



Ημερομηνία: 7 Μαΐου 2025

Απόφαση σχετικά με το επίπεδο των Τελών Αερολιμένα στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ)

Σε συνέχεια της κοινοποίησης της αιτιολογημένης πρότασης σχετικά με το ύψος των Τελών Αερολιμένα (όπως ο όρος αυτός ορίζεται στην Οδηγία 12/2009 περί Αερολιμενικών Τελών και στο Προεδρικό Διάταγμα 52/2012) στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ), καθώς και σε συνέχεια της σχετικής διαδικασίας διαβούλευσης με τους Χρήστες Αεροδρομίου, η οποία διεξήχθη σε δύο (2) γύρους, η πρώτη των οποίων πραγματοποιήθηκε στις 19 Δεκεμβρίου 2024, ενώ η δεύτερη έλαβε χώρα στις 10 Μαρτίου 2025, σύμφωνα με τις διατάξεις του Προεδρικού Διατάγματος (Π.Δ.) 52/2012 και λαμβάνοντας υπόψη:

- 1.** τις απόψεις που εξέφρασαν όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, κατά τη διάρκεια και ύστερα από τον πρώτο γύρο της διαδικασίας διαβούλευσης που πραγματοποιήθηκε στις 19 Δεκεμβρίου 2024, όπου η Εταιρεία παρουσίασε, μεταξύ άλλων, την πρότασή της σχετικά με το Πλαίσιο Στήριξης της Βιωσιμότητας που σχετίζεται με τις απαιτήσεις διάδοσης των Βιώσιμων Αεροπορικών Καυσίμων (SAF),
- 2.** την πρόταση για τον πίνακα τιμών κατά τη διάρκεια του δεύτερου γύρου διαβουλεύσεων που έλαβε χώρα στις 10 Μαρτίου 2025, όπου ο ΔΑΑ πρότεινε:
 - Να εφαρμοστεί μια προσωρινή μείωση στο ύψος της Χρέωσης Εξυπηρέτησης Επιβατών (Passenger Terminal Facility charge – PTF), κατά 30% που θα ισχύσει από την 1η Οκτωβρίου 2025 έως και την 30η Απριλίου 2026, προκειμένου να δοθεί κίνητρο για ανάπτυξη κατά την περίοδο χαμηλής επιβατικής κίνησης, διατηρώντας όλες τις υπόλοιπες χρεώσεις αμετάβλητες για το 2025.
 - Να θεσπιστεί, λαμβάνοντας υπόψη και τα σχόλια των Χρηστών Αεροδρομίου, Πλαίσιο Στήριξης της Βιωσιμότητας από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως την 31η Δεκεμβρίου 2025, όπως παρουσιάστηκε κατά το δεύτερο γύρο διαβουλεύσεων, δια παροχής εκπτώσεως ανά αναχωρούντα επιβάτη το ύψος της οποίας θα εξαρτάται από τον τύπο του αεροσκάφους, με στόχο την παροχή κινήτρων στις αεροπορικές εταιρείες ώστε να χρησιμοποιούν αποδοτικότερα στην κατανάλωση



καυσίμου αεροσκάφη, με στόχο τη μείωση, στο μέτρο του δυνατού, των εκπομπών του Πεδίου Εφαρμογής 3, καθώς και να συμβάλει καθοριστικά στη μείωση του κόστους των αεροπορικών εταιρειών δεδομένης της υποχρέωσης ανεφοδιασμού -σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ- με 2%.

3. Την ανταλλαγή απόψεων κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων, τα επιχειρήματα ορισμένων Χρηστών Αεροδρομίου και ιδίως της Ryanair, που προέβαλαν αντιρρήσεις ως προς τον προσωρινό χαρακτήρα της προτεινόμενης μείωσης στο ύψος της Χρέωσης Εξυπηρέτησης Επιβατών (Passenger Terminal Facility charge – PTF) έως τις 30 Απριλίου 2026, καθώς και ως προς τη μεθοδολογία καθορισμού του Πλαισίου Στήριξης της Βιωσιμότητας και της αναδρομικής ισχύος αυτού από την 1η Ιανουαρίου 2025.

Ο ΔΑΑ εξέτασε τις εν λόγω αντιρρήσεις και τις έκρινε αβάσιμες και ανεπαρκώς αιτιολογημένες για τους ακόλουθους λόγους:

- α) Η μείωση στο ύψος της Χρέωσης Εξυπηρέτησης Επιβατών (Passenger Terminal Facility charge – PTF) είναι προσωρινή και εποχική, με σκοπό να ενισχυθεί περαιτέρω η βιωσιμότητα των αεροπορικών εταιρειών πελατών μας κατά τη διάρκεια της παρατεταμένης περιόδου χαμηλής επιβατικής κίνησης, ενώ παράλληλα εξομαλύνεται, στο μέτρο του δυνατού, η επίδραση της εποχικότητας. Εκτός αυτού, ο ΔΑΑ, σε αντίθεση με σχεδόν όλους τους άλλους μεγάλους ευρωπαϊκούς μητροπολιτικούς αερολιμένες, διατηρεί σταθερή πολιτική τιμολόγησης/χρεώσεων από το 2009, ενώ είναι αξιοσημείωτο, ότι το 2019 εφαρμόστηκαν σημαντικές μειώσεις των τελών Προσγείωσης & Στάθμευσης. Το ύψος της Χρέωσης Εξυπηρέτησης Επιβατών (Passenger Terminal Facility charge – PTF) που θα ισχύει μετά την 30^η Απριλίου 2026 θα επανεξεταστεί και θα αποφασιστεί κατά τη διαδικασία διαβούλευσης του 2026.
- β) Ως προς το Πλαίσιο Στήριξης της Βιωσιμότητας, η μεθοδολογία βάσει της οποίας υπολογίζεται εξηγήθηκε με σαφήνεια. Η εν λόγω μεθοδολογία είναι απολύτως αντικειμενική και βασίζεται στο έγγραφο 9889 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), το οποίο παρέχει τον συγκεκριμένο τύπο υπολογισμού που χρησιμοποιείται για την εκτίμηση της κατανάλωσης καυσίμων κατά τη διάρκεια ενός κύκλου προσγείωσης και απογείωσης.



4. Ενόψει των ανωτέρω:

- A.** Το επίπεδο του ύψους της Χρέωσης Εξυπηρέτησης Επιβατών (Passenger Terminal Facility charge – PTF) στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών μειώνεται κατά 30%, από την 1^η Οκτωβρίου 2025 και έως την 30^η Απριλίου 2026, ως εξής:

**Προτεινόμενη Αλλαγή καθ’
όλη την περίοδο
1/10/2025 – 30/04/2026**

Περιγραφή	Τρέχουσα Αλλαγή
ΧΡΕΩΣΗ ΕΠΙΒΑΤΗ Χρέωση Εξυπηρέτησης Επιβατών (Passenger Terminal Facility charge – PTF),	Εισπράττεται από τον επιβάτη στο εισιτήριο
<u>Ανά αναχωρούντα επιβάτη (εξαιρουμένων των μετεπιβιβαζόμενων επιβατών)</u> Χώρες Εντός Σένγκεν Χώρες Εκτός Σένγκεν	16,65 ΕΥΡΩ ανά αναχωρούντα επιβάτη 19,95 ΕΥΡΩ ανά αναχωρούντα επιβάτη
<u>Ανά αναχωρούντα μετεπιβιβαζόμενο επιβάτη</u> X Χώρες Εντός Σένγκεν Χώρες Εκτός Σένγκεν	9,90 ΕΥΡΩ ανά αναχωρούντα επιβάτη 13,20 ΕΥΡΩ ανά αναχωρούντα επιβάτη
	Πλην: βρεφών, <u>μετεπιβιβαζόμενων (transit),</u> πληρώματος)

Προτεινόμενη Αλλαγή
Εισπράττεται από τον επιβάτη στο εισιτήριο
11,66 ΕΥΡΩ ανά αναχωρούντα επιβάτη 13,97 ΕΥΡΩ ανά αναχωρούντα επιβάτη
6,93 ΕΥΡΩ ανά αναχωρούντα επιβάτη 9,24 ΕΥΡΩ ανά αναχωρούντα επιβάτη
Πλην: βρεφών, <u>μετεπιβιβαζόμενων (transit),</u> πληρώματος)

- B.** Εφαρμόζεται Πλαίσιο Στήριξης της Βιωσιμότητας από την 1^η Ιανουαρίου έως την 31^η Δεκεμβρίου 2025, με ποσό που κυμαίνεται από 0,80 ευρώ ανά αναχωρούντα επιβάτη έως 1,50 ευρώ ανά αναχωρούντα επιβάτη. Συγκεκριμένα:
- Τα αεροσκάφη κατατάσσονται σύμφωνα με την κατανάλωση καυσίμου ανά θέση ανά Κύκλο Προσγείωσης – Απογείωσης,



- Εφαρμόζεται αντικειμενική μεθοδολογία επί τη βάσει του Εγγράφου 9889 και της Βάσης Δεδομένων Εκπομπών Κινητήρων του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) (Οι λεπτομερείς όροι και προϋποθέσεις του Πλαισίου Στήριξης της Βιωσιμότητας περιλαμβάνονται στο Συνημμένο 1).

Γ. Αναφορικά με το ύψος των υπολοίπων Τελών Αερολιμένα του ΔΑΑ (πλην όσων αναφέρονται ανωτέρω), αυτό παραμένει χωρίς μεταβολή σύμφωνα τον λεπτομερή τιμοκατάλογο όπως εμφανίζεται στον ιστότοπο του ΔΑΑ:

<https://www.aia.gr/company-and-business/aeronautical-activities/general-aviation-charges/>

Σε περίπτωση διαφωνίας με την παρούσα απόφαση για την τροποποίηση Τελών Αερολιμένα του ΔΑΑ, κάθε Χρήστης Αεροδρομίου, καθώς και η Επιτροπή Χρηστών του ΔΑΑ εξουσιοδοτούμενη από τα μέλη αυτής, έχουν το δικαίωμα να υποβάλουν προσφυγή ενώπιον της Εποπτικής Αρχής Τελών Αερολιμένων, ήδη Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, κατ' εφαρμογή του Άρθρου 8 του Π.Δ. 52/2012 και εντός αποκλειστικής προθεσμίας είκοσι (20) ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης δυνάμει του Άρθρου 6 του Π.Δ. 52/2012.

Η παρούσα απόφαση θα κοινοποιηθεί στην Εποπτική Αρχή Τελών Αερολιμένων, ήδη Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, στην Επιτροπή Χρηστών Αερολιμένα (ΕΧΑ) και θα αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του ΔΑΑ.

**Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας
Όροι και Προϋποθέσεις**

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Λαμβάνοντας υπόψη την κλιματική αλλαγή και την περιβαλλοντική υποβάθμιση, που αποτελούν υπαρξιακή απειλή για την Ευρώπη και τον κόσμο.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, ο στόχος που έθεσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας είναι να καταστήσει τις πολιτικές της ΕΕ για το κλίμα, την ενέργεια και τις μεταφορές κατάλληλες για τη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55% έως το 2030, σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) ευθυγραμμίζεται πλήρως με τους ανωτέρω στόχους και, στο πλαίσιο της πολιτικής του για την μείωση των εκπομπών του Πεδίου Εφαρμογής 3 (έμμεσες εκπομπές που κατανέμονται μέσω της αλυσίδας αξίας του), οι οποίες προέρχονται κυρίως από εκπομπές αεροσκαφών (κινητήρων) κατά τη διάρκεια των πτήσεων πτήσης μεταξύ των τόπων αναχώρησης και του προορισμού, ο ΔΑΑ επιδιώκει να αναλάβει πιο ενεργό ρόλο στον μετριασμό των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων των εκπομπών από τις αεροπορικές μεταφορές.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού ReFuelEU Aviation, οι προμηθευτές καυσίμων στο Αεροδρόμιο των Αθηνών θα παρέχουν, αρχής γενομένης από το 2025, 2% μείγμα Βιώσιμων Αεροπορικών Καυσίμων (SAF).

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η χρήση αποδοτικότερων στην κατανάλωση καυσίμου αεροσκαφών αποτελεί ένα ακόμη σημαντικό μέτρο μείωσης των εκπομπών.

Έχοντας λάβει υπόψη τα ανωτέρω καθώς επίσης και το γεγονός ότι η μείωση των εκπομπών από τις αεροπορικές μεταφορές είναι προς το συμφέρον τόσο των αεροπορικών εταιρειών όσο και του ΔΑΑ, καθώς και τις οικονομικές επιπτώσεις των μέτρων αυτών για τις αεροπορικές εταιρείες, ο ΔΑΑ θέσπισε Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας. Το Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας αποσκοπεί εκτός από τη σταδιακή αύξηση των Βιώσιμων Αεροπορικών Καυσίμων, να διευκολύνει τη χρήση από τις αεροπορικές εταιρείες αεροσκαφών με καλύτερη απόδοση στην κατανάλωση καυσίμου. Το εν λόγω Πλαίσιο εφαρμόζεται με τη μορφή έκπτωσης στην Χρέωση Εξυπηρέτησης Επιβατών (Passenger Terminal Facility charge – PTF) ανά αναχωρούντα επιβάτη, η οποία διαμορφώνεται

ανάλογα με την απόδοση των καυσίμων των αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται (με βάση το λίτρο καυσίμου αεριωθούμενων ανά κύκλο Προσγείωσης-Απογείωσης, ανά θέση). Κατά συνέπεια, οι αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν αποδοτικότερα στην κατανάλωση καυσίμου αεροσκάφη με υψηλότερο συντελεστή πληρότητας θα επωφεληθούν περισσότερο από το Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας.

2. ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΤΗΤΑ

- Επιλέξιμοι είναι όλες οι αεροπορικές εταιρείες προγραμματισμένων εμπορικών πτήσεων που αναχωρούν από το Αεροδρόμιο της Αθήνας.
- Δεν είναι επιλέξιμοι οι Φορείς Εκμετάλλευσης Αεροσκαφών πτήσεων γενικής αεροπορίας (general and Business aviation) καθώς επίσης και οι εμπορευματικές πτήσεις.
- Το επίπεδο της έκπτωσης στο ύψος της Χρέωσης Εξυπηρέτησης Επιβατών (Passenger Terminal Facility charge – PTF) ανά αναχωρούντα επιβάτη διαμορφώνεται ανάλογα με την αποδοτικότητα καυσίμου του αεροσκάφους που χρησιμοποιεί η αεροπορική εταιρεία, όπως υπολογίζεται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που ορίζεται στην ακόλουθη ενότητα.
- Το Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας θα εφαρμόζεται αναδρομικά από την 1^η Ιανουαρίου 2025 έως και την 31^η Δεκεμβρίου 2025.

3. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Ο Βασικός Δείκτης Επιδόσεων ΒΔΕ (Key performance Indicator – KPI), εφεξής, ο Δείκτης, που χρησιμοποιείται ως μεταβλητή για την εξοικονόμηση καυσίμου του αεροσκάφους είναι τα λίτρα καυσίμου ανά κύκλο Προσγείωσης-Απογείωσης (LTO) ανά θέση. Ο υπολογισμός του Δείκτη βασίζεται στη μεθοδολογία που περιγράφεται στο Εγχειρίδιο για την Ποιότητα του Αέρα στα Αεροδρόμια του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) (Έγγραφο 9889, Τρίτη Έκδοση, 2023) για την εκτίμηση των εκπομπών αεροσκαφών κατά τη διάρκεια του κύκλου Προσγείωσης-Απογείωσης με βάση την κατανάλωση καυσίμου. Για κάθε τύπο αεροσκάφους που πραγματοποιεί πτήσεις στο Αεροδρόμιο της Αθήνας, προσδιορίζονται ο πιο κοινός τύπος κινητήρα και η πιο κοινή διάταξη θέσεων. Η συνολική κατανάλωση καυσίμου για έναν κύκλο Προσγείωσης-Απογείωσης (σε κιλά καυσίμου αεριωθούμενων για κάθε κύκλο Προσγείωσης-Απογείωσης) λαμβάνεται για τον πιο κοινό τύπο κινητήρα από τη Βάση Δεδομένων Εκπομπών Κινητήρων του ICAO (Έκδοση 30, 23 Ιουλίου 2024 που βρίσκεται διαθέσιμη στον ιστότοπο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA): <https://www.easa.europa.eu>). Εφαρμόζεται ο χρόνος στην κατάσταση (time-in-mode) για καθεμία από τις τέσσερις (4) καταστάσεις λειτουργίας

(προσέγγιση, τροχοδρόμηση και άεργη λειτουργία κινητήρων στο έδαφος, απογείωση και άνοδος). Η κατανάλωση καυσίμου για έναν κινητήρα μετατρέπεται σε λίτρα χρησιμοποιώντας την σταθερά 1,2 λίτρα ανά κιλό καυσίμου αεριωθούμενων και στη συνέχεια πολλαπλασιάζεται επί τον αριθμό των κινητήρων του συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους. Το εν λόγω αποτέλεσμα διαιρείται στη συνέχεια με τον αριθμό των θέσεων σύμφωνα με την πιο κοινή διάταξη των θέσεων, ώστε να προκύψει ο Δείκτης λίτρων καυσίμου ανά κύκλο Προσγείωσης-Απογείωσης ανά θέση.

Χάριν παραδείγματος, ο ακόλουθος πίνακας παρουσιάζει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες για τον πιο κοινό τύπο κινητήρα στα αεροσκάφη Airbus 319 που εκτελούσαν πτήσεις στο Αεροδρόμιο της Αθήνας το 2024, τον CFM International CFM56 (υποτύπος CFM56-5B5/3) και την πιο κοινή διάταξη θέσεων που αντιστοιχεί σε 156 θέσεις.

Τύπος Αεροσκάφους	Τύπος Κινητήρα	Κιλά καυσίμου ανά Προσγείωση-Απογείωση	Λίτρα καυσίμου ανά Προσγείωση-Απογείωση	# Κινητήρων	# θέσεων	Δείκτης (KPI)
Airbus 319	CFM56-5B5/3	343	411.6	2	156	5.3

$$BΔΕ = (\text{λίτρα καυσίμου ανά κύκλο Προσγείωσης – Απογείωσης} * \# \text{ κινητήρες}) / \# \text{ θέσεις}$$

Παράδειγμα: Ο πιο κοινός τύπος κινητήρα στα αεροσκάφη Airbus 319 που εκτελούσαν πτήσεις στο Αεροδρόμιο της Αθήνας το 2024 είναι ο CFM International CFM56 (υποτύπος CFM56-5B5/3) και η πιο κοινή διάταξη θέσεων είναι 156 θέσεις. Η συνολική κατανάλωση καυσίμου για έναν κύκλο Προσγείωσης-Απογείωσης για έναν κινητήρα CFM56-5B5/3 είναι 343 κιλά. Ο αριθμός αυτός μετατρέπεται σε λίτρα (411,6 λίτρα) και πολλαπλασιάζεται επί 2 που αντιστοιχεί στον αριθμό των κινητήρων ενός A319 (823,2 λίτρα) και στη συνέχεια διαιρείται δια τις 156 θέσεις ώστε να προκύψει ένας BΔΕ 5,3 λίτρα καυσίμου αεριωθούμενων ανά κύκλο Προσγείωσης-Απογείωσης ανά θέση.

Γίνεται κατανοητό, ότι οι αεροπορικές εταιρείες ενδέχεται για τον ίδιο τύπο αεροσκάφους να χρησιμοποιούν διαφορετικούς κινητήρες και διατάξεις καθισμάτων. Για το λόγο αυτό χρησιμοποιούνται οι πιο κοινοί τύποι κινητήρων και οι πιο κοινές διατάξεις καθισμάτων (σύμφωνα με τα στοιχεία της βάσης δεδομένων πτήσεων του ΔΑΑ) για τον υπολογισμό του Δείκτη για όλους τους τύπους αεροσκαφών που πραγματοποιούν πτήσεις στο Αεροδρόμιο της Αθήνας.

Το Πλαίσιο Στήριξης Βιωσιμότητας διακρίνεται σε τρεις (3) κατηγορίες έκπτωσης στο ύψος της Χρέωσης Εξυπηρέτησης Επιβατών (Passenger Terminal Facility charge – PTF) με βάση τον Δείκτη:

Κατηγορία	ΒΔΕ	Έκπτωση PTF ανά αναχωρούντα Επιβάτη
1: μεγαλύτερη εξοικονόμηση καυσίμων	<6.0	€1.50
2: μέση εξοικονόμηση καυσίμων	6.0 – 10.0	€1.10
3: μικρότερη εξοικονόμηση καυσίμων	>10.0	€0.80

Το Παράρτημα Α περιλαμβάνει κατάλογο των πιο κοινών τύπων αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις στο Αεροδρόμιο της Αθήνας και την κατηγορία τους σύμφωνα με τον ανωτέρω πίνακα. Σε περίπτωση αεροσκάφους τύπου που δεν περιλαμβάνεται στον κατάλογο του Παραρτήματος Α, ο ΔΑΑ θα εφαρμόζει τη μεθοδολογία που περιγράφεται ανωτέρω και θα ενημερώνει τον Φορέα Εκμετάλλευσης Αεροσκαφών αναλόγως. Το Παράρτημα Α θα επικαιροποιείται περιοδικά και θα κοινοποιείται στις αεροπορικές εταιρείες.

4. ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ

Η επιστροφή για την περίοδο από 1/1/2025 έως 30/4/2025 θα πραγματοποιηθεί έως τις 31/5/2025 και, στη συνέχεια, η επιστροφή θα πραγματοποιείται μαζί με τους προγραμματισμένους κύκλους τιμολόγησης των αεροπορικών μεταφορών.

5. ΔΙΑΡΚΕΙΑ – ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ – ΔΙΚΑΙΟ & ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ

Το Πλαίσιο Στήριξης της Βιωσιμότητας θα παραμείνει σε ισχύ έως τις 31.12.2025 και ο ΔΑΑ διατηρεί το δικαίωμα να συνεχίσει ή να μη συνεχίσει την εφαρμογή αυτού και πέραν της 31.12.2025 κατά την διακριτική ευχέρεια αυτού.

Ο ΔΑΑ θα επανεξετάζει κάθε τρεις (3) μήνες την Κατάταξη των Κυρίων Τύπων Αεροσκαφών που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα Α και, σε περίπτωση οποιασδήποτε αλλαγής, θα ενημερώνει σχετικά τις επαγγελματικές οργανώσεις των αεροπορικών εταιρειών (ήτοι, την Επιτροπή Χρηστών του ΔΑΑ και την Airlines Bar Association).



Με την υπογραφή του Πλαισίου Στήριξης Βιωσιμότητας, η οποία αποδεικνύεται με την αποδοχή της έκπτωσης όπως ορίζεται ανωτέρω, κάθε αεροπορική εταιρεία θεωρείται ότι έχει αποδεχθεί πλήρως και ανεπιφύλακτα όλους τους όρους και τις προϋποθέσεις του Πλαισίου Στήριξης της Βιωσιμότητας

Κάθε διαφορά που ανακύπτει σε σχέση με το Πλαίσιο Στήριξης της Βιωσιμότητας θα επιλύεται σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο από τα δικαστήρια των Αθηνών.

Για περισσότερες πληροφορίες, παρακαλούμε υποβάλετε το ερώτημά σας στην ηλεκτρονική διεύθυνση: SAF@aia.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: Κατάταξη των Κυρίων Τύπων Αεροσκαφών

A/C Type 3-letter Code	A/C Type Description	Category
221	Airbus A220-100	1
223	Airbus A220-300	1
319	Airbus A319	1
343	Airbus A340-300	1
738	Boeing B737-800	1
31W	Airbus 319 Sharklets	1
32E	Airbus 321 Sharklets	1
32N	Airbus 320N	1
32Q	Airbus 321N	1
73H	Boeing B737-800 Winglets	1
73J	Boeing B737-900 Winglets	1
7M8	Boeing B737-800 Max 8	1
7M9	Boeing B737-900 Max 9	1
CS1	Bombardier BD-500 C Series CS100	1
CS3	Bombardier BD-500 C Series CS300	1
E29	Embraer E195 E2	1
E95	Embraer ERJ-195 Winglets	1

A/C Type 3-letter Code	A/C Type Description	Category
318	Airbus A318	2
320	Airbus A320	2
321	Airbus A321	2
332	Airbus A330-200	2
333	Airbus A330-300	2
339	Airbus A330N-900	2
351	Airbus A350-1000	2
359	Airbus A350-900	2
733	Boeing B737-300	2
734	Boeing B737-400	2
735	Boeing B737-500	2
752	Boeing B757-200	2
764	Boeing B767-400	2
781	Boeing B787-1000	2
788	Boeing B787-800	2
789	Boeing B787-900	2
32W	Airbus 320 Sharklets	2
73C	Boeing B737-300 Winglets	2
73E	Boeing B737-500 Winglets	2
73G	Boeing B737-700	2
73W	Boeing B737-700 Winglets	2
77W	Boeing B777-300ER	2
CRA	Canadair RJ-705 Regional Jet	2
CRK	Bombardier CRJ-1000	2
DH4	De Havilland Dash8-400	2
E75	Embraer ERJ-170-200 Short Wings	2
E7W	Embraer ERJ-170-200 Long Wings	2
E90	Embraer ERJ-190 Winglets	2
E92	Embraer E190-E2	2
E9L	Embraer Lineage E1000 Winglets	2
ER4	Embraer ERJ-145	2

A/C Type 3-letter Code	A/C Type Description	Category
772	Boeing B777-200ER	3
77L	Boeing B777-200LR	3
A75	ATR72-500	3
A76	ATR72-600	3
AT5	ATR42-500	3
AT6	ATR42-600	3
AT7	ATR72-200	3
DH1	De Havilland Dash8-100	3
EM2	Embraer E120 Brasilia	3