



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



ΑΡΧΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ & ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ,
ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ &
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Πληροφορίες: Α. Οικονόμου
 Α. Κιούσης
 Αρ. Τηλεφώνου: +30 210 3541345
 Ηλ. Ταχυδρομείο: a4.a@hcaa.gov.gr

ΘΕΜΑ: Έγκριση τεχνικών προδιαγραφών για την ανάδειξη αναδόχου για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας σε τακτικές αεροπορικές γραμμές στο εσωτερικό της Ελλάδας – Ανάκληση της υπ' αριθ. 13262/21-04-2026 απόφασης.

ΑΠΟΦΑΣΗ Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Έχοντας υπόψη :

1. Τον Κανονισμό (ΕΚ) 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24^{ης} Σεπτεμβρίου 2008 σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα και ειδικότερα τα άρθρα 16, 17 και 18 αυτού.
2. Το ν. 4757/2020 (Α' 240) «Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών», όπως ισχύει.
3. Τις αναλογικά εφαρμοζόμενες διατάξεις του ν.4412/2016 (Α'147) Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ).
4. Την υπ' αριθ. 64233/08-06-2021 (Β' 2453) Κοινή Απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Ψηφιακής Διακυβέρνησης με θέμα «Ρυθμίσεις τεχνικών ζητημάτων που αφορούν την ανάθεση των Δημοσίων Συμβάσεων Προμηθειών και Υπηρεσιών με χρήση των επιμέρους εργαλείων και διαδικασιών του Εθνικού Συστήματος Ηλεκτρονικών Δημοσίων Συμβάσεων (ΕΣΗΔΗΣ).
5. Την υπ' αριθ. 76928/13-07-2021 (Β' 3075) Απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων – Επικρατείας με θέμα: "Ρύθμιση ειδικότερων θεμάτων λειτουργίας και διαχείρισης του Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων (ΚΗΜΔΗΣ)".
6. Την υπ' αριθ. 197840/01-12-2025 (Υ.Ο.Δ.Δ. 1586) Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Διορισμός Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας».
7. Την υπ' αριθ. 208916/30.7.2021 (Υ.Ο.Δ.Δ. 659) απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Διορισμός μελών Εκτελεστικού Συμβουλίου της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.)».
8. Την υπ' αριθ. 233749/2.09.2021 (Υ.Ο.Δ.Δ. 767) απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Συγκρότηση σε σώμα του Εκτελεστικού Συμβουλίου της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.)».
9. Το υπ' αριθ. 10951/31-03-2026 Ενημερωτικό Σημείωμα «Επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) σε τακτικές αεροπορικές γραμμές στο εσωτερικό της Ελλάδας, σύμφωνα με τα Άρθρα 16, 17 και 18 του Κανονισμού (ΕΚ) 1008/2008 για τετραετή περίοδο από 2/2027 έως 2/2031».
10. Την υπ' αριθ. 14581/30-04-2026 απόφαση παράτασης και τροποποίησης υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν επιβληθεί σε (14) τακτικές αεροπορικές γραμμές στο εσωτερικό της Ελλάδας σύμφωνα με τα Άρθρα 16, 17 και 18 του Κανονισμού (ΕΚ) 1008/2008.
11. Την υπ' αριθ. 13262/21-04-2026 απόφαση έγκρισης τεχνικών προδιαγραφών για την ανάδειξη αναδόχου για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας σε τακτικές αεροπορικές γραμμές στο εσωτερικό της Ελλάδας.

12. Την ανάγκη διασφάλισης επαρκούς και αδιάλειπτης εξυπηρέτησης των τακτικών αεροπορικών γραμμών που είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη των περιοχών τις οποίες εξυπηρετούν και, προς τον σκοπό αυτό, την ανάγκη επικαιροποίησης των τεχνικών προδιαγραφών, προκειμένου να διατηρηθεί η αναγκαία αεροπορική συνδεσιμότητα των εν λόγω περιοχών.

Αποφασίζουμε

1. Εγκρίνουμε τις τεχνικές προδιαγραφές για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στις τακτικές αεροπορικές γραμμές που αναφέρονται στην παράγραφο 2, για τα έτη που θα καθορίζονται στη Διακήρυξη του διαγωνισμού, ως συνημμένο παράρτημα, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της παρούσας.

2. Τακτικές αεροπορικές γραμμές:

1. Αθήνα – Αστυπάλαια,
2. Αθήνα – Ικαρία,
3. Αθήνα – Κύθηρα,
4. Αθήνα – Σύρος,
5. Αθήνα – Λέρος,
6. Αθήνα – Κάλυμνος,
7. Αθήνα – Σκύρος,
8. Αθήνα – Σητεία,
9. Θεσσαλονίκη – Σάμος,
10. Θεσσαλονίκη – Χίος,
11. Θεσσαλονίκη – Σκύρος,
12. Θεσσαλονίκη – Λήμνος – Ικαρία,
13. Αλεξανδρούπολη – Μυτιλήνη – Σητεία,
14. Άκτιο – Σητεία

3. Η Διεύθυνση Οικονομικής και Διοικητικής Υποστήριξης και Νομικών Υποθέσεων να μεριμνήσει για τη διενέργεια του σχετικού διαγωνισμού.

4. Η υπ' αριθ. 13262/21-04-2026 απόφαση έγκρισης τεχνικών προδιαγραφών για την ανάδειξη αναδόχου για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας σε τακτικές αεροπορικές γραμμές στο εσωτερικό της Ελλάδας παύει να ισχύει.

Συνημμένα: Παράρτημα Τεχνικών Προδιαγραφών

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ

Δρ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ

Αποδέκτες για ενέργεια:

Διεύθυνση Οικονομικής και Διοικητικής Υποστήριξης και Νομικών Υποθέσεων

Αποδέκτες για Κοινοποίηση:

Γρ. κ. Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών

Εσωτερική Διανομή:

- Γραφείο Διοικητή ΑΠΑ
- Γ.Δ.Ο.Ε.Δ.Υ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΑΝΑΔΟΧΟΥ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

ΣΤΙΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

1. ΑΘΗΝΑ – ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ
2. ΑΘΗΝΑ – ΙΚΑΡΙΑ
3. ΑΘΗΝΑ – ΚΥΘΗΡΑ
4. ΑΘΗΝΑ – ΣΥΡΟΣ
5. ΑΘΗΝΑ – ΛΕΡΟΣ
6. ΑΘΗΝΑ – ΚΑΛΥΜΝΟΣ
7. ΑΘΗΝΑ – ΣΚΥΡΟΣ
8. ΑΘΗΝΑ – ΣΗΤΕΙΑ
9. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΣΑΜΟΣ
10. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΧΙΟΣ
11. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΣΚΥΡΟΣ
12. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΛΗΜΝΟΣ – ΙΚΑΡΙΑ
13. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΣΗΤΕΙΑ
14. ΑΚΤΙΟ – ΣΗΤΕΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΣΚΟΠΟΣ - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ- ΙΣΧΥΟΥΣΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
2. ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

3. ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

4. ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ, ΚΑΤΑΚΥΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΗΣ

5. ΤΡΟΠΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

6. ΤΡΟΠΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

7. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ

8. ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ

9. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΝΑΔΟΧΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ
ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΑΥΤΟΥ

10. ΚΥΡΩΣΕΙΣ

11. ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ – ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

12. ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

13. ΣΚΟΠΟΣ – ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ – ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	ΑΠΑΝΤΗΣΗ	ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ
1.1. Σύμφωνα με τον ΕΚ1008/2008 άρθρο 16 έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε τακτικές αεροπορικές γραμμές στο εσωτερικό της Ελλάδας.			
1.2. Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας προτίθεται να αναθέσει εκ νέου σε αερομεταφορέα την εκμετάλλευση των			

<p>κάτωθι τακτικών αεροπορικών γραμμών:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αθήνα – Αστυπάλαια • Αθήνα – Ικαρία • Αθήνα – Κύθηρα • Αθήνα – Σύρος • Αθήνα – Λέρος • Αθήνα – Κάλυμνος • Αθήνα – Σκύρος • Αθήνα – Σητεία • Θεσσαλονίκη – Σάμος • Θεσσαλονίκη – Χίος • Θεσσαλονίκη – Σκύρος • Θεσσαλονίκη – Λήμνος – Ικαρία • Αλεξανδρούπολη – Μυτιλήνη – Σητεία • Άκτιο – Σητεία 			
<p>1.3. Η ανάθεση του δικαιώματος εκμετάλλευσης για την παροχή των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στις ανωτέρω γραμμές γίνεται από τον Διοικητή της ΑΠΑ.</p> <p>1.4. Η άσκηση εποπτείας και ο έλεγχος της παροχής των υπηρεσιών γίνεται από τα εξουσιοδοτημένα όργανα της ΑΠΑ.</p>			
<p>1.5. Η διενέργεια του διαγωνισμού και η σύναψη των σχετικών συμβάσεων διέπονται - πέραν των γενικότερων περί διαγωνισμών διατάξεων - και από τις διατάξεις, που καθορίζονται από την Απόφαση της Διακήρυξης.</p>			
<p>1.6. Η παρούσα πρόσκληση ισχύει υπό την προϋπόθεση ότι έως τριάντα (30) ημέρες από την ημερομηνία δημοσίευσης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης της πρόσκλησης υποβολής κανέννας κοινοτικός αερομεταφορέας δεν έχει εκδηλώσει εγγράφως την πρόθεσή του (υποβάλλοντας στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας το σχετικό πρόγραμμα πτήσεων) για την εκτέλεση από την 1 Φεβρουαρίου 2027 τακτικών αεροπορικών δρομολογίων σε κάποια / ες από τις ανωτέρω γραμμές χωρίς να λάβει οικονομικό αντιστάθμισμα, και με την προϋπόθεση ότι τηρούνται, είτε εξ ολοκλήρου (σε περίπτωση ενός μόνου αερομεταφορέα) είτε κατ' αναλογία (σε περίπτωση περισσότερων του ενός αερομεταφορέων), οι υποχρεώσεις ελάχιστης συχνότητας πτήσεων, ελάχιστων προσφερόμενων θέσεων εβδομαδιαίως, καθώς και μέγιστης τιμής ναύλου. Μετά την παρέλευση της ως άνω προθεσμίας η πρόσβαση περιορίζεται μόνο</p>			

στους αερομεταφορείς που έχουν εκδηλώσει εγγράφως ως ανωτέρω και εμπρόθεσμα την πρόθεσή τους για την εξυπηρέτηση της γραμμής.			
---	--	--	--

1. ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	ΑΠΑΝΤΗΣΗ	ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ
2.1. Η διάρκεια των συμβάσεων καθορίζεται από την απόφαση της Διακήρυξης.			
2.2. Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, εφεξής ΑΠΑ, διατηρεί το δικαίωμα για αναθεώρηση των ποσών αντιστάθμισης, σε περίπτωση απρόβλεπτης μεταβολής των συνθηκών εκμετάλλευσης με τη σύμφωνη γνώμη του αναδόχου. Στην αναθεώρηση του ποσού αντιστάθμισης θα λαμβάνεται υπόψη το πτητικό έργο, οι επιβληθείσες συχνότητες, η διατιθέμενη χωρητικότητα, καθώς και η επιβατική κίνηση του πρόσφατου 12μήνου.	ΝΑΙ		
2.3. Η ΑΠΑ διατηρεί το δικαίωμα λύσης της συμβατικής σχέσης, μετά από πάροδο εξάμηνης προειδοποιητικής προθεσμίας, καταβάλλοντας αποζημίωση πρόωρης λήξης η οποία δεν θα υπερβαίνει το αντιστάθμισμα 12μηνιαίας περιόδου που θα ελάμβανε η εταιρεία εφόσον επιχειρούσε.	ΝΑΙ		
2.4. Σε περίπτωση ιδιαίτερως σοβαρών λόγων (όπως ιδίως για λόγους που άπτονται θεμάτων ασφάλειας πτήσεων) καθώς και σε περίπτωση μη ομαλούς εκπλήρωσης από πλευράς του αερομεταφορέα των συμβατικών όρων σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημοσίας υπηρεσίας, μπορεί να ζητηθεί από τον αναθέτοντα λύση της σύμβασης και πριν την πάροδο της ανωτέρω προθεσμίας.	ΝΑΙ		
2.5 . Η σύμβαση λύεται αυτοδικαίως στην περίπτωση αναστολής ή ανάκλησης της άδειας εκμετάλλευσης η του πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ΑΟΚ) του αναδόχου.	ΝΑΙ		

3. ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	ΑΠΑΝΤΗΣΗ	ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ
3.1. Δικαίωμα συμμετοχής στο διαγωνισμό έχουν αερομεταφορείς που διαθέτουν άδεια εκμετάλλευσης σε ισχύ, η οποία έχει	ΝΑΙ		

χορηγηθεί από κράτος μέλος είτε βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αρ. 2407/92 του Συμβουλίου, σχετικά με την έκδοση αδειών των αερομεταφορέων, είτε βάσει του Κανονισμού (ΕΚ) αρ. 1008/2008 και συγκεκριμένα του Κεφαλαίου ΙΙ αυτού περί «Άδειας Εκμετάλλευσης».			
<p>3.2. Από τη συμμετοχή στο διαγωνισμό αποκλείονται οι αερομεταφορείς</p> <p>i) οι οποίοι κατά την ημερομηνία υποβολής προσφορών, διαθέτουν προσωρινή άδεια εκμετάλλευσης</p> <p>ii) οι οποίοι κατά την τελευταία πενταετία έχουν κηρυχτεί έκπτωτοι από την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών, στις οποίες έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και</p> <p>iii) για τους οποίους συντρέχει η περίπτωση των περιορισμών και ασυμβιβάστων της ισχύουσας νομοθεσίας περί σύναψης δημοσίων συμβάσεων (βλέπε σκεπτικό Απόφασης Διακήρυξης).</p>	ΝΑΙ		

4. ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ, ΚΑΤΑΚΥΡΩΣΗΣ και ΠΛΗΡΩΜΗΣ σύμφωνα με τη Διακήρυξη.

5. ΤΡΟΠΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

Η τεχνική προσφορά περιλαμβάνει τα κάτωθι στοιχεία αναφορικά με τους όρους και συνθήκες παροχής της δημόσιας υπηρεσίας στη συγκεκριμένη γραμμή και από τα οποία θα προκύπτει η σύμφωνη με τις επιβληθείσες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ανακοίνωση των οποίων έχει δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε.) απρόσκοπτη παροχή των υπηρεσιών.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	ΑΠΑΝΤΗΣΗ	ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ
5.1. Τεχνικοί όροι εκμετάλλευσης με αναφορά στη βάση δραστηριοτήτων του αερομεταφορέα (homebase), στο κέντρο συντήρησής του, στο φορέα επίγεια εξυπηρέτησης.	ΝΑΙ		
5.2. Αναλυτική κατάσταση του ιπτάμενου προσωπικού που θα χρησιμοποιείται για την εκτέλεση των εν λόγω δρομολογίων στις ανωτέρω γραμμές.	ΝΑΙ		
5.3. Επαρκής απόδειξη ότι τουλάχιστον ένα μέλος του προσωπικού θαλάμου επιβατών ομιλεί και κατανοεί την ελληνική.	ΝΑΙ		

<p>5.4. Αναλυτική κατάσταση του προσωπικού της εταιρείας</p> <p>α) διευθυντικό β) προώθησης πωλήσεων γ) συντήρησης δ) πιλότοι ε) προσωπικό θαλάμου στ) επιχειρησιακό</p>	ΝΑΙ		
<p>5.5. Αναλυτική κατάσταση των αεροσκαφών και των εναλλακτικών που θα χρησιμοποιηθούν κατά την εκτέλεση δρομολογίων στις ανωτέρω γραμμές.</p>	ΝΑΙ		
<p>5.6. Φορέας συντήρησης των αεροσκαφών και των εναλλακτικών που θα χρησιμοποιηθούν για την εκτέλεση των εν λόγω δρομολογίων στις ανωτέρω γραμμές.</p>	ΝΑΙ		
<p>5.7. Φορέας που θα παρέχει επίγεια εξυπηρέτηση κατά την εκτέλεση των εν λόγω δρομολογίων στις ανωτέρω γραμμές.</p>	ΝΑΙ		
<p>5.8. Πρόγραμμα πτήσεων με αναλυτικό πίνακα δρομολογίων με τις ημέρες, τα ωράρια, τους τύπους των αεροσκαφών που θα χρησιμοποιηθούν στις ανωτέρω γραμμές.</p>	ΝΑΙ		
<p>5.9. Λεπτομερής πίνακας τιμολογίων/ναύλων και των συνημμένων σ' αυτούς όρων, όπως για παράδειγμα τυχόν προνομιακών – εκπτώτικων τιμών.</p>	ΝΑΙ		
<p>5.10. Τεχνικά στοιχεία από τα οποία θα προκύπτουν τα μέτρα που έχει λάβει ο υποψήφιος αερομεταφορέας προκειμένου να εξασφαλίσει την απρόσκοπτη και τακτική εκτέλεση των πτήσεων. Ειδικότερα θα περιγράφεται:</p> <p>α) ο στόλος του αερομεταφορέα, β) οι τύποι των αεροσκαφών που είναι ενταγμένα στο AOC του, γ) ο μέσος όρος ηλικίας τους, δ) η χωρητικότητά τους ε) το κράτος νηολόγησής τους στ) αν αυτά είναι ιδιόκτητα ή μισθωμένα, ζ) αν είναι συμπιεζόμενης καμπίνας (ναι ή όχι) η) τα συγκεκριμένα και εναλλακτικά αεροσκάφη, που θα χρησιμοποιηθούν στην κάθε γραμμή.</p>	ΝΑΙ		
<p>5.11. Βεβαίωση από την αρμόδια Δ/νση Πτητικών Προτύπων της ΑΠΑ σχετικά με την συμβατότητα των αεροσκαφών, που προτίθεται να χρησιμοποιήσει, με τα φυσικά</p>	ΝΑΙ		

<p>και τεχνικά χαρακτηριστικά των αεροδρομίων στα οποία προτίθεται να επιχειρήσει, όπως δημοσιεύονται στο Aeronautical Information Publications της Ελλάδας, (Α.Ι.Ρ. GREECE), υπό τις συνήθως επικρατούσες στην περιοχή μετεωρολογικές συνθήκες, τυπικές για χειμώνα και καλοκαίρι, ώστε να διασφαλίζεται η παροχή υπηρεσιών, σύμφωνα με τις επιβληθείσες υποχρεώσεις.</p>			
--	--	--	--

6. ΤΡΟΠΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	ΑΠΑΝΤΗΣΗ	ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ
<p>6.1. Ο φάκελος «ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ» θα περιλαμβάνει το συνολικό ποσό του αιτούμενου οικονομικού αντισταθμίματος ανά τρίμηνο καθώς και για όλη τη διάρκεια της σύμβασης για την ομαλή εκπλήρωση των επιβληθεισών υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στην κάθε γραμμή. Το αίτημα θα πρέπει να συνοδεύεται από λεπτομερή ανάλυση του προβλεπόμενου κόστους ανά γραμμή ανά δρομολόγιο και ανά έτος, καθώς και των προβλεπόμενων εσόδων από την εκμετάλλευση των γραμμών. (Απόφαση Διακήρυξης – σχετικό Υπόδειγμα Οικονομικής Προσφοράς)</p>	ΝΑΙ		
<p>6.2. Σύμφωνα με τους ναύλους που αναφέρονται στην τεχνική προσφορά, τα προβλεπόμενα ετήσια έσοδα προσαυξημένα με τυχόν πρόσθετα έσοδα πέραν των ναύλων (σε τριμηνιαία βάση από την ημερομηνία έναρξης των δρομολογίων) παρουσιάζονται με βάση:</p> <p>α) την Διατιθέμενη Χωρητικότητα (round-trip/ πτήση με επιστροφή)</p> <p>β) τον προβλεπόμενο Μέσο Συντελεστή Πληρότητας (loadfactor)</p> <p>γ) τον προβλεπόμενο αριθμό επιβατών (με επιστροφή)</p>	ΝΑΙ		
<p>6.3. Οι προβλεπόμενες <u>ετήσιες δαπάνες</u> υπολογίζονται με βάση:</p> <p>α) ΧρήσηΑ/φους (inblock hours) (Aircraft Utilisation)</p> <p>β) ΜήκοςΔιαδρομής (σε ναυτικά μίλια)</p> <p>γ) BlockTime(σε λεπτά)</p> <p>δ) BlockTime(σε ώρες)</p> <p>ε) Blockfuel(σε κιλιά)</p>	ΝΑΙ		
<p>6.4. Τα άμεσα κόστη υπολογίζονται με βάση το αεροσκάφος που θα χρησιμοποιηθεί σε κάθε γραμμή</p> <p>α) Κόστος Κεφαλαίου/Μίσθωσης</p> <p>β) Πλήρωμα</p> <p>γ) Ασφάλιση</p> <p>δ) Προμήθεια Πρακτόρων</p>	ΝΑΙ		

<p>ε) Συντήρηση στ) Καύσιμα ζ) Τροφοδοσία (Catering) η) Τέλη θ) Επίγεια εξυπηρέτηση ι) Άλλα Η οικονομική προσφορά θα συνοδεύεται και από αναλυτικά στοιχεία κόστους βάσει των οποίων διαμορφώνεται η προσφορά. (Απόφαση Διακήρυξης – σχετικό Υπόδειγμα Οικονομικής Προσφοράς)</p>																																																
<p>6.5. Τα έμμεσα Κόστη υπολογίζονται με βάση τα έξοδα για:</p> <p>α) Marketing β) Πωλήσεις γ) Δαπάνες Σταθμού δ) Διοικητικά ε) Άλλα</p>	ΝΑΙ																																															
<p>6.6. Το μέγιστο καταβλητέο οικονομικό αντιστάθμισμα ετησίως ανά γραμμή σε ευρώ καθορίζεται ως κατωτέρω, το οποίο για την τετραετία ανέρχεται στα κάτωθι ποσά (χωρίς ΦΠΑ 13%) :</p> <table border="1" data-bbox="193 891 820 1525"> <thead> <tr> <th>Γραμμή</th> <th>Ετήσιο ποσό</th> <th>Ποσό τετραετίας</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Αθήνα - Αστυπάλαια</td><td>941.991,14</td><td>3.767.964,54</td></tr> <tr><td>Αθήνα - Ικαρία</td><td>10.619,47</td><td>42.477,88</td></tr> <tr><td>Αθήνα - Κύθηρα</td><td>10.619,47</td><td>42.477,88</td></tr> <tr><td>Αθήνα - Σύρος</td><td>769.470,05</td><td>3.077.880,19</td></tr> <tr><td>Αθήνα - Λέρος</td><td>2.138.979,15</td><td>8.555.916,60</td></tr> <tr><td>Αθήνα - Κάλυμνος</td><td>1.236.791,78</td><td>4.947.167,11</td></tr> <tr><td>Αθήνα - Σκύρος</td><td>767.168,19</td><td>3.068.672,74</td></tr> <tr><td>Αθήνα - Σητεία</td><td>988.297,20</td><td>3.953.188,81</td></tr> <tr><td>Θεσσαλονίκη - Σάμος</td><td>10.619,47</td><td>42.477,88</td></tr> <tr><td>Θεσσαλονίκη - Χίος</td><td>10.619,47</td><td>42.477,88</td></tr> <tr><td>Θεσσαλονίκη - Σκύρος</td><td>386.553,10</td><td>1.546.212,39</td></tr> <tr><td>Θεσσαλονίκη - Λήμνος-Ικαρία</td><td>1.021.383,00</td><td>4.085.532,00</td></tr> <tr><td>Αλεξανδρούπολη - Μυτιλήνη - Σητεία</td><td>1.086.737,80</td><td>4.346.951,21</td></tr> <tr><td>Άκτιο - Σητεία</td><td>1.035.897,64</td><td>4.143.590,55</td></tr> </tbody> </table>	Γραμμή	Ετήσιο ποσό	Ποσό τετραετίας	Αθήνα - Αστυπάλαια	941.991,14	3.767.964,54	Αθήνα - Ικαρία	10.619,47	42.477,88	Αθήνα - Κύθηρα	10.619,47	42.477,88	Αθήνα - Σύρος	769.470,05	3.077.880,19	Αθήνα - Λέρος	2.138.979,15	8.555.916,60	Αθήνα - Κάλυμνος	1.236.791,78	4.947.167,11	Αθήνα - Σκύρος	767.168,19	3.068.672,74	Αθήνα - Σητεία	988.297,20	3.953.188,81	Θεσσαλονίκη - Σάμος	10.619,47	42.477,88	Θεσσαλονίκη - Χίος	10.619,47	42.477,88	Θεσσαλονίκη - Σκύρος	386.553,10	1.546.212,39	Θεσσαλονίκη - Λήμνος-Ικαρία	1.021.383,00	4.085.532,00	Αλεξανδρούπολη - Μυτιλήνη - Σητεία	1.086.737,80	4.346.951,21	Άκτιο - Σητεία	1.035.897,64	4.143.590,55			
Γραμμή	Ετήσιο ποσό	Ποσό τετραετίας																																														
Αθήνα - Αστυπάλαια	941.991,14	3.767.964,54																																														
Αθήνα - Ικαρία	10.619,47	42.477,88																																														
Αθήνα - Κύθηρα	10.619,47	42.477,88																																														
Αθήνα - Σύρος	769.470,05	3.077.880,19																																														
Αθήνα - Λέρος	2.138.979,15	8.555.916,60																																														
Αθήνα - Κάλυμνος	1.236.791,78	4.947.167,11																																														
Αθήνα - Σκύρος	767.168,19	3.068.672,74																																														
Αθήνα - Σητεία	988.297,20	3.953.188,81																																														
Θεσσαλονίκη - Σάμος	10.619,47	42.477,88																																														
Θεσσαλονίκη - Χίος	10.619,47	42.477,88																																														
Θεσσαλονίκη - Σκύρος	386.553,10	1.546.212,39																																														
Θεσσαλονίκη - Λήμνος-Ικαρία	1.021.383,00	4.085.532,00																																														
Αλεξανδρούπολη - Μυτιλήνη - Σητεία	1.086.737,80	4.346.951,21																																														
Άκτιο - Σητεία	1.035.897,64	4.143.590,55																																														
<p>6.7. Το ποσό του οικονομικού αντισταθμίματος που απαιτεί ο υποψήφιος αερομεταφορέας για την εκτέλεση πτήσεων για κάθε γραμμή ανά πτήση, ανά τρίμηνο, ανά έτος, αναλυτικά και συνολικά, για την τετραετία προσδιορίζεται ως η Διαφορά μεταξύ Προβλεπόμενων Εσόδων και Προβλεπόμενων Δαπανών, στην οποία προστίθεται εύλογο κέρδος.</p>	ΝΑΙ																																															
<p>6.8. Το προσφερόμενο οικονομικό αντιστάθμισμα θα ισχύει από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης και μέχρι την λήξη αυτής, πλην της περίπτωσης εφαρμογής της παρ. 6.9.</p>	ΝΑΙ																																															
<p>6.9. Ρήτρα αναπροσαρμογής.</p>																																																

<p>1. Το οικονομικό αντιστάθμισμα κάθε γραμμής υπόκειται σε αναπροσαρμογή αποκλειστικά και μόνο σύμφωνα με την παρούσα ρήτρα, αυτοτελώς για κάθε αιτούμενο αντιστάθμισμα που αντιστοιχεί σε συγκεκριμένο συμβατικό έτος.</p> <p>2. Ως έτος βάσης ορίζεται το πρώτο πλήρες συμβατικό έτος εκτέλεσης της οικείας γραμμής. Για το έτος βάσης δεν εφαρμόζεται αναπροσαρμογή.</p> <p>3. Ως τιμή βάσης καυσίμου ορίζεται, ενδεικτικά, ο αριθμητικός μέσος όρος των δημοσιεύσεων του δείκτη S&P Global Commodity Insights Platts «Jet FOB Med Cargo» με κωδικό αξιολόγησης AAIDL00, εκφραζόμενου σε δολάρια ΗΠΑ ανά μετρικό τόνο, κατά το έτος βάσης. Εναλλακτικά, για λόγους απλούστευσης της απόδειξης και της εκκαθάρισης, δύναται να χρησιμοποιείται ο αντίστοιχος μηνιαίος μέσος του ίδιου δείκτη, με κωδικό AAIDM00, οπότε η ετήσια τιμή προκύπτει από τον μέσο όρο των δώδεκα μηνιαίων μέσων του οικείου έτους.</p> <p>4. Ως τρέχουσα τιμή καυσίμου (Fv) ορίζεται ο αριθμητικός μέσος όρος των δημοσιεύσεων του ίδιου ακριβώς δείκτη κατά το συμβατικό έτος για το οποίο υποβάλλεται το αίτημα καταβολής του αντισταθμίματος.</p> <p>5. Η ποσοστιαία μεταβολή της τιμής καυσίμου υπολογίζεται ως εξής:</p> $r = \frac{Fv - F\beta}{F\beta}$ <p>6. Η αναπροσαρμογή ενεργοποιείται μόνο σε περίπτωση αύξησης της τιμής καυσίμου πέραν του 30% σε σχέση με την τιμή βάσης, ήτοι μόνο εφόσον:</p> $r > 30\%$ <p>7. Εφόσον:</p> $r \leq 30\%$ <p>δεν εφαρμόζεται αναπροσαρμογή και το καταβλητέο ποσό παραμένει ίσο με το αιτούμενο αντιστάθμισμα του οικείου συμβατικού έτους.</p> <p>8. Εφόσον:</p> $r > 30\%$			
---	--	--	--

<p>η αναπροσαρμογή υπολογίζεται μόνο επί του υπερβάλλοντος ποσοστού πέραν του 30%, σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:</p> $T_1 = \min (T_0 \times [1 + a \times (r - 0,30)], \quad 1,15 \times T_0)$ <p>Όπου a: ο συντελεστής συμμετοχής του κόστους καυσίμου στο συνολικό κόστος της γραμμής, όπως αυτό προκύπτει από την υποβληθείσα οικονομική προσφορά του αναδόχου.</p> <p>Η παρούσα ρήτρα θεσπίζεται ως μηχανισμός μερικής και περιορισμένης αντιστάθμισης του κινδύνου μεταβολής της τιμής αεροπορικού καυσίμου και δεν συνεπάγεται πλήρη μετακύλιση της σχετικής επιβάρυνσης στην Αναθέτουσα Αρχή.</p> <p>9. Για τους σκοπούς της παρούσας ρήτρας:</p> <ul style="list-style-type: none"> • T_0: το αιτούμενο αντιστάθμισμα του οικείου συμβατικού έτους, πριν από κάθε αναπροσαρμογή, • T_1: το αναπροσαρμοσμένο ποσό του αιτούμενου αντισταθμίματος για το ίδιο συμβατικό έτος, • Fβ: η τιμή βάσης καυσίμου του έτους βάσης, • Fν: η τρέχουσα τιμή καυσίμου του συμβατικού έτους για το οποίο υποβάλλεται το αίτημα. <p>10. Η αναπροσαρμογή υπολογίζεται αυτοτελώς ανά συμβατικό έτος και ανά αιτούμενο αντιστάθμισμα, δεν μεταφέρεται στο επόμενο έτος και δεν υπολογίζεται σωρευτικά επί προηγούμενης αναπροσαρμογής.</p> <p>11. Το τελικό αναπροσαρμοσμένο ποσό δεν δύναται σε καμία περίπτωση να υπερβαίνει το 115% του βασικού ποσού T_0 του οικείου συμβατικού έτους.</p> <p>12. Η παρούσα ρήτρα εφαρμόζεται υπό την προϋπόθεση ότι, για το ίδιο συμβατικό έτος, την ίδια αεροπορική γραμμή και την ίδια αιτία επιβάρυνσης, δεν έχει προβλεφθεί, χορηγηθεί ή ενεργοποιηθεί άλλη ειδική οικονομική ενίσχυση, επιδότηση, αποζημίωση, μηχανισμός αντιστάθμισης ή προσωρινό μέτρο στήριξης σε εθνικό ή ενωσιακό επίπεδο, το οποίο καλύπτει, άμεσα ή έμμεσα, πλήρως την αντίστοιχη επιβάρυνση που προκύπτει από την αύξηση του κόστους αεροπορικού καυσίμου που οφείλεται σε έκτακτες διεθνείς οικονομικές, ενεργειακές ή γεωπολιτικές συνθήκες.</p>			
---	--	--	--

<p>13. Σε περίπτωση που έχει προβλεφθεί ή χορηγηθεί εν μέρει ενίσχυση, αποζημίωση, μηχανισμός αντιστάθμισης ή προσωρινό μέτρο στήριξης σε εθνικό ή ενωσιακό επίπεδο, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 12, η παρούσα ρήτρα εφαρμόζεται περιορισμένα, κατά το μέρος που η σχετική επιβάρυνση δεν καλύπτεται από την εν λόγω ενίσχυση. Σε κάθε περίπτωση, η εφαρμογή της παρούσας ρήτρας πραγματοποιείται κατά τρόπο ώστε να αποκλείεται ρητώς οποιαδήποτε μορφή διπλής αποζημίωσης ή υπεραντιστάθμισης.</p> <p>14. Ο ανάδοχος δύναται να υποβάλει ένα αίτημα αναπροσαρμογής ανά συμβατικό έτος και ανά γραμμή, συνοδευόμενο από:</p> <p>α) τα αποδεικτικά στοιχεία που τεκμηριώνουν τις τιμές F_B και F_v,</p> <p>β) υπεύθυνη δήλωση ότι για το ίδιο συμβατικό έτος, την ίδια γραμμή και την ίδια αιτία επιβάρυνσης δεν έχει λάβει, ούτε δικαιούται να λάβει, άλλη ειδική ενίσχυση κατά την έννοια της παραγράφου 12, ή, εφόσον υφίσταται τέτοια ενίσχυση, πλήρη στοιχεία για το είδος, το ύψος και το πεδίο κάλυψής της.</p> <p>15. Το βάρος επίκλησης και απόδειξης των σχετικών τιμών, της ορθής εφαρμογής του δείκτη και της συνδρομής των προϋποθέσεων της αναπροσαρμογής βαρύνει αποκλειστικά τον ανάδοχο, ο οποίος οφείλει να προσκομίζει αποσπάσματα, εκτυπώσεις ή βεβαιώσεις από τις επίσημες δημοσιεύσεις ή υπηρεσίες της S&P Global Commodity Insights / Platts στις οποίες εμφανίζονται οι αντίστοιχες τιμές του δείκτη της παραγράφου 3. Τα daily και monthly assessment codes του ανωτέρω δείκτη τεκμηριώνονται στον επίσημο Specifications Guide Europe and Africa Refined Oil Products της S&P Global.</p> <p>16. Η συνδρομή των προϋποθέσεων της αναπροσαρμογής και το ακριβές ποσό αυτής διαπιστώνονται με απόφαση της Αναθέτουσας Αρχής, κατόπιν ελέγχου της μαθηματικής εφαρμογής της παρούσας ρήτρας και των στοιχείων των παραγράφων 12 έως 15.</p> <p>17. Η οικονομική εκκαθάριση της αναπροσαρμογής γίνεται επί του αιτούμενου αντισταθμίσιματος του αντίστοιχου συμβατικού έτους.</p> <p>18. Σε περίπτωση κατάργησης, μετονομασίας ή ουσιώδους μεταβολής της μεθοδολογίας του</p>			
--	--	--	--

<p>δείκτη της παραγράφου 3, εφαρμόζεται ο πλησιέστερος διάδοχος δείκτης του ίδιου εκδότη και της ίδιας αγοράς αναφοράς. Αν δεν υφίσταται τέτοιος, ορίζεται ισοδύναμος δείκτης με απόφαση της Αναθέτουσας Αρχής.</p> <p>Το μέγιστο καταβλητέο οικονομικό αντιστάθμισμα ετησίως ανά γραμμή, συμπεριλαμβανομένη της ρήτρας αναπροσαρμογής (χωρίς ΦΠΑ 13%), διαμορφώνεται ως κατωτέρω:</p>					
Γραμμή	ετήσιο ποσό	ποσό τετραετίας			
Αθήνα - Αστυπάλαια	1.083.289,81	4.333.159,22			
Αθήνα - Ικαρία	12.212,39	48.849,56			
Αθήνα - Κύθηρα	12.212,39	48.849,56			
Αθήνα - Σύρος	884.890,55	3.539.562,22			
Αθήνα - Λέρος	2.459.826,02	9.839.304,09			
Αθήνα - Κάλυμνος	1.422.310,54	5.689.242,18			
Αθήνα - Σκύρος	882.243,41	3.528.973,65			
Αθήνα - Σητεία	1.136.541,78	4.546.167,14			
Θεσσαλονίκη - Σάμος	12.212,39	48.849,56			
Θεσσαλονίκη - Χίος	12.212,39	48.849,56			
Θεσσαλονίκη - Σκύρος	444.536,06	1.778.144,25			
Θεσσαλονίκη - Λήμνος-Ικαρία	1.174.590,45	4.698.361,80			
Αλεξανδρούπολη - Μυτιλήνη - Σητεία	1.249.748,47	4.998.993,89			
Άκτιο - Σητεία	1.191.282,28	4.765.129,14			
<p>6.10. Το προσφερόμενο αντιστάθμισμα θα είναι χωρίς Φ.Π.Α, το ποσοστό του οποίου όμως θα σημειώνεται χωριστά, καθώς και η συνολική τιμή που προκύπτει με την άθροιση του Φ.Π.Α.</p>			ΝΑΙ		

7. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	ΑΠΑΝΤΗΣΗ	ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ
7.1. Όλα τα στοιχεία της Τεχνικής Προσφοράς αξιολογούνται.			
7.2. Προσφορά που είναι αόριστη και ανεπίδεκτη εκτίμησης ή είναι υπό αίρεση απορρίπτεται ως απαράδεκτη.			

<p>7.3. Κριτήριο επιλογής μεταξύ των αερομεταφορέων, που κρίνεται ότι είναι σε θέση να εξασφαλίσουν την απρόσκοπτη και σύμφωνα με τις επιβληθείσες υποχρεώσεις παροχή υπηρεσιών για τις εν λόγω γραμμές, είναι το χαμηλότερο αιτούμενο οικονομικό αντιστάθμισμα.</p>			
<p>7.4. Σε περίπτωση ισοδύναμων προσφορών ή προσφορών χωρίς οικονομικό αντιστάθμισμα, ως κριτήρια επιλογής μεταξύ αερομεταφορέων για την κατακύρωση του αποτελέσματος του διαγωνισμού, που θα λαμβάνονται υπόψη ισοβαρώς, είναι: α) η συχνότητα δρομολογίων εβδομαδιαίως και ο αριθμός των προσφερόμενων θέσεων (προσφερόμενες επιπλέον συχνότητες εβδομαδιαίως) β) η δυνατότητα και το πλήθος σύνδεσης με γραμμές του εξωτερικού (είτε μέσω της ίδιας εταιρείας, είτε μέσω συνεργασιών με άλλες αεροπορικές εταιρείες) και γ) σε περίπτωση προηγούμενης ανάθεσης εκμετάλλευσης γραμμών παροχής δημόσιας υπηρεσίας:</p> <p>(i) η αξιοπιστία του αερομεταφορέα, όπως αυτή θα προκύπτει από στοιχεία που θα διαθέτει η αναθέτουσα αρχή στην αρμόδια επιτροπή (επιβολή κυρώσεων σε περιπτώσεις μη τήρησης των συμβατικών υποχρεώσεων λόγω απόκλισης ως προς τα εκτελούμενα δρομολόγια, προσφερόμενες θέσεις ή προσφερόμενους ναύλους ή/και άλλες πλημμέλειες),</p> <p>(ii) η σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις του ΕΚ 1008/2008 εκμετάλλευση των γραμμών.</p>			

8. ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	ΑΠΑΝΤΗΣΗ	ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ
<p>8.1. Η πληρωμή του αναλογούντος οικονομικού αντισταθμίματος που θα καταβληθεί στον αερομεταφορέα για κάθε γραμμή θα γίνεται μετά την παρέλευση κάθε τριμήνου από την ημερομηνία έναρξης της Σύμβασης (και σε περίπτωση καθυστέρησης έναρξης της Σύμβασης αναλογικά για το πρώτο τρίμηνο) και σε διάστημα 30 ημερών από την ημερομηνία έκδοσης του/ων σχετικού/ών τιμολογίου/ων, σύμφωνα με διαδικασίες που ορίζονται από την ΑΠΑ βάσει:</p> <ul style="list-style-type: none"> • των πράγματι εκτελεσθεισών πτήσεων στη διάρκεια του τριμήνου, • του αναλογούντος – για τις πράγματι παρασχεθείσες υπηρεσίες – ποσού του 			

αιτηθέντος οικονομικού αντισταθμίματος για το συγκεκριμένο διάστημα.			
8.2. Ο αερομεταφορέας προκειμένου να του καταβληθεί το οικονομικό αντιστάθμισμα οφείλει να γνωστοποιήσει στη Διεύθυνση Οικονομικής και Διοικητικής Υποστήριξης και Νομικών Υποθέσεων της ΑΠΑ τον λογαριασμό του, που τηρείται σε αναγνωρισμένη στην Ελλάδα τράπεζα.	ΝΑΙ		
8.3. Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας δεν μπορέσει να εκμεταλλευτεί αεροπορική γραμμή για λόγους ανωτέρας βίας (π.χ. ακατάλληλες καιρικές συνθήκες, απεργίες, κλπ) που βεβαιώνονται από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, θα καταβάλλεται το ήμισυ του αντισταθμίματος που θα αναλογούσε, εάν οι πτήσεις εκτελούνταν κανονικά.			

9. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΝΑΔΟΧΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΑΥΤΟΥ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	ΑΠΑΝΤΗΣΗ	ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ
<p>9.1. Ο ανάδοχος αναλαμβάνει τις κάτωθι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, που έχουν επιβληθεί στις τακτικές αεροπορικές γραμμές:</p> <p>Όσον αφορά <u>στην ελάχιστη συχνότητα πτήσεων</u> και <u>στις ελάχιστες προσφερόμενες θέσεις</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αθήνα – Αστυπάλαια Τρεις (3) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 90 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χαμηλή περίοδο. Πέντε (5) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 150 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη μέση περίοδο. Εννέα (9) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 270 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά την υψηλή θερινή περίοδο. • Αθήνα – Ικαρία Τέσσερις (4) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 120 	ΝΑΙ		

<p>προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χαμηλή περίοδο.</p> <p>Επτά (7) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 210 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη μέση περίοδο.</p> <p>Δώδεκα (12) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 360 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά την υψηλή θερινή περίοδο.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αθήνα – Κύθηρα Τρεις (3) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 90 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χαμηλή περίοδο. Πέντε (5) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 150 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη μέση περίοδο. • Αθήνα – Σύρος Τρεις (3) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 90 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χαμηλή περίοδο. Πέντε (5) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 150 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη μέση περίοδο. Εννέα (9) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 270 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά την υψηλή θερινή περίοδο. • Αθήνα – Λέρος Τρεις (3) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 90 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χαμηλή περίοδο. Επτά (7) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 210 			
--	--	--	--

<p>προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη μέση περίοδο.</p> <p>Δώδεκα (12) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 360 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά την υψηλή θερινή περίοδο.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αθήνα – Κάλυμνος Τρεις (3) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 90προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χαμηλή περίοδο. <p>Πέντε (5) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 150προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη μέση περίοδο.</p> <p>Εννέα (9) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 270 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά την υψηλή θερινή περίοδο.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αθήνα – Σκύρος Τρεις (3) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 90 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χαμηλή περίοδο. <p>Πέντε (5) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 150 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη μέση περίοδο.</p> <p>Επτά (7) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 210 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά την υψηλή θερινή περίοδο.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αθήνα – Σητεία Πέντε (5) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 200 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χαμηλή περίοδο. <p>Επτά (7) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 280 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη μέση περίοδο.</p> <p>Εννέα (9) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 360</p>			
--	--	--	--

<p>προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά την υψηλή θερινή περίοδο.</p> <ul style="list-style-type: none"> Θεσσαλονίκη – Σάμος Τρεις (3) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 180 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χαμηλή περίοδο. Τέσσερις (4) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 240 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη μέση περίοδο. Έξι (6) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 360 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά την υψηλή θερινή περίοδο. Θεσσαλονίκη – Χίος Τρεις (3) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 180 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χαμηλή περίοδο. Τέσσερις (4) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 240 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη μέση περίοδο. Έξι (6) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 360 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά την υψηλή θερινή περίοδο. Θεσσαλονίκη –Σκύρος Δύο (2) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 60 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, καθόλη τη διάρκεια του έτους. Θεσσαλονίκη -Λήμνος-Ικαρία Τρεις (3) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 90 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη χαμηλή περίοδο. Τέσσερις (4) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 120 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά τη μέση περίοδο. Έξι (6) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 180 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, κατά την υψηλή θερινή περίοδο. Αλεξανδρούπολη – Μυτιλήνη - Σητεία 			
---	--	--	--

<p>Δύο (2) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 60 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, καθόλη τη διάρκεια του έτους.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Άκτιο – Σητεία <p>Δύο (2) πτήσεις με επιστροφή εβδομαδιαίως, με ένα σύνολο 60 προσφερομένων θέσεων εβδομαδιαίως ανά κατεύθυνση, καθόλη τη διάρκεια του έτους.</p>			
<p>9.2. Σε περίπτωση που τα διατιθέμενα αεροσκάφη δεν διαθέτουν την απαιτούμενη χωρητικότητα για την κάλυψη του ελάχιστου αριθμού προσφερόμενων θέσεων εβδομαδιαίως οι συχνότητες πτήσεων μπορούν να αυξηθούν αναλόγως.</p>	ΝΑΙ		
<p>9.3. Σε περίπτωση που οι πτήσεις δεν εκτελεστούν λόγω μετεωρολογικών συνθηκών, θα πρέπει να εκτελούνται κατά τις αμέσως επόμενες ημέρες, κατά τρόπο ώστε να ικανοποιείται η εβδομαδιαία ζήτηση, λαμβάνοντας υπόψη τις ελάχιστες εβδομαδιαίως προσφερόμενες θέσεις.</p>	ΝΑΙ		
<p>9.4. Κατά την εκτέλεση των πτήσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν επιτρέπεται η προσθήκη άλλων ενδιάμεσων σταθμών.</p>	ΝΑΙ		
<p>9.5. Η εκτέλεση των πτήσεων από τον αερομεταφορέα στις ανωτέρω γραμμές χωρίς την τήρηση των επιβαλλομένων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να συνεπάγεται την επιβολή διοικητικών ή/και άλλων κυρώσεων.</p>	ΝΑΙ		
<p>9.6. Ο αριθμός των ακυρουμένων πτήσεων για λόγους για τους οποίους ευθύνεται ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να υπερβαίνει το 1% του συνολικού ετήσιου αριθμού πτήσεων, εκτός των περιπτώσεων ανωτέρας βίας.</p>	ΝΑΙ		
<p>9.7 Στις περιπτώσεις 2 πτήσεων την εβδομάδα αυτές δεν πρέπει να εκτελούνται σε συνεχόμενες ημέρες</p>	ΝΑΙ		
<p>9.8 Τα δρομολόγια με ενδιάμεσα σκέλη θα εκτελούνται αδιάλειπτα, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στους ενδιάμεσους σταθμούς, πέραν του προβλεπόμενου χρόνου παραμονής του αεροσκάφους στο έδαφος.</p>	ΝΑΙ		
<p>9.9. Όσον αφορά στους προσφερόμενους ναύλους:</p> <p>Αθήνα - Αστυπάλαια</p> <p>61,75 € (Μέγιστη τιμή ναύλου χαμηλής περιόδου)</p> <p>65 € (Μέγιστη τιμή ναύλου μέσης περιόδου)</p>	ΝΑΙ		

<p>88 € (Μέγιστη τιμή ναύλου υψηλής θερινής περιόδου)</p> <p>Αθήνα - Ικαρία</p> <p>57 €(Μέγιστη τιμή ναύλου χαμηλής περιόδου) 60 € (Μέγιστη τιμή ναύλου μέσης περιόδου) 82,5 € (Μέγιστη τιμή ναύλου υψηλής θερινής περιόδου)</p> <p>Αθήνα – Κύθηρα</p> <p>57€(Μέγιστη τιμή ναύλου χαμηλής περιόδου) 60 € (Μέγιστη τιμή ναύλου μέσης περιόδου) 77 € (Μέγιστη τιμή ναύλου υψηλής θερινής περιόδου)</p> <p>Αθήνα – Σύρος</p> <p>52,25€(Μέγιστη τιμή ναύλου χαμηλής περιόδου) 55 € (Μέγιστη τιμή ναύλου μέσης περιόδου) 77 € (Μέγιστη τιμή ναύλου υψηλής θερινής περιόδου)</p> <p>Αθήνα - Λέρος</p> <p>61,75€(Μέγιστη τιμή ναύλου χαμηλής περιόδου) 65 € (Μέγιστη τιμή ναύλου μέσης περιόδου) 88 € (Μέγιστη τιμή ναύλου υψηλής θερινής περιόδου)</p> <p>Αθήνα – Κάλυμνος</p> <p>66,5€(Μέγιστη τιμή ναύλου χαμηλής περιόδου) 70 € (Μέγιστη τιμή ναύλου μέσης περιόδου) 99 € (Μέγιστη τιμή ναύλου υψηλής θερινής περιόδου)</p> <p>Αθήνα – Σκύρος</p> <p>47,5€(Μέγιστη τιμή ναύλου χαμηλής περιόδου) 50 € (Μέγιστη τιμή ναύλου μέσης περιόδου) 71,5 € (Μέγιστη τιμή ναύλου υψηλής θερινής περιόδου)</p> <p>Αθήνα – Σητεία</p> <p>71,25€(Μέγιστη τιμή ναύλου χαμηλής περιόδου) 75 € (Μέγιστη τιμή ναύλου μέσης περιόδου) 99 € (Μέγιστη τιμή ναύλου υψηλής θερινής περιόδου)</p>			
--	--	--	--

<p>Θεσσαλονίκη – Σάμος 76€(Μέγιστη τιμή ναύλου χαμηλής περιόδου) 80 € (Μέγιστη τιμή ναύλου μέσης περιόδου) 104,5 € (Μέγιστη τιμή ναύλου υψηλής θερινής περιόδου)</p> <p>Θεσσαλονίκη – Χίος 66,5€(Μέγιστη τιμή ναύλου χαμηλής περιόδου) 70 € (Μέγιστη τιμή ναύλου μέσης περιόδου) 93,5 € (Μέγιστη τιμή ναύλου υψηλής θερινής περιόδου)</p> <p>Θεσσαλονίκη –Σκύρος 66,5€(Μέγιστη τιμή ναύλου χαμηλής περιόδου) 70 € (Μέγιστη τιμή ναύλου μέσης περιόδου) 99 € (Μέγιστη τιμή ναύλου υψηλής θερινής περιόδου)</p> <p>Θεσσαλονίκη -Λήμνος-Ικαρία</p> <p><u>Θεσσαλονίκη - Λήμνος</u> 61,75€(Μέγιστη τιμή ναύλου χαμηλής περιόδου) 65 € (Μέγιστη τιμή ναύλου μέσης περιόδου) 82,5 € (Μέγιστη τιμή ναύλου υψηλής θερινής περιόδου)</p> <p><u>Θεσσαλονίκη - Ικαρία</u> 66,5€(Μέγιστη τιμή ναύλου χαμηλής περιόδου) 70 € (Μέγιστη τιμή ναύλου μέσης περιόδου) 93,5 € (Μέγιστη τιμή ναύλου υψηλής θερινής περιόδου)</p> <p><u>Λήμνος - Ικαρία</u> 38€(Μέγιστη τιμή ναύλου χαμηλής περιόδου) 40 € (Μέγιστη τιμή ναύλου μέσης περιόδου) 60,5 € (Μέγιστη τιμή ναύλου υψηλής θερινής περιόδου)</p> <p>Αλεξανδρούπολη – Μυτιλήνη - Σητεία</p> <p><u>Αλεξανδρούπολη - Σητεία</u> 76€(Μέγιστη τιμή ναύλου χαμηλής περιόδου) 80€ (Μέγιστη τιμή ναύλου μέσης περιόδου) 104,5€ (Μέγιστη τιμή ναύλου υψηλής θερινής περιόδου)</p> <p><u>Αλεξανδρούπολη – Μυτιλήνη</u> 61,75€(Μέγιστη τιμή ναύλου χαμηλής περιόδου) 65 € (Μέγιστη τιμή ναύλου μέσης περιόδου)</p>			
--	--	--	--

<p>82,5 € (Μέγιστη τιμή ναύλου υψηλής θερινής περιόδου) <u>Μυτιλήνη – Σητεία</u> 38€(Μέγιστη τιμή ναύλου χαμηλής περιόδου) 40 € (Μέγιστη τιμή ναύλου μέσης περιόδου) 60,5 € (Μέγιστη τιμή ναύλου υψηλής θερινής περιόδου)</p> <p>Άκτιο – Σητεία 76€(Μέγιστη τιμή ναύλου χαμηλής περιόδου) 80€ (Μέγιστη τιμή ναύλου μέσης περιόδου) 104,5€ (Μέγιστη τιμή ναύλου υψηλής θερινής περιόδου)</p>			
<p>9.10. Ως χαμηλή περίοδος ορίζεται η χειμερινή περίοδος ΙΑΤΑ.</p> <p>Ως μέση περίοδος ορίζεται από την έναρξη της θερινής περιόδου ΙΑΤΑ, ο Απρίλιος, ο Μάιος και ο Οκτώβριος, μέχρι τη λήξη της θερινής περιόδου ΙΑΤΑ.</p> <p>Ως υψηλή θερινή περίοδος ορίζονται οι μήνες Ιούνιος, Ιούλιος, Αύγουστος και Σεπτέμβριος.</p>			
<p>9.11. Οι ανωτέρω τιμές παραμένουν σταθερές για όλη τη διάρκεια της Σύμβασης.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Στους ανωτέρω ναύλους της παραγράφου 9.9 δεν συμπεριλαμβάνονται α) ΤΕΑΑ, τα τέλη επιβατών που επιβάλλουν ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» και η Fraport Greece στους αναχωρούντες από τα αεροδρόμια ευθύνης τους επιβάτες, καθώς και ο ΦΠΑ β) επιπρόσθετες τιμολογήσεις για την παροχή προαιρετικών πρόσθετων υπηρεσιών με την προϋπόθεση ότι γνωστοποιούνται σαφώς, διαφανώς και δίχως ασάφειες στην αρχή οιασδήποτε διαδικασίας κράτησης θέσεων και η αποδοχή τους από τον επιβάτη γίνεται με ενεργητική συναίνεση. • Σε περίπτωση μη έγκαιρης ακύρωσης κράτησης θέσεων παρέχεται η δυνατότητα επιβολής όρων στους ναύλους, υπό την προϋπόθεση ενημέρωσης του επιβάτη κατά την έκδοση του εισιτηρίου και σχετικής ανάρτησης στην ιστοσελίδα της εταιρείας.» • Με την προϋπόθεση ότι τηρούνται, είτε εξ ολοκλήρου (σε περίπτωση ενός μόνου αερομεταφορέα) είτε κατ' αναλογία (σε περίπτωση πλέον του ενός αερομεταφορέας), οι υποχρεώσεις ελάχιστης συχνότητας πτήσεων, ελάχιστων προσφερόμενων θέσεων εβδομαδιαίως, καθώς και μέγιστης τιμής ναύλου, για κάθε πτήση πέραν των ανωτέρω υποχρεώσεων 	ΝΑΙ		

δημόσιας υπηρεσίας, δεν καθορίζεται μέγιστη τιμή ναύλου κατά τη μέση και υψηλή περίοδο.			
9.12. Λόγω της ιδιαιτερότητας των αεροπορικών συνδέσεων, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξουν ότι τουλάχιστον ένα μέλος του προσωπικού θαλάμου, που θα εξυπηρετεί τους επιβάτες στις ανωτέρω συνδέσεις, ομιλεί και κατανοεί την <i>ελληνική γλώσσα</i> .	ΝΑΙ		
9.13. Οι τύποι των χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών πρέπει να είναι συμβατοί με τα φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά των αεροδρομίων στα οποία προτίθεται να επιχειρήσει ο αερομεταφορέας, όπως δημοσιεύονται στο Aeronautical Information Publications της Ελλάδας, (A.I.P. GREECE), υπό τις συνήθως επικρατούσες στην περιοχή μετεωρολογικές συνθήκες, τυπικές για χειμώνα και καλοκαίρι, ώστε να διασφαλίζεται η παροχή υπηρεσιών, σύμφωνα με τις επιβληθείσες υποχρεώσεις.	ΝΑΙ		
9.14. Για την εκτέλεση των πτήσεων στην ανωτέρω γραμμή ο ανάδοχος θα χρησιμοποιεί τους τύπους αεροσκαφών που έχει δηλώσει στην προσφορά του.	ΝΑΙ		
9.15. Τα χρησιμοποιούμενα για την εκτέλεση των πτήσεων αεροσκάφη θα πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις της ελληνικής και διεθνούς νομοθεσίας που άπτονται θεμάτων ασφάλειας πτήσεων.	ΝΑΙ		
9.16. Για τη χρήση από τον ανάδοχο οποιουδήποτε άλλου αεροσκάφους στις ανωτέρω γραμμές κατά τη διάρκεια της σύμβασης απαιτείται προηγούμενη άδεια από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας.	ΝΑΙ		

10. ΚΥΡΩΣΕΙΣ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	ΑΠΑΝΤΗΣΗ	ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ
10.1. Ο αερομεταφορέας ευθύνεται για την ομαλή εκπλήρωση των όρων της σύμβασης. Ο αριθμός των ακυρουμένων πτήσεων για λόγους για τους οποίους ευθύνεται ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να υπερβαίνει το 1% του συνολικού ετήσιου αριθμού πτήσεων, εκτός των περιπτώσεων ανωτέρας βίας. Στις	ΝΑΙ		

περιπτώσεις αυτές μειώνεται αναλόγως το ποσό του οικονομικού αντισταθμίσιματος.			
<p>10.2. Σε περίπτωση μη τήρησης εν όλω ή εν μέρει των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη σύμβαση για λόγους που δεν συνιστούν ανωτέρα βία (πλην της περίπτωσης που ο αριθμός των ακυρουμένων πτήσεων δεν υπερβαίνει το 1% του συνολικού ετήσιου αριθμού πτήσεων, όπως αναφέρεται στο παραπάνω εδάφιο), ο αναθέτων έχει δικαίωμα να επιβάλει τις ακόλουθες κυρώσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Σε περίπτωση που οι ακυρωθείσες πτήσεις υπερβούν το 1% του συνολικού προβλεπόμενου ετήσιου αριθμού πτήσεων για κάθε γραμμή, το καταβλητέο (για τις συγκεκριμένες πραγματοποιηθείσες εντός του τριμήνου πτήσεις) οικονομικό αντιστάθμισμα, που οφείλεται για την συγκεκριμένη γραμμή, μειώνεται περαιτέρω κατά ποσό ίσο προς αυτό που θα αναλογούσε σε περίπτωση που οι πτήσεις εκτελούνταν κανονικά και όχι λιγότερο από δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ ανά πτήση. • Σε περίπτωση παράβασης που σχετίζεται με τον αριθμό των πράγματι προσφερθεισών εντός του τριμήνου εβδομαδιαίων θέσεων, επιβάλλεται μείωση του αντισταθμίσιματος ανάλογη με τον αριθμό των μη προσφερθεισών θέσεων. • Σε περίπτωση παράβασης που σχετίζεται με τους προσφερθέντες ναύλους, επιβάλλεται μείωση του αντισταθμίσιματος ανάλογη με τη διαφορά από τους προβλεπόμενους ναύλους. • Σε περίπτωση άλλης πλημμέλειας σχετικά με την εκπλήρωση της σύμβασης (π.χ. καθυστερήσεις) επιβάλλεται το προβλεπόμενο από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις πρόστιμο. • Σε περίπτωση που ο ανάδοχος υποπέσει για τρίτη φορά μέσα στο ίδιο τρίμηνο στην ίδια παράβαση σε κάποια γραμμή, μπορεί να ζητηθεί πέραν των ανωτέρω κυρώσεων, ως ποινική ρήτρα, η κατάπτωση μέρους ή ολόκληρης της εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης της σύμβασης, που αντιστοιχεί στη συγκεκριμένη γραμμή, μετά από έγγραφη ενημέρωση της ΑΠΑ προς τον ανάδοχο και εφ' όσον ο ανάδοχος δεν προσκομίσει επαρκείς αποδείξεις για την μη υπαιτιότητά του. Για την επιβολή των ποινών του παρόντος εδαφίου λαμβάνεται υπόψη η βαρύτητα κάθε διαπιστούμενης 	ΝΑΙ		

<p>πλημμέλειας και εφαρμόζεται η αρχή της αναλογικότητας.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Τυχόν πρόθεση διακοπής λειτουργίας οποιασδήποτε από τις γραμμές, θα πρέπει να γνωστοποιείται από τον αερομεταφορέα στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, Διεύθυνση Οικονομικής Εποπτείας, τουλάχιστον έξι μήνες προ της διακοπής. Σε περίπτωση διακοπής εξυπηρέτησης γραμμής που ο αερομεταφορέας έχει αναλάβει, με ή χωρίς καταβολή οικονομικού αντισταθμίματος, καταβάλλεται στο Ελληνικό Δημόσιο ως ρήτρα αποζημίωσης το ήμισυ του ετήσιου οικονομικού αντισταθμίματος της εν λόγω γραμμής, κατ' ελάχιστον το ποσό των 100.000 ευρώ. 			
10.3. Ο αναθέτων δύναται επίσης να απαιτήσει αποζημίωση για τις ζημιές που προκλήθηκαν.	ΝΑΙ		
10.4. Πέραν των ανωτέρω ο ανάδοχος υποχρεούται στην τήρηση των ισχυουσών διατάξεων, οι οποίες επισύρουν αυτοτελείς κυρώσεις για παραβάσεις, όπως καθυστερήσεις πτήσεων κ.α.	ΝΑΙ		

11. ΚΑΤΑΓΕΛΙΑ – ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	ΑΠΑΝΤΗΣΗ	ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ
11.1. Η ΑΠΑ διατηρεί το δικαίωμα λύσης της συμβατικής σχέσης, μετά από πάροδο εξαμήνης προειδοποιητικής προθεσμίας, καταβάλλοντας αποζημίωση πρόωρης λήξης η οποία δεν θα υπερβαίνει το αντιστάθμισμα 12μηνιαίας περιόδου που θα ελάμβανε η εταιρεία εφόσον επιχειρούσε.			
11.2. Σε περίπτωση ιδιαίτερως σοβαρών λόγων (όπως ιδίως για λόγους που άπτονται θεμάτων ασφάλειας πτήσεων) καθώς και σε περίπτωση μη ομαλούς εκπλήρωσης από πλευράς του αερομεταφορέα των συμβατικών όρων σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, μπορεί να ζητηθεί από τον αναθέτοντα λύση της σύμβασης και πριν την πάροδο της ανωτέρω προθεσμίας.			
11.3. Η σύμβαση λύεται αυτοδικαίως στην περίπτωση αναστολής ή ανάκλησης της Άδειας Εκμετάλλευσης ή του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΑΟC) του αναδόχου.	ΝΑΙ		

12. ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ – ΕΠΙΛΥΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΑΠΑΙΤΗΣΗ	ΑΠΑΝΤΗΣΗ	ΠΑΡΑΠΟΜΠΗ
----------------	----------	----------	-----------

12.1. Οι προσφορές θα υποβληθούν στην ελληνική γλώσσα. Τα υπόλοιπα στοιχεία, αν δεν είναι συνταγμένα στην ελληνική, θα συνοδεύονται από επίσημη μετάφραση, εκτός του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (ΑΟC).	ΝΑΙ		
12.2. Η σύμβαση θα υπογραφεί στην ελληνική.	ΝΑΙ		
12.3. Επίσης οι οποιεσδήποτε έγγραφες συνεννοήσεις μεταξύ των αρμοδίων ελληνικών αρχών και του αερομεταφορέα θα γίνονται στην ελληνική.	ΝΑΙ		