



Βρυξέλλες, 6 Ιουνίου 2025
(OR. en)

9795/25
ADD 1

Διοργανικός φάκελος:
2013/0072 (COD)

AVIATION 73
CONSOM 96
CODEC 747

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Αντιπροσωπίες

Θέμα: Πρόταση κανονισμού περί τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους

- Αποτελέσματα των εργασιών

Επισυνάπτεται για τις αντιπροσωπίες, προς ενημέρωση, το συμβιβαστικό κείμενο για την προαναφερόμενη πρόταση επί του οποίου το Συμβούλιο Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας (Μεταφορές) κατέληξε σε πολιτική συμφωνία κατά τη σύνοδό του στις 5 Ιουνίου 2025.

2013/0072 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

περί τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

¹ EE C.,, σ. .

² EE C.,, σ. .

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91³ και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους⁴ έχουν συμβάλει σημαντικά στην προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών όταν τα ταξιδιωτικά τους σχέδια διαταράσσονται λόγω άρνησης επιβίβασης, μεγάλων καθυστερήσεων, ματαιώσεων ή απώλειας αποσκευών.
- (2) Ορισμένες ελλείψεις, οι οποίες διαπιστώθηκαν κατά την εφαρμογή των δικαιωμάτων βάσει των κανονισμών, έχουν εμποδίσει ωστόσο την πλήρη αξιοποίηση του δυναμικού τους όσον αφορά την προστασία των επιβατών. Προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματικότερη, αποδοτικότερη και συνεπέστερη εφαρμογή των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών στην Ένωση, απαιτούνται ορισμένες προσαρμογές του υφιστάμενου νομικού πλαισίου. Αυτό τονίστηκε στην έκθεση του 2010 για την ιθαγένεια της ΕΕ που εξέδωσε η Επιτροπή σχετικά με την άρση των εμποδίων στα δικαιώματα των πολιτών της ΕΕ⁵, στην οποία εξαγγέλθηκαν μέτρα για την εξασφάλιση ενός συνόλου κοινών δικαιωμάτων, ιδίως για τους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών, και για την επαρκή επιβολή των εν λόγω δικαιωμάτων.
- (2α) Από μελέτη που διενεργήθηκε κατ' εντολή της Επιτροπής και δημοσιεύτηκε από αυτήν το 2020 (στο εξής: μελέτη) καταδείχθηκε ότι κύρια προτεραιότητα των επιβατών είναι να λάβουν βοήθεια σε περίπτωση διαταραχής του ταξιδιού τους και να τους δοθεί δυνατότητα μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, ώστε να φθάσουν στον προορισμό τους το συντομότερο δυνατόν. Από τη μελέτη προέκυψε ότι η καταβολή αποζημίωσης έρχεται τρίτη κατά σειρά προτεραιότητας. Από την άλλη πλευρά, η μελέτη κατέδειξε επίσης ότι το απόλυτο και το σχετικό κόστος με τα οποία επιβαρύνονται οι αερομεταφορείς μέσω της εφαρμογής του κανονισμού 261/2004 έχει αυξηθεί σημαντικά από το 2011, με κίνδυνο να οδηγήσει σε περιορισμό του αριθμού των εκτελούμενων δρομολογίων ή σε μείωση της συνδεσιμότητας που προσφέρεται στους επιβάτες μακροπρόθεσμα. Ως εκ τούτου, η αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα πρέπει να επικεντρωθεί ιδίως στα δικαιώματα των επιβατών για λήψη βοήθειας και μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τα οικονομικά κίνητρα των αερομεταφορέων και τις επιπτώσεις στη συνδεσιμότητα.

³ ΕΕ L 46 της 17.2.2004, σ. 1.

⁴ ΕΕ L 285 της 17.10.1997, σ. 1· που τροποποιήθηκε στην ΕΕ L 140 της 30.5.2002, σ. 2.

⁵ COM(2010) 603 final.

- (2β) Οι επιβάτες που ταξιδεύουν με πτήση που καλύπτεται από υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είτε με πλήρη είτε με μειωμένο ναύλο, θα πρέπει να υπόκεινται στα ίδια δικαιώματα με αυτά που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό.
- (3) Προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια δικαίου για τους αερομεταφορείς και τους επιβάτες, απαιτείται ακριβέστερος ορισμός της έννοιας «έκτακτες περιστάσεις», ο οποίος να λαμβάνει υπόψη την απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην υπόθεση C-549/07 (Wallentin-Hermann) με την οποία ερμηνεύθηκε η αρχική έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004. Ο εν λόγω ορισμός θα πρέπει να αποσαφηνιστεί περαιτέρω μέσω μη εξαντλητικών καταλόγων περιστάσεων που θα προσδιορίζονται σαφώς ως έκτακτες ή μη. Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει τον κατάλογο των έκτακτων περιστάσεων ανά τριετία και να προτείνει, κατά περίπτωση, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο την επικαιροποίηση του εν λόγω καταλόγου.
- (3α) Στην αρχική έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, όπως ερμηνεύθηκε από το Δικαστήριο στην υπόθεση C-549/07 (Wallentin-Hermann), ένα απρόβλεπτο τεχνικό πρόβλημα δεν θεωρείτο έκτακτη περίπτωση, εκτός εάν περιοριζόταν σε μη εμφανές κατασκευαστικό ελάττωμα που αποκαλύφθηκε από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους ή από αρμόδια αρχή, ή σε ζημία στο αεροσκάφος που προκλήθηκε από πράξεις δολιοφθοράς ή τρομοκρατίας. Ωστόσο, με βάση την πείρα που έχει αποκτηθεί και καθότι είναι πρωταρχικής σημασίας να διασφαλιστεί ότι τα δικαιώματα που παρέχονται στους επιβάτες δυνάμει του παρόντος κανονισμού δεν είναι επιζήμια για την ασφάλεια, σε ορισμένες περιπτώσεις τα τεχνικά ζητήματα που αφορούν ορισμένο εξοπλισμό θα πρέπει να θεωρούνται έκτακτες περιστάσεις.
- (3β) Στην αρχική έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, όπως ερμηνεύθηκε από το Δικαστήριο στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-156/22, C-157/22 και C-158/22 (TAP Portugal), η απροσδόκητη απουσία λόγω ασθένειας ή ακόμη και ο απροσδόκητος θάνατος, λίγο πριν από την αναχώρηση πτήσης, μέλους του πληρώματος του οποίου η παρουσία είναι απαραίτητη για την εκτέλεσή της δεν θεωρήθηκε έκτακτη περίπτωση. Ωστόσο, παρόλο που οι αερομεταφορείς έχουν καθήκον να λαμβάνουν κάθε εύλογο μέτρο για να εξασφαλίσουν την αντικατάσταση του κυβερνήτη, του συγκυβερνήτη ή του ελάχιστου απαιτούμενου πληρώματος θαλάμου επιβατών, η διασφάλιση της συμμόρφωσης με την εν λόγω υποχρέωση μακριά από τις κύριες βάσεις του αερομεταφορέα στην πράξη απαιτεί σημαντικό χρόνο και συνεπάγεται υψηλό οικονομικό κόστος. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί ότι η απροσδόκητη ασθένεια ή ο απροσδόκητος θάνατος βασικού μέλους του πληρώματος, για παράδειγμα όταν συμβαίνει την ημέρα πριν από την αναχώρηση της πτήσης, μακριά από τις κύριες βάσεις του αερομεταφορέα, θα πρέπει να θεωρείται έκτακτη περίπτωση.

- (3γ) Στην αρχική έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, όπως ερμηνεύθηκε από το Δικαστήριο στις υποθέσεις C-28/20 (Airhelp Ltd), C-195/17 (Krüsemann κ.λπ.), C-613/20 (Eurowings) και C-287/20 (Ryanair), οι απεργίες του προσωπικού των αεροπορικών εταιρειών δεν θεωρούνταν έκτακτες περιστάσεις. Ωστόσο, σε περίπτωση απεργίας, ορισμένες απαιτήσεις δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του αερομεταφορέα και εκφεύγουν του ελέγχου του, όπως αλλαγές στην ηλικία συνταξιοδότησης ή στις οικονομικές συνεισφορές, και μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνον από τις δημόσιες αρχές. Ως εκ τούτου, κρίνεται σκόπιμο να προβλεφθεί ότι ορισμένες απεργίες του προσωπικού των αεροπορικών εταιρειών θα πρέπει να θεωρούνται έκτακτες περιστάσεις.
- (4) Στην αρχική έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, όπως ερμηνεύθηκε από το Δικαστήριο στην υπόθεση C-173/07 (Emirates), ο όρος «πτήση» κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 δεν οριζόταν αλλά θεωρείτο ότι συνίσταται ουσιαστικά σε μία «μονάδα» αεροπορικής μεταφοράς, η οποία εκτελείται από αερομεταφορέα που ορίζει το δρομολόγιό της. Προκειμένου να αποφευχθεί η αβεβαιότητα και με βάση την αποκτηθείσα εμπειρία θα πρέπει τώρα να παρασχεθεί σαφής ορισμός της έννοιας «πτήση» καθώς και των συναφών εννοιών «πτήση ανταπόκρισης» και «ταξίδι».
- (4α) Στην αρχική έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, όπως ερμηνεύθηκε από το Δικαστήριο στην υπόθεση C-537/17 (Wegener), ο κανονισμός εφαρμόζοταν σε κάθε τμήμα πτήσης που αποτελούσε μέρος ενός ταξιδιού, ανεξαρτήτως του πού πραγματοποιήθηκε η πτήση, συμπεριλαμβανομένων πτήσεων που εκτελούνταν εξ ολοκλήρου εκτός της Ένωσης. Όταν είτε το αρχικό σημείο αναχώρησης βρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες είτε, εάν ο πραγματικός αερομεταφορέας είναι ενωσιακός πραγματικός αερομεταφορέας, ο τελικός προορισμός του ταξιδιού βρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να έχει εφαρμογή.
- (4β) Με τη μελέτη καταδείχθηκε υψηλότερο επίπεδο συμμόρφωσης των ενωσιακών αερομεταφορέων με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004. Ως εκ τούτου, η αποκατάσταση των ίσων όρων ανταγωνισμού μεταξύ ενωσιακών και μη ενωσιακών αερομεταφορέων και η βελτίωση της οικονομικής βιωσιμότητας των ενωσιακών αερομεταφορέων θα στηρίξουν τον στόλο της Ένωσης και, εν τέλει, θα βελτιώσουν την προστασία των επιβατών συνολικά.

- (4β-α) Το άρθρο 349 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναγνωρίζει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των εξόχως απόκεντρων περιοχών, ιδίως λόγω του απομακρυσμένου χαρακτήρα τους. Με βάση την πείρα που αποκτήθηκε με τον κανονισμό 261/2004, είναι αναγκαίο να προβλεφθούν κατάλληλες διατάξεις για τη διασφάλιση εδαφικής συνέχειας με τις γαλλικές εξόχως απόκεντρες περιοχές και συμπερίληψης σε ολόκληρη την Ένωση, προς όφελος εν τέλει των επιβατών. Ως εκ τούτου, λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των ταξιδιών μεταξύ των εξόχως απόκεντρων περιοχών και άλλων εδαφών της ΕΕ, οι επιβάτες που πραγματοποιούν τέτοια ταξίδια θα πρέπει να αντιμετωπίζονται σύμφωνα με την πραγματική απόσταση των ταξιδιών.
- (4γ) Η Γροιλανδία υπόκειται σε ιδιαίτερα αντίξοες μετεωρολογικές συνθήκες και χαρακτηρίζεται από πολύ χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα και τον απομακρυσμένο χαρακτήρα των κατοικημένων περιοχών της. Για να εξασφαλιστεί η συνδεσιμότητα και να διατηρηθεί η διαθεσιμότητα πτήσεων εντός της Γροιλανδίας, οι πτήσεις εντός της Γροιλανδίας δεν θα πρέπει να καλύπτονται από τις υποχρεώσεις που αφορούν την αποζημίωση, μεταξύ άλλων όταν οι εν λόγω πτήσεις είναι πτήσεις ανταπόκρισης που φθάνουν ή αναχωρούν από το έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες.
- (4δ) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 δεν θα πρέπει να θίγει το καθεστώς και την κυριαρχία επί του ισθμού του Γιβραλτάρ στον οποίο βρίσκεται ο αερολιμένας του Γιβραλτάρ ούτε τη νομική θέση του Βασιλείου της Ισπανίας εν προκειμένω και, λαμβανομένων υπόψη των τρεχουσών συνθηκών και για λόγους ασφάλειας δικαίου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι κανόνες του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα πρέπει να εφαρμόζονται στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ μόνον όταν, κατόπιν διευθέτησης της διαφοράς του με το Ηνωμένο Βασίλειο, το Βασίλειο της Ισπανίας είναι σε θέση να ασκεί αποτελεσματικό έλεγχο επί του εν λόγω αερολιμένα και να διασφαλίζει την εφαρμογή σε αυτόν των κανόνων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και σχετική κοινοποίηση έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.
- (4ε) Τα εισιτήρια εκδίδονται ή η έκδοσή τους εξουσιοδοτείται από τον πραγματικό αερομεταφορέα μετά τη σύναψη σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς με επιβάτη. Θα πρέπει να είναι δυνατή η ταυτοποίησή τους μέσω μοναδικού αριθμού εισιτηρίου και να περιέχουν μοναδικό αριθμό αναφοράς που θα συνδέεται με τη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς και θα εκδίδεται κατά την κράτηση. Θα πρέπει να καλύπτουν μία πτήση ή πτήση ανταπόκρισης ενός ταξιδιού, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη ενδιάμεσες στάσεις για τεχνικούς και επιχειρησιακούς σκοπούς. Θα πρέπει δε να περιέχουν διάφορες πληροφορίες σχετικά με την εν λόγω πτήση ή πτήση ανταπόκρισης, όπως την ημερομηνία πτήσης για την αναχώρηση και την άφιξη, τις προγραμματισμένες ώρες αναχώρησης και άφιξης, το ονοματεπώνυμο του επιβάτη, τον αριθμό πτήσης και το όνομα του πραγματικού αερομεταφορέα.

- (5) Στην υπόθεση C-22/11 (Finnair), το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφάσισε ότι η έννοια «άρνηση επιβίβασης» πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι καλύπτει όχι μόνον την άρνηση επιβίβασης που οφείλεται σε υπεράριθμες κρατήσεις αλλά και την άρνηση επιβίβασης για άλλους λόγους, όπως είναι εκείνοι που συνδέονται με τη λειτουργία της επιχείρησης του αερομεταφορέα. Οι επιβάτες που παρουσιάστηκαν προς επιβίβαση και στους οποίους αυτή δεν επιτράπη ή οι οποίοι ενημερώθηκαν εκ των προτέρων ότι δεν θα τους επιτραπεί η επιβίβαση παρά τη θέλησή τους, θα πρέπει να λαμβάνουν επιστροφή χρημάτων χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.
- (5α) Ταυτόχρονα υπάρχουν περιπτώσεις όπου η άρνηση επιβίβασης δικαιολογείται ευλόγως για λόγους υγείας, προστασίας, ασφάλειας ή έλλειψης επαρκών ταξιδιωτικών εγγράφων. Οι αερομεταφορείς έχουν επίσης βάσιμους λόγους να αρνούνται την επιβίβαση σε επιβάτες που επιδεικνύουν απείθαρχη συμπεριφορά η οποία απειλεί την προστασία ή την ασφάλεια κατά την πτήση, όπως αναφέρεται στην τροποποιημένη σύμβαση «περί παραβάσεων και άλλων τινών πράξεων τελουμένων επί αεροσκαφών». Ο πραγματικός αερομεταφορέας θα πρέπει να φέρει το βάρος της απόδειξης.
- (7) Προκειμένου να βελτιωθεί το επίπεδο προστασίας, θα πρέπει να απαγορεύεται η άρνηση επιβίβασης σε πτήση επιστροφής με την αιτιολογία ότι οι επιβάτες δεν επιβιβάστηκαν στην πτήση μετάβασης της ίδιας σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς.
- (8) Επί του παρόντος, επιβάλλονται σε ορισμένες περιπτώσεις κυρώσεις στους επιβάτες, υπό την μορφή διοικητικών τελών, για ορθογραφικά σφάλματα στο ονοματεπώνυμό τους. Οι εύλογες διορθώσεις των σφαλμάτων στις κρατήσεις, ή σε περίπτωση αλλαγής διοικητικού χαρακτήρα, θα πρέπει να γίνονται δωρεάν εφόσον δεν συνεπάγονται αλλαγές στην ώρα, την ημερομηνία, τη διαδρομή ή τον επιβάτη.
- (9) Σε περιπτώσεις ματαίωσης η επιλογή μεταξύ της επιστροφής χρημάτων, της συνέχισης του ταξιδιού με μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, ή της πραγματοποίησης του ταξιδιού σε μεταγενέστερη ημερομηνία θα πρέπει να αποτελεί απόφαση του επιβάτη και όχι του αερομεταφορέα.
- (10) Οι οργανισμοί διαχείρισης αερολιμένων, σε αερολιμένες με ετήσια κίνηση τουλάχιστον πέντε εκατομμυρίων επιβατών, και οι πάροχοι βασικών υπηρεσιών αερολιμένα, ιδίως οι αερομεταφορείς και οι πάροχοι υπηρεσιών εδάφους, θα πρέπει να συνεργάζονται για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων που έχουν στους επιβάτες οι πολλαπλές διαταραχές πτήσεων. Προς τούτο, οι οργανισμοί διαχείρισης αερολιμένων θα πρέπει να καταρτίσουν σχέδια έκτακτης ανάγκης για τέτοια συμβάντα και να συνεργάζονται για την ανάπτυξη των εν λόγω σχεδίων. Σε όλους τους άλλους αερολιμένες, ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα θα πρέπει να καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια για τον συντονισμό των χρηστών του αερολιμένα και τη σύναψη ρυθμίσεων μαζί τους, με σκοπό την ενημέρωση των καθηλωμένων επιβατών όταν προκύπτουν καταστάσεις που οδηγούν σε σημαντικό αριθμό καθηλωμένων επιβατών.

- (10α) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα πρέπει να συμπεριλάβει ρητά το δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών που θίγονται από μεγάλες καθυστερήσεις, σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-402/07 και C-432/07 (Sturgeon). Σύμφωνα με την αρχή της ίσης μεταχείρισης που αναφέρεται στην εν λόγω απόφαση, θα πρέπει να εφαρμόζονται οι ίδιοι κανόνες για την επιστροφή χρημάτων, τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και την αποζημίωση.
- (11) Με την απόφαση Sturgeon έγινε αναφορά σε άπαξ ενεργοποιούμενο χρονικό όριο τριών ωρών για αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης. Ωστόσο, με βάση την εμπειρία που αποκτήθηκε από τότε που εκδόθηκε ο κανονισμός 261, πολλές καθυστερήσεις δεν μπορούν να επιλυθούν εντός των τριών ωρών που αναφέρονται στην εν λόγω απόφαση και ένα σύντομο όριο μπορεί να αυξήσει τον αριθμό των ματαιώσεων πτήσεων στην περίπτωση που οι αερομεταφορείς ματαιώσουν μία ή περισσότερες πτήσεις με σκοπό την επανατοποθέτηση του αεροσκάφους για επόμενη πτήση, ώστε να μειώσουν τις αλυσιδωτές επιπτώσεις των καθυστερημένων πτήσεων στις επόμενες πτήσεις. Στις περισσότερες περιπτώσεις, ο επιβάτης εξακολουθεί να προτιμά την καθυστέρηση από τη ματαίωση, καθώς του εξασφαλίζει μεγαλύτερη βεβαιότητα ότι θα φτάσει στον προορισμό του το νωρίτερο δυνατό. Σε πολλά δρομολόγια, η συχνότητα των πτήσεων είναι περιορισμένη και, σε περίπτωση ματαίωσης, δεν είναι δυνατή η άμεση μεταφορά του επιβάτη με άλλη πτήση ή άλλο μέσο. Ως εκ τούτου, η αύξηση του χρονικού ορίου συνιστά πλεονέκτημα για τον επιβάτη.
- (11α) Προκειμένου να διατηρηθεί η συνδεσιμότητα, τα όρια πάνω από τα οποία τυχόν καθυστερήσεις θεμελιώνουν δικαίωμα αποζημίωσης θα πρέπει να αυξηθούν ώστε να ληφθούν υπόψη οι οικονομικές επιπτώσεις και οι επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του τομέα. Με τον τρόπο αυτό, θα είναι δυνατόν να αποφευχθεί η παροχή κινήτρων για αύξηση της συχνότητας των ματαιώσεων ή για περιορισμούς στον αριθμό των εκτελούμενων δρομολογίων ή για μειώσεις της συνδεσιμότητας που προσφέρεται στους επιβάτες μακροπρόθεσμα. Για να εξασφαλιστεί ότι οι επιβάτες που ταξιδεύουν εντός της ΕΕ αντιμετωπίζουν ομοιογενείς όρους αποζημίωσης, το όριο θα πρέπει να είναι το ίδιο για όλα τα ταξίδια εντός της Ένωσης.

- (11β) Η τυποποιημένη αποζημίωση στην αρχική έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 χρησιμεύει ως αποζημίωση για την απώλεια χρόνου που είναι κοινή για όλους τους επιβάτες, ενώ τα ποσά που καθορίζονται στην αρχική έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα μπορούσαν σε πολλές περιπτώσεις να υπερβαίνουν την αξία της ζημίας που υπέστησαν οι επιβάτες, όπως προκύπτει από οικονομικές μελέτες. Επομένως, είναι σκόπιμο να καθοριστούν διαφορετικά όρια αποζημίωσης ανάλογα με την απόσταση της πτήσης που διαταράχθηκε και την καθυστέρηση κατά την άφιξη.
- (11γ) Σύμφωνα με τις προσπάθειες της Ένωσης για προώθηση μιας κλιματικά ουδέτερης και φιλικής προς το περιβάλλον κινητικότητας, είναι επίσης σκόπιμο να διασφαλιστεί ότι τα ρυθμιστικά πλαίσια που αφορούν τα δικαιώματα των επιβατών στους διάφορους τρόπους μεταφοράς θα συγκλίνουν στο μέτρο του δυνατού και ότι οι αποζημιώσεις μεταξύ των τρόπων μεταφοράς θα ευθυγραμμιστούν.
- (12) Για να εξασφαλιστεί ασφάλεια δικαίου, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα πρέπει να επιβεβαιώνει ρητά ότι ο αναπρογραμματισμός των πτήσεων επιφέρει στους επιβάτες επιπτώσεις παρόμοιες με αυτές που επιφέρουν οι ματαιώσεις ή οι καθυστερήσεις και θα πρέπει συνεπώς να γεννά ίδια δικαιώματα.
- (13) Οι επιβάτες που, λόγω διαταραχής προηγούμενης πτήσης, χάνουν πτήση ανταπόκρισης η οποία αποτελεί τμήμα ταξιδιού, θα πρέπει να λαμβάνουν κατάλληλη βοήθεια εν αναμονή της μεταφοράς τους με άλλη πτήση ή άλλο μέσο. Στις περιπτώσεις αυτές, σύμφωνα με την αρχή της ίσης μεταχείρισης, οι επιβάτες θα πρέπει να δικαιούνται αποζημίωση κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό της εναλλακτικής πτήσης ή μεταφοράς τους, ομοίως προς τους επιβάτες που θίχτηκαν από διαταραχή σε απευθείας πτήσεις.
- (13α) Κατά τη στιγμή της κράτησης και πριν από την αγορά των εισιτηρίων, οι αερομεταφορείς ή, κατά περίπτωση, οι μεσάζοντες θα πρέπει να ενημερώνουν ρητά τους επιβάτες αν τα ταξιδιωτικά τους σχέδια θα καλύπτονται από ενιαία σύμβαση αεροπορικών μεταφορών και για τα δικαιώματά τους βάσει του κανονισμού, ιδίως όσον αφορά τυχόν απώλεια πτήσεων ανταπόκρισης.
- (14) Προκειμένου να ενισχυθεί η προστασία των επιβατών, θα πρέπει να αποσαφηνιστεί ότι οι επιβάτες των οποίων η πτήση έχει καθυστέρηση απολαμβάνουν το δικαίωμα να λάβουν βοήθεια και αποζημίωση ανεξαρτήτως του αν περιμένουν στον τερματικό σταθμό του αερολιμένα ή έχουν ήδη καταλάβει τις θέσεις τους στο αεροσκάφος. Ωστόσο, επειδή στη δεύτερη περίπτωση οι επιβάτες δεν έχουν πρόσβαση στις υπηρεσίες που διατίθενται στον τερματικό σταθμό, τα δικαιώματά τους θα πρέπει να ενισχυθούν όσον αφορά τις βασικές τους ανάγκες και όσον αφορά το δικαίωμά τους να αποβιβαστούν. Το δικαίωμα αποβίβασης μπορεί να περιορίζεται μόνον εάν συντρέχουν λόγοι ασφάλειας ή προστασίας, λόγοι που άπτονται της μετανάστευσης ή του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Εάν αερομεταφορέας σκοπεύει να αποβιβάσει επιβάτες αλλά ενημερωθεί από τις αρχές ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ότι η πτήση πρόκειται να απογειωθεί, θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αρνηθεί την αποβίβαση επιβατών.

- (15) Στις περιπτώσεις που κάποιος επιβάτης έχει επιλέξει μεταφορά με άλλη πτήση το νωρίτερο δυνατόν, ο αερομεταφορέας συχνά επιτρέπει την μεταφορά με άλλη πτήση υπό την προϋπόθεση της διάθεσης θέσεων στα δικά του δρομολόγια, αρνούμενος έτσι στους επιβάτες τη δυνατότητα να μεταφερθούν με άλλη πτήση ή άλλο μέσο ταχύτερα μέσω εναλλακτικών υπηρεσιών. Ως εκ τούτου, ο αερομεταφορέας θα πρέπει επίσης να προτείνει άλλες επιλογές μεταφοράς, μεταξύ άλλων σε εναλλακτικό αερολιμένα, μέσω διαφορετικού δρομολογίου, με χρήση υπηρεσιών άλλου αερομεταφορέα ή με άλλους τρόπους μεταφοράς, εφόσον αυτό μπορεί να επιταχύνει τη μεταφορά. Η εναλλακτική μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο θα πρέπει να εξαρτάται από την διαθεσιμότητα θέσεων. Εάν ο αερομεταφορέας δεν έχει προσφέρει μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και ο συνολικός χρόνος αναμονής παρατείνεται κατά τουλάχιστον τρεις ώρες, ο επιβάτης θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να μεριμνήσει ο ίδιος για τη μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, προκειμένου να φτάσει στον τελικό του προορισμό χωρίς άσκοπη καθυστέρηση. Η εν λόγω μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο θα πρέπει να πραγματοποιείται, υπό όρους, με έξοδα του αερομεταφορέα και υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς.
- (15α) Κατά τη μεταφορά επιβατών με άλλη πτήση, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να επιδιώκουν να διασφαλίσουν τη δυνατότητα μεταφοράς των αποσκευών των επιβατών με το ίδιο μέσο, συμπεριλαμβανομένων των αποσκευών που έχουν παραδοθεί και εκείνων δεν έχουν παραδοθεί. Ο επιβάτης θα πρέπει να επιτρέπει στον αερομεταφορέα να ενεργεί διαφορετικά, εάν περιορισμοί στη μεταφορά των αποσκευών προκαλούν περαιτέρω καθυστερήσεις στους επιβάτες εν αναμονή μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, με την επιφύλαξη της ευθύνης του όσον αφορά τις αποσκευές των επιβατών που διέπονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97 και τη σύμβαση του Μόντρεαλ.
- (15β) Η συγκρισιμότητα των συνθηκών μεταφοράς μπορεί να εξαρτάται από διάφορους παράγοντες και από τις περιστάσεις. Όπου είναι δυνατόν και δεν συνεπάγεται περαιτέρω καθυστέρηση, οι επιβάτες δεν θα πρέπει να τοποθετούνται σε υπηρεσίες μεταφοράς κατώτερης κατηγορίας ναύλου σε σύγκριση με εκείνη της κράτησής τους. Η μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο θα πρέπει να προσφέρεται χωρίς πρόσθετη χρέωση για τους επιβάτες, ακόμα και αν μεταφέρονται με άλλον αερομεταφορέα ή με διαφορετικό τρόπο μεταφοράς ή σε ανώτερη κατηγορία ή σε θέση με υψηλότερο ναύλο από εκείνον που είχε καταβληθεί για την αρχική υπηρεσία. Θα πρέπει να καταβάλλονται εύλογες προσπάθειες για την αποφυγή πρόσθετων ανταποκρίσεων. Όταν χρησιμοποιείται άλλος αερομεταφορέας ή εναλλακτικός τρόπος μεταφοράς για αυτή τη μεταφορά, ο συνολικός χρόνος ταξιδιού θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πλησιέστερος προς τον προγραμματισμένο χρόνο ταξιδιού της αρχικής πτήσης, στην ίδια κατηγορία μεταφοράς ή σε ανώτερη, εάν χρειάζεται. Εάν υπάρχουν διαθέσιμες περισσότερες πτήσεις με συγκρίσιμα ωράρια, οι επιβάτες που έχουν δικαίωμα σε μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο θα πρέπει να αποδέχονται τη μεταφορά με άλλη πτήση που προσφέρει ο αερομεταφορέας, μεταξύ άλλων και με αερομεταφορείς που συνεργάζονται με τον πραγματικό αερομεταφορέα. Εάν για την αρχική πτήση είχε γίνει κράτηση για βοήθεια προς άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, η εν λόγω βοήθεια θα πρέπει επίσης να είναι διαθέσιμη στο εναλλακτικό δρομολόγιο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2006.

- (16) Θα πρέπει να προσφέρεται στους επιβάτες βοήθεια από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης έως την αναχώρηση της πτήσης τους ή την εναλλακτική μεταφορά. Επί του παρόντος, δεν τίθεται χρονικό όριο όσον αφορά την ευθύνη των αερομεταφορέων να παρέχουν κατάλυμα στους επιβάτες τους σε περίπτωση έκτακτων περιστάσεων μακράς διάρκειας. Αυτή η αβεβαιότητα που συνδέεται με την απουσία προβλέψιμου χρονικού ορίου ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική σταθερότητα του αερομεταφορέα, με επακόλουθες αρνητικές επιπτώσεις για τους επιβάτες όσον αφορά τη συνδεσιμότητα. Συνεπώς, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να μπορεί να περιορίσει την παροχή καταλύματος στις τρεις διανυκτερεύσεις. Επιπλέον, ο σχεδιασμός για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και η ταχεία μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο θα πρέπει να ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο καθήλωσης επιβατών για μεγάλα χρονικά διαστήματα.
- (17) [...]
- (18) Ενδέχεται να απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή από τον πραγματικό αερομεταφορέα για επιβάτες με συγκεκριμένες ανάγκες, όπως τα άτομα με αναπηρία, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, τα παιδιά, τα βρέφη, οι έγκυες γυναίκες και τα άτομα που χρειάζονται ειδική ιατρική βοήθεια, όπως τα άτομα με σοβαρή μορφή διαβήτη ή επιληψία. Ειδικότερα, ενδέχεται να αποδειχθεί δυσκολότερη η διευθέτηση της παροχής καταλύματος σε περίπτωση διαταραχής πτήσης. Συνεπώς, τυχόν περιορισμοί του δικαιώματος στην παροχή καταλύματος σε περιπτώσεις έκτακτων περιστάσεων δεν θα πρέπει να ισχύουν για τις εν λόγω κατηγορίες επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν ενημερώσει εγκαίρως τον πραγματικό αερομεταφορέα.
- (18α) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 εφαρμόζεται επίσης στους επιβάτες που έχουν κάνει κράτηση για το αεροπορικό τους ταξίδι στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού. Η αναθεώρηση αποσκοπεί στην περαιτέρω βελτίωση της συνοχής μεταξύ της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302⁶ και του κανονισμού. Ως εκ τούτου, οι επιβάτες δεν μπορούν να σωρεύουν αντίστοιχα δικαιώματα, ιδίως βάσει αμφότερων των νομοθετημάτων.
- (19) Οι λόγοι στους οποίους οφείλονται οι καθυστερήσεις και οι ματαιώσεις πτήσεων που παρατηρούνται σήμερα στην ΕΕ δεν έγκεινται αποκλειστικά στην ευθύνη των αερομεταφορέων. Προκειμένου να δοθούν κίνητρα σε όλους τους παράγοντες της αλυσίδας της πολιτικής αεροπορίας να επιζητούν αποτελεσματικές και έγκαιρες λύσεις για να περιορίζεται στο ελάχιστο η ταλαιπωρία που προκαλούν στους επιβάτες οι καθυστερήσεις και οι ματαιώσεις, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα αποζημίωσης από τυχόν τρίτους που συνέβαλαν στο συμβάν από το οποίο προέκυψε η απαίτηση αποζημίωσης ή άλλες υποχρεώσεις.

⁶ ΕΕ L 326 της 11.12.2015.

- (19α) Στην υπόθεση C-502/18 (*České aerolinie*), το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έκρινε ότι, στην περίπτωση πτήσεων ανταπόκρισης, εντός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού, κάθε πραγματικός αερομεταφορέας που συμμετείχε στην εκτέλεση τουλάχιστον μίας από τις εν λόγω πτήσεις ανταπόκρισης υπέχει ευθύνη αποζημίωσης του επιβάτη βάσει του εν λόγω κανονισμού, ανεξάρτητα από το αν υπήρξε ή όχι διαταραχή της πτήσης που εκτέλεσε ο εν λόγω αερομεταφορέας. Παρότι στον κανονισμό υπενθυμίζεται ότι οι πραγματικοί αερομεταφορείς που εκτελούν υποχρεώσεις βάσει αυτού του κανονισμού μπορούν να ζητήσουν αποζημίωση από οποιονδήποτε τρίτο, η μελέτη κατέδειξε τη χαμηλή αποτελεσματικότητα του δικαιώματος αποζημίωσης που προβλέπεται στον κανονισμό. Ως εκ τούτου, οι ενωσιακοί αερομεταφορείς επωμίζονται δυσανάλογη οικονομική επιβάρυνση σε σύγκριση με τους μη ενωσιακούς αερομεταφορείς. Προκειμένου να αποκατασταθεί η ανταγωνιστικότητα των ενωσιακών αερομεταφορέων σύμφωνα με τις συστάσεις της έκθεσης Draghi και να διατηρηθεί μακροπρόθεσμα η συνδεσιμότητα, με την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα πρέπει, συνεπώς, να περιοριστεί η ευθύνη του αερομεταφορέα στις πτήσεις που εκτελεί ως πραγματικός αερομεταφορέας.
- (20) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 επιβάλλει υποχρέωση ενημέρωσης των επιβατών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα και η οδηγία 93/13/ΕΚ επιβάλλει υποχρεώσεις ενημέρωσης σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις. Οι επιβάτες θα πρέπει όχι μόνο να λαμβάνουν τη δέουσα ενημέρωση σχετικά με τα δικαιώματά τους σε περίπτωση διαταραχής της πτήσης, αλλά θα πρέπει επίσης να ενημερώνονται επαρκώς σχετικά με τα αίτια της ίδιας της διαταραχής, αμέσως μόλις οι πληροφορίες καταστούν διαθέσιμες. Η εν λόγω ενημέρωση θα πρέπει επίσης να παρέχεται και στον τόπο όπου ο επιβάτης αγόρασε το εισιτήριο μέσω μεσάζοντος εγκατεστημένου στην Ένωση. Η ενημέρωση αυτή θα πρέπει να παρέχεται τουλάχιστον από τον αερομεταφορέα ή τον μεσάζοντα σε προσβάσιμη μορφή και, κατά περίπτωση, μέσω των λεγόμενων ειδοποιήσεων προώθησης (*push notifications*) από εφαρμογές για φορητές συσκευές ή άλλα ψηφιακά μέσα.
- (20α) Προκειμένου να διασφαλιστεί η βελτίωση της επιβολής των δικαιωμάτων των επιβατών, οι εθνικοί φορείς επιβολής θα πρέπει να παρακολουθούν την επιβολή του κανονισμού και να αποφασίζουν για τις κατάλληλες κυρώσεις, ώστε να δίνονται κίνητρα για τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.
- (21) Προκειμένου να διασφαλιστεί βελτίωση της επιβολής των δικαιωμάτων των επιβατών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν στους καταναλωτές τη δυνατότητα να καταφεύγουν σε μηχανισμούς εξωδικαστικής επίλυσης διαφορών, μετά από ανεπιτυχή υποβολή καταγγελίας ή αίτησης από τους καταναλωτές στον αερομεταφορέα ή τον μεσάζοντα. Οι μηχανισμοί αυτοί δεν θα πρέπει να θίγουν το δικαίωμα των κρατών μελών να καθορίζουν αν η συμμετοχή των αερομεταφορέων ή των μεσάζοντων θα πρέπει να είναι υποχρεωτική.

- (21α) Όταν οι επιβάτες επιλέγουν την επιστροφή χρημάτων μετά από διαταραχή ταξιδιού, θα πρέπει να τους επιστρέφονται τα χρήματα αυτόματα, σε εύλογο χρόνο, χωρίς να υποβάλλουν ειδική αίτηση.
- (22) Οι επιβάτες θα πρέπει να ενημερώνονται επαρκώς για τις σχετικές διαδικασίες υποβολής αιτημάτων αποζημίωσης και καταγγελιών στους αερομεταφορείς και να λαμβάνουν εγκαίρως απάντηση. Σε περίπτωση που ο οργανισμός διαχείρισης αερολιμένα ενεργοποιήσει το σχέδιο έκτακτης ανάγκης του αερολιμένα, οι προθεσμίες απάντησης θα μπορούσαν να παραταθούν. Οι επιβάτες θα πρέπει επίσης να έχουν τη δυνατότητα να υποβάλλουν ατομικά αιτήματα επίλυσης διαφορών κατόπιν καταγγελιών ή αιτημάτων μέσω εξωδικαστικών μέτρων. Ωστόσο, επειδή το δικαίωμα πραγματικής προσφυγής ενώπιον δικαστηρίου συνιστά θεμελιώδες δικαίωμα που κατοχυρώνεται στο άρθρο 47 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα εν λόγω μέτρα δεν θα πρέπει ούτε να προλαμβάνουν ούτε να εμποδίζουν την προσφυγή των επιβατών στη δικαιοσύνη.
- (22α) Προκειμένου να μπορούν οι επιβάτες και οι καταναλωτές να ασκούν τα δικαιώματά τους όσον αφορά τα αιτήματα, τις καταγγελίες και τις ατομικές διαφορές, θα πρέπει να είναι σε θέση να υποβάλλουν, απευθείας και προσωπικά, αίτηση στους αερομεταφορείς, τους μεσάζοντες ή τους αρμόδιους φορείς βάσει του παρόντος κανονισμού, με σαφή και προσβάσιμο τρόπο.
- (23) [...]
- (24) [...]
- (25) [...]
- (26) [...]
- (27) Έχοντας υπόψη τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το κόστος αντικατάστασης σε περίπτωση φθοράς, καταστροφής ή απώλειας εξοπλισμού κινητικότητας ή τραυματισμού ή θανάτου αναγνωρισμένων σκύλων συνοδείας αποζημιώνεται πλήρως, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να προσφέρουν δωρεάν στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2006, τη δυνατότητα υποβολής ειδικής δήλωσης ασφαλιστικού συμφέροντος, η οποία, σύμφωνα με τη σύμβαση του Μόντρεαλ, τους επιτρέπει να ζητήσουν πλήρη αποζημίωση.

- (27α) Σε περίπτωση απώλειας, καταστροφής ή φθοράς εξοπλισμού κινητικότητας που έχει παραδοθεί κατά τον έλεγχο εισιτηρίων, τα άτομα με αναπηρία ή τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα θα πρέπει να δικαιούνται να λαμβάνουν αμέσως από τους αερομεταφορείς τις αναγκαίες λύσεις προσωρινής αντικατάστασης. Δεδομένου ότι οι αναγνωρισμένοι σκύλοι συνοδείας δεν μπορούν να αντικατασταθούν εύκολα, θα πρέπει να παρέχονται άλλες προσωρινές λύσεις για την αντικατάστασή τους σε περίπτωση απώλειας, θανάτου ή τραυματισμού τους.
- (28) Ορισμένες φορές δημιουργείται σύγχυση στους επιβάτες όσον αφορά τις διαστάσεις, το βάρος ή τον αριθμό των αποσκευών που επιτρέπεται να μεταφέρουν. Για να εξασφαλιστεί πλήρης ενημέρωση των επιβατών σχετικά με τα επιτρεπόμενα όρια αποσκευών με βάση το εισιτήριό τους, τόσο για τις μη παραδιδόμενες όσο και για τις παραδιδόμενες αποσκευές, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να υποδεικνύουν σαφώς τα εν λόγω όρια κατά την κράτηση και στον αερολιμένα. Προκειμένου να διασφαλίζεται επαρκώς η προσωπική άνεση των επιβατών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους, και όπως έχει αναγνωρίσει το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο στην υπόθεση C-487/12 (Vueling), θα πρέπει να επιτρέπεται στους επιβάτες να μεταφέρουν χωρίς χρέωση στον θάλαμο επιβατών προσωπικά αντικείμενα που συνιστούν αναγκαία στοιχεία της μεταφοράς τους, υπό την προϋπόθεση ότι συμμορφώνονται με τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας και έχουν εύλογο βάρος και διαστάσεις. Ως προσωπικά αντικείμενα που θεωρούνται αναγκαία στοιχεία της μεταφοράς των επιβατών νοούνται τα αντικείμενα που είναι απαραίτητα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και μπορούν να περιλαμβάνουν διαβατήρια και άλλα ταξιδιωτικά έγγραφα, βασικά φάρμακα, προσωπικές συσκευές και υλικό ανάγνωσης, καθώς επίσης και τρόφιμα και ποτά που ενδείκνυνται για τη διάρκεια της πτήσης.
- (28α) Οι επιβάτες θα πρέπει να ενημερώνονται κατά την κράτηση, με σαφήνεια και σε προσβάσιμη μορφή, σχετικά με τις μέγιστες διαστάσεις και το μέγιστο βάρος των αποσκευών που μπορούν να μεταφέρουν μαζί τους στον θάλαμο επιβατών. Με την επιφύλαξη της αρχής της ελευθερίας τιμολόγησης, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να καθορίζουν εύλογη πολιτική όσον αφορά τις διαστάσεις των χειραποσκευών, η οποία θα επιτρέπει στους επιβάτες να μεταφέρουν μια χειραποσκευή στον θάλαμο επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι συμμορφώνεται με τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας. Δεδομένης της ποικιλομορφίας των πολιτικών των αερομεταφορέων, είναι σκόπιμο, κατά την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, να αξιολογηθεί η σκοπιμότητα θέσπισης ενιαίων ελάχιστων κανόνων για τις χειραποσκευές.

- (29) Τα μουσικά όργανα μπορεί να έχουν τεράστια χρηματική, καλλιτεχνική και ιστορική αξία. Επιπλέον, είναι τα μέσα με τα οποία οι μουσικοί ασκούν την επαγγελματική τους δραστηριότητα, με τα οποία κάνουν τακτικά πρόβες και παραστάσεις· επομένως, δεν είναι εύκολο να αντικατασταθούν. Ως εκ τούτου, οι επιβάτες θα πρέπει να δικαιούνται να μεταφέρουν με δική τους ευθύνη μουσικά όργανα στον θάλαμο επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω όργανα τηρούν τους κανόνες χωρητικότητας, ασφάλειας και προστασίας, καθώς και την πολιτική του αερομεταφορέα σχετικά με το μέγιστο επιτρεπόμενο όριο αποσκευών. Όταν πληρούνται οι απαιτήσεις χωρητικότητας, ασφάλειας και προστασίας, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να επιδιώκει να δίνει στους επιβάτες τη δυνατότητα να μεταφέρουν μουσικά όργανα σε πρόσθετες θέσεις, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν καταβληθεί οι αντίστοιχοι ναύλοι. Όταν δεν υπάρχει αυτή η δυνατότητα, τα μουσικά όργανα θα πρέπει, όπου είναι δυνατόν, να μεταφέρονται, με τις κατάλληλες συνθήκες, στον χώρο φορτίου του αεροσκάφους. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (30) [...]
- (31) Δεδομένων των σύντομων προθεσμιών για την υποβολή καταγγελιών σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να δίνουν στους επιβάτες τη δυνατότητα να υποβάλλουν καταγγελία παρέχοντας έντυπο καταγγελίας σε προσβάσιμη μορφή όσον αφορά τόσο τους επιβάτες με αναπηρία όσο και τα άτομα που δεν χρησιμοποιούν ψηφιακά εργαλεία, τουλάχιστον στις εφαρμογές τους για φορητές συσκευές και στους ιστοτόπους τους. Το έντυπο αυτό θα πρέπει να επιτρέπει στον επιβάτη να υποβάλει αμέσως καταγγελία για φθορά, καθυστέρηση ή απώλεια αποσκευών.
- (32) Η δεύτερη παράγραφος του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 έχει καταστεί παρωχημένη, επειδή τα θέματα ασφάλισης ρυθμίζονται πλέον με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 785/2004. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να καταργηθεί.
- (33) Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι οικονομικές εξελίξεις, είναι απαραίτητο να τροποποιούνται τακτικά από τους αερομεταφορείς τα χρηματικά όρια που αναφέρονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97, όπως αναθεωρούνται από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ.

- (33α) Η έκθεση Draghi τόνισε τον κρίσιμο ρόλο των μεταφορών για την ανταγωνιστικότητα της Ένωσης και τον κίνδυνο απομάκρυνσης των επιχειρήσεων από κόμβους μεταφορών εντός της Ένωσης προς κόμβους που βρίσκονται στη γειτονιά της Ένωσης λόγω ασύμμετρων κανονισμών. Ο κανονισμός 261/2004 έχει εφαρμογή σε επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα με προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους όπου ισχύει η συνθήκη, μόνον εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας της σχετικής πτήσης είναι ενωσιακός αερομεταφορέας. Εντός τριών ετών από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τη σκοπιμότητα αναθεώρησης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, προκειμένου να ενισχυθούν περαιτέρω το επίπεδο προστασίας των επιβατών και η ισότητα των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των ενωσιακών αερομεταφορέων και των αερομεταφορέων τρίτων χωρών.
- (33β) Στο πλαίσιο της αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 θα πρέπει να εκτιμηθεί η ανάγκη ύπαρξης μηχανισμού για τη διασφάλιση των επιβατών σε περίπτωση πτώχευσης του αερομεταφορέα.
- (34) [...]
- (35) [...]
- (36) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού —δηλαδή η προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών με δίκαιο και ισορροπημένο τρόπο, λαμβανομένης υπόψη της ανταγωνιστικότητας του τομέα αερομεταφορών της Ένωσης και της ανάγκης διατήρησης της συνδεσιμότητας για τους επιβάτες μακροπρόθεσμα— δεν μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως, εξαιτίας της κλίμακάς του, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της ΣΕΕ. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

Άρθρο 1

Ο κανονισμός 261/2004 τροποποιείται ως εξής:

0. Το άρθρο 1 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ο παρών κανονισμός θεσπίζει, υπό τους ακόλουθους προσδιοριζόμενους όρους, τα ελάχιστα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση:

- α) άρνησης επιβίβασης·
- β) ματαίωσης, καθυστέρησης ή αναπρογραμματισμού της πτήσης τους·
- γ) απώλειας πτήσης ανταπόκρισης·
- δ) τοποθέτησής τους σε ανώτερη ή κατώτερη κατηγορία ναύλου.»

α-α) διαγράφονται οι παράγραφοι 2 και 3.

1. Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

-α) ο ορισμός στο στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«“πραγματικός αερομεταφορέας”, αερομεταφορέας που πραγματοποιεί ή σκοπεύει να πραγματοποιήσει πτήση κατόπιν σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς με επιβάτη ή για λογαριασμό άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου που έχει σύμβαση με τον επιβάτη. Ο πραγματικός αερομεταφορέας που χρησιμοποιεί το αεροσκάφος άλλου αερομεταφορέα, με ή χωρίς πλήρωμα του εν λόγω άλλου αερομεταφορέα για την εκτέλεση πτήσεων, θεωρείται ως πραγματικός αερομεταφορέας για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού».

α) ο ορισμός στο στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«“ενωσιακός αερομεταφορέας”⁷, αερομεταφορέας που διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης, την οποία έχει χορηγήσει κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα⁸.»

⁷ Η ευθυγράμμιση σε ολόκληρο το κείμενο θα αποτελέσει μέρος της αναθεώρησης από τους γλωσσομαθείς νομικούς.

⁸ ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3.

- β) ο ορισμός στο στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«“διοργανωτής”⁷, πρόσωπο κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 8) της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302⁹·»
- β-α) ο ορισμός στο στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«“οργανωμένο ταξίδι”, συνδυασμός ταξιδιωτικών υπηρεσιών που ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 2) της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302·»
- β-β) ο ορισμός στο στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«“εισιτήριο”, έγκυρο αποδεικτικό στοιχείο σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς, σε οποιαδήποτε μορφή.»
- β-γ) ο ορισμός στο στοιχείο ζ) διαγράφεται.
- β-δ) ο ορισμός στο στοιχείο η) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«“τελικός προορισμός”, ο προορισμός της πτήσης ή της τελευταίας πτήσης ανταπόκρισης ενός ταξιδιού.»
- γ) ο ορισμός στο στοιχείο θ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«“άτομο με αναπηρία” και “άτομο με μειωμένη κινητικότητα”⁷, κάθε άτομο με μόνιμη ή προσωρινή σωματική, νοητική, διανοητική ή αισθητηριακή ανεπάρκεια η οποία, συνδυαζόμενη με διάφορα εμπόδια, ενδέχεται να παρακωλύει την εκ μέρους του πλήρη και αποτελεσματική χρήση των μεταφορών σε ισότιμη βάση με άλλους επιβάτες, ή άτομο του οποίου η κινητικότητα κατά τη χρήση των μεταφορικών μέσων είναι μειωμένη λόγω ηλικίας·»
- γ-α) ο ορισμός στο στοιχείο ι) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«“άρνηση επιβίβασης”, η άρνηση να μεταφερθούν σε μια πτήση επιβάτες, μολονότι εμφανίσθηκαν προς επιβίβαση υπό τους όρους του άρθρου 4 παράγραφος 0 ή η περίπτωση κατά την οποία ενημερώνονται εκ των προτέρων ότι θα τους αρνηθούν την επιβίβαση παρά τη θέλησή τους, εκτός εάν συντρέχουν σοβαροί λόγοι να μην τους επιτραπεί η επιβίβαση, όπως λόγοι υγείας, ασφάλειας ή προστασίας, ή έλλειψης επαρκών ταξιδιωτικών εγγράφων·»
- γ-β) ο ορισμός στο στοιχείο ια) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

⁹ ΕΕ L 326 της 11.12.2015, σ. 1.

«“εθελοντής”, ο επιβάτης που έχει εμφανισθεί προς επιβίβαση υπό τους όρους του άρθρου 4 παράγραφος 0 και ανταποκρίνεται θετικά στην πρόσκληση του αερομεταφορέα για επιβάτες διατεθειμένους να μην επιβιβαστούν στην πτήση τους με κάποιο αντάλλαγμα·»

δ) ο ορισμός στο στοιχείο ιβ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«“ματαίωση”, η μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισμένης πτήσης για την οποία έχει εκδοθεί σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς. Πτήση κατά την οποία το αεροσκάφος απογειώθηκε αλλά, για οποιονδήποτε λόγο, ανακατευθύνθηκε σε αερολιμένα διαφορετικό από τον αερολιμένα άφιξης που αναφέρεται στο εισιτήριο, ή επέστρεψε στον αερολιμένα αναχώρησης, και δεν μπόρεσε να συνεχίσει προς τον αερολιμένα άφιξης που αναφέρεται στο εισιτήριο, αντιμετωπίζεται ως ματαίωση, εκτός εάν ο πραγματικός αερολιμένας άφιξης και ο αερολιμένας άφιξης που αναφέρεται στο εισιτήριο εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή περιοχή και ο αερομεταφορέας παρέχει μεταφορά στον επιβάτη προς τον αερολιμένα άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο. Πρέπει επίσης να αντιμετωπίζεται ως ματαίωση η περίπτωση κατά την οποία επιβάτης έχει εκδώσει εισιτήριο για μια πτήση και η ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη έχει μετατεθεί νωρίτερα κατά περισσότερο από μία ώρα, εκτός εάν δεν υπάρχει αλλαγή στην ώρα ελέγχου εισιτηρίων και την ώρα επιβίβασης ή ο επιβάτης έχει ταξιδέψει με την αναπρογραμματισμένη πτήση·»

ε) προστίθενται οι ακόλουθοι ορισμοί:

«α-α) “τρίτη χώρα”, κάθε χώρα ή τμήμα εδάφους κράτους μέλους στο οποίο δεν εφαρμόζονται οι Συνθήκες·

α-β) “καθυστέρηση στην αναχώρηση”, η χρονική διαφορά μεταξύ της ώρας αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη και της πραγματικής ώρας αναχώρησης της πτήσης·

α-γ) “καθυστέρηση στην άφιξη”, η χρονική διαφορά μεταξύ της ώρας άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη και της πραγματικής ώρας άφιξης της πτήσης·

α-δ) “κατηγορία μεταφοράς”, τμήμα του θαλάμου επιβατών του αεροσκάφους, το οποίο χαρακτηρίζεται από διαφορετικά καθίσματα, διαφορετική διαμόρφωση των καθισμάτων ή οποιαδήποτε άλλη διαφορά στις συνήθεις υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες σε σχέση με άλλα τμήματα του θαλάμου επιβατών·

ζ-α) “σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς”, η σύμβαση μεταφοράς που συνάπτεται μεταξύ ενός αερομεταφορέα ή εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου του και ενός επιβάτη, για την παροχή μίας ή περισσότερων πτήσεων·

ιγ) “έκτακτες περιστάσεις”, περιστάσεις οι οποίες εκ της φύσεως ή των αιτίων τους δεν είναι συνυφασμένες με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του σχετικού αερομεταφορέα και εκφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, στο παράρτημα παρατίθενται μη εξαντλητικοί κατάλογοι έκτακτων περιστάσεων και περιστάσεων που δεν θεωρούνται έκτακτες·

- ιδ) “πτήση”, εκτέλεση αεροπορικής μεταφοράς από ένα και μόνο αεροσκάφος μεταξύ δύο αερολιμένων που προσδιορίζονται στο εισιτήριο με προκαθορισμένο δρομολόγιο, πρόγραμμα και μοναδικό αριθμό ταυτοποίησης· οι ενδιάμεσες στάσεις αποκλειστικά για τεχνικούς ή επιχειρησιακούς σκοπούς δεν λαμβάνονται υπόψη·
- ιε) “πτήση ανταπόκρισης”, πτήση η οποία, βάσει μίας ενιαίας σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς, έχει σκοπό να επιτρέψει στον επιβάτη να φτάσει σε σημείο ανταπόκρισης προκειμένου να αναχωρήσει με άλλη πτήση, ή, ανάλογα με την περίπτωση, η συγκεκριμένη άλλη πτήση που αναχωρεί από το σημείο ανταπόκρισης·
- ιε-α) “στάση”, εκούσια διακοπή του ταξιδιού στο πλαίσιο σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από εκείνο που απαιτείται για απευθείας διέλευση ή, σε περίπτωση αλλαγής πτήσης, για χρονικό διάστημα που συνήθως εκτείνεται έως την ώρα αναχώρησης της επόμενης πτήσης ανταπόκρισης και κατ’ εξαίρεση περιλαμβάνει διανυκτέρευση.
- ιστ) “ταξίδι”, πτήση ή πτήσεις ανταπόκρισης για τη μεταφορά επιβάτη από το αρχικό σημείο αναχώρησης στον τελικό του προορισμό, σύμφωνα με μία ενιαία σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς. Το ταξίδι μετάβασης και το ταξίδι επιστροφής πρέπει να θεωρούνται χωριστά ταξίδια·
- ιζ) [...]
- ιη) [...]
- ιθ) [...]
- κ) [...]
- κα) “ώρα αναχώρησης”: η χρονική στιγμή κατά την οποία το αεροσκάφος εγκαταλείπει τη θέση αναχώρησης, με έλξη του ή με δική του ισχύ (ώρα αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης - off-block time)·
- κβ) “ώρα άφιξης”: η χρονική στιγμή κατά την οποία το αεροσκάφος φτάνει στη θέση άφιξης και ενεργοποιούνται τα φρένα στάθμευσης (ώρα άφιξης στη θέση στάθμευσης - on-block time)·
- κγ) “καθυστέρηση διαδρόμου”: κατά την αναχώρηση, ο χρόνος άνω των 30 λεπτών κατά τη διάρκεια του οποίου το αεροσκάφος παραμένει στο έδαφος μεταξύ της ασφάλισης των θυρών του αεροσκάφους και του χρόνου απογείωσης του αεροσκάφους, ή, κατά την άφιξη, ο χρόνος μεταξύ της προσγείωσης του αεροσκάφους και του ανοίγματος των θυρών του αεροσκάφους·
- κδ) “νύχτα” η χρονική περίοδος από το μεσονύκτιο μέχρι τις 6 π.μ.·
- κε) [...]
- κε-α) «παιδί»: πρόσωπο ηλικίας κάτω των 14 ετών κατά την ημερομηνία αναχώρησης της πτήσης ή της πρώτης πτήσης ανταπόκρισης βάσει σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς·
- κε-β) “βρέφος”: πρόσωπο ηλικίας κάτω των δύο ετών κατά την ημερομηνία αναχώρησης της πτήσης ή της πρώτης πτήσης ανταπόκρισης βάσει σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς·

- κστ-β) “σταθερό μέσο”: οποιοδήποτε μέσο που επιτρέπει στον επιβάτη να αποθηκεύει πληροφορίες ώστε να μπορεί να ανατρέξει σε αυτές μελλοντικά, για τη χρονική περίοδο που απαιτείται για τους σκοπούς της ενημέρωσης και που επιτρέπει την ακριβή αναπαραγωγή των αποθηκευμένων πληροφοριών·
- κστ-γ) “προσβάσιμη μορφή”: ο μορφότυπος που παρέχει σε άτομο με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα πρόσβαση σε κάθε σχετική πληροφορία, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας του εν λόγω ατόμου να έχει πρόσβαση εξίσου εύκολα και άνετα με ένα άτομο χωρίς αδυναμίες ή αναπηρίες, και ο οποίος πληροί τις απαιτήσεις προσβασιμότητας που καθορίζονται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, όπως το παράρτημα I της οδηγίας (ΕΕ) 2019/882·
- κστ-δ) “διαταραχή”: η άρνηση επιβίβασης όπως ορίζεται στο στοιχείο ι), η ματαίωση όπως ορίζεται στο στοιχείο ιβ), η καθυστέρηση διαδρόμου όπως ορίζεται στο στοιχείο κγ), η καθυστέρηση στην αναχώρηση όπως ορίζεται στο στοιχείο α-β) ή η καθυστέρηση στην άφιξη όπως ορίζεται στο στοιχείο α-γ)·
- κστ-ε) “αρχικό σημείο αναχώρησης”: το σημείο αναχώρησης της πτήσης ή της πρώτης πτήσης ανταπόκρισης σε ένα ταξίδι.»

2. Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. η παράγραφος 1 εφαρμόζεται με την προϋπόθεση ότι οι επιβάτες:

α) έχουν εισιτήριο για τη συγκεκριμένη πτήση

ή

β) έχουν μεταφερθεί από τον αερομεταφορέα ή τον μεσάζοντα από την πτήση για την οποία είχαν εισιτήριο σε άλλη πτήση, ανεξαρτήτως αιτίας.»

α-α) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στους επιβάτες που ταξιδεύουν δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό. Ωστόσο, εφαρμόζεται στους επιβάτες που έχουν εισιτήρια τα οποία εκδίδονται βάσει προγράμματος τακτικών επιβατών ή άλλων εμπορικών προγραμμάτων αερομεταφορέα ή μεσάζοντα.»

β) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Με την επιφύλαξη του άρθρου 8 παράγραφος 3 στοιχείο δ), ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται μόνο σε επιβάτες που μεταφέρονται με μηχανοκίνητο αεροσκάφος σταθερών πτερύγων.»

β-α) η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, ο πραγματικός αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό.»

γ) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Με την επιφύλαξη του άρθρου 12 του παρόντος κανονισμού, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται επίσης στους επιβάτες που μεταφέρονται σύμφωνα με συμβάσεις οργανωμένων ταξιδιών, εκτός εάν καταγγελλεί σύμβαση οργανωμένων ταξιδιών ή επηρεάζεται η εκτέλεσή της για λόγους άλλους από τη διαταραχή της πτήσης.»

δ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«7. Δεν εφαρμόζεται το άρθρο 7 του παρόντος κανονισμού σχετικά με την αποζημίωση εάν η διαταραχή επέρχεται σε πτήση ανταπόκρισης με αναχώρηση από αερολιμένα της Γροιλανδίας και άφιξη σε αερολιμένα της Γροιλανδίας.»

ε) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«8. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τη νομική θέση του Βασιλείου της Ισπανίας όσον αφορά το έδαφος του Γιβραλτάρ καθώς και τον ισθμό και τον κατασκευασμένο επ' αυτού αερολιμένα.

Εφαρμόζεται στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ όταν, μετά τη διευθέτηση της διαφοράς του με το Ηνωμένο Βασίλειο, το Βασίλειο της Ισπανίας είναι σε θέση να ασκεί ουσιαστικό έλεγχο στον εν λόγω αερολιμένα και να διασφαλίζει την εφαρμογή των κανόνων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό στον εν λόγω αερολιμένα. Το Βασίλειο της Ισπανίας ενημερώνει την Επιτροπή όταν πληρούνται οι εν λόγω προϋποθέσεις και η Επιτροπή δημοσιεύει την εν λόγω κοινοποίηση στην Επίσημη Εφημερίδα. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον εν λόγω αερολιμένα από την [πρώτη ημέρα του μήνα που έπεται] της ημερομηνίας της εν λόγω δημοσίευσης.»

3. Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

-α) προστίθεται η παράγραφος 0:

«0. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται στους επιβάτες που παρουσιάζονται για επιβίβαση στην πύλη, μετά τον έλεγχο εισιτηρίων είτε ηλεκτρονικά είτε στον αερολιμένα, κατά τα οριζόμενα και την προκαθορισμένη ώρα και γραπτώς (και με ηλεκτρονικά μέσα) από τον πραγματικό αερομεταφορέα ή τον μεσάζοντα ή, εάν δεν αναφέρεται ώρα επιβίβασης, το

αργότερο 45 λεπτά πριν από την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται επίσης στους επιβάτες που δεν παρουσιάζονται για επιβίβαση όταν έχουν ενημερωθεί εκ των προτέρων ότι θα τους απαγορευτεί η επιβίβαση παρά τη θέλησή τους.»

-α-α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας εκτιμά εύλογα ότι θα προβεί σε άρνηση επιβίβασης σε πτήση, ενημερώνει αμέσως τους ενδιαφερόμενους επιβάτες. Ο πραγματικός αερομεταφορέας διευκρινίζει ταυτόχρονα στους ενδιαφερόμενους επιβάτες τα ειδικά δικαιώματά τους βάσει του παρόντος κανονισμού που εφαρμόζονται στην περίπτωση αυτή, ιδίως όσον αφορά τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και την επιστροφή χρημάτων σύμφωνα με το άρθρο 8, καθώς και την παροχή βοήθειας βάσει του άρθρου 9.

Ο πραγματικός αερομεταφορέας καλεί εθελοντές διατεθειμένους να μην επιβιβαστούν στην πτήση τους έναντι ανταλλαγμάτων υπό τους όρους που θα συμφωνηθούν μεταξύ του εθελοντή και του πραγματικού αερομεταφορέα. Η εν λόγω συμφωνία με τον εθελοντή σχετικά με τα ανταλλάγματα αντικαθιστά το δικαίωμα του επιβάτη για αποζημίωση κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 7 παράγραφος 1, μόνον εάν ο εθελοντής την εγκρίνει ρητά με υπογεγραμμένο έγγραφο ή οποιονδήποτε άλλον ψηφιακό τρόπο σε σταθερό μέσο. Ελλείψει τέτοιας έγκρισης, ο εθελοντής αποζημιώνεται, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο εντός επτά ημερολογιακών ημερών από την άρνηση επιβίβασης, από τον πραγματικό αερομεταφορέα που αρνείται την επιβίβαση σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1.»

-α-β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Εάν δεν παρουσιαστεί επαρκής αριθμός εθελοντών ώστε να επιτραπεί στους εναπομένοντες επιβάτες με εισιτήρια να επιβιβαστούν στο αεροσκάφος, ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί τότε να αρνηθεί σε επιβάτες την επιβίβαση παρά τη θέλησή τους, με την εξαίρεση των επιβατών που αναφέρονται στο άρθρο 11.»

α) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας που αρνείται την επιβίβαση διευκρινίζει αμέσως στους ενδιαφερόμενους επιβάτες τις πληροφορίες σχετικά με τη διεκπεραίωση των καταγγελιών σύμφωνα με τα άρθρα 15α και 16α-γ.

Ο πραγματικός αερομεταφορέας που αρνείται την επιβίβαση προσφέρει, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, στους ενδιαφερόμενους επιβάτες, με σαφή τρόπο, την επιλογή μεταξύ επιστροφής του αντιτίμου και μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο α),

όταν οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες δικαιούνται επιστροφή χρημάτων, αυτή χορηγείται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο εντός επτά ημερολογιακών ημερών από την άρνηση επιβίβασης.

Ο πραγματικός αερομεταφορέας που αρνείται την επιβίβαση παρέχει στους ενδιαφερόμενους επιβάτες βοήθεια σύμφωνα με το άρθρο 9. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 9 παράγραφος 1 πρώτη περίπτωση, παρέχονται αμέσως ελαφρά φαγητά και ποτά.

Ο πραγματικός αερομεταφορέας που αρνείται την επιβίβαση σε επιβάτες παρά τη θέλησή τους αποζημιώνει τους ενδιαφερόμενους επιβάτες σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο εντός επτά ημερολογιακών ημερών από την άρνηση επιβίβασης.»

β) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«4. Οι παράγραφοι 2 και 3 εφαρμόζονται επίσης σε πτήσεις επιστροφής στις οποίες δεν έχει επιτραπεί η επιβίβαση σε επιβάτη με την αιτιολογία ότι ο επιβάτης δεν πραγματοποίησε προηγούμενη πτήση της ίδιας σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς.

5. Όταν ο επιβάτης, ή ο μεσάζων, ζητεί τη διόρθωση ορθογραφικού λάθους στο επώνυμο ή στο όνομα ή τα ονόματα ενός ή περισσότερων επιβατών ή σε περίπτωση διοικητικής αλλαγής των εν λόγω ονομάτων, ο πραγματικός αερομεταφορέας προβαίνει στη σχετική διόρθωση ή τροποποίηση τουλάχιστον μία φορά έως και 48 ώρες πριν από την αναχώρηση χωρίς πρόσθετη επιβάρυνση για τον επιβάτη ή τον μεσάζοντα.»

4. Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

-α) προστίθεται η παράγραφος 0:

«0. Σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης, ο πραγματικός αερομεταφορέας της ματαιωθείσας πτήσης ενημερώνει αμέσως τους ενδιαφερόμενους επιβάτες. Ο πραγματικός αερομεταφορέας διευκρινίζει ταυτόχρονα στους ενδιαφερόμενους επιβάτες τα ειδικά δικαιώματά τους βάσει του παρόντος κανονισμού που εφαρμόζονται στην περίπτωση, ιδίως όσον αφορά τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και την επιστροφή χρημάτων σύμφωνα με το άρθρο 8 και την παροχή βοήθειας βάσει του άρθρου 9, καθώς και τις πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία αίτησης αποζημίωσης που καθορίζεται στο άρθρο 7 και σχετικά με τη διεκπεραίωση των καταγγελιών βάσει των άρθρων 15α και 16αγ.

Ο πραγματικός αερομεταφορέας διευκρινίζει, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, στους ενδιαφερόμενους επιβάτες τους λόγους της ματαίωσης. Οι επιβάτες δικαιούνται, κατόπιν αιτήματος, να λαμβάνουν γραπτώς τους λόγους της ματαίωσης. Ο πραγματικός

αερομεταφορέας παρέχει τις πληροφορίες αυτές με σαφή τρόπο εντός επτά ημερολογιακών ημερών από την υποβολή της αίτησης.»

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. «Ο πραγματικός αερομεταφορέας της ματαιωθείσας πτήσης παρέχει, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, στους ενδιαφερόμενους επιβάτες, με σαφή τρόπο, την επιλογή μεταξύ επιστροφής χρημάτων και μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8.»

α-β) προστίθενται οι παράγραφοι 1α και 1β:

«1α. Ο πραγματικός αερομεταφορέας προσφέρει στους ενδιαφερόμενους επιβάτες βοήθεια σύμφωνα με το άρθρο 9.

1β. Οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα να λάβουν αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα της ματαιωθείσας πτήσης σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 3, όταν επιλέγουν την επιστροφή χρημάτων σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο α) ή τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο γ), ή, όταν φθάσουν στον τελικό τους προορισμό με καθυστέρηση στην άφιξη που υπερβαίνει τα όρια που καθορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1α, αφού επιλέξουν τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο β). Για τον σκοπό αυτόν, ο αερομεταφορέας παρέχει συστηματικά στον επιβάτη προσυμπληρωμένο έντυπο σε προσβάσιμη μορφή και σε σταθερό μέσο. Ο αερομεταφορέας απαντά εντός της προθεσμίας του άρθρου 7 παράγραφος 2α.»

α-γ) η παράγραφος 2 διαγράφεται.

β) οι παράγραφοι 3 και 4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7, εάν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις και ότι η ματαίωση δεν μπορούσε να αποφευχθεί ακόμη και αν ο αερομεταφορέας είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα. Επίκληση τέτοιων έκτακτων περιστάσεων μπορεί να γίνει μόνο στον βαθμό που επηρεάζουν τη συγκεκριμένη πτήση ή τουλάχιστον μία από τις τρεις προηγούμενες πτήσεις της σειράς πτήσεων που έχει προγραμματιστεί να εκτελεστεί από το ίδιο αεροσκάφος, και υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει άμεση αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της επέλευσης της εν λόγω περίπτωσης και της ματαίωσης της πτήσης. Το βάρος της απόδειξης όσον αφορά την ύπαρξη της εν λόγω άμεσης αιτιώδους συνάφειας φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας.

4. Το δικαίωμα λήψης βοήθειας βάσει της παραγράφου 1α και αποζημίωσης βάσει της παραγράφου 1β δεν ισχύει εάν οι επιβάτες έχουν ενημερωθεί για τη ματαίωση τουλάχιστον 14 ημερολογιακές ημέρες πριν από την ημερομηνία αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη. Το βάρος της απόδειξης σχετικά με το αν και πότε ενημερώθηκε ο επιβάτης για τη ματαίωση της πτήσης το φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας.»

γ) [...]

5. Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Καθυστέρηση

0. Όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας αναμένει καθυστέρηση πτήσης, ενημερώνει αμέσως τους ενδιαφερόμενους επιβάτες και, το αργότερο, την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη. Στο μέτρο του δυνατού, οι επιβάτες ενημερώνονται τακτικά σε πραγματικό χρόνο. Ο πραγματικός αερομεταφορέας διευκρινίζει, ταυτόχρονα, στους ενδιαφερόμενους επιβάτες τα ειδικά δικαιώματά τους βάσει του παρόντος κανονισμού που εφαρμόζονται στην περίπτωση, ιδίως όσον αφορά την παροχή βοήθειας βάσει του άρθρου 9, τις πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία αίτησης αποζημίωσης που καθορίζεται στο άρθρο 7 και σχετικά με την διεκπεραίωση των καταγγελιών βάσει των άρθρων 15α και 16αγ.

Ο πραγματικός αερομεταφορέας διευκρινίζει στους ενδιαφερόμενους επιβάτες, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, τους λόγους της καθυστέρησης. Οι επιβάτες δικαιούνται, κατόπιν αιτήματος, να λαμβάνουν γραπτώς τους λόγους της καθυστέρησης στην άφιξη. Ο πραγματικός αερομεταφορέας της καθυστερημένης πτήσης παρέχει τις πληροφορίες αυτές με σαφή τρόπο εντός επτά ημερολογιακών ημερών από την υποβολή του αιτήματος.

1. Ο πραγματικός αερομεταφορέας προσφέρει στους ενδιαφερόμενους επιβάτες βοήθεια σύμφωνα με το άρθρο 9.

1α. Όταν ο χρόνος αναμονής παρατείνεται τουλάχιστον κατά τα όρια που ορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1α από την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη, ο πραγματικός αερομεταφορέας προσφέρει στους ενδιαφερόμενους επιβάτες, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, την επιλογή μεταξύ μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και επιστροφής χρημάτων σύμφωνα με το άρθρο 8.

2. Οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα να λάβουν, κατόπιν αιτήματος, αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα της καθυστερημένης πτήσης σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 3, όταν η καθυστέρηση άφιξης στον τελικό προορισμό τους υπερβαίνει τα όρια που καθορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1α.

Οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα να λάβουν, κατόπιν αιτήματος, αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα της πτήσης στην οποία σημειώθηκε καθυστέρηση σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 3, όταν επιλέγουν την επιστροφή χρημάτων σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο α) ή τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο γ), ή, όταν φθάσουν στον τελικό τους προορισμό με καθυστέρηση στην άφιξη που υπερβαίνει τα όρια που καθορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1α, αφού επιλέξουν τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο β).

3. [...]

3α. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται επίσης εάν ο αερομεταφορέας αναβάλλει την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη.

Το δικαίωμα λήψης βοήθειας βάσει της παραγράφου 1 και αποζημίωσης βάσει της παραγράφου 2 δεν ισχύει εάν ο επιβάτης έχει ενημερωθεί για την αλλαγή αυτή τουλάχιστον 14 ημερολογιακές ημέρες πριν από την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη. Το βάρος της απόδειξης σχετικά με το αν και πότε ενημερώθηκε ο επιβάτης για την αλλαγή της ώρας το φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας.

4. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7, εάν μπορεί να αποδείξει ότι η καθυστέρηση στην άφιξη προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις και ότι η καθυστέρηση δεν θα μπορούσε να αποφευχθεί ακόμη και αν ο αερομεταφορέας είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα. Επίκληση τέτοιων έκτακτων περιστάσεων μπορεί να γίνει μόνο στον βαθμό που επηρεάζουν τη συγκεκριμένη πτήση ή τουλάχιστον μία από τις τρεις προηγούμενες πτήσεις της σειράς πτήσεων που έχει προγραμματιστεί να εκτελεστεί από το ίδιο αεροσκάφος και υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει άμεση αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της επέλευσης της εν λόγω περίπτωσης και της καθυστέρησης στην αναχώρηση της επόμενης πτήσης. Το βάρος της απόδειξης όσον αφορά την ύπαρξη της εν λόγω άμεσης αιτιώδους συνάφειας φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας.

5. [...]»

6. Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 6-2α

Καθυστέρηση διαδρόμου

0. Σε περίπτωση καθυστέρησης διαδρόμου, ο πραγματικός αερομεταφορέας παρέχει στους επιβάτες, στο μέτρο του δυνατού, τακτικές ενημερώσεις και ενημερώσεις σε πραγματικό χρόνο.

1. Με την επιφύλαξη των περιορισμών προστασίας ή ασφάλειας, σε περίπτωση καθυστέρησης διαδρόμου, ο πραγματικός αερομεταφορέας εξασφαλίζει επαρκή θέρμανση ή ψύξη του θαλάμου επιβατών, δωρεάν πρόσβαση στις εγκαταστάσεις τουαλέτας επί του αεροσκάφους και ότι τα πρόσωπα που αναφέρονται στο άρθρο 11 λαμβάνουν την απαιτούμενη προσοχή. Ο πραγματικός αερομεταφορέας παρέχει δωρεάν πόσιμο νερό επί του αεροσκάφους, εκτός εάν η παροχή αυτή θα παρατείνει την καθυστέρηση διαδρόμου ή αν δεν συνάδει με τις απαιτήσεις προστασίας και ασφάλειας των πτήσεων.
2. Εάν η καθυστέρηση διαδρόμου ανέλθει στο μέγιστο διάστημα των τριών ωρών σε αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη, το αεροσκάφος μεταβαίνει στη θύρα ή σε άλλο κατάλληλο σημείο αποβίβασης όπου θα επιτραπεί στους επιβάτες να αποβιβαστούν. Πέραν αυτής της προθεσμίας, η καθυστέρηση διαδρόμου μπορεί να παραταθεί μόνον εάν υπάρχουν λόγοι που σχετίζονται με τη μετανάστευση, τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, την προστασία ή την ασφάλεια για τους οποίους το αεροσκάφος δεν μπορεί να εγκαταλείψει τη θέση του στον διάδρομο.
3. Οι επιβάτες που αποβιβάζονται σύμφωνα με την παράγραφο 2 απολαύουν των δικαιωμάτων που προβλέπονται στο άρθρο 6 και στο άρθρο 11, λαμβανομένων υπόψη της καθυστέρησης διαδρόμου και της ώρας αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη.

Άρθρο 6α

Απώλεια πτήσης ανταπόκρισης κατά τη διάρκεια ταξιδιών που εκτελέστηκαν βάσει ενιαίας σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς

1. Όταν επιβάτης χάσει πτήση ανταπόκρισης κατά τη διάρκεια ταξιδιού λόγω διαταραχής προηγούμενης πτήσης, ο πραγματικός αερομεταφορέας της προηγούμενης πτήσης στην οποία σημειώθηκε διαταραχή, οφείλει να παράσχει στον επιβάτη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο β) και βοήθεια σύμφωνα με το άρθρο 9.
- 1α. Όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν μπορεί να μεταφέρει τον επιβάτη με άλλη πτήση εντός των ορίων που καθορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1α από την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη της απολεσθείσας πτήσης ανταπόκρισης, ο πραγματικός αερομεταφορέας προσφέρει στους ενδιαφερόμενους επιβάτες, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και με σαφή τρόπο, την επιλογή μεταξύ επιστροφής χρημάτων και μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8.

2. Οι επιβάτες έχουν επίσης, κατόπιν αιτήματος, δικαίωμα αποζημίωσης από τον αερομεταφορέα που εκτελεί την πτήση στην οποία σημειώθηκε διαταραχή σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 3, εάν η καθυστέρηση της άφιξης του επιβάτη στον τελικό προορισμό του υπερβαίνει τα όρια που καθορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1α.

Οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα να λάβουν, κατόπιν αιτήματος, αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα που εκτελεί την πτήση στην οποία σημειώθηκε διαταραχή σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 3, όταν επιλέγουν την επιστροφή χρημάτων σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο α) ή τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο γ), ή, όταν φθάσουν στον τελικό τους προορισμό με καθυστέρηση στην άφιξη που υπερβαίνει τα όρια που καθορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1α, αφού επιλέξουν τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο β).

2α. Όταν ένας επιβάτης σχεδιάζει και πραγματοποιεί στάση, ως τελικός προορισμός του επιβάτη θεωρείται ο αερολιμένας στον οποίο πραγματοποιείται η στάση.

3. [...]

4. [...]»

7. Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Σε περίπτωση διαταραχής, ισχύουν τα ακόλουθα ποσά αποζημίωσης υπό τους όρους που ορίζονται στα άρθρα 4, 5, 6 ή 6α και στο παρόν άρθρο:

- α) 300 EUR για ταξίδια έως 3500 χιλιομέτρων και για όλα τα ταξίδια εντός της Ένωσης·
- β) 500 EUR για ταξίδια άνω των 3500 χιλιομέτρων.

Κατά παρέκκλιση από το προηγούμενο εδάφιο, για τα ταξίδια μεταξύ εξόχως απόκεντρων περιοχών και άλλου εδάφους κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες, τα ποσά της αποζημίωσης καθορίζονται με βάση την πραγματική απόσταση των ταξιδιών.»

α-α) προστίθεται παράγραφος 1α:

«1α. Σε περίπτωση καθυστέρησης στην άφιξη μετά από μεταφορά με άλλη πτήση κατόπιν ματαίωσης σύμφωνα με το άρθρο 5, καθυστέρησης στην άφιξη σύμφωνα με το άρθρο 6 ή καθυστέρησης στην άφιξη μετά από απώλεια πτήσης ανταπόκρισης σύμφωνα με το άρθρο 6α, γεννάται το δικαίωμα αποζημίωσης για καθυστερήσεις στην άφιξη που υπερβαίνουν:

- α) τις πέντε ώρες για ταξίδια έως 3500 χιλιομέτρων και για όλα τα ταξίδια εντός της Ένωσης·
- β) τις έξι ώρες για ταξίδια άνω των 3500 χιλιομέτρων.»

α-β) προστίθεται παράγραφος 1β:

«1β. Για τον προσδιορισμό των αποστάσεων για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, λαμβάνεται ως βάση η απόσταση μεταξύ του αρχικού σημείου αναχώρησης και του τελικού προορισμού. Σε περίπτωση πτήσης ανταπόκρισης, λαμβάνονται υπόψη μόνο το αρχικό σημείο αναχώρησης και ο αερολιμένας τελικού προορισμού. Οι αποστάσεις αυτές μετρούνται με τη μέθοδο της μεγιστοκύκλιας διαδρομής.»

β) οι παράγραφοι 2 και 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

2. Στις περιπτώσεις που επιβάτης επιλέγει να συνεχίσει το ταξίδι του δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 1 στοιχείο β) και σημειωθεί νέα διαταραχή κατά τη διάρκεια της μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, ο επιβάτης έχει δικαίωμα αποζημίωσης μόνο μία φορά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του προς τον τελικό προορισμό.

2α. Αιτήματα αποζημίωσης βάσει του παρόντος άρθρου υποβάλλονται από τον επιβάτη εντός έξι μηνών από την πραγματική ημερομηνία αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη. Εντός 14 ημερολογιακών ημερών από την υποβολή του αιτήματος, ο πραγματικός αερομεταφορέας είτε καταβάλλει την αποζημίωση είτε παρέχει στον επιβάτη αιτιολόγηση για τη μη καταβολή της αποζημίωσης, συμπεριλαμβανομένης, κατά περίπτωση, σαφούς και τεκμηριωμένης επεξήγησης σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 ή το άρθρο 6 παράγραφος 4 σχετικά με τις έκτακτες περιστάσεις. Όταν ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ενεργοποιεί το οικείο σχέδιο έκτακτης ανάγκης, η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί σε 30 ημερολογιακές ημέρες.

Σε περίπτωση που ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν καταβάλει την αιτούμενη αποζημίωση, ο επιβάτης μπορεί να υποβάλει καταγγελία σύμφωνα με το άρθρο 16α-γ.

3. Η αποζημίωση καταβάλλεται σε μετρητά ή, εφόσον συμφωνήσει ο επιβάτης με υπογραφή σε έγγραφο ή με οποιαδήποτε άλλη ψηφιακή μέθοδο σε σταθερό μέσο, με άλλο τρόπο.

4. [...]

5. [...]»

β-α) η παράγραφος 4 διαγράφεται.

8. Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Δικαίωμα σε επιστροφή χρημάτων ή σε μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο

1. Σε περίπτωση διαταραχής, προσφέρεται στους επιβάτες, δωρεάν, η επιλογή μεταξύ των ακόλουθων εναλλακτικών υπό τους όρους που καθορίζονται στα άρθρα 4, 5, 6 ή 6α και στο παρόν άρθρο:

- α) αυτόματη επιστροφή χρημάτων εντός 14 ημερολογιακών ημερών από την αναγεγραμμένη στο εισιτήριο του επιβάτη ημερομηνία αναχώρησης της πτήσης στην οποία σημειώθηκε διαταραχή, τοις μετρητοίς ή με άλλο τρόπο, εάν έχει συμφωνήσει ο επιβάτης με υπογραφή σε έγγραφο ή με οποιαδήποτε άλλη ψηφιακή μέθοδο σε σταθερό μέσο, του πλήρους αντιτίμου των εισιτηρίων, για το τμήμα ή τα τμήματα του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκε/πραγματοποιήθηκαν και για το τμήμα ή τα τμήματα του ταξιδιού που έχει/έχουν ήδη πραγματοποιηθεί, εάν η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανέναν σκοπό σε σχέση με τα αρχικά ταξιδιωτικά σχέδια του επιβάτη, μαζί, κατά περίπτωση, με πτήση επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησης, το νωρίτερο δυνατόν μετά την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη ή, σε συμφωνία με τον επιβάτη, πριν από την εν λόγω ώρα· όταν ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ενεργοποιεί το οικείο σχέδιο έκτακτης ανάγκης, η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί σε 30 ημερολογιακές ημέρες.
- β) συνέχιση του ταξιδιού του επιβάτη με τη μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μέσο στον τελικό του προορισμό, το νωρίτερο δυνατόν μετά την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη ή, σε συμφωνία με τον επιβάτη, πριν από την εν λόγω ώρα· ή
- γ) μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο στον τελικό του προορισμό σε μεταγενέστερη ημερομηνία που εξυπηρετεί τον επιβάτη, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα θέσεων.

2. [...]

3. Προκειμένου ο επιβάτης να φθάσει στον προορισμό του το νωρίτερο δυνατόν, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1, ο πραγματικός αερομεταφορέας, αναλόγως της διαθεσιμότητας και εφόσον οι συνθήκες μεταφοράς είναι συγκρίσιμες με τους όρους μεταφοράς που καθορίζονται στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, προσφέρει στον επιβάτη τη δυνατότητα να εξετάσει τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες εναλλακτικές επιλογές και να συμφωνήσει με υπογραφή σε έγγραφο ή με οποιαδήποτε άλλη ψηφιακή μέθοδο σε σταθερό μέσο:

- α) πτήση ή πτήσεις ανταπόκρισης, οι οποίες ακολουθούν την ίδια διαδρομή με εκείνη που ορίζεται στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς,

- β) διαφορετική εναλλακτική διαδρομή, μεταξύ άλλων προς ή από εναλλακτικούς αερολιμένες, σε σύγκριση με τους αερολιμένες που αναφέρονται στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς. Στην περίπτωση αυτή, ο πραγματικός αερομεταφορέας αναλαμβάνει το κόστος μεταφοράς του επιβάτη προς ή από τους εναλλακτικούς αερολιμένες σε σύγκριση με τους αερολιμένες που αναφέρονται στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς,
- γ) τη χρήση υπηρεσιών που εκτελούνται από άλλον αερομεταφορέα ή,
- δ) όπου ενδείκνυται για την απόσταση που πρόκειται να διανυθεί, τη χρήση άλλου τρόπου μεταφοράς.

4. [...]

5. Όταν επιβάτης έχει ενημερώσει τον πραγματικό αερομεταφορέα για την επιλογή του να συνεχίσει το ταξίδι του σύμφωνα με την παράγραφο 1 στοιχείο β) και την παράγραφο 7, και εάν ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν έχει προσφέρει μεταφορά με άλλη πτήση εντός τριών ωρών, ο επιβάτης μπορεί να μεριμνήσει ο ίδιος για τη μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, σύμφωνα με την παράγραφο 3.

Σε περίπτωση ματαίωσης, το πρώτο εδάφιο εφαρμόζεται από την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη.

Στο πλαίσιο αυτό, οι επιβάτες περιορίζουν τα έξοδα στον βαθμό που αυτά είναι αναγκαία, εύλογα και ενδεδειγμένα. Εντός 14 ημερολογιακών ημερών από την υποβολή του αιτήματος, ο πραγματικός αερομεταφορέας επιστρέφει τα έξοδα που δεν υπερβαίνουν το 400 % του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου ή των εισιτηρίων με τα οποία επιβαρύνθηκε ο επιβάτης. Όταν ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ενεργοποιεί το οικείο σχέδιο έκτακτης ανάγκης, η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί σε 30 ημερολογιακές ημέρες.

6. [...]

7. Ένας επιβάτης δύναται να επιλέξει μεταξύ επιστροφής χρημάτων σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο α) ή μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σε μεταγενέστερη ημερομηνία σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο γ), μέχρι τη χρονική στιγμή που ο επιβάτης θα έχει αποδεχτεί μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο το νωρίτερο δυνατόν που προσφέρθηκε από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή μέχρι τη χρονική στιγμή που ο επιβάτης θα έχει αποφασίσει να κάνει μεταφορά με άλλη πτήση ή με άλλο μέσο από μόνος του σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 5.

Ο επιβάτης ενημερώνει τον πραγματικό αερομεταφορέα για την επιλογή του.»

9. Το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

-α) ο τίτλος του άρθρου αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Δικαίωμα στην παροχή βοήθειας»

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Σε περίπτωση διαταραχής και υπό τους όρους που ορίζονται στα άρθρα 4, 5, 6, 6α και 6-2α και στο παρόν άρθρο, και όταν ο χρόνος αναμονής για την πτήση ή την εναλλακτική μεταφορά τους παρατείνεται κατά τουλάχιστον δύο ώρες, στους επιβάτες προσφέρονται δωρεάν:

α) ελαφρά φαγητά και ποτά κάθε δύο ώρες χρόνου αναμονής·

β) γεύμα μετά από τρεις ώρες και στη συνέχεια κάθε 5 ώρες χρόνου αναμονής με μέγιστο αριθμό τριών γευμάτων ημερησίως·

γ) δύο τηλεφωνικές κλήσεις, γραπτά μηνύματα και πρόσβαση στο διαδίκτυο.

Ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να περιορίσει ή να αρνηθεί τη βοήθεια που παρέχεται βάσει του προηγούμενου εδαφίου, εάν η εφαρμογή του θα καθυστερήσει περαιτέρω τους επιβάτες.»

α-α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. «Επιπλέον, σε περίπτωση που είναι απαραίτητη η παραμονή για μία ή περισσότερες νύκτες, καθόσον αναμένουν την πτήση ή την εναλλακτική μεταφορά τους, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες:

α) ξενοδοχειακό κατάλυμα,

β) μεταφορά από τον αερολιμένα στον τόπο του καταλύματος και επιστροφή.»

α-β) προστίθενται οι παράγραφοι 2α, 2β και 2γ:

«2α. Ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιεί κουπόνια για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του βάσει της παραγράφου 1 στοιχεία α) και β) και της παραγράφου 2. Τα κουπόνια που παρέχονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε όλα τα καταστήματα που παρέχουν τρόφιμα και ποτά στον αερολιμένα όπου οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες είναι καθηλωμένοι, στην πτήση τους και, κατά περίπτωση, στο κατάλυμα που προβλέπεται στην παράγραφο 2 στοιχείο α).

2β. Σε περίπτωση που ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του βάσει των παραγράφων 1, 2 και 2α, οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες μπορούν να προβαίνουν σε δικές τους ρυθμίσεις στον βαθμό που τα εν λόγω έξοδα είναι αναγκαία,

εύλογα και αναλογικά προς τη διάρκεια της αναμονής και το κόστος των ελαφρών φαγητών και ποτών και των γευμάτων στον τόπο του αερολιμένα όπου οι επιβάτες είναι καθηλωμένοι. Ο αερομεταφορέας που εκτελεί την πτήση στην οποία σημειώθηκε διαταραχή επιστρέφει τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν οι επιβάτες εντός 14 ημερολογιακών ημερών από την υποβολή του αιτήματος επιστροφής χρημάτων. Όταν ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ενεργοποιεί το οικείο σχέδιο έκτακτης ανάγκης, η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί σε 30 ημερολογιακές ημέρες.

2γ. Σε όλους τους αερολιμένες της Ένωσης, ο οργανισμός διαχείρισης αερολιμένα θέτει σε εφαρμογή ρυθμίσεις που διασφαλίζουν τη δωρεάν διάθεση πόσιμου νερού και σταθμών επαναφόρτισης ηλεκτρονικών συσκευών, ανεξάρτητα από την ώρα της ημέρας, την πτήση ή τον αεροσταθμό.»

α-γ) η παράγραφος 3 διαγράφεται.

β) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«4. Εάν η διαταραχή οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις και ήταν αδύνατον να έχει αποφευχθεί ακόμα και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα, ο αερομεταφορέας μπορεί να περιορίσει την παροχή καταλύματος βάσει της παραγράφου 2 στοιχείο α) σε τρεις διανυκτερεύσεις το πολύ.

5. [...]

6. Όταν επιβάτης επιλέξει την επιστροφή χρημάτων βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 1 στοιχείο α) ενώ βρίσκεται στο αρχικό σημείο αναχώρησης ή επιλέξει τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σε μεταγενέστερη ημερομηνία βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 1 στοιχείο γ), ο επιβάτης χάνει τα περαιτέρω δικαιώματά του όσον αφορά την παροχή βοήθειας βάσει του άρθρου 9 παράγραφοι 1 και 2 σε σχέση με την οικεία πτήση.»

10. Το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10

Τοποθέτηση σε ανώτερη ή κατώτερη κατηγορία ναύλου

1. Εάν πραγματικός αερομεταφορέας τοποθετήσει επιβάτη σε κατηγορία ναύλου ανώτερη από εκείνη για την οποία αγοράστηκε το εισιτήριο, δεν απαιτεί επιπλέον πληρωμή.

2. Εάν πραγματικός αερομεταφορέας τοποθετήσει επιβάτη σε κατηγορία ναύλου κατώτερη από εκείνη για την οποία αγοράστηκε το εισιτήριο, επιστρέφει στον επιβάτη,

χωρίς να προηγηθεί αίτημα, εντός 14 ημερολογιακών ημερών από την τοποθέτηση σε κατώτερη κατηγορία, με τους τρόπους που προβλέπονται στο άρθρο 7 παράγραφος 3, αποζημίωση ισοδύναμη τουλάχιστον με:

- α) το 40 % της τιμής πτήσης για πτήσεις έως 3 500 χιλιομέτρων ή
- β) το 75 % της τιμής πτήσης για πτήσεις άνω των 3 500 χιλιομέτρων

3. Εάν η τιμή της πτήσης δεν αναγράφεται στο εισιτήριο, η αποζημίωση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 υπολογίζεται αναλογικά προς την απόσταση της πτήσης σε σχέση με τη συνολική απόσταση που καλύπτει η σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, υπολογιζόμενη σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1β.

4. Από την τιμή πτήσης εξαιρούνται οι φόροι και οι επιβαρύνσεις που αναγράφονται στα εισιτήρια, εφόσον ούτε η απαίτηση καταβολής ούτε το ποσό αυτών των φόρων και των επιβαρύνσεων εξαρτώνται από την κατηγορία για την οποία αγοράστηκαν τα εν λόγω εισιτήρια.»

5. Το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται στα προνόμια που προσφέρονται μέσω υψηλότερου ναύλου εντός της ίδιας κατηγορίας ναύλου, όπως συγκεκριμένη θέση ή παροχή γεύματος.»

10α. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 10α

Σχέδια έκτακτης ανάγκης των αερολιμένων

1. Στους αερολιμένες της Ένωσης στους οποίους η ετήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα 5 εκατομμύρια επιβάτες, ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα εξασφαλίζει ότι οι λειτουργίες του οργανισμού διαχείρισης του αερολιμένα και των παρόχων απαραίτητων υπηρεσιών του αερολιμένα, ιδίως των αερομεταφορέων, και των παρόχων υπηρεσιών εδάφους, συντονίζονται μέσω κατάλληλου σχεδίου έκτακτης ανάγκης ενόψει πιθανών περιπτώσεων πολλαπλών ματαιώσεων ή/και καθυστερήσεων πτήσεων που θα είχαν ως αποτέλεσμα να καθηλωθεί μεγάλος αριθμός επιβατών στον αερολιμένα. Το σχέδιο έκτακτης ανάγκης καταρτίζεται έτσι ώστε να εξασφαλίζει ότι παρέχεται κατάλληλη ενημέρωση στους καθηλωμένους επιβάτες και περιέχει ρυθμίσεις για να περιορίζεται στο ελάχιστο ο χρόνος αναμονής και η ταλαιπωρία τους.

1α. Τα σχέδια έκτακτης ανάγκης των αερολιμένων λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαίτερες και ατομικές ανάγκες των επιβατών, όπως ορίζονται στο άρθρο 11.

2. Το σχέδιο έκτακτης ανάγκης καταρτίζεται ιδίως με τη συμμετοχή της επιτροπής χρηστών που αναφέρεται στην οδηγία 96/67/EK του Συμβουλίου σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Ένωσης, καθώς και των

παρόχων υπηρεσιών εδάφους και άλλων παρόχων απαραίτητων υπηρεσιών αερολιμένα. Το σχέδιο έκτακτης ανάγκης περιέχει επίσης τα στοιχεία επικοινωνίας του προσώπου ή των προσώπων που έχουν ορίσει οι αερομεταφορείς που συμμετέχουν στην επιτροπή χρηστών για να τους εκπροσωπούν επιτόπου σε περίπτωση πολλαπλών ματαιώσεων ή/και καθυστερήσεων πτήσεων. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι το ορισθέν πρόσωπο ή τα ορισθέντα πρόσωπα διαθέτουν τα αναγκαία μέσα για να παρέχουν βοήθεια στους επιβάτες σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό σε περίπτωση διαταραχής.

3. Ο οργανισμός διαχείρισης αερολιμένα κοινοποιεί το σχέδιο έκτακτης ανάγκης στην επιτροπή χρηστών που αναφέρεται στην οδηγία 96/67/EK του Συμβουλίου και, κατόπιν αιτήματος, στον εθνικό φορέα επιβολής που είναι επιφορτισμένος με την επιβολή του παρόντος κανονισμού δυνάμει του άρθρου 16 παράγραφος 1.

3α. Ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει ότι αερολιμένας που δεν καλύπτεται από την παράγραφο 1 και ο οποίος βρίσκεται στο έδαφός του πρέπει να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που ορίζονται στις παραγράφους 1 έως 3.

4. Σε ενωσιακούς αερολιμένες κάτω του ορίου που καθορίζεται στην παράγραφο 1 ή που δεν καλύπτονται από την παράγραφο 3α, ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια για τον συντονισμό των χρηστών του αερολιμένα και για τη σύναψη ρυθμίσεων με τους χρήστες του αερολιμένα με σκοπό την ενημέρωση των καθηλωμένων επιβατών σε περιπτώσεις πολλαπλών ματαιώσεων ή/και καθυστερήσεων πτήσεων που οδηγούν σε σημαντικό αριθμό καθηλωμένων επιβατών στον αερολιμένα.»

11. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Επιβάτες με ειδικές ανάγκες

0. Όλες οι πληροφορίες που παρέχονται στους επιβάτες βάσει του παρόντος κανονισμού παρέχονται σε προσβάσιμη μορφή.

1. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται σε όλα τα άτομα με αναπηρία, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, τα βρέφη, τα ασυνόδευτα παιδιά και τις έγκυες γυναίκες, υπό την προϋπόθεση ότι, το αργότερο κατά τη στιγμή που ανακοινώνεται η διαταραχή, ο πραγματικός αερομεταφορέας έχει ενημερωθεί για τις ιδιαίτερες ανάγκες τους για τις οποίες χρήζουν βοήθειας. Εφαρμόζεται επίσης σε πρόσωπα που χρήζουν ειδικής ιατρικής

βοήθειας, υπό την προϋπόθεση ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας ενημερώνεται για τις ανάγκες τους για ειδική ιατρική βοήθεια το αργότερο κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων· οι πραγματικοί αερομεταφορείς δύνανται να ζητήσουν απόδειξη για τις ανάγκες αυτές.

Η ενημέρωση αυτή θεωρείται ότι καλύπτει όλα τα ταξίδια στο πλαίσιο μιας σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς.

1α. Το αργότερο κατά τον έλεγχο εισιτηρίων, και ανάλογα με τη διαθεσιμότητα θέσεων, σε κάθε πρόσωπο που συνοδεύει είτε τα πρόσωπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 είτε παιδί, παρέχεται δωρεάν η δυνατότητα να καθίσει σε παρακείμενη θέση.

1β. Κατά την επιβίβαση, οι πραγματικοί αερομεταφορείς δίνουν προτεραιότητα στα πρόσωπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και σε κάθε πρόσωπο που τα συνοδεύει ή αναγνωρισμένο σκύλο συνοδεύει.

2. Κατά την εφαρμογή της μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και της βοήθειας σύμφωνα με τα άρθρα 8 και 9, ο πραγματικός αερομεταφορέας δίνει ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες των προσώπων που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Οι αερομεταφορείς παρέχουν το συντομότερο δυνατόν την εν λόγω μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και τη βοήθεια στα εν λόγω πρόσωπα, συμπεριλαμβανομένων τυχόν προσώπων που τα συνοδεύουν ή αναγνωρισμένων σκύλων συνοδεύει.

3. Το άρθρο 9 παράγραφος 4, δεν εφαρμόζεται στους επιβάτες που αναφέρονται στην παράγραφο 1, καθώς και σε τυχόν πρόσωπα που τους συνοδεύουν ή αναγνωρισμένους σκύλους συνοδεύει.»

11α. Το άρθρο 12 τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 12

Περαιτέρω δικαιώματα»

β) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα και τις αξιώσεις των επιβατών που προβλέπονται σε άλλες νομικές πράξεις. Η αποζημίωση που χορηγείται δυνάμει του άρθρου 7 ή του άρθρου 10 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού αφαιρείται από την αποζημίωση που χορηγείται δυνάμει άλλων νομικών πράξεων, όπως η οδηγία (ΕΕ) 2015/2302, εάν τα εν λόγω δικαιώματα διασφαλίζουν το ίδιο συμφέρον ή έχουν τον ίδιο στόχο.

Ειδικότερα, εκτός εάν προβλέπεται στην παρούσα παράγραφο, ο παρών κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα και τις αξιώσεις που απορρέουν από την οδηγία (ΕΕ) 2015/2302. Η αποζημίωση ή η μείωση της τιμής που χορηγείται δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302 και η αποζημίωση που χορηγείται δυνάμει του άρθρου 7 ή του άρθρου 10 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού συμψηφίζονται, προκειμένου να αποφευχθεί η καταβολή υπέρ το δέον αποζημίωση, εάν τα δικαιώματα αυτά διασφαλίζουν το ίδιο συμφέρον ή έχουν τον ίδιο στόχο.

Ανεξαρτήτως του δικαιώματος του διοργανωτή οργανωμένων ταξιδιών να ζητήσει επανόρθωση ή επιστροφή χρημάτων σύμφωνα με το άρθρο 22 της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302, με την επιφύλαξη του άρθρου 13 του παρόντος κανονισμού, και κατά παρέκκλιση από το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο α), εάν η πτήση αποτελεί μέρος σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2015/2302, οι επιβάτες δεν έχουν δικαίωμα επιστροφής χρημάτων δυνάμει του παρόντος κανονισμού, εφόσον αντίστοιχο δικαίωμα απορρέει από την οδηγία (ΕΕ) 2015/2302.

Όταν έχει ήδη καταβληθεί αποζημίωση ή επιστροφή χρημάτων στον επιβάτη δυνάμει της νομοθεσίας τρίτης χώρας, το ποσό της εν λόγω αποζημίωσης ή επιστροφής χρημάτων αφαιρείται από το ποσό της αποζημίωσης ή επιστροφής χρημάτων που χορηγείται δυνάμει του παρόντος κανονισμού.»

12. Το άρθρο 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 13

Δικαίωμα σε επανόρθωση

Σε περιπτώσεις που ένας πραγματικός αερομεταφορέας καταβάλει την αποζημίωση ή εκπληρώσει τις υπόλοιπες υποχρεώσεις του βάσει του παρόντος κανονισμού, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού ή εθνικής νομοθεσίας δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως περιορίζουσα το δικαίωμά του να απαιτήσει αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένων τρίτων μερών, σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο.»

13. Το άρθρο 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 14

Υποχρεώσεις ενημέρωσης των επιβατών

0. Ο πραγματικός αερομεταφορέας περιλαμβάνει στον ιστότοπό του και στην εφαρμογή του για φορητές συσκευές ενημερωτική ανακοίνωση στην οποία προσδιορίζονται τα δικαιώματα που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένης της διαδικασίας διεκπεραίωσης καταγγελιών.

0α. Κατά την προσφορά εισιτηρίων για πτήση ή για πτήσεις ανταπόκρισης και πριν από την αγορά, οι αερομεταφορείς και οι μεσάζοντες ενημερώνουν τον επιβάτη σχετικά με τα ακόλουθα:

- α) το είδος του εισιτηρίου ή εισιτηρίων που προσφέρονται, ιδίως εάν το εισιτήριο ή τα εισιτήρια καλύπτονται από ενιαία σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς ή συνδυασμό χωριστών συμβάσεων αεροπορικής μεταφοράς·
- β) τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του επιβάτη, του πραγματικού αερομεταφορέα και του μεσάζοντα βάσει του παρόντος κανονισμού, όπως επισυνάπτονται στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με τη διαδικασία επιστροφής χρημάτων·
- γ) την προθεσμία και τη διαδικασία με την οποία ο επιβάτης μπορεί να ζητήσει αλλαγή ονόματος, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 5, χωρίς πρόσθετη επιβάρυνση· και
- δ) τους όρους και τις προϋποθέσεις.

Προκειμένου να συμμορφωθούν με την απαίτηση ενημέρωσης που ορίζεται στο στοιχείο γ) του πρώτου εδαφίου, ο αερομεταφορέας και ο μεσάζων μπορούν να χρησιμοποιούν περίληψη των διατάξεων του παρόντος κανονισμού που έχει καταρτίσει η Επιτροπή σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης και διατίθεται στο κοινό.

0β. Ο μεσάζων ή ο αερομεταφορέας ο οποίος πωλεί εισιτήρια που καλύπτονται από συνδυασμό συμβάσεων αεροπορικής μεταφοράς ενημερώνει τον επιβάτη πριν από την αγορά ότι τα εισιτήρια καλύπτονται από χωριστές συμβάσεις αεροπορικής μεταφοράς χωρίς δικαίωμα δυνάμει των άρθρων 7, 8 και 9 επιστροφής χρημάτων, μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο ή παροχής βοήθειας σε περίπτωση απώλειας επόμενης πτήσης ή επόμενων πτήσεων που εμπίπτουν σε χωριστή σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς. Οι πληροφορίες αυτές παρέχονται με σαφή τρόπο κατά την πώληση των εισιτηρίων.

Οι αερομεταφορείς και οι μεσάζοντες παρέχουν σε σταθερό μέσο τις πληροφορίες, σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, στη γλώσσα της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς και σε διεθνώς χρησιμοποιούμενη γλώσσα.

1. Ο οργανισμός διαχείρισης αερολιμένα εξασφαλίζει ότι στις θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων (συμπεριλαμβανομένων και των μηχανών ελέγχου εισιτηρίων με αυτοεξυπηρέτηση) και στη θύρα επιβίβασης έχει αναρτηθεί με τρόπο ευδιάκριτο το ακόλουθο κείμενο: “Σε περίπτωση που σας αρνηθούν την επιβίβαση ή σε περίπτωση ματαίωσης ή δίωρης τουλάχιστον καθυστέρησης της πτήσης σας, ζητήστε στη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων ή στη θύρα επιβίβασης την ενημερωτική ανακοίνωση που αναφέρει τα δικαιώματά σας, ιδίως όσον αφορά την επιστροφή χρημάτων ή τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, την παροχή βοήθειας και την ενδεχόμενη αποζημίωση.”. Το κείμενο είναι αναρτημένο τουλάχιστον στη γλώσσα ή στις γλώσσες του τόπου όπου βρίσκεται ο αερολιμένας καθώς και σε διεθνώς χρησιμοποιούμενη γλώσσα. Για τον σκοπό αυτόν, οι οργανισμοί διαχείρισης αερολιμένα συνεργάζονται με τους πραγματικούς αερομεταφορείς.

2. [...]
3. [...]
4. [...]
5. [...]
6. [...]
7. [...]

13α. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 15α

Καταγγελία στον αερομεταφορέα ή τον μεσάζοντα

1. Κάθε αερομεταφορέας και κάθε μεσάζων θεσπίζει μηχανισμό διεκπεραίωσης καταγγελιών σε σχέση με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό στα αντίστοιχα πεδία αρμοδιότητάς του. Καθιστούν διαθέσιμα τα στοιχεία επικοινωνίας τους στη γλώσσα της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς και σε διεθνώς χρησιμοποιούμενη γλώσσα. Οι λεπτομέρειες της διαδικασίας διεκπεραίωσης καταγγελιών είναι προσβάσιμες στο κοινό, μεταξύ άλλων και στα άτομα μειωμένης κινητικότητας. Γνωστοποιούν επίσης στους επιβάτες με σαφή τρόπο τα στοιχεία επικοινωνίας του φορέα ή των φορέων που ορίζονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 16 και του φορέα ή των φορέων που είναι αρμόδιοι για την εξωδικαστική επίλυση διαφορών δυνάμει του άρθρου 16α-γ και, κατά περίπτωση, ενημερώνουν τους επιβάτες για τις αντίστοιχες αρμοδιότητες των φορέων αυτών. Οι πληροφορίες αυτές διατίθενται στην επίσημη γλώσσα ή τις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους στο οποίο δραστηριοποιούνται ο αερομεταφορέας και ο μεσάζων.
2. Όταν επιβάτες υποβάλλουν καταγγελία χρησιμοποιώντας τον μηχανισμό της παραγράφου 1, η καταγγελία αυτή υποβάλλεται εντός έξι μηνών από τη διαταραχή ταξιδιού την οποία αφορά. Εντός 30 ημερολογιακών ημερών από την υποβολή της καταγγελίας, ο αερομεταφορέας ή ο μεσάζων στον οποίο απευθύνεται η καταγγελία είτε παρέχει αιτιολογημένη απάντηση είτε, σε δεόντως αιτιολογημένες εξαιρετικές περιπτώσεις, ενημερώνει τον επιβάτη ότι ο επιβάτης θα λάβει τελική απάντηση εντός προθεσμίας μικρότερης των δύο μηνών από την ημερομηνία υποβολής της καταγγελίας. Η απάντηση περιλαμβάνει επίσης, σε περίπτωση που δεν κατέστη δυνατή η επίλυση της διαφοράς, τα σχετικά στοιχεία επικοινωνίας του φορέα ή των φορέων που ορίζονται βάσει του άρθρου 16 ή του φορέα ή των φορέων που είναι αρμόδιοι για την εξωδικαστική επίλυση διαφορών δυνάμει του άρθρου 16α-γ, συμπεριλαμβανομένων της ταχυδρομικής διεύθυνσης, του ιστοτόπου και της διεύθυνσης ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

3. Η υποβολή καταγγελιών από επιβάτες μέσω του μηχανισμού της παραγράφου 1 δεν θίγει το δικαίωμά τους να υποβάλλουν διαφορές για εξωδικαστική επίλυση σύμφωνα με το άρθρο 16αγ ή να προσφεύγουν ενώπιον των δικαστηρίων, με την επιφύλαξη των προθεσμιών παραγραφής που ορίζονται από το εθνικό δίκαιο.».

14. Το άρθρο 16 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 16

Επιβολή

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει εθνικό φορέα ή εθνικούς φορείς επιβολής αρμόδιους για την επιβολή του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τα ταξίδια από και προς αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφός του. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τον ή τους φορείς που ορίζονται κατ' εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

2. Ο εθνικός φορέας επιβολής παρακολουθεί στενά τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και λαμβάνει τα μέτρα που είναι απαραίτητα για να εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών.

2α. Οι επιβάτες μπορούν να αναφέρουν στον εθνικό φορέα επιβολής εικαζόμενες παραβάσεις του παρόντος κανονισμού. Ο εθνικός φορέας επιβολής μπορεί να διενεργεί έρευνες και να αποφασίζει να λάβει μέτρα επιβολής βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στις αναφορές αυτές.

3. Οι κυρώσεις που προβλέπουν τα κράτη μέλη για τις παραβάσεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Ειδικότερα, οι εν λόγω κυρώσεις πρέπει να είναι επαρκείς ώστε να αποτελούν οικονομικό κίνητρο για τους αερομεταφορείς και τους μεσάζοντες, προκειμένου αυτοί να συμμορφώνονται με συνέπεια προς τον κανονισμό.

4. [...]

5. Τέσσερα έτη μετά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και εν συνεχεία ανά πενταετία, οι εθνικοί φορείς επιβολής δημοσιεύουν στους ιστοτόπους τους έκθεση σχετικά με τις δραστηριότητές τους, τα μέτρα επιβολής και τα αποτελέσματά τους, συμπεριλαμβανομένων των κυρώσεων που επέβαλαν. Οι εκθέσεις αυτές υποβάλλονται επίσης στην Επιτροπή.

6. Οι πραγματικοί αερομεταφορείς και οι μεσάζοντες κοινοποιούν στους εθνικούς φορείς επιβολής τα απαιτούμενα στοιχεία επικοινωνίας του προσώπου (ή των προσώπων) ή του οργανισμού που έχει ορισθεί να ενεργεί και να λαμβάνει έγγραφα του εθνικού φορέα ή των εθνικών φορέων επιβολής για λογαριασμό τους σε μόνιμη βάση στο κράτος μέλος στο οποίο δραστηριοποιούνται, σε σχέση με θέματα που εμπίπτουν στον παρόντα κανονισμό. Οι εθνικοί φορείς επιβολής μπορούν να ανταλλάσσουν τις πληροφορίες αυτές μεταξύ τους για τους σκοπούς της επιβολής του παρόντος κανονισμού.»

15. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

Άρθρο 16α

[...]

«Άρθρο 16α-γ

Εξωδικαστική επίλυση διαφορών

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι επιβάτες αερομεταφορών να μπορούν να υποβάλλουν ατομικά αιτήματα επίλυσης διαφορών σε φορέα ή φορείς αρμόδιους για την εξωδικαστική επίλυση διαφορών μετά την υποβολή καταγγελιών ή αιτήσεων δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τον ή τους φορείς που είναι αρμόδιοι για τον χειρισμό διαφορών δυνάμει του παρόντος άρθρου. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν να εφαρμόζουν την παρούσα παράγραφο μόνο σε διαφορές μεταξύ αερομεταφορέων ή μεσάζοντων και καταναλωτών.»

Άρθρο 16β

[...]

Άρθρο 16γ

[...]

16. Το άρθρο 17 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 17

Επανεξέταση και υποβολή εκθέσεων

1. Ανά τριετία από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με τον

κατάλογο έκτακτων περιστάσεων ο οποίος περιέχεται στο παράρτημα, υπό το φως των συμβάντων που επηρέασαν την έγκαιρη και αποτελεσματική εκτέλεση πτήσεων κατά τα δύο προηγούμενα έτη.

Η έκθεση συνοδεύεται, εάν χρειάζεται, από νομοθετική πρόταση.

2. Τρία έτη μετά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και εν συνεχεία ανά πενταετία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εκτέλεση, την επιβολή και τα αποτελέσματα του παρόντος κανονισμού.

Στην πρώτη έκθεση, τρία έτη μετά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή εκτιμά:

α) αν είναι αναγκαίο και σκόπιμο να αναθεωρηθεί το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού προκειμένου να ενισχυθούν περαιτέρω η προστασία των επιβατών και η ισότητα των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των ενωσιακών αερομεταφορέων και των αερομεταφορέων τρίτων χωρών, καθώς και οι πτυχές της συνδεσιμότητας. Ειδικότερα, η Επιτροπή εκτιμά τους κινδύνους σύγκρουσης δικαιοδοσιών και τις δυσκολίες που σχετίζονται με την επιβολή, προτείνει δε τρόπους για να μετριαστούν οι κίνδυνοι και να αντιμετωπιστούν οι δυσκολίες αυτές.

β) αν είναι αναγκαία η προσαρμογή των ορίων του άρθρου 7 παράγραφος 1α με βάση στατιστικά στοιχεία σχετικά με την εξέλιξη των καθυστερήσεων και των ματαιώσεων των πέντε προηγούμενων ετών και κάθε έτους από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και έπειτα.

γ) αν είναι εφικτή η περαιτέρω αυτοματοποίηση των αιτήσεων αποζημίωσης και των πληρωμών για καθυστερήσεις.

Η Επιτροπή συμπεριλαμβάνει επίσης πληροφορίες σχετικά με την ενισχυμένη προστασία των επιβατών αερομεταφορών σε πτήσεις από τρίτες χώρες που εκτελούνται από μη ενωσιακούς μεταφορείς.

Η έκθεση περιλαμβάνει επίσης επανεξέταση των ποσών που ορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 και των ποσοστών που ορίζονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, την εξέλιξη των αεροπορικών ναύλων, το ποσοστό του πληθωρισμού και στατιστικά στοιχεία για τις περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης, τις ματαιώσεις, τις καθυστερήσεις και τις απώλειες πτήσεων ανταπόκρισης που καταλογίζονται στους αερομεταφορείς, καθώς και στατιστικά στοιχεία για τις περιπτώσεις τοποθέτησης σε κατώτερη κατηγορία ναύλου κατά τα πέντε προηγούμενα έτη.

Η έκθεση συνοδεύεται, εάν χρειάζεται, από νομοθετικές προτάσεις.».

17. Το παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού προστίθεται ως παράρτημα στον κανονισμό 261/2004.

Άρθρο 2

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 τροποποιείται ως εξής:

-1. Το άρθρο 2 παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

«β) “ενωσιακός αερομεταφορέας”: αερομεταφορέας με νόμιμη άδεια εκμετάλλευσης εκδοθείσα από κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008·»¹⁰

β) προστίθεται στοιχείο η):

«η) “εξοπλισμός κινητικότητας”: κάθε εξοπλισμός που προορίζεται να βοηθήσει στην κινητικότητα ατόμων με αναπηρία και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006¹¹·».

γ) προστίθεται στοιχείο θ):

«θ) “αναγνωρισμένος σκύλος συνοδείας”: σκύλος ειδικά εκπαιδευμένος για την αύξηση της ανεξαρτησίας και της αυτοδιάθεσης ατόμων με αναπηρία, επίσημα αναγνωρισμένος σύμφωνα με τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες, εφόσον υπάρχουν τέτοιοι κανόνες·».

δ) προστίθεται στοιχείο ι):

«ι) “προσβάσιμη μορφή”: μορφότυπος ο οποίος παρέχει σε άτομο με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα¹ πρόσβαση σε κάθε σχετική πληροφορία, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας του εν λόγω ατόμου να έχει πρόσβαση εξίσου εύκολα και άνετα με ένα άτομο χωρίς δυσκολίες ή αναπηρίες, και ο οποίος πληροί τις απαιτήσεις προσβασιμότητας που ορίζονται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, όπως το παράρτημα I της οδηγίας (ΕΕ) 2019/882·»

ε) προστίθεται στοιχείο ια):

¹⁰ Η ευθυγράμμιση του ορισμού και της ορολογίας σε ολόκληρο το κείμενο θα αποτελέσει μέρος της αναθεώρησης από τους γλωσσομαθείς νομικούς.

¹¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουλίου 2006, σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικά, ΕΕ L 204 της 26.7.2006, σ. 1.

«ια) “μεσάζων”: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, πλην του μεταφορέα, το οποίο ενεργεί, για σκοπούς σχετιζόμενους με την εμπορική, επιχειρηματική ή επαγγελματική του δραστηριότητα, για λογαριασμό μεταφορέα ή επιβάτη για τη σύναψη σύμβασης μεταφοράς.»

στ) προστίθεται στοιχείο ιβ):

«ιβ) “προσωπικό αντικείμενο”: μη παραδιδόμενη κατά τον έλεγχο εισιτηρίων αποσκευή που είναι αναγκαίο στοιχείο της μεταφοράς επιβατών και πληροί τις απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας, με μέγιστες διαστάσεις 40x30x15 cm ή εφόσον χωράει κάτω από το μπροστινό κάθισμα.»

ζ) προστίθεται στοιχείο ιγ):

«ιγ) «χειραποσκευή»: μη παραδιδόμενη αποσκευή η οποία δεν είναι προσωπικό αντικείμενο και πληροί τις απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας.»

-1α. Στο άρθρο 3, η παράγραφος 1 συμπληρώνεται ως εξής:

«Η εν λόγω ευθύνη συμπεριλαμβάνει την ευθύνη ενωσιακού αερομεταφορέα όσον αφορά την καθυστέρηση επιβατών ή αποσκευών.»

1. Η παράγραφος 2 του άρθρου 3 διαγράφεται.

1α. Το άρθρο 3α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3α

Το συμπληρωματικό ποσό που μπορεί να ζητήσει ενωσιακός αερομεταφορέας, σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ και με την επιφύλαξη του άρθρου 6α, όταν ένας επιβάτης υποβάλλει ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος για την παράδοση της αποσκευής του στον τόπο προορισμού βασίζεται σε τιμολόγιο που αντικατοπτρίζει τα πρόσθετα έξοδα μεταφοράς και ασφάλισης της αποσκευής άνω του ορίου ευθύνης. Το τιμολόγιο διατίθεται στους επιβάτες, εφόσον το ζητήσουν.»

1β. Στο άρθρο 5, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών, ο ενωσιακός αερομεταφορέας καταβάλλει αμελλητί, οπωσδήποτε δε εντός δεκαπέντε ημερών το αργότερο αφ’ ης στιγμής εξακριβωθεί η ταυτότητα του φυσικού προσώπου που είναι δικαιούχος αποζημιώσεως, την απαιτούμενη προκαταβολή για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών, ανάλογα με το μέγεθος της προκληθείσας ζημίας.»

2. Στο άρθρο 5, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, η προκαταβολή σε περίπτωση θανάτου επιβατών δεν είναι χαμηλότερη από 16 % —ανά επιβάτη— του ελάχιστου ποσού ευθύνης που ορίζεται δυνάμει του άρθρου 21 παράγραφος 1 της σύμβασης του Μόντρεαλ και από τη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ.»

3. [...]

- 3α. Στο τέλος του άρθρου 6 παράγραφος 2 προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση:

«— πληροφορίες προς τα άτομα με αναπηρία ή τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα σχετικά με το δικαίωμά τους να υποβάλουν, δωρεάν, ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος σχετικά με την αξία του εξοπλισμού κινητικότητάς τους.»

- 3β. Στο άρθρο 6, προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«4. Όλοι οι αερομεταφορείς παρέχουν, στις εφαρμογές τους για φορητές συσκευές και στους ιστοτόπους τους, φόρμα που επιτρέπει στον επιβάτη να υποβάλει αμέσως ηλεκτρονικά ή σε έντυπη μορφή καταγγελία σχετικά με φθορά, καθυστέρηση ή απώλεια αποσκευών. Η ημερομηνία υποβολής του εντύπου θεωρείται από τον αερομεταφορέα ως ημερομηνία κατάθεσης της καταγγελίας σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφοι 2 και 3 της Σύμβασης του Μόντρεαλ, ακόμη και εάν ο αερομεταφορέας ζητήσει περαιτέρω πληροφορίες σε μεταγενέστερη ημερομηνία. Η παρούσα παράγραφος δεν θίγει το δικαίωμα του επιβάτη να υποβάλει καταγγελία με άλλα μέσα εντός των προθεσμιών που προβλέπονται από τη σύμβαση του Μόντρεαλ.

5. Όλες οι πληροφορίες που παρέχονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο, συμπεριλαμβανομένης της φόρμας καταγγελίας, διατίθενται σε προσβάσιμη μορφή· καθίστανται δε διαθέσιμες και σε πρόσωπα που δεν χρησιμοποιούν ψηφιακά εργαλεία.

6. Όλες οι υποχρεώσεις ενημέρωσης δυνάμει του παρόντος άρθρου ισχύουν επίσης για τους μεσάζοντες κατά την πώληση αεροπορικής μεταφοράς από ή προς την Ένωση ή εντός αυτής.»

4. Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 6α

1. Όταν μεταφέρει εξοπλισμό κινητικότητας που παραδίδεται κατά τον έλεγχο εισιτηρίων ή αναγνωρισμένους σκύλους συνοδείας, ο ενωσιακός αερομεταφορέας μεριμνά ώστε σε κάθε άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα να παρέχεται η δυνατότητα να

υποβάλλει, σε προσβάσιμη μορφή, ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ κατά την κράτηση, ταυτόχρονα με την κοινοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006, και το αργότερο όταν ο εξοπλισμός παραδίδεται στον αερομεταφορέα και, στην περίπτωση αναγνωρισμένου σκύλου συνοδείας, κατά την επιβίβαση. Στην περίπτωση αυτή, ο ενωσιακός αερομεταφορέας δεν ζητεί από τους ενδιαφερόμενους επιβάτες πρόσθετο τέλος. Σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, φθοράς ή καθυστέρησης του εξοπλισμού, ή σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού αναγνωρισμένου σκύλου συνοδείας, ο ενωσιακός αερομεταφορέας μπορεί να απαιτήσει από το άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα να προσκομίσει για το ποσό του ασφαλιστικού συμφέροντος που έχει δηλωθεί δικαιολογητικά που να αποδεικνύουν το κόστος αντικατάστασης, συμπεριλαμβανομένης της προσωρινής αντικατάστασης, του εξοπλισμού κινητικότητας ή του αναγνωρισμένου σκύλου συνοδείας.

Κατά την πώληση αεροπορικής μεταφοράς εξ ονόματος του ενωσιακού αερομεταφορέα, οι μεσάζοντες προσφέρουν στους ενδιαφερόμενους επιβάτες τη δυνατότητα να υποβάλουν, σε προσβάσιμη μορφή, ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ κατά την κράτηση και ταυτόχρονα με την κοινοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006. Η ειδική αυτή δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος υποβάλλεται υπό τις ίδιες προϋποθέσεις που καθορίζονται στο προηγούμενο εδάφιο. Ο μεσάζων διαβιβάζει τη δήλωση στον ενωσιακό αερομεταφορέα το συντομότερο δυνατόν.

2. [...]

3. Σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, φθοράς ή καθυστέρησης κατά τη μεταφορά εξοπλισμού κινητικότητας που έχει παραδοθεί κατά τον έλεγχο εισιτηρίων ή σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού αναγνωρισμένου σκύλου συνοδείας, ο ενωσιακός αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για την καταβολή ποσού που δεν υπερβαίνει το ποσό που έχει δηλώσει ο επιβάτης, εκτός εάν αποδείξει ότι το ζητούμενο ποσό είναι μεγαλύτερο από το πραγματικό ασφαλιστικό συμφέρον του ατόμου για παράδοση στον τόπο προορισμού.

4. Όταν εφαρμόζεται η παράγραφος 3 και με την επιφύλαξη των άρθρων 7 και 8 και του παραρτήματος I τέταρτο εδάφιο του κανονισμού 1107/2006, οι ενωσιακοί αερομεταφορείς καταβάλλουν ταχέως κάθε εύλογη προσπάθεια για να παράσχουν αμέσως την αναγκαία προσωρινή αντικατάσταση του εξοπλισμού κινητικότητας που έχει παραδοθεί κατά τον έλεγχο εισιτηρίων καθώς και προσωρινές λύσεις προς αντικατάσταση αναγνωρισμένου σκύλου συνοδείας. Το άτομο με αναπηρία ή το άτομο με μειωμένη κινητικότητα επιτρέπεται να διατηρήσει την εν λόγω προσωρινή αντικατάσταση δωρεάν έως ότου καταβληθεί η αποζημίωση που αναφέρεται στην παράγραφο 3 ή έως ότου οι ενωσιακοί αερομεταφορείς αποζημιώσουν τα νομικά ή φυσικά πρόσωπα για τις δαπάνες της αναγκαίας προσωρινής αντικατάστασης του εξοπλισμού κινητικότητας ή αναγνωρισμένου σκύλου συνοδείας.

5. Η συμμόρφωση με την παράγραφο 4 δεν συνιστά αναγνώριση ευθύνης του ενωσιακού αερομεταφορέα.

Άρθρο 6β

[...]

Άρθρο 6γ

[...]

Άρθρο 6δ

1. Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, κατά την πώληση αεροπορικής μεταφοράς προς, από και εντός της Ένωσης, όλοι οι αερομεταφορείς και οι μεσάζοντες αναφέρουν ρητά, σε προσβάσιμη μορφή, τις κάτωθι πληροφορίες, κατά την κράτηση καθώς και στις εφαρμογές τους για φορητές συσκευές και στον ιστότοπό τους και, όσον αφορά τους αερομεταφορείς, τις καθιστούν διαθέσιμες, κατόπιν αιτήματος, στον αερολιμένα (μεταξύ άλλων και στις μηχανές ελέγχου εισιτηρίων με αυτοεξυπηρέτηση):

- τα μέγιστα όρια αποσκευών, ως προς τις διαστάσεις και το βάρος, που επιτρέπεται να μεταφέρουν οι επιβάτες στον θάλαμο επιβατών και στον χώρο φορτίου του αεροσκάφους για την αντίστοιχη κατηγορία ναύλου για κάθε πτήση που περιλαμβάνεται στην κράτηση του επιβάτη,
- τυχόν περιορισμούς στον αριθμό των αποσκευών που ισχύουν στο πλαίσιο δεδομένου μέγιστου επιτρεπόμενου ορίου αποσκευών,
- τους όρους υπό τους οποίους ευαίσθητα ή πολύτιμα αντικείμενα, όπως μουσικά όργανα, αθλητικός εξοπλισμός, παιδικά καρότσια και βρεφικά καθίσματα, μεταφέρονται στον θάλαμο επιβατών ή στον χώρο φορτίου του αεροσκάφους,
- με την επιφύλαξη της παραγράφου 1α, ενδεχόμενα πρόσθετα τέλη που επιβάλλονται για τη μεταφορά παραδιδόμενων και μη παραδιδόμενων αποσκευών, συμπεριλαμβανομένων των μουσικών οργάνων που αναφέρονται στο άρθρο 6ε,
- τους συγκεκριμένους λόγους για τους οποίους ενδέχεται να μην είναι δυνατή η μεταφορά στον θάλαμο επιβατών μη παραδιδόμενων αποσκευών, σύμφωνα με την παράγραφο 2.

1α. Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006, οι αερομεταφορείς επιτρέπουν στους επιβάτες να μεταφέρουν ένα προσωπικό αντικείμενο στον θάλαμο επιβατών χωρίς επιπλέον χρέωση.

2. Όταν συντρέχουν ειδικοί λόγοι, όπως λόγοι ασφαλείας, λόγοι χωρητικότητας ή αλλαγή του τύπου του αεροσκάφους μετά την κράτηση, εξαιτίας των οποίων δεν είναι δυνατή η μεταφορά στον θάλαμο επιβατών προσωπικού αντικειμένου, κατά τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1α, ή χειραποσκευής, ο αερομεταφορέας επιτρέπεται να μεταφέρει τις εν λόγω μη παραδιδόμενες αποσκευές στον χώρο φορτίου του αεροσκάφους, αλλά χωρίς επιπλέον χρέωση του επιβάτη.

2α. Οι παράγραφοι 1α και 2 εφαρμόζονται σε όλους τους αερομεταφορείς που αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες και σε όλους τους ενωσιακούς αερομεταφορείς που αφικνούνται στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες.

3. Το παρόν άρθρο δεν θίγει τους περιορισμούς για τις μη παραδιδόμενες χειραποσκευές που έχουν θεσπισθεί με βάση ενωσιακούς και διεθνείς κανόνες για την ασφάλεια και την προστασία, όπως ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 300/2008 και ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής.

Άρθρο 6ε

1. Οι αερομεταφορείς της Ένωσης επιτρέπουν στους επιβάτες να μεταφέρουν μουσικό όργανο στον θάλαμο επιβατών του αεροσκάφους με την προϋπόθεση ότι εφαρμόζονται οι σχετικοί κανόνες για την ασφάλεια και την προστασία και ότι συμμορφώνεται με τις τεχνικές προδιαγραφές και περιορισμούς του οικείου αεροσκάφους. Τα μουσικά όργανα γίνονται δεκτά προς μεταφορά εντός του θαλάμου επιβατών του αεροσκάφους, εφόσον είναι δυνατόν να τοποθετηθούν με ασφάλεια σε κατάλληλο διαμέρισμα αποσκευών εντός του θαλάμου ή κάτω από το κάθισμα του επιβάτη, εφόσον επιτρέπεται. Οι αερομεταφορείς μπορούν να καθορίσουν ότι το μουσικό όργανο αποτελεί μέρος του επιτρεπόμενου ορίου μη παραδιδόμενων αποσκευών του επιβάτη και ότι η μεταφορά του δεν γίνεται επιπλέον του εν λόγω επιτρεπόμενου ορίου.

2. Με την επιφύλαξη των κανόνων για την ασφάλεια και την προστασία, όταν το μουσικό όργανο είναι πολύ μεγάλο για να τοποθετηθεί με ασφάλεια σε κατάλληλο διαμέρισμα αποσκευών στον θάλαμο επιβατών ή κάτω από το κάθισμα του επιβάτη, εφόσον επιτρέπεται, οι αερομεταφορείς είναι δυνατόν να ζητήσουν την καταβολή δεύτερου ναύλου όταν το εν λόγω μουσικό όργανο μεταφέρεται ως μη παραδιδόμενη αποσκευή σε δεύτερο κάθισμα. Επιπλέον, μπορεί να ζητηθεί από τον επιβάτη να προβεί στην επιλογή και αγορά παρακείμενων καθισμάτων για τον ίδιο και για το μουσικό όργανο· το δε κάθισμα για το μουσικό όργανο να βρίσκεται δίπλα σε παράθυρο. Όταν υπάρχει η δυνατότητα και εάν ζητηθεί, τα μουσικά όργανα μεταφέρονται σε θερμαινόμενο τμήμα του χώρου φορτίου του αεροσκάφους, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι σχετικοί κανόνες ασφαλείας και ότι συμμορφώνεται με τους περιορισμούς από άποψη χώρου και τις τεχνικές προδιαγραφές του οικείου αεροσκάφους.»

5. Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο μέχρι [την ημερομηνία που θα καθοριστεί σε μεταγενέστερο στάδιο] έκθεση σχετικά με τη λειτουργία και τα αποτελέσματα του παρόντος κανονισμού.»

6. Το παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 αντικαθίσταται από το παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την ... [2 έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος