιστοιχούν στους όρους της κύριας σύμβασης σε ό,τι αφορά στην εκτέλεση

των εργασιών που ανατέθηκαν στον υπεργολάβο. Έτσι και στο σχέδιο, όλες οι υποχρεώσεις με τις οποίες έχει επιφορτιστεί η εταιρεία Goldair αναφορικά με την παροχή των υπηρεσιών, επεκτείνονται αυτούσιες στην εταιρεία Level up (άρθρ. 5).

Η εταιρεία Goldair θα συμπεριλαμβάνει στην αμοιβή της εταιρείας Level up τους μισθούς και τις ασφαλιστικές εισφορές της δεύτερης (άρθρ. 4). Η πρόβλεψη αυτή βρίσκεται σε αντιστοιχία με το άρθρ. 68 παρ. 3 ν. 3863/2010 «Νέο Ασφαλιστικό Σύστημα και συναφείς διατάξεις, ρυθμίσεις στις εργασιακές σχέσεις» (Α'115), σύμφωνα με το οποίο: «Εργολάβος που αναθέτει την εκτέλεση του έργου ή μέρος του έργου σε υπεργολάβο, υποχρεούται άμεσα να ενημερώνει εγγράφως τον αποδέκτη των υπηρεσιών. Ο εργολάβος και ο υπεργολάβος ευθύνονται αλληλεγγύως και εις ολόκληρον, έναντι των εργαζομένων για την καταβολή των πάσης φύσεως αποδοχών και ασφαλιστικών εισφορών».

2) α) Η πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους ελληνικούς αερολιμένες γίνεται με την έκδοση υπουργικής απόφασης, με την οποία χορηγείται έγκριση δραστηριοποίησης στους ενδιαφερόμενους φορείς επίγειας εξυπηρέτησης. Η σχετική αδειοδότηση για τη δραστηριοποίησή τους στους ελληνικούς αερολιμένες, διέπεται από τις διατάξεις του Π.Δ. 285/1998, με το οποίο έγινε η προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 96/67, και του Βασικού Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης (στο εξής Β.Κ.Ε.Ε.).

β) Σύμφωνα με το άρθρο 2 «Ορισμοί», του π.δ. 285/1998:

- Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης: είναι οι υπηρεσίες που περιγράφονται στο Παράρτημα Α του Προεδρικού Διατάγματος και παρέχονται σε χρήστες εντός του Αερολιμένα.

- Χρήστης Αερολιμένα: είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που μεταφέρει, αεροπορικώς, επιβάτες ταχυδρομείο ή και φορτίο από/προς τον συγκεκριμένο Αερολιμένα.

- Φορέας παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης: είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει σε τρίτους μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης.

Οι ανωτέρω ορισμοί αναφέρονται και στο Β.Κ.Ε.Ε., στον οποίο συμπεριλαμβάνεται περαιτέρω ο ορισμός:

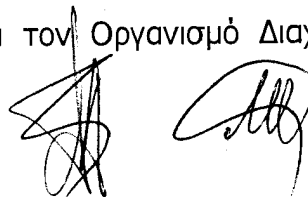
- Συμφωνία Εξυπηρέτησης: είναι η σύμβαση που καταρτίζεται μεταξύ φορέα και χρήστη με σκοπό την παροχή από τον πρώτο στο δεύτερο υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης.

Συνεπώς, κατά την ίδια Διεύθυνση, δε νοείται παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε χρήστη, παρά μόνο με απευθείας συμφωνία με το χρήστη και όχι με συμφωνία μεταξύ των φορέων (υπεκμίσθωση υπηρεσιών).

γ) ως προς τις προϋποθέσεις αδειοδότησης των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης, η εξάρτηση του αριθμού των φορέων από την αεροπορική κίνηση του αερολιμένα, στην περίπτωση περιορισμού του αριθμού αυτού, οι υποχρεώσεις των φορέων, κανόνες δεοντολογίας κ.λ.π. αναφέρονται επίσης τα εξής:

Η χορηγηθείσα στην εταιρεία Goldair έγκριση για τη δραστηριοποίησή της στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», διέπεται από τους όρους και τις προϋποθέσεις του ανωτέρω Β.Κ.Ε.Ε., οι προϋποθέσεις του οποίου πρέπει να πληρούνται καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της έγκρισης. Ειδικότερα, ο φορέας οφείλει να διαθέτει την απαιτούμενη εμπειρία (προσωπικού και επιχείρησης, άρθρ. 4.9.4), καταλληλότητα του προσωπικού επίγειας εξυπηρέτησης (άρθρ. 4.9.5), Επιπλέον, να υποβάλλει πίνακες με τους προβλεπόμενους χρόνους εξυπηρέτησης αεροσκαφών και τον απαιτούμενο αριθμό των μέσων και του προσωπικού που διαθέτει (άρθρ. 4.9.6), καθώς επίσης να πληροί τις ειδικές απαιτήσεις του Παραρτήματος Γ, άρθρ. 6 «απαιτήσεις υπηρεσιών καθαρισμού και συντήρησης αεροσκάφους», αναφορικά με τις γραφειακές ευκολίες εντός του αερολιμένα, τα μέσα καθαρισμού και συντήρησης.

Συνεπώς, η υποχρέωση του φορέα για την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης με δικά του μέσα και προσωπικό, και χωρίς τη μεσολάβηση τρίτων, αποκλείει την περίπτωση της υπεργολαβίας. Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρ. 15 παρ. 3 του π.δ. 285/1998, «ο φορέας επίγειας εξυπηρέτησης υπόκειται σε συνεχή έλεγχο των μέσων, εξοπλισμού και εγκαταστάσεων του από την αρμόδια Αεροπορική Αρχή, καθώς και τον Οργανισμό Διαχείρισης



Αερολιμένα», συνεπώς, δεν μπορεί να αποποιηθεί αυτά ή μέρος αυτών μετά τη χορήγηση της άδειας, η εκ των υστέρων δε μη πλήρωση των απαιτήσεων των παραγράφων 9.4, 9.5, 9.6, 9.10 του άρθρου 4 του Β.Κ.Ε.Ε., όπως και η μη δραστηριοποίηση του φορέα ή η διακοπή της δραστηριοποίησης εκ μέρους του φορέα μπορούν να επισύρουν την ανάκληση της χορηγηθείσας άδειας σύμφωνα με το άρθρ. 21 του Β.Κ.Ε.Ε.

δ) Όλες οι παραπάνω προβλέψεις, κατά την υπηρεσία, κινούνται στο πνεύμα της προστασίας του ανταγωνισμού, με καταληκτική την πρόβλεψη του άρθρου 14 παρ. 1.1 του Β.Κ.Ε.Ε. «Γενικές υποχρεώσεις φορέων και αυτοεξυπηρετούμενων», όπου προβλέπεται ότι κάθε φορέας επίγειας εξυπηρέτησης ή αυτοεξυπηρετούμενος χρήστης, κατά περίπτωση, πέραν των άλλων υποχρεώσεων του, υποχρεούται:

«Να μην συνάπτει συμφωνίες και να μην συμμετέχει σε εναρμονισμένες πρακτικές με άλλους φορείς παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, ή αυτοεξυπηρετούμενους χρήστες με στόχο ή αποτέλεσμα:

α) την από κοινού χρήση (συνεκμετάλλευση – pooling) οιοδήποτε επίγειου μέσου, εκτός από τις περιπτώσεις της παραγράφου 5.

β) τον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών ή άλλων όρων συναλλαγής,

γ) την κατανομή της αγοράς,

δ) την εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδυνάμων παροχών, έναντι των εμπορικών συναλλασσόμενων».

ε) Η αναφερόμενη στην παράγραφο 5 του Β.Κ.Ε.Ε. μοναδική περίπτωση επιτρεπόμενης συνεργασίας μεταξύ των φορέων, προβλέπεται μόνο για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας του αερολιμένα. Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι «με απόφαση του προϊσταμένου της Διεύθυνσης Αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, μετά από αιτιολογημένη πρόταση του Οργανισμού Διαχείρισης αερολιμένα, ύστερα από διαβουλεύσεις του τελευταίου με την Επιτροπή Χρηστών του αερολιμένα, ή τους χρήστες του αερολιμένα, εφόσον στον αερολιμένα δεν υπάρχει Επιτροπή Χρηστών, είναι δυνατή η χορήγηση έγκρισης για την από κοινού χρήση (συνεκμετάλλευση – pooling) επίγειων μέσων από φορείς επίγειας εξυπηρέτησης για ορισμένο χρονικό

διάστημα, προκειμένου να εξασφαλισθεί η εύρυθμη λειτουργία του αερολιμένα».

στ) Προς επίρρωση των ανωτέρω, ειδικά στην περίπτωση της έκτακτης ανάγκης, ο Β.Κ.Ε.Ε. επιτρέπει και τη χρήση μέσου ενός φορέα από τρίτο φορέα, με δανεισμό ή παραχώρηση (βλ. Β.Κ.Ε.Ε., Παράρτημα Γ. άρθρ. 5 Απαιτήσεις Εξυπηρέτησης στο Δάπεδο Στάθμευσης Αεροσκαφών, περίπτ. γ), σύμφωνα με την οποία: «γ) Ο κάθε είδους εξοπλισμός πρέπει να αποτελείται από ιδιόκτητα ή μισθωμένα οχήματα, μηχανήματα και λοιπό εξοπλισμό. Η μίσθωση επιτρέπεται να πραγματοποιείται σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις περί χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing), εφόσον ο εκμισθωτής είναι εξειδικευμένη επιχείρηση, αποκλειόμενης της υπομίσθωσης και γενικότερα της χρήσης επίγειου εξοπλισμού άλλου φορέα ή αυτοεξυπηρετούμενου χρήστη στα πλαίσια γραπτής ή άλλης μορφής συμφωνίας ή πρακτικής μεταξύ τους. Ο δανεισμός ή η παραχώρηση μέσων κατά περίπτωση από ή σε άλλους φορείς επίγειας εξυπηρέτησης ή αυτοεξυπηρετούμενους χρήστες, απαγορεύεται εκτός από καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης και μόνο εάν φορέας παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης δεν δύναται να παράσχει την υπηρεσία για την οποία προορίζεται ο εξοπλισμός».

ζ) Σε κάθε περίπτωση όμως δεν νοείται κανενός είδους συνεργασία μεταξύ φορέα και τρίτου, μη διαθέτοντος σχετική άδεια, παρά μόνο με την προϋπόθεση ότι αυτή γίνεται μεταξύ εγκεκριμένων φορέων (άρθρ. 14 παρ. 1.9 όπου ο φορέας υποχρεούται «να μην αναθέτει την παροχή υπηρεσιών σε τρίτους οι οποίοι δεν διαθέτουν σχετική έγκριση»).

3. Επιπλέον σημειώνεται ότι η εταιρεία Level up, κατά τη φάση της αδειοδότησής της έχει δεσμευτεί εγγράφως προς την Υπηρεσία για τις υποχρεώσεις που περιγράφονται στο άρθρο 14 του Β.Κ.Ε.Ε. ως φορέας επίγειας εξυπηρέτησης και έχει αποσύρει σχετική εκ μέρους της εταιρείας Goldair επιστολή, αναφορικά με την πρόθεσή της για συνεργασία με αυτήν για την παροχή της υπηρεσίας εξυπηρέτησης καθαρισμού αεροσκαφών (βλ. σχετικό υπ' αριθ. 4).

4. Τέλος, σημειώνεται ότι μέχρι σήμερα, η ένταξη ανάλογης πρόβλεψης (υπεργολαβίας), στις διατάξεις του Οικείου Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης

του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος», δεν έχει γίνει αποδεκτή από την Υπηρεσία (βλ. σχετικό υπ' αριθ. 8).

5. Σύμφωνα με το προσχέδιο του νέου Ευρωπαϊκού Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης (βλ. σχετικό υπ' αριθ. 3), εξετάζεται η δυνατότητα να επιτραπεί η υπεργολαβία υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στους Αερολιμένες της Κοινότητας. Η τυχόν απελευθέρωσή της μέσω της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας θα καθορίσει τους όρους και τις προϋποθέσεις για την εφαρμογή της. Σύμφωνα με το σχέδιο, αναγνωρίζεται ο ρόλος της υπεργολαβίας στην αύξηση της ευελιξίας των φορέων και των υπηρεσιών, γίνεται ωστόσο μνεία ότι τούτη μπορεί να οδηγήσει σε περιορισμό της χωρητικότητας και σε αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια πτήσεων καθώς και στην ασφάλεια από έκνομες ενέργειες. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να περιορισθεί και να αποσαφηνιστούν οι όροι που θα τη διέπουν.

Η διαδικασία αυτή δεν έχει καταλήξει σε ρητή θετική ρύθμιση, καθώς επίσης δεν υπάρχει σχετική πρόβλεψη στο π.δ. 285/98 και στον Βασικό Κανονισμό Επίγειας Εξυπηρέτησης.

6. Παρά την έως σήμερα έλλειψη σχετικού ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου αναφορικά με την υπεργολαβία υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, η ανωτέρω πρακτική ενδεχομένως να εφαρμόζεται σε ορισμένους αερολιμένες της Κοινότητας. Τούτο επικαλείται και η εταιρεία Level Up, η οποία, με τα υπ' αριθ. 6 και 7 σχετικά, επικαλείται επιστολή ηλεκτρονικού ταχυδρομείου Γερμανικής εταιρείας, υπεύθυνης για τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης στο αεροδρόμιο του Μονάχου, σύμφωνα με την οποία όλες οι αεροπορικές υπηρεσίες καθαρισμού παρέχονται από εξωτερικούς υπεργολάβους.

Β. Κατόπιν των ανωτέρω τέθηκαν τα ως άνω ερωτήματα:

II. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Α. 1. Στις διατάξεις της Οδηγίας 96/67 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας ορίζονται μεταξύ άλλων στα άρθρα 2, 6, 14 και 23 τα ακόλουθα:

α) «Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

α)....., β....., γ....., δ.....,

ε) υπηρεσίες εδάφους: οι περιγραφόμενες στο παράρτημα υπηρεσίες που παρέχονται σε χρήστες εντός του αερολιμένα

στ) εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων: μορφή παροχής υπηρεσιών εδάφους όπου ο χρήστης παρέχει απευθείας εις εαυτόν μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών εδάφους χωρίς να συνάπτει με τρίτο καμία σύμβαση, υπό οιαδήποτε ονομασία, για την παροχή αυτών.

ζ) παρέχων υπηρεσίες εδάφους: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει σε τρίτους μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών εδάφους.»

β) «Άρθρο 6

Παροχή υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα, κατά το άρθρο 1, διασφαλίζοντας στους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά παροχής υπηρεσιών εδάφους σε τρίτους.

Τα κράτη μέλη δύνανται να υποχρεώσουν τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους να εγκατασταθούν στην Κοινότητα.»

γ) «Άρθρο 14

Έγκριση

1. Σε ένα αερολιμένα, τα κράτη μέλη μπορούν να εξαρτούν τη δραστηριότητα του παρέχοντος υπηρεσίες ή του εξυπηρετούμενου δι' ιδίων μέσων χρήση από την έγκριση εκ μέρους δημόσιας αρχής, ανεξάρτητης του οργανισμού διαχείρισης του συγκεκριμένου αερολιμένα.

Τα κριτήρια χορήγησης της έγκρισης αναφέρονται στην υγιή χρηματοοικονομική κατάσταση και στην επαρκή ασφαλιστική κάλυψη, την

ασφάλεια των εγκαταστάσεων, των αεροσκαφών, του εξοπλισμού ή των προσώπων, στην προστασία του περιβάλλοντος και στην τήρηση της οικείας κοινωνικής νομοθεσίας.

Τα κριτήρια τηρούν τις ακόλουθες αρχές:

α) εφαρμόζονται στους διαφόρους παρέχοντες υπηρεσίες και χρήστες χωρίς διακρίσεις β) προσαρμόζονται στον επιδιωκόμενο στόχο γ) δεν καταλήγουν σε μείωση της πρόσβασης στην αγορά ή της εξυπηρέτησης δι' ιδίων μέσων σε επίπεδο κατώτερο από το προβλεπόμενο στην παρούσα οδηγία.

Τα κριτήρια δημοσιεύονται, ο δε παρέχων υπηρεσίες ή ο δι' ιδίων μέσων εξυπηρετούμενος χρήστης ενημερώνεται πριν από τη διαδικασία χορήγησης.

2. Η έγκριση μπορεί να μην χορηγείται ή να αφαιρείται μόνον όταν ο παρέχων υπηρεσίες δι' ιδίων μέσων εξυπηρετούμενος χρήστης εξ υπαιτιότητός του δεν πληροί τα κριτήρια της παραγράφου 1.

Οι λόγοι απόρριψης ή αφαίρεσης κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο παρέχοντα υπηρεσίες ή στον δι' ιδίων μέσων εξυπηρετούμενο χρήστη και στον οργανισμό διαχείρισης.»

δ) «Άρθρο 23

Εφαρμογή

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν στην παρούσα οδηγία το αργότερο ένα έτος μετά τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ενημερώνουν δε αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή αποφασίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που

καλύπτεται από την παρούσα οδηγία.

B. 1. Στα άρθρα 1 και 4 του ν.1338/83 "Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου (Α' 34), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παρ. 4 του ν. 1440/84 (Α' 70) και τροποποιήθηκε με το άρθρο 19 του ν. 2367/95 (Α' 261) και του άρθρου 3 του ν.1338/83 όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 65 του ν.1892/1990 ορίζονται τα ακόλουθα:

α) «Άρθρο 1

1. Για τη συμμόρφωση προς οδηγίες ή αποφάσεις (Ε.Ο.Κ. Ε.Κ.Α.Ε) συστάσεις και ατομικές αποφάσεις (Ε.Κ.Α.Χ) και την εκτέλεση των κανονισμών (ΕΟΚ, ΕΚΑΕ) και γενικών αποφάσεων (ΕΚΑΧ) που εκδίδονται από τα κοινοτικά όργανα εφαρμόζονται αναλόγως οι ήδη υφιστάμενες ως και οι εκάστοτε παρεχόμενες νομοθετικές εξουσιοδοτήσεις προς κανονιστική ρύθμιση σχετικών θεμάτων υπο την επιφύλαξιν των οριζόμενων στο άρθρο 2.

2. Με τις κανονιστικές πράξεις της προηγούμενης παραγράφου δύναται να λαμβάνεται και κάθε αναγκαίο συμπληρωματικό μέτρο για την εφαρμογή των ανωτέρω κοινοτικών πράξεων όπως είναι ίδια η σύσταση νέων οργάνων και θέσεων ο καθορισμός αρμοδιοτήτων και διοικητικών διαδικασιών και η θέσπιση διοικητικών κυρώσεων.»

β) «Άρθρο 4

1. Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται μετά από πρόταση του αρμόδιου Υπουργού και του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, ρυθμίζονται τα θέματα και λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα για την εφαρμογή των κοινοτικών πράξεων, που αναφέρονται στο άρθρο 1 του παρόντος νόμου. Στο πλαίσιο της εξουσιοδότησης ανήκει και η θέσπιση των αναγκαίων οργανωτικών και εκτελεστικών μέτρων, όπως είναι ειδικότερα η σύσταση νέων οργάνων, η ίδρυση θέσεων και ο καθορισμός αρμοδιοτήτων, διοικητικών διαδικασιών και κυρώσεων.

2. Χρονικό όριο χρήσεως της παραπάνω εξουσιοδότησης πλαισίου, που σκοπεί την εκπλήρωση κοινοτικών υποχρεώσεων, είναι η 31η Δεκεμβρίου 1987.»

γ) Το άρθρο 19 του ν.2367/1995 (Α' 261) ορίζει ότι:

«Χρονικό όριο χρήσεως της εξουσιοδοτήσεως πλαισίου του άρθρου 4 του ν. 1338/1983 (ΦΕΚ 34 Α'), όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 6 του ν. 1440/1984 (ΦΕΚ 70 Α') και τροποποιήθηκε από το άρθρο 7 του ν. 1775/1988 (ΦΕΚ 101 Α') και από το άρθρο 31 του ν. 2076/1992 (ΦΕΚ 130 Α'), ορίζεται η 31η Δεκεμβρίου 2000.»

δ) «Με το άρθρο 91 ν.3862/2010, (Α' 113), ορίζεται ότι:

«Χρονικό όριο χρήσεως της εξουσιοδοτήσεως-πλαισίου του άρθρου 4 του ν. 1338/1983 (ΦΕΚ 34 Α') "Εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου", όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 6 του ν. 1440/1984 (ΦΕΚ 70 Α') και τροποποιήθηκε από το άρθρο 7 του ν. 1775/1988 (ΦΕΚ 101 Α'), από το άρθρο 31 του ν. 2076/1992 (ΦΕΚ 130 Α'), από το άρθρο 19 του ν. 2367/1995 (ΦΕΚ 261 Α'), από το άρθρο 22 του ν. 2789/2000 (ΦΕΚ 21 Α') και από το άρθρο 48 του ν. 3427/2005 (ΦΕΚ 312 Α') ορίζεται η 31η Δεκεμβρίου 2015.»

Γ. 1. Κατ' εξουσιοδότηση από τις ανωτέρω διατάξεις εκδόθηκε το π.δ. 285/1998 (Α' 207), το οποίο εκδόθηκε με σκοπό την «προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της κοινότητας (L/272/36)» Στα άρθρα 2, 7παρ1, 12 παρ1, 15 ορίζονται μεταξύ άλλων τα ακόλουθα:

α) « Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος Π.Δ ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α).....β).....γ).....

δ) Χρήστης Αερολιμένα: είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που μεταφέρει, αεροπορικώς, επιβάτες ταχυδρομείο η και φορτίο από/προς τον συγκεκριμένο αερολιμένα.

ε) Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης : είναι οι υπηρεσίες που

περιγράφονται στο Παράρτημα Α που προσαρτάται στο παρόν προεδρικό Διάταγμα και παρέχονται σε χρήστες εντός του Αερολιμένα.

ζ) Φορέας παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης: είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει σε τρίτους μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, (εφεξής αναφέρεται ως Φορέας).

η) Αεροπορική Αρχή: είναι η αρμόδια Κρατική Αεροπορική Αρχή (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) για την παρακολούθηση και τον έλεγχο της εφαρμογής του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος.

θ) Βασικός Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης: είναι η πράξη του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών η οποία περιλαμβάνει τις ελάχιστες απαιτήσεις της Αεροπορικής Αρχής ως προς το περιεχόμενο των οικείων Κανονισμών επίγειας εξυπηρέτησης ανά Αερολιμένα.

ι) Οικείος Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης: είναι εσωτερικός Κανονισμός που εκδίδεται από τον Οργανισμό Διαχείρισης εκάστου Αερολιμένα με βάση τις ιδιαίτερες ανάγκες αυτού. Οι διατάξεις του δεν αντίκεινται προς τον Βασικό Κανονισμό. Ο Οικείος Κανονισμός, υποβάλλεται για έγκριση στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών έπειτα από εισήγηση της Αεροπορικής Αρχής.»

β)«Άρθρο 7

«Παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης προς τρίτους

1. Οι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης έχουν το δικαίωμα της ελεύθερης πρόσβασης στην αγορά υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε όλους τους ελληνικούς αερολιμένες που είναι ανοικτοί σε εμπορική κίνηση σύμφωνα με τις προβλέψεις και περιορισμούς του παρόντος Διατάγματος.»

γ)«Άρθρο 15

1. Οι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης ή οι αυτοεξυπηρετούμενοι χρήστες εξαρτούν την έναρξη της άσκησης των δραστηριοτήτων τους σε ένα ελληνικό Αερολιμένα από έγκριση που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από εισήγηση της αρμόδιας Αεροπορικής

Αρχής πριν από την έναρξη των εν λόγω δραστηριοτήτων.

Η έγκριση χορηγείται με βάση κριτήρια διαφανή, αντικειμενικά, κατάλληλα και αμερόληπτα που αναφέρονται στην : α. Υγιή χρηματοοικονομική κατάσταση. β. Επαρκή ασφαλιστική κάλυψη. γ. Ασφάλεια (Safety and Security) των εγκαταστάσεων, των αεροσκαφών, του εξοπλισμού και των προσώπων. δ. Προστασία του περιβάλλοντος. ε. Τήρηση της ισχύουσας κοινωνικής νομοθεσίας. Τα κριτήρια στο σύνολό τους καθορίζονται στον Βασικό Κανονισμό επίγειας εξυπηρέτησης. Τα κριτήρια βασίζονται στις ακόλουθες αρχές : - Εφαρμόζονται στους διάφορους φορείς και χρήστες χωρίς διακρίσεις. - Προσαρμόζονται στον επιδιωκόμενο στόχο. - Δεν εμποδίζουν την πρόσβαση στην αγορά ή την ελευθερία στην αυτοεξυπηρέτηση σε επίπεδο κατώτερο από το προβλεπόμενο στο παρόν Διάταγμα. 2. Η έγκριση μπορεί να μην χορηγείται ή να ανακαλείται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών μόνον όταν ο φορέας ή ο αυτοεξυπηρετούμενος χρήστης από υπαιτιότητά του δεν πληροί τα προαναφερθέντα κριτήρια κατά την έναρξη ή στην διάρκεια των δραστηριοτήτων αυτών...». Τέλος, το άρθρο 26 του π.δ. 285/1998 ορίζει ότι προσαρτάται και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του εν λόγω π. διατάγματος παράρτημα, που περιέχει κατάλογο των υπηρεσιών εδάφους και ταυτίζεται, κατά περιεχόμενο, με σχετικό παράρτημα της οδηγίας 96/67/EK του Συμβουλίου. Στον κατάλογο αυτόν οι υπηρεσίες εδάφους διακρίνονται σε διοικητικές υπηρεσίες εδάφους και εποπτεία, εξυπηρέτηση επιβατών, υπηρεσίες αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου, υπηρεσίες στην πίστα, υπηρεσίες καθαρισμού και συντήρησης του αεροπλάνου, υπηρεσίες καυσίμων και λαδιών, υπηρεσίες συντήρησης, υπηρεσίες πτήσεως και διοικήσεως των πληρωμάτων, υπηρεσίες μεταφοράς επί του εδάφους και υπηρεσίες τροφοδοσίας (catering).

Δ.1. Στο άρθρο 24 του ν.3913/2011 «Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις» (Α' 18) ορίζονται μεταξύ άλλων τα εξής :

α) «Άρθρο 24

Κανονισμοί Επίγειας Εξυπηρέτησης

1.....

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της ΥΠΑ εκδίδονται ο Βασικός και οι Οικείοι Κανονισμοί Επίγειας Εξυπηρέτησης για τους ελληνικούς αερολιμένες που είναι ανοικτοί στην εμπορική κίνηση, ανεξάρτητα από την ετήσια επιβατική κίνηση και διακίνηση φορτίου σε καθένα από αυτούς.

3. Με το Βασικό Κανονισμό Επίγειας Εξυπηρέτησης, οι διατάξεις του οποίου αποτελούν αυτοδικαίως και μέρος των Οικείων Κανονισμών Επίγειας Εξυπηρέτησης των Οργανισμών Διαχείρισης των ελληνικών αερολιμένων, καθορίζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις και προϋποθέσεις για την άσκηση δραστηριοτήτων επίγειας εξυπηρέτησης σε όλους τους ελληνικούς αερολιμένες, όπως:

α) Τα κριτήρια επαγγελματικής αξιοπιστίας των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 15 του π.δ. 285/1998 (ΦΕΚ 207 Α'), καθώς και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την απόδειξη τους.

β) Οι όροι, όπως καταλληλότητα επίγειου εξοπλισμού, τεχνολογίες φιλικές προς το περιβάλλον, ολοκληρωμένες τεχνολογίες ή συστήματα ή μέθοδοι παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, αριθμητική επάρκεια προσωπικού, ύπαρξη συστήματος διαχείρισης ποιότητας, παροχή υπηρεσιών δημόσιου συμφέροντος, που λαμβάνονται υπόψη υποχρεωτικώς για την επιλογή των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης.

γ) Ο τρόπος ορισμού, τα προσόντα και τα καθήκοντα των υπευθύνων εξυπηρέτησης συστημάτων διαχείρισης και εκπαίδευσης και διαχείρισης ποιότητας.

δ) Οι κανόνες ασφαλείας (βασικοί και εκτάκτων καταστάσεων) που πρέπει να τηρούν οι φορείς παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και οι αυτοεξυπηρετούμενοι χρήστες.

ε) Η εκπαίδευση του προσωπικού των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών.

στ) Το περιεχόμενο και ο τρόπος υποβολής των αναφορών στον Οργανισμό Διαχείρισης Αερολιμένα, με κοινοποίηση στην αρμόδια Διεύθυνση της ΥΠΑ.

ζ) Τα συστήματα διαχείρισης ασφάλειας και ποιότητας και τα υποχρεωτικά εγχειρίδια που πρέπει να διαθέτουν οι φορείς παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης.

η) Οι κανόνες δεοντολογίας επίγειας εξυπηρέτησης και οι γενικές υποχρεώσεις των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών.

θ) Τα κριτήρια επιλογής των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών όταν περιορίζεται ο αριθμός τους.

ι) Η διαδικασία προεπιλογής των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης.

ια) Ο ορισμός και η πρόσβαση στις κεντρικές υποδομές των αερολιμένων.

ιβ) Οι προϋποθέσεις παροχής υπηρεσίας δημόσιου συμφέροντος.

ιγ) Οι εφαρμοστέοι κανόνες εάν επιβληθεί απαγόρευση παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και αυτοεξυπηρέτησης.

ιδ) Η διαδικασία ελέγχου και οι κυρώσεις που επιβάλλονται σε βάρος των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και των αυτοεξυπηρετούμενων χρηστών όταν παραβιάζουν τις υποχρεώσεις τους.

ιε) Το ύψος των εγγυητικών επιστολών και των ασφαλιστικών καλύψεων.

ιστ) Η διαδικασία επιλογής φορέα ή φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στις κατηγορίες 3, 5 και 7 του Παραρτήματος Α' του π.δ. 285/1998.»

Ε.1. Κατ' εξουσιοδότηση από την ανωτέρω διάταξη εκδόθηκε η αριθ. Δ3/Β/16067/3831/2011 «Βασικός Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης» (Β' 1138) απόφαση του τότε Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων στον οποίο μεταξύ άλλων ορίζονται τα ακόλουθα:

α) «Άρθρο 1

Σκοπός

Σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι: α) η καθιέρωση των ελαχίστων απαιτήσεων και προϋποθέσεων για την άσκηση δραστηριοτήτων επίγειας εξυπηρέτησης στους Ελληνικούς αερολιμένες, που είναι ανοικτοί στην εμπορική κίνηση, από φορείς επίγειας εξυπηρέτησης προς τρίτους και αυτοεξυπηρετούμενους χρήστες και εμπίπτουν στις διατάξεις του π.δ. 285/98 (ΦΕΚ Α` 207/7-9-98) και στις διατάξεις των άρθρων 23 και 24 του ν. 3913/2011 (ΦΕΚ Α` 18/17-2-2011) "Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις".

β) Οι προβλέψεις του παρόντος κανονισμού αποτελούν την βάση όλων των Οικείων Κανονισμών επίγειας εξυπηρέτησης των Οργανισμών Διαχείρισης των Ελληνικών αερολιμένων, οι οποίοι εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 24 του ν. 3913/2011 (ΦΕΚ Α` 18/17-2-2011) "Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις.»

β) «Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος Κανονισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί: α...β...γ...,

δ) Χρήστης αερολιμένων: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που μεταφέρει, αεροπορικώς, επιβάτες, ταχυδρομείο ή και φορτίο από/προς τον συγκεκριμένο αερολιμένα.

ε) Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης (Υπηρεσίες Εδάφους): Είναι οι υπηρεσίες που περιγράφονται στο Παράρτημα Α που προσαρτάται στον παρόντα Κανονισμό.

ζ) Φορέας παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης: είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει σε τρίτους μία ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, εφεξής αναφερόμενος στο κείμενο ως Φορέας.

η) Συμφωνία Εξυπηρέτησης: είναι η σύμβαση που καταρτίζεται μεταξύ φορέα και χρήστη με σκοπό την παροχή από τον πρώτο στο δεύτερο υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης.

γ) «Άρθρο 4

Έγκριση

1.Οι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης και οι αυτοεξυπηρετούμενοι χρήστες, εξαρτούν την έναρξη της άσκησης δραστηριοτήτων τους σε έναν Ελληνικό αερολιμένα, από Έγκριση που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 του π.δ. 285/1998, μετά από εισήγηση της Διεύθυνσης Αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και σε κάθε περίπτωση πριν από την έναρξη των εν λόγω δραστηριοτήτων τους. Η Έγκριση χορηγείται μετά από αίτηση η οποία συνοδεύεται από τα δικαιολογητικά που προβλέπονται στον παρόντα Κανονισμό.

.....

8. Η Έγκριση χορηγείται σε ενδιαφερόμενο υποψήφιο φορέα επίγειας εξυπηρέτησης ή σε αυτοεξυπηρετούμενο χρήστη ο οποίος, πέραν των ανωτέρω απαιτήσεων, ικανοποιεί πλήρως τα κατωτέρω κριτήρια:

α) Επαγγελματική αξιοπιστία β) Ρεαλιστικότητα του επιχειρηματικού σχεδίου (business plan) και υγιής χρηματοοικονομική κατάσταση. γ) Ασφαλιστική κάλυψη. δ) Εμπειρία επί του αντικειμένου. ε) Καταλληλότητα του προσωπικού επίγειας εξυπηρέτησης. στ) Οργανωτική και επιχειρησιακή δομή. ζ) Ασφάλεια (safety και security) των εγκαταστάσεων, των αεροσκαφών, του εξοπλισμού και των προσώπων. η) Προστασία του περιβάλλοντος. θ) Τήρηση της κοινωνικής νομοθεσίας. ι) Ειδικές απαιτήσεις, όπως αυτές περιγράφονται στο Παράρτημα Γ του παρόντος. 9.1 Επαγγελματική αξιοπιστία 9.2 Ρεαλιστικότητα του επιχειρηματικού σχεδίου (business plan) και υγιής χρηματοοικονομική κατάσταση 9.3 Ασφαλιστική Κάλυψη. 9.4 Εμπειρία επί του αντικειμένου . Ο ενδιαφερόμενος υποψήφιος φορέας επίγειας εξυπηρέτησης ή αυτοεξυπηρετούμενος χρήστης πρέπει να διαθέτει, και να διατηρεί καθ όλη τη

διάρκεια ισχύος της έγκρισης: α) Εμπειρία προσωπικού..... Η επαγγελματική εμπειρία του προσωπικού αποδεικνύεται με την προσκόμιση βεβαιώσεων του ασφαλιστικού φορέα του υπαλλήλου. β) Εμπειρία επιχείρησης. Οι φορείς παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και οι αυτοεξυπηρετούμενοι χρήστες θεωρούνται επαγγελματικά έμπειροι εφόσον τουλάχιστον το 60% του συνόλου του μονίμου (μη εποχικού) προσωπικού τους, ανά ειδικότητα θέσεων εργασίας κάθε κατηγορίας υπηρεσιών, είναι επαγγελματικά έμπειρο, σύμφωνα με το εδάφιο (α). Στις περιπτώσεις που ο απαιτούμενος αριθμός των θέσεων εργασίας μίας κατηγορίας υπηρεσιών επιτρέπει την χρησιμοποίηση ενός μόνο υπαλλήλου, αυτό πρέπει να είναι επαγγελματικά έμπειρο, σύμφωνα με το εδάφιο (α). Οι θέσεις προϊσταμένων πληρούνται αποκλειστικά από πρόσωπα επαγγελματικά έμπειρα, σύμφωνα με το εδάφιο (α).

9.5. Καταλληλότητα του προσωπικού επίγειας εξυπηρέτησης. Για την πιστοποίηση της καταλληλότητας του προσωπικού του ενδιαφερόμενου υποψήφιου φορέα παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, ή του αυτοεξυπηρετούμενου χρήστη, το προσωπικό του πρέπει:.....»

δ) «Άρθρο 14

Γενικές υποχρεώσεις φορέων και αυτοεξυπηρετούμενων

1. Κάθε φορέας επίγειας εξυπηρέτησης ή αυτοεξυπηρετούμενος χρήστης, κατά περίπτωση, πέραν των άλλων υποχρεώσεων του, υποχρεούται:

1.1 Να μην συνάπτει συμφωνίες και να μην συμμετέχει σε εναρμονισμένες πρακτικές με άλλους φορείς παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, ή αυτοεξυπηρετούμενους χρήστες με στόχο ή αποτέλεσμα:

α) την από κοινού χρήση (συνεκμετάλλευση - pooling) οιοδήποτε επίγειου μέσου, εκτός από τις περιπτώσεις της παραγράφου 5.

β) τον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών ή άλλων όρων συναλλαγής,

γ) την κατανομή της αγοράς,

δ) την εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδυνάμων παροχών, έναντι των

εμπορικώς συναλλασσόμενων.

1.2.....

1.9 Να μην αναθέτει την παροχή υπηρεσιών σε τρίτους οι οποίοι δεν διαθέτουν Σχετική Έγκριση.

2.,3...4.....,

5.Με απόφαση του προϊσταμένου της Διεύθυνσης Αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, μετά από αιτιολογημένη πρόταση του Οργανισμού Διαχείρισης αερολιμένα, ύστερα από διαβουλεύσεις του τελευταίου με την Επιτροπή Χρηστών του αερολιμένα, ή τους χρήστες του αερολιμένα, εφόσον στον αερολιμένα δεν υπάρχει Επιτροπή Χρηστών, είναι δυνατή η χορήγηση Έγκρισης για την από κοινού χρήση (συνεκμετάλλευση - pooling) επίγειων μέσων από φορείς επίγειας εξυπηρέτησης για ορισμένο χρονικό διάστημα, προκειμένου να εξασφαλισθεί η εύρυθμη λειτουργία του αερολιμένα.»

ε)«Άρθρο 20

Εμπειρία και επάρκεια προσωπικού

Σε περίπτωση που ο Οργανισμός Διαχείρισης αερολιμένα, ή η αρμόδια μονάδα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στον αερολιμένα, ή η Διεύθυνση Αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας διαπιστώσει ότι ο φορέας επίγειας εξυπηρέτησης ή ο αυτοεξυπηρετούμενος χρήστης δεν διαθέτει επαρκή αριθμό προσωπικού ή επίγειων μέσων ή ότι η αναλογία του έμπειρου προσωπικού δεν πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 4 του παρόντος για μία (1) ή περισσότερες κατηγορίες υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, και ανεξάρτητα από την τυχόν επιβολή άλλων κυρώσεων, είναι δυνατόν να τίθεται με απόφαση του προϊσταμένου της Διεύθυνσης Αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, προθεσμία συμμόρφωσης, όχι μεγαλύτερης των είκοσι (20) ημερολογιακών ημερών.

Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης εντός της τεθείσης προθεσμίας, η χορηγηθείσα Έγκριση ανακαλείται, μετά από εισήγηση της Διεύθυνσης Αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.»

στ) «Άρθρο 21

Ανάκληση - Αναστολή Έγκρισης

1. Η Έγκριση ανακαλείται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων όταν ο φορέας ή ο αυτοεξυπηρετούμενος χρήστης δεν πληροί τις απαιτήσεις και τα κριτήρια των παραγράφων 7, 9.1, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6, 9.7, 9.8, 9.9, 9.10 του άρθρου 4, τούτου πιστοποιούμενου είτε από έλεγχο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, είτε κατόπιν γνώμης του Οργανισμού Διαχείρισης του Αερολιμένα προς την Διεύθυνση Αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και εισήγηση της τελευταίας προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Για τις περιπτώσεις των παραγράφων 7, 9.3, 9.4, του άρθρου 4 του παρόντος Κανονισμού εφαρμόζονται οι διαδικασίες των άρθρων 18,19 και 20 του παρόντος Κανονισμού αντίστοιχα. Όσον αφορά τις απαιτήσεις της παραγράφου 9.7 του ιδίου ως άνω άρθρου του παρόντος Κανονισμού σε περιπτώσεις καθ' υποτροπή ή επανειλημμένων παραβάσεων του Εθνικού Προγράμματος Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΠΑΠΑ) από τους φορείς επίγειας εξυπηρέτησης ή αυτοεξυπηρετούμενους χρήστες ή σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης σε προηγούμενες έγγραφες συστάσεις της ΥΠΑ και ανάλογα με την βαρύτητα της παράβασης δύνανται, κατόπιν σχετικής εισήγησης της αρμοδίας Δ/νσης Ασφάλειας Δ15 να ανακαλείται ή να αναστέλλεται η χορηγηθείσα Έγκριση.

2. Η Έγκριση ανακαλείται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων όταν ο φορέας ή ο αυτοεξυπηρετούμενος χρήστης δεν δραστηριοποιηθούν, για διάστημα μεγαλύτερο των έξι (6) μηνών είτε από την ημερομηνία χορήγησης της Έγκρισης, είτε εάν διακόψει τη δραστηριότητα του, μεταγενέστερα, για διάστημα μεγαλύτερο των έξι (6) μηνών.

3., 4....,

5. Με απόφαση του προϊσταμένου της Διεύθυνσης Αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, είναι δυνατή η προσωρινή αναστολή της χορηγηθείσας Έγκρισης, για λόγους που αφορούν στην ασφάλεια των

παρεχομένων υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης ή στο επίπεδο της ποιότητας αυτών. Κατά της απόφασης επιτρέπεται η άσκηση ιεραρχικής προσφυγής ενώπιον του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας εντός πέντε (5) ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασης.»

III. ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

Από τις ανωτέρω διατάξεις αυτοτελώς και συνδυαστικώς ερμηνευόμενες προκύπτουν τα ακόλουθα:

A. α) Στα πλαίσια της επιδίωξης μιας κοινής πολιτικής αεροπορικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση με την Οδηγία 96/67 καθιερώθηκε η ελεύθερη πρόσβαση στην παροχή υπηρεσιών εδάφους στους εμπορικούς αερολιμένες της Κοινότητας οι οποίες ως τότε λειτουργούσαν σε καθεστώς μονοπωλίου. Σύμφωνα με την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας, στόχος αυτής είναι το άνοιγμα της αγοράς των υπηρεσιών εδάφους σε όλα τα ευρισκόμενα στην επικράτεια κράτους μέλους αεροδρόμια (3), ώστε να καταστεί εφικτή η μείωση του κόστους λειτουργίας των αεροπορικών εταιριών και η βελτίωση της προσφερόμενης στους χρήστες ποιότητας.

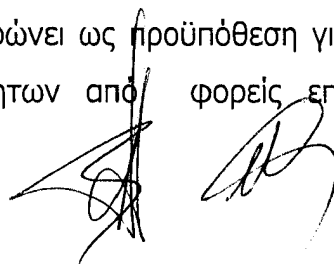
Στο πλαίσιο του ανοίγματος της προσβάσεως της αγοράς υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα, τηρώντας τον στόχο της Οδηγίας, να προβλέπουν μέτρα διασφάλισης της τηρήσεως των επιτακτικών αναγκών ασφαλείας, των επιταγών της προστασίας του περιβάλλοντος και της επαρκούς κοινωνικής προστασίας. (ΔΕΚ Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας C- 460/02 σκ 4)

Η Οδηγία δεν περιλαμβάνει διατάξεις από τις οποίες να ρυθμίζεται ειδικώς η δυνατότητα ή μη παροχής συγκεκριμένων επίγειων υπηρεσιών με την παραχώρηση υπεργολαβίας, αυτό όμως δεν σημαίνει ότι υπάρχει κενό στις ρυθμίσεις της οδηγίας. Αντιθέτως θα πρέπει να θεωρηθεί ότι αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η οδηγία εν προκειμένω αποβλέπει στο άνοιγμα των επίγειων υπηρεσιών αυστηρώς και μόνο στις διαθέτουσες τα προβλεπόμενα από αυτή «οργανωτικά συστήματα» επιχειρήσεις. Ειδικότερα η Οδηγία ορίζει σαφώς δύο κατηγορίες επιχειρηματιών που παρέχουν υπηρεσίες εδάφους και δύνανται να χαρακτηριστούν είτε ως παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους είτε επιχειρηματιών χρηστών που εξυπηρετούνται δι' ιδίων μέσων. Οι μονάδες που δεν πληρούν τα

τιθέμενα με την οδηγία κριτήρια δεν μπορούν να δραστηριοποιούνται. Είναι σαφές ότι στα πλαίσια της σταδιακής απελευθέρωσης της αγοράς έχει επιλεγεί κατά το πρώτο στάδιο να δοθεί η δυνατότητα σε ενδιαφερόμενους παρόχους να δραστηριοποιηθούν παρέχοντας με την δική τους οργανωτική δομή σε μέσα και προσωπικό, τις επίγειες υπηρεσίες και όχι να λειτουργήσουν ως μεσάζοντες ή διαμεσολαβητές για την διακίνηση των υπηρεσιών τρίτων. Περαιτέρω η Οδηγία δεν προβλέπει τη δυνατότητα των κρατών μελών να λαμβάνουν μέτρα για τις διαθέτουσες «διαφορετικό οργανωτικό σύστημα» επιχειρήσεις. Θεσπίζοντας δε παρόμοια μέτρα, εισάγουν διατάξεις αντικείμενες προς το γράμμα της οδηγίας. (αναλόγως ΔΕΚ C- 460/02 σκ. 49, C277/13 σκ. 43-45)

β) Περαιτέρω, στους ελληνικούς αερολιμένες οι όροι και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες παρέχονται υπηρεσίες «επίγειας εξυπηρέτησης» ρυθμίζονται από το π.δ. 285/1998 (Α' 207), το οποίο εκδόθηκε με σκοπό την «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της κοινότητας (L/272/36)» (άρθρο 1 παρ. 1 αυτού).

Το προεδρικό διάταγμα αυτό υιοθετώντας το ακριβές περιεχόμενο της Οδηγίας 96/67 δια των ορισμών στο άρθρο 2, σε συνδυασμό προς το άρθρο 7 παρ. 1 του ίδιου προβλέπει το «άνοιγμα» της αγοράς υπηρεσιών εδάφους, στους εμπορικούς αερολιμένες της Ελληνικής επικράτειας προς τις συγκεκριμένες δύο κατηγορίες επιχειρήσεων που καθορίζονται και με την Οδηγία 96/67, δηλαδή πρώτον τους φορείς παροχής επίγειων υπηρεσιών προς τρίτους χρήστες και δεύτερον τους αυτοεξυπηρετούμενους χρήστες. Επιπλέον, κατοχυρώνοντας επί της αρχής το δικαίωμα της ελεύθερης πρόσβασης στην αγορά υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, θέτει παράλληλα το πλαίσιο και τα όρια εντός των οποίων η δραστηριότητα αυτή θα ασκηθεί με συγκεκριμένες προβλέψεις και περιορισμούς, με κυριότερη αυτή του άρθρου 15 του ως άνω διατάγματος με το οποίο ο εθνικός νομοθέτης, υλοποιώντας την δυνατότητα που δίνει το άρθρο 14 της ίδιας Οδηγίας, καθιερώνει ως προϋπόθεση για την πρόσβαση και την άσκηση των δραστηριοτήτων από φορείς επίγειας



εξυπηρέτησης ή αυτοεξυπηρετούμενους χρήστες σε ένα ελληνικό αερολιμένα, την έγκριση που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από εισήγηση της αρμόδιας Αεροπορικής Αρχής πριν από την έναρξη των εν λόγω δραστηριοτήτων. Προβλέπει δε περαιτέρω, την εξιδείκευση των ελαχίστων απαιτήσεων, όρων και προϋποθέσεων για την χορήγηση της ως άνω διοικητικής άδειας από τον Βασικό Κανονισμό Επίγειας Εξυπηρέτησης (Β.Κ.Ε.Ε) και τους Οικειούς κανονισμούς των αερολιμένων.

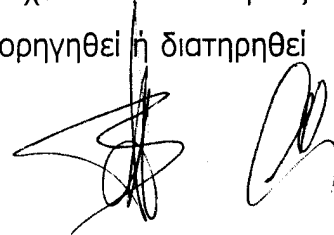
Τέλος, το άρθρο 26 του π.δ. 285/1998 ορίζει ότι προσαρτάται και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του εν λόγω π. διατάγματος παράρτημα, που περιέχει κατάλογο των υπηρεσιών εδάφους και ταυτίζεται, κατά περιεχόμενο, με σχετικό παράρτημα της ίδιας Οδηγίας. Στον κατάλογο αυτόν οι υπηρεσίες εδάφους διακρίνονται σε διοικητικές υπηρεσίες εδάφους και εποπτεία, εξυπηρέτηση επιβατών, υπηρεσίες αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου, υπηρεσίες στην πίστα, υπηρεσίες καθαρισμού και συντήρησης του αεροπλάνου, υπηρεσίες καυσίμων και λαδιών, υπηρεσίες συντήρησης, υπηρεσίες πτήσεως και διοικήσεως των πληρωμάτων, υπηρεσίες μεταφοράς επί του εδάφους και υπηρεσίες τροφοδοσίας (catering). Στις υπηρεσίες αυτές περιλαμβάνεται οι υπηρεσίες καθαρισμού του εσωτερικού του αεροπλάνου ως ξεχωριστή δραστηριότητα επίγειας υπηρεσίας με αριθμό 6.1 για την οποία δεν προβλέπεται από την Κοινοτική Οδηγία η δυνατότητα περιορισμού του αριθμού των φορέων.

γ) Με το άρθρο 23 του ν.3913/2011 παρέχεται νομοθετική εξουσιοδότηση προς τον τότε Υπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων για την έκδοση του Βασικού και των Οικειών Κανονισμών Επίγειας Εξυπηρέτησης. Στον Βασικό Κανονισμό που εκδόθηκε με την αριθ. Δ3/Β/16067/3831/2011 απόφαση του τότε Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων περιλαμβάνονται διατάξεις οι οποίες κατά τρόπο διεξοδικό και εξαντλητικό προβλέπουν μια σειρά προϋποθέσεων οι οποίες θα πρέπει να συντρέχουν και να αποδεικνύονται με μια σειρά δικαιολογητικών ώστε να χορηγηθεί η άδεια για την δραστηριοποίηση καποιου φορέα σε συγκεκριμένη υπηρεσία επίγειας εξυπηρέτησης σε ορισμένο αερολιμένα.

Από το σύνολο αυτών των διατάξεων καθίσταται σαφές ότι προϋπόθεση για την χορήγηση έγκρισης προς οποιοδήποτε φορέα για την δραστηριοποίησή του σε επίγεια υπηρεσία είναι ο φορέας αυτός να πληρεί εξ ιδίων μια σειρά προσόντων εις ότι αφορά το επαγγελματικό του προφίλ, και την κατοχή μέσων και προσωπικού με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά που είναι αναγκαία ώστε ο ίδιος ο φορέας να παρέχει την υπηρεσία στην οποία δραστηριοποιείται προς τους χρήστες. Η διατήρηση δε αυτών των χαρακτηριστικών, όπως προκύπτει ιδίως από τα άρθρα 20 και 21, αποτελεί προϋπόθεση για την διατήρηση της χορηγηθείσας άδειας.

δ) Η διάταξη του άρθρου 14 παρ. 1.1 του Β.Κ.Ε.Ε. που είναι και η μοναδική η οποία ρυθμίζει ζητήματα συμφωνιών μεταξύ των δραστηριοποιούμενων στο χώρο της επίγειας εξυπηρέτησης στους ελληνικούς αερολιμένες αποκλείει ρητώς συμφωνίες μεταξύ των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης για την από κοινού χρήση επίγειων μέσων, με μοναδική εξαίρεση την περίπτωση που αυτό είναι αναγκαίο για να εξασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία του αερολιμένα, για περιορισμένο χρονικό διάστημα και μετά από την τήρηση συγκεκριμένης διαδικασίας. Η ίδια διάταξη περαιτέρω αποκλείει συμφωνίες μεταξύ των φορέων με οποιοδήποτε αντικείμενο εφόσον οδηγούν α) στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών ή άλλων όρων συναλλαγής, β) την κατανομή της αγοράς, γ) την εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδυνάμων παροχών, έναντι των εμπορικώς συναλλασσόμενων. Δεδομένου ότι στην περίπτωση της υπερβολαβικής ανάθεσης προς εγκεκριμένο φορέα ως εκ της φύσεως των συμβάσεων αυτών τα αποτελέσματα αυτά είναι δυνατόν να επέλθουν και η διάταξη αυτή ερμηνεύεται ως απαγορευτική της σύναψης τέτοιων συμφωνιών μεταξύ χρηστών.

ε) Συμπερασματικώς, από το σύνολο των ως άνω προβλέψεων προκύπτει ότι το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο (ευρωπαϊκό και εθνικό) αναγνωρίζει δύο κατηγορίες επιχειρήσεων που μπορούν να δραστηριοποιηθούν στο χώρο των επίγειων υπηρεσιών στους ελληνικούς αερολιμένες, δηλαδή τους αυτοεξυπηρετούμενους χρήστες και τους φορείς που παρέχουν οι ίδιοι επίγειες υπηρεσίες προς τους χρήστες και δεν είναι δυνατόν να χορηγηθεί ή διατηρηθεί



άδεια σε φορέα ο οποίος χρησιμοποιεί άλλο εγκεκριμένο φορέα για την παροχή υπηρεσιών προς χρήστες.

Επίσης από τα ανωτέρω προκύπτει ότι δεν προβλέπεται, καθόσον δεν ρυθμίζεται στις διατάξεις του κοινοτικού και του εφαρμοστικού εθνικού δικαίου, καθεστώς υπεργολαβίας στην παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και ειδικότερα στον εσωτερικό καθαρισμό του αεροσκάφους, ούτε συνάγεται από αυτές, ενώ αντιθέτως στο πλαίσιο κοινοτικής σταδιακής απελευθέρωσης της πρόσβασης στον εν λόγω τομέα της αγοράς των υπηρεσιών εδάφους είναι δυνατή η σχετική ρύθμιση, η οποία εξετάζεται όπως αναφέρεται στο ερώτημα στα πλαίσια επεξεργασίας για την έκδοση Κανονισμού για τις επίγειες υπηρεσίες.

Εν όψει των ανωτέρω η απάντηση στο πρώτο ερώτημα είναι αρνητική.

Β. Ως προς το δεύτερο σκέλος του ερωτήματος, με το οποίο ερωτάται κατά πόσο είναι δυνατή σχετική τροποποίηση του Β.Κ.Ε.Ε. ώστε να προβλεφθεί και ρυθμιστεί η δυνατότητα υπεργολαβίας στην παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης όσον αφορά τον εσωτερικό καθαρισμό του αεροπλάνου λεκτέα τα εξής:

Όπως γίνεται δεκτό, οι διατάξεις των οδηγιών πρέπει να τίθενται σε εφαρμογή από τα κράτη μέλη κατά τρόπο που να παράγει αναμφισβητήτως δεσμευτικά αποτελέσματα, με την εξειδίκευση την ακρίβεια και την σαφήνεια που απαιτούνται προκειμένου να ικανοποιείται η απαίτηση της ασφάλειας δικαίου. (απόφαση ΔΕΚ Dillenkofer κλπ, C-178/94,C-179/94 C188/94 – C190/94, EU:C:1996:375)

Περαιτέρω η εξουσία που διαθέτουν τα κράτη μέλη δυνάμει της Οδηγίας 96/67, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στα αεροδρόμια της Κοινότητας, δεν συνεπάγεται απεριόριστη κανονιστική αρμοδιότητα και πρέπει να ασκείται κατά τρόπο που να μη θίγει την πρακτική αποτελεσματικότητα της ως άνω οδηγίας και τους επιδιωκόμενους με αυτή στόχους. Ειδικότερα η σχετική αρμοδιότητα πλαισιώνεται από τις εξής προϋποθέσεις. Καταρχάς, το κράτος μέλος, ασκώντας την ανωτέρω

αρμοδιότητα, οφείλει να μη θίξει την εφαρμογή του συνόλου της οδηγίας. Ακολούθως, οφείλει να τηρεί τις λοιπές διατάξεις του κοινοτικού δικαίου Εξάλλου, προβλέποντας, κατ' ουσίαν, ότι τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο στις 25 Οκτωβρίου 1997, το άρθρο 23 της εν λόγω οδηγίας υποχρέωνε τα κράτη να θεσπίσουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν την πλήρη αποτελεσματικότητα των διατάξεων της οδηγίας 96/67 και επομένως, να εγγυηθούν την επίτευξη του αποτελέσματος που αυτή επιδιώκει. (ΔΕΚ (C-460/02 C277/13 σκ. 43-45)

Όπως αναπτύχθηκε δε ανωτέρω, η Οδηγία 67/96 καθορίζει περιοριστικά τα «οργανωτικά συστήματα» των επιχειρήσεων, για τις οποίες προβλέπει το άνοιγμα των επίγειων υπηρεσιών, δηλαδή σε αυτοεξυπηρετούμενους χρήστες και φορείς που δραστηριοποιούνται με ίδια μέσα και εξοπλισμό στις επίγειες υπηρεσίες.

Επομένως, το γεγονός ότι στην Οδηγία δεν γίνεται λόγος περί της δυνατότητας των κρατών μελών να θεσπίζουν διατάξεις για την υπερβολική ανάθεση δεν συνεπάγεται, ότι η οδηγία έχει κενό και ότι τα κράτη μέλη έχουν την δυνατότητα να θεσπίζουν, και μάλιστα μετά την πάροδο της προθεσμίας για τη μεταφορά της οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη, τέτοιο καθεστώς. Πολύ περισσότερο που μια τέτοια δυνατότητα θα επέτρεπε στα κράτη να τάσσουν νέα προθεσμία για τη μεταφορά της οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη.

Συνεπώς εκτός των ανωτέρω ορίων ο εθνικός νομοθέτης δεν μπορεί να προβλέψει τη δυνατότητα δραστηριοποίησης επιχειρήσεων που θα παρέχουν τις υπηρεσίες προς τους χρήστες δια της υπερβολαβίας και όχι με δικά τους μέσα και εξοπλισμό, διότι κατ' αυτό τον τρόπο διευρύνει τις κατηγορίες επιχειρήσεων που προβλέπει η Οδηγία 96/67 και πράττοντας αυτό εισάγει διατάξεις αντικείμενες προς το γράμμα της Οδηγίας. (ΔΕΚ C-460/02 σκ. 49)

Συναφώς σημειώνεται ότι στο κείμενο του ερωτήματος η αρμόδια υπηρεσία αναφέρει ότι με το προσχέδιο του νέου Ευρωπαϊκού Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης (βλ. σχετικό απόσπασμα του υπό επεξεργασία σχεδίου,

υπ' αριθ. 3), εξετάζεται η δυνατότητα να επιτραπεί η υπεργολαβία υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στους Αερολιμένες της Κοινότητας. Η τυχόν απελευθέρωσή της μέσω της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας θα καθορίσει τους όρους και τις προϋποθέσεις για την εφαρμογή της. Σύμφωνα με το σχέδιο, αναγνωρίζεται ο ρόλος της υπεργολαβίας στην αύξηση της ευελιξίας των φορέων και των υπηρεσιών, γίνεται ωστόσο μνεία ότι τούτη μπορεί να οδηγήσει σε περιορισμό της χωρητικότητας και σε αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια πτήσεων καθώς και στην ασφάλεια από έκνομες ενέργειες. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να περιορισθεί και να αποσαφηνιστούν οι όροι που θα τη διέπουν. Η διαδικασία αυτή όμως δεν έχει καταλήξει σε ρητή θετική ρύθμιση.

Γ. Τέλος, ανεξαρτήτως των ανωτέρω, εν όψει της υφιστάμενης εξουσιοδότησης εκ του άρθρου 24 του ν. 3913/2011 δεν μπορεί να γίνει με τροποποίηση του ισχύοντος Β.Κ.Ε.Ε., χωρίς να προηγηθεί η θέσπιση διάταξης νόμου, οποία θα δίδει ειδική προς τούτο εξουσιοδότηση και θα θέτει και το πλαίσιο της ρύθμισης.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Κατόπιν των ανωτέρω το Γ' τμήμα του Ν.Σ.Κ. γνωμοδοτεί ομοφώνως ότι, και στα τρία ερωτήματα της διοίκησης αρμόζει αρνητική απάντηση ως ακολούθως:

Α) Δεν είναι δυνατόν να χορηγηθεί ή διατηρηθεί άδεια σε φορέα ο οποίος χρησιμοποιεί σε καθεστώς υπεργολαβίας, άλλο εγκεκριμένο φορέα για την παροχή υπηρεσιών προς χρήστες, καθόσον δεν ρυθμίζεται στις διατάξεις του κοινοτικού και του εφαρμοστικού εθνικού δικαίου, καθεστώς υπεργολαβίας στην παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και ειδικότερα στον εσωτερικό καθαρισμό του αεροσκάφους, ούτε συνάγεται από αυτές.

Β) Ο εθνικός νομοθέτης δεν μπορεί να προβλέψει τη δυνατότητα δραστηριοποίησης επιχειρήσεων που θα παρέχουν τις επίγειες υπηρεσίες προς τους χρήστες δια της υπεργολαβίας και όχι με δικά τους μέσα και εξοπλισμό, διότι κατ' αυτό τον τρόπο διευρύνει τις κατηγορίες επιχειρήσεων που προβλέπει η Οδηγία 96/67 και πράττοντας αυτό εισάγει διατάξεις αντικείμενες προς το γράμμα της Οδηγίας.

Ανεξαρτήτως των ανωτέρω, εν όψει της υφιστάμενης εξουσιοδότησης εκ του άρθρου 24 του ν. 3913/2011, δεν μπορεί να γίνει τροποποίηση του ισχύοντος Β.Κ.Ε.Ε. ώστε να προβλεφθεί η δυνατότητα υπεργολαβίας στην παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης όσον αφορά τον εσωτερικό καθαρισμό του αεροπλάνου, χωρίς να προηγηθεί η θέσπιση διάταξης νόμου, οποία θα δίδει ειδική προς τούτο εξουσιοδότηση και θα θέτει και το πλαίσιο της ρύθμισης.

Θεωρήθηκε

Αθήνα, 1 Οκτωβρίου 2015

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Βασιλική Δουκά
Αντιπρόεδρος Ν.Σ.Κ.



Η ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ

Μαρία Δεληγιάννη
Πάρεδρος Ν.Σ.Κ.