



Βρυξέλλες, 29 Σεπτεμβρίου 2025
(OR. en)

10015/1/25
REV 1

Διοργανικός φάκελος:
2013/0072(COD)

AVIATION 75
CONSOM 98
CODEC 762
PARLNAT

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Θέμα: Θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση ενόψει της έκδοσης ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 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

- Εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 29 Σεπτεμβρίου 2025

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2025/...
ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της ...

**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,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία²,

¹ ΕΕ C 327 της 2.11.2013, σ. 115.

² Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 5ης Φεβρουαρίου 2014 (ΕΕ C 93 της 24.3.2017, σ. 336) και θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση της 29ης Σεπτεμβρίου 2025 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³ και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου⁴ 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 κατά τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 261/2004 και (ΕΚ) αριθ. 2027/97, έχουν εμποδίσει ωστόσο την πλήρη αξιοποίηση του δυναμικού των εν λόγω δικαιωμάτων 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 ανακοίνωση της Επιτροπής της 27ης Οκτωβρίου 2010 με τίτλο «Εκθεση 2010 για την ιθαγένεια της ΕΕ Άρση των εμποδίων στα δικαιώματα των πολιτών της ΕΕ» 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.

³ 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. 295/91 (ΕΕ L 46 της 17.2.2004, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj>).

⁴ 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 τους (ΕΕ L 285 της 17.10.1997, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj>).

- (3) Από μελέτη σχετικά με το τρέχον επίπεδο προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών στην ΕΕ που διενεργήθηκε κατ' εντολή της Επιτροπής και δημοσιεύτηκε από αυτήν το 2020 («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 στην τρίτη θέση όσον αφορά τις προτεραιότητες των επιβατών. 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 (ΕΚ) αριθ. 261/2004 έχει αυξηθεί σημαντικά από το 2011, το οποίο θα μπορούσε να οδηγήσει σε περιορισμό του αριθμού των εκτελούμενων δρομολογίων ή σε μείωση της συνδεσιμότητας που προσφέρεται από τους αερομεταφορείς 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.
- (4) 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 κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004.
- (5) Προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια δικαίου για τους αερομεταφορείς και τους επιβάτες, απαιτείται ορισμός της έννοιας «έκτακτες περιστάσεις», ο οποίος να λαμβάνει υπόψη την απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-549/07 (*Friederike Wallentin-Hermann κατά Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA*)⁵ («απόφαση στην υπόθεση C-549/07») σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004. Η έννοια «έκτακτες περιστάσεις» θα πρέπει να αποσαφηνιστεί μέσω μη εξαντλητικών καταλόγων περιστάσεων που συνιστούν έκτακτες περιστάσεις ή που δεν συνιστούν έκτακτες περιστάσεις. 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.

⁵ Απόφαση του Δικαστηρίου (τέταρτο τμήμα) της 22ας Δεκεμβρίου 2008, *Friederike Wallentin-Hermann κατά Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA*, υπόθεση C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.

- (6) Στην απόφασή του στην υπόθεση C-549/07, το Δικαστήριο έκρινε ότι ένα απρόβλεπτο τεχνικό πρόβλημα δεν συνιστούσε έκτακτη περίπτωση, εκτός από την περίπτωση που το απρόβλεπτο τεχνικό πρόβλημα προέκυπτε από μη εμφανές κατασκευαστικό ελάττωμα που αποκαλύφθηκε από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους ή από αρμόδια αρχή ή από 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 συνιστούν έκτακτες περιστάσεις.
- (7) Στην απόφασή του στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-156/22, C-157/22 και C-158/22 (*TAP Portugal κατά flightright GmbH και Myflyright GmbH*)⁶, το Δικαστήριο έκρινε ότι 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 συνιστούσε 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 μέλους του πληρώματος του οποίου η παρουσία είναι απαραίτητη, για παράδειγμα όταν συμβαίνει την ημέρα πριν από την αναχώρηση της πτήσης, μακριά από τις κύριες βάσεις του αερομεταφορέα, θα πρέπει να συνιστά έκτακτη περίπτωση.

⁶ Απόφαση του Δικαστηρίου (τρίτο τμήμα) της 11ης Μαΐου 2023, *TAP Portugal κατά flightright GmbH και Myflyright GmbH*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-156/22 έως C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.

- (8) Στις αποφάσεις του στις υποθέσεις C-28/20 (*Airhelp Ltd κατά Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*)⁷, C-195/17 (*Helga Krüsemann κ.λπ. κατά TUIfly GmbH*)⁸ και C-613/20 (*CS κατά Eurowings Eurowings GmbH*)⁹ και στη διάταξη του στην υπόθεση C-287/20 (*EL και CP κατά Ryanair DAC*)¹⁰ σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, το Δικαστήριο έκρινε ότι οι απεργίες του προσωπικού του αερομεταφορέα δεν συνιστούσαν έκτακτες περιστάσεις. Ωστόσο, σε περίπτωση απεργίας, ορισμένες απαιτήσεις του προσωπικού των αεροπορικών εταιρειών δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του αερομεταφορέα και εκφεύγουν του ελέγχου του, όπως αλλαγές στην ηλικία συνταξιοδότησης ή στις οικονομικές συνεισφορές που μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο από τις δημόσιες αρχές. Ως εκ τούτου, κρίνεται σκόπιμο να προβλεφθεί ότι ορισμένες απεργίες του προσωπικού των αεροπορικών εταιρειών θα πρέπει να συνιστούν έκτακτες περιστάσεις.
- (9) Στην απόφασή του στην υπόθεση C-173/07 (*Emirates Airlines - Direktion für Deutschland κατά Diether Schenkel*)¹¹ σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, το Δικαστήριο έκρινε ότι η έννοια «πτήση» κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 δεν οριζόταν αλλά την ερμήνευσε ως συνιστάμενη στην ουσία σε μία διενέργεια αερομεταφοράς, ως μία «μονάδα» της μεταφοράς αυτής, 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».

⁷ Απόφαση του Δικαστηρίου (τμήμα μείζονος συνθέσεως) της 23ης Μαρτίου 2021, *Airhelp Ltd κατά Scandinavian Airlines System Denmark - Norway - Sweden*, υπόθεση C 28/20, ECLI:EU:C:2021:226

⁸ Απόφαση του Δικαστηρίου (τρίτο τμήμα) της 17ης Απριλίου 2018, *Helga Krüsemann κ.λπ. κατά TUIfly GmbH*, υπόθεση C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

⁹ Απόφαση του Δικαστηρίου (ένατο τμήμα) της 6ης Οκτωβρίου 2021, *CS κατά Eurowings GmbH*, υπόθεση C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.

¹⁰ Διάταξη του Δικαστηρίου (όγδοο τμήμα) της 10ης Ιανουαρίου 2022, *EL και CP κατά Ryanair DAC*, υπόθεση C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.

¹¹ Απόφαση του Δικαστηρίου (τέταρτο τμήμα) της 10ης Ιουλίου 2008, *Emirates Airlines - Direktion für Deutschland κατά Diether Schenkel*, υπόθεση C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

- (10) Στην απόφασή του στην υπόθεση C-537/17 (*Claudia Wegener κατά Royal Air Maroc SA*)¹² σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, το Δικαστήριο έκρινε ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 εφαρμόζοταν σε κάθε τμήμα πτήσης που αποτελούσε μέρος ενός ταξιδιού, ανεξαρτήτως του πού πραγματοποιήθηκε η πτήση, συμπεριλαμβανομένων των 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, θα πρέπει να εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός.
- (11) Με τη μελέτη καταδείχθηκαν διαφορετικά επίπεδα συμμόρφωσης με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 από τους αερομεταφορείς, με τους αερομεταφορείς της Ένωσης να παρουσιάζουν γενικά υψηλότερο επίπεδο συμμόρφωσης από τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών. Ως εκ τούτου, η αποκατάσταση των ίσων όρων ανταγωνισμού μεταξύ ενωσιακών αερομεταφορέων και αερομεταφορέων τρίτων χωρών και η βελτίωση της οικονομικής βιωσιμότητας των ενωσιακών αερομεταφορέων θα στηρίξουν την ανταγωνιστικότητα της Ένωσης και, εν τέλει, θα βελτιώσουν την προστασία των επιβατών συνολικά.
- (12) 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 (ΕΚ) αριθ. 261/2004, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η εδαφική συνδεσιμότητα για τις εξόχως απόκεντρες περιοχές και να ενισχυθεί η συνοχή σε όλη την Ένωση, γεγονός που θα ωφελήσει τελικά τους επιβάτες. Λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των ταξιδιών μεταξύ εξόχως απόκεντρων περιοχών και άλλου εδάφους κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες, το ποσό της αποζημίωσης θα πρέπει να καθορίζεται με βάση την πραγματική απόσταση των ταξιδιών.

¹² Απόφαση του Δικαστηρίου (όγδοο τμήμα) της 31ης Μαΐου 2018, *Claudia Wegener κατά Royal Air Maroc SA*, υπόθεση C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

- (13) 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 μια ενιαία σύμβαση αεροπορικών μεταφορών και θα εκδίδεται κατά την ώρα της κράτησης. Θα πρέπει να καλύπτουν μία πτήση ή μία πτήση ανταπόκρισης, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη ενδιάμεσες στάσεις για τεχνικούς και επιχειρησιακούς σκοπούς. Θα πρέπει να περιέχουν διάφορες πληροφορίες σχετικά με την εν λόγω πτήση ή την εν λόγω πτήση ανταπόκρισης, όπως η ημερομηνία πτήσης, τα αεροδρόμια αναχώρησης και άφιξης, οι προγραμματισμένες ώρες αναχώρησης και άφιξης, το ονοματεπώνυμο του επιβάτη, ο αριθμός πτήσης και το όνομα του πραγματικού αερομεταφορέα.
- (14) Στην απόφασή του στην υπόθεση C-22/11 (*Finnair Oyj κατά Timy Lassooy*)¹³ σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι η έννοια «άρνηση επιβίβασης» πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι καλύπτει όχι μόνο 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 επετράπη 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.
- (15) Ταυτόχρονα, υπάρχουν περιπτώσεις όπου η άρνηση επιβίβασης δικαιολογείται ευλόγως, όπως 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 που υπογράφηκε στο Τόκυο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963. Στις περιπτώσεις αυτές, ο πραγματικός αερομεταφορέας θα πρέπει να φέρει το βάρος της απόδειξης.

¹³ Απόφαση του Δικαστηρίου (τρίτο τμήμα) της 4ης Οκτωβρίου 2012, *Finnair Oyj κατά Timy Lassooy*, υπόθεση C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

- (16) Προκειμένου να βελτιωθεί το επίπεδο προστασίας, θα πρέπει να απαγορεύεται η άρνηση επιβίβασης σε επιβάτες σε πτήση επιστροφής με την αιτιολογία ότι δεν επιβιβάστηκαν στην πτήση μετάβασης που καλύπτεται από την ίδια σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς.
- (17) Επί του παρόντος, επιβάλλονται σε ορισμένες περιπτώσεις κυρώσεις στους επιβάτες υπό τη μορφή διοικητικών τελών, για τη διόρθωση ορθογραφικών σφαλμάτων στο ονοματεπώνυμό τους. Οι εύλογες διορθώσεις των σφαλμάτων στις κρατήσεις ή οι αλλαγές διοικητικού χαρακτήρα θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, υπό την προϋπόθεση ότι η επιδιωκόμενη διόρθωση ή αλλαγή δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την αλλαγή της ώρας πτήσης, της ημερομηνίας, της διαδρομής ή του επιβάτη.
- (18) Σε περίπτωση 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.
- (19) Οι οργανισμοί διαχείρισης αερολιμένων σε αερολιμένες που διακινούν περισσότερους από πέντε εκατομμύρια επιβάτες ετησίως 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 καταρτίζουν 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 σε καταστάσεις που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε καθήλωση σημαντικού αριθμού επιβατών και να ενημερώνει τους καθηλωμένους επιβάτες.

- (20) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα πρέπει να συμπεριλάβει ρητά το δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών που αντιμετωπίζουν μεγάλες καθυστερήσεις, σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-402/07 (*Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon και Alana Sturgeon κατά Condor Flugdienst GmbH*) και C-432/07 (*Stefan Böck και Cornelia Lepuschitz κατά Air France SA*)¹⁴ («απόφαση στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-402/07 και C-432/07»). 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.
- (21) Στην απόφαση στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-402/07 και C-432/07 έγινε αναφορά σε άπαξ ενεργοποιούμενο χρονικό όριο τριών ωρών για αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης. Ωστόσο, η εμπειρία που αποκτήθηκε από τότε που εκδόθηκε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 δείχνει ότι πολλές καθυστερήσεις δεν μπορούν να επιλυθούν εντός των τριών ωρών που αναφέρονται στην εν λόγω απόφαση και ότι ένα σύντομο όριο μπορεί να αυξήσει τον αριθμό των ματαιώσεων πτήσεων, όταν που οι αερομεταφορείς μειώνουν τις αλυσιδωτές επιπτώσεις των καθυστερημένων πτήσεων στις επόμενες πτήσεις ματαιώνοντας μία ή περισσότερες πτήσεις με σκοπό την επανατοποθέτηση του αεροσκάφους για επόμενη πτήση. Στις περισσότερες περιπτώσεις, ο επιβάτης εξακολουθεί να προτιμά την καθυστέρηση από τη ματαίωση, καθώς του εξασφαλίζει μεγαλύτερη βεβαιότητα ως προς την άφιξη στον σχετικό προορισμό 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.

¹⁴ Απόφαση του Δικαστηρίου (τέταρτο τμήμα) της 19ης Νοεμβρίου 2009, *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon και Alana Sturgeon κατά Condor Flugdienst GmbH* (C-402/07) και *Stefan Böck και Cornelia Lepuschitz κατά Air France SA* (C-432/07), συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-402/07 και C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

- (22) 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 Ένωσης αντιμετωπίζουν ομοιογενείς όρους αποζημίωσης, το όριο θα πρέπει να είναι το ίδιο για όλα τα ταξίδια εντός της Ένωσης.
- (23) Η τυποποιημένη αποζημίωση στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 χρησιμεύει ως αποζημίωση για την απώλεια χρόνου που είναι κοινή για όλους τους επιβάτες. Τα ποσά που καθορίζονται στον κανονισμό (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.
- (24) 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 συγκλίνουν στο μέτρο του δυνατού και ότι οι αποζημιώσεις που παρέχονται μεταξύ των διάφορων τρόπων μεταφοράς είναι ευθυγραμμισμένες.
- (25) 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.

- (26) 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 υφίστανται διαταραχές σε απευθείας πτήσεις.
- (27) 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 (ΕΚ) αριθ. 261/2004, ιδίως όσον αφορά τυχόν απώλεια πτήσεων ανταπόκρισης.
- (28) Προκειμένου να ενισχυθεί η προστασία των επιβατών, θα πρέπει να αποσαφηνιστεί ότι οι επιβάτες των οποίων η πτήση είχε καθυστέρηση θα πρέπει να 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 ή λόγοι που άπτονται της μετανάστευσης ή του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Εάν αερομεταφορέας σκοπεύει να αποβιβάσει επιβάτες αλλά έχει ενημερωθεί από τις αρχές ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ότι η πτήση επιτρέπεται να απογειωθεί άμεσα, θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αρνηθεί την αποβίβαση επιβατών.

- (29) Στις περιπτώσεις που κάποιος επιβάτης έχει επιλέξει μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο το νωρίτερο δυνατόν, ο αερομεταφορέας συχνά επιτρέπει την μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο υπό την προϋπόθεση της διάθεσης θέσεων στα δικά του δρομολόγια, αρνούμενος έτσι στους επιβάτες του 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 με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, 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 με άλλη πτήση ή άλλο μέσο. Η εναλλακτική μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο θα πρέπει να εξαρτάται από τη 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 επιπλέον καθυστέρηση. Η εν λόγω μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο θα πρέπει, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να καλύπτεται με έξοδα του αερομεταφορέα και να παρέχεται υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς.
- (30) Κατά τη μεταφορά επιβατών με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να επιδιώκουν να διασφαλίζουν ότι οι επιβάτες μπορούν να ταξιδέψουν με τις αποσκευές τους, συμπεριλαμβανομένων των αποσκευών που έχουν παραδοθεί και εκείνων δεν έχουν παραδοθεί. Ο επιβάτης θα πρέπει να επιτρέπει στον αερομεταφορέα να ενεργεί διαφορετικά, εάν οι περιορισμοί στη μεταφορά των αποσκευών θα μπορούσαν να προκαλέσουν περαιτέρω καθυστερήσεις στους επιβάτες εν αναμονή μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, με την επιφύλαξη της ευθύνης του αερομεταφορέα όσον αφορά τις αποσκευές των επιβατών που διέπονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97 και τη σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, που συμφωνήθηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999 («σύμβαση του Μόντρεαλ»).

- (31) Η συγκρισιμότητα των συνθηκών μεταφοράς μπορεί να εξαρτάται από διάφορους παράγοντες και από τις συγκεκριμένες περιστάσεις. Όπου είναι δυνατόν και εφόσον αυτό 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 αυτήν 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 ή άλλο μέσο 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 άτομα με μειωμένη κινητικότητα, η εν λόγω βοήθεια θα πρέπει επίσης να είναι διαθέσιμη στο εναλλακτικό δρομολόγιο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵.

¹⁵ 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 αεροπορικώς (ΕΕ L 204 της 26.7.2006, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

- (32) Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να προσφέρουν βοήθεια στους επιβάτες 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 που οι έκτακτες περιστάσεις εξακολουθούν να υφίστανται για μεγάλο χρονικό διάστημα. 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.
- (33) 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 ασυνόδευτα 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.
- (34) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 εφαρμόζεται επίσης στους επιβάτες που έχουν κάνει κράτηση για το αεροπορικό τους ταξίδι στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού. Ο παρών τροποποιητικός κανονισμός αποσκοπεί στην περαιτέρω βελτίωση της συνοχής μεταξύ της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004. Στο πλαίσιο αυτό, δεν θα πρέπει να επιτρέπεται στους επιβάτες να συσσωρεύουν αντίστοιχα δικαιώματα, ιδίως βάσει αμφοτέρων των νομικών πράξεων.

¹⁶ Οδηγία (ΕΕ) 2015/2302 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τα οργανωμένα ταξίδια και τους συνδεδεμένους ταξιδιωτικούς διακανονισμούς, η οποία τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 και την οδηγία 2011/83/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και καταργεί την οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 326 της 11.12.2015, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).

- (35) Οι λόγοι στους οποίους οφείλονται οι καθυστερήσεις και οι ματαιώσεις πτήσεων που παρατηρούνται σήμερα στην Ένωση 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, το δικαίωμα των αερομεταφορέων για αποζημίωση από τυχόν τρίτους που συνέβαλαν στο συμβάν από το οποίο προέκυψε η απαίτηση αποζημίωσης ή άλλες υποχρεώσεις δεν θα πρέπει να περιορίζεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004.
- (36) Στην απόφασή του στην υπόθεση C-502/18 (*CS κ.λπ. κατά České aerolinie a.s.*)¹⁷ σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, το Δικαστήριο έκρινε ότι, στην περίπτωση πτήσεων ανταπόκρισης, εντός του πεδίου εφαρμογής του εν λόγω 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 ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 προβλέπει ότι οι πραγματικοί αερομεταφορείς που εκτελούν υποχρεώσεις βάσει αυτού μπορούν να ζητήσουν αποζημίωση από οποιονδήποτε τρίτο, η μελέτη κατέδειξε τη χαμηλή αποτελεσματικότητα του δικαιώματος αποζημίωσης που προβλέπεται στον εν λόγω κανονισμό. Ως εκ τούτου, οι ενωσιακοί αερομεταφορείς επωμίζονται δυσανάλογη οικονομική επιβάρυνση σε σύγκριση με τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών. Προκειμένου να αποκατασταθεί η ανταγωνιστικότητα των ενωσιακών αερομεταφορέων σύμφωνα με τις συστάσεις της έκθεσης με τίτλο «Το μέλλον της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας» του Σεπτεμβρίου του 2024 («έκθεση 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.

¹⁷ Απόφαση του Δικαστηρίου (ένατο τμήμα) της 11ης Ιουλίου 2019, *CS κ.λπ. κατά České aerolinie a.s.*, υπόθεση C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

- (37) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁸ απαιτεί από τον συμβαλλόμενο για την αεροπορική μεταφορά να ενημερώνει τον επιβάτη σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα και η οδηγία 93/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου¹⁹ απαιτεί από τον επαγγελματία να παρέχει πληροφορίες στον καταναλωτή σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις της σύμβασης. Οι επιβάτες θα πρέπει να ενημερώνονται λεπτομερέστερα σχετικά με τα δικαιώματά τους σε περίπτωση διαταραχής της πτήσης και 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, κατ' ελάχιστον, να παρέχεται 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 με άλλα ψηφιακά μέσα.
- (38) Προκειμένου να διασφαλιστεί η βελτίωση της επιβολής των δικαιωμάτων των επιβατών, οι εθνικοί φορείς επιβολής θα πρέπει να παρακολουθούν την επιβολή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 και να αποφασίζουν για τις κατάλληλες κυρώσεις, ώστε να δίνονται κίνητρα για τη συμμόρφωση με τον εν λόγω κανονισμό.
- (39) Προκειμένου να διασφαλιστεί βελτίωση της επιβολής των δικαιωμάτων των επιβατών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι καταναλωτές έχουν πρόσβαση σε μηχανισμούς εξωδικαστικής επίλυσης διαφορών, μετά από ανεπιτυχή υποβολή καταγγελίας ή αίτησης από τους εν λόγω 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 μεσαζόντων θα πρέπει να είναι υποχρεωτική.

¹⁸ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2005, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>).

¹⁹ Οδηγία 93/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 1993, σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές (ΕΕ L 95 της 21.4.1993, σ. 29, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>).

- (40) Όταν οι επιβάτες επιλέγουν την επιστροφή χρημάτων αντί της μεταφοράς τους με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, θα πρέπει να τους επιστρέφονται τα χρήματα αυτόματα, σε εύλογο χρόνο, χωρίς την υποχρέωση υποβολής ειδικού αιτήματος.
- (41) Οι επιβάτες θα πρέπει να ενημερώνονται επαρκώς από τον αερομεταφορέα ή τον μεσάζοντα για τις σχετικές διαδικασίες υποβολής αιτημάτων αποζημίωσης και καταγγελιών στους αερομεταφορείς ή τους μεσάζοντες και να λαμβάνουν εγκαίρως απάντηση από τους αερομεταφορείς ή τους μεσάζοντες. Σε περίπτωση που ο οργανισμός διαχείρισης αερολιμένα ενεργοποιήσει το σχέδιο έκτακτης ανάγκης του αερολιμένα, οι προθεσμίες απάντησης θα μπορούσαν να παραταθούν.
- (42) Οι επιβάτες θα πρέπει επίσης να έχουν τη δυνατότητα να υποβάλλουν ατομικά αιτήματα επίλυσης διαφορών σε φορέα ή φορείς αρμόδιους για την εξωδικαστική επίλυση διαφορών μετά την υποβολή καταγγελιών στον αερομεταφορέα. 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.
- (43) Προκειμένου να μπορούν οι επιβάτες να ασκούν τα δικαιώματά τους όσον αφορά τα αιτήματα, τις καταγγελίες και τις ατομικές διαφορές, οι επιβάτες θα πρέπει να είναι σε θέση να υποβάλλουν, απευθείας και προσωπικά, αίτηση στους αερομεταφορείς, τους μεσάζοντες ή τους αρμόδιους φορείς βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, με σαφή και προσβάσιμο τρόπο.

- (44) Έχοντας υπόψη τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία²⁰ και 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 δωρεάν υποβολής ειδικής δήλωσης ασφαλιστικού συμφέροντος, η οποία, κατά τη σύμβαση του Μόντρεαλ, τους επιτρέπει να ζητήσουν πλήρη αποζημίωση.
- (45) Τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα θα πρέπει να δικαιούνται να λαμβάνουν αμέσως προσωρινή αντικατάσταση του εξοπλισμού κινητικότητας από τον αερομεταφορέα για την αντικατάσταση του εξοπλισμού κινητικότητας που έχει παραδοθεί κατά τον έλεγχο εισιτηρίων σε περίπτωση απώλειας, καταστροφής ή βλάβης του. Δεδομένου ότι οι αναγνωρισμένοι σκύλοι συνοδείας δεν μπορούν να αντικατασταθούν εύκολα, θα πρέπει να παρέχονται άλλες προσωρινές λύσεις σε περίπτωση απώλειας, θανάτου ή τραυματισμού τους.

²⁰ ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj).

- (46) Δεν είναι πάντοτε ξεκάθαρο στους επιβάτες ποιες αποσκευές επιτρέπεται να πάρουν στον θάλαμο επιβατών του αεροσκάφους, όσον αφορά τις διαστάσεις, το βάρος ή τον αριθμό των αποσκευών που επιτρέπονται. 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 Δικαστήριο στην υπόθεση C-487/12 (*Vueling Airlines SA κατά Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*)²¹, θα πρέπει να επιτρέπεται στους επιβάτες να μεταφέρουν στον θάλαμο επιβατών προσωπικά αντικείμενα που συνιστούν αναγκαία στοιχεία της μεταφοράς τους χωρίς χρέωση, υπό την προϋπόθεση ότι τα προσωπικά αντικείμενα συμμορφώνονται με τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας και έχουν εύλογο βάρος και διαστάσεις. Ως προσωπικά αντικείμενα που συνιστούν αναγκαίο στοιχείο 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.

²¹ Απόφαση του Δικαστηρίου (πέμπτο τμήμα) της 18ης Σεπτεμβρίου 2014, *Vueling Airlines SA κατά Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*, υπόθεση C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

- (47) 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 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²², να αξιολογηθεί η σκοπιμότητα θέσπισης ενιαίων ελάχιστων κανόνων για τις χειραποσκευές.
- (48) Τα μουσικά όργανα μπορεί να έχουν τεράστια χρηματική, καλλιτεχνική και ιστορική αξία. Επιπλέον, τα μουσικά όργανα είναι τα μέσα με τα οποία οι μουσικοί ασκούν την επαγγελματική τους δραστηριότητα, τα οποία χρησιμοποιούν τακτικά για πρόβες και παραστάσεις και 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. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

²² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

- (49) 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 παρέχουν στους επιβάτες τη δυνατότητα να υποβάλλουν καταγγελία παρέχοντάς τους έντυπο καταγγελίας σε προσβάσιμη μορφή, τόσο στους επιβάτες με αναπηρία όσο και στα άτομα που δεν χρησιμοποιούν ψηφιακά εργαλεία. Οι αερομεταφορείς θα πρέπει, κατ' ελάχιστον, να καταστήσουν το έντυπο καταγγελίας διαθέσιμο στις εφαρμογές τους για φορητές συσκευές και στους ιστοτόπους τους. Το εν λόγω έντυπο καταγγελίας θα πρέπει να επιτρέπει στον επιβάτη να υποβάλει αμέσως καταγγελία για φθορά, καθυστέρηση ή απώλεια αποσκευών.
- (50) Το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 έχει καταστεί παρωχημένο, επειδή τα θέματα ασφάλισης ρυθμίζονται πλέον με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 785/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²³. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να καταργηθεί.
- (51) 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.

²³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 785/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών (ΕΕ L 138 της 30.4.2004, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>).

- (52) Η έκθεση Draghi τόνισε τον κρίσιμο ρόλο των μεταφορών για την ανταγωνιστικότητα της Ένωσης. Περιγράφει επίσης τον κίνδυνο απομάκρυνσης των επιχειρήσεων, που προκύπτει από ασύμμετρους κανονισμούς, από κόμβους μεταφορών εντός της Ένωσης προς κόμβους που βρίσκονται στη γειτονιά της Ένωσης. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 εφαρμόζεται σε επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα με προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους όπου ισχύουν οι Συνθήκες, μόνον εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας της σχετικής πτήσης είναι ενωσιακός αερομεταφορέας. Εντός τριών ετών από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τη σκοπιμότητα αναθεώρησης του πεδίου εφαρμογής του εν λόγω 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.
- (53) 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.
- (54) 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.

- (55) 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. 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 μεταξύ του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, το Βασίλειο της Ισπανίας είναι σε θέση να ασκεί αποτελεσματικό έλεγχο επί του αερολιμένα του Γιβραλτάρ και να διασφαλίζει την εφαρμογή σε αυτόν τον αερολιμένα των κανόνων που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 και κοινοποίηση έχει δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* κοινοποίηση της λύσης της διαφοράς.
- (56) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών με δίκαιο και ισορροπημένο τρόπο, η διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας του τομέα αερομεταφορών της Ένωσης και η διατήρηση της συνδεσιμότητας για τους επιβάτες μακροπρόθεσμα, δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, εξαιτίας της κλίμακας του, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. 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,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 τροποποιείται ως εξής:

- 1) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

Αντικείμενο

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.».

- 2) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

- α) τα στοιχεία β) έως στ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) “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 εν λόγω επιβάτη, συμπεριλαμβανομένου του αερομεταφορέα που χρησιμοποιεί το αεροσκάφος άλλου αερομεταφορέα, με ή χωρίς πλήρωμα του εν λόγω άλλου αερομεταφορέα, για την εκτέλεση των πτήσεων του·

- γ) “ενωσιακός αερομεταφορέας”, αερομεταφορέας που διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης την οποία έχει χορηγήσει κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*.
- δ) “διοργανωτής”, πρόσωπο κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 8) της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**.
- ε) “οργανωμένο ταξίδι”, συνδυασμός ταξιδιωτικών υπηρεσιών όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 2) της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302.
- στ) “εισιτήριο”, έγκυρο αποδεικτικό στοιχείο σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς, σε οποιαδήποτε μορφή.

* Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες για την εκμετάλλευση των αεροπορικών υπηρεσιών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

** Οδηγία (ΕΕ) 2015/2302 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τα οργανωμένα ταξίδια και τους συνδεδεμένους ταξιδιωτικούς διακανονισμούς, η οποία τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 και την οδηγία 2011/83/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και καταργεί την οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 326 της 11.12.2015, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).»

- β) το στοιχείο ζ) διαγράφεται.

γ) τα στοιχεία η) έως ιβ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«η) “τελικός προορισμός”, ο προορισμός της πτήσης ή της τελευταίας πτήσης ανταπόκρισης ενός ταξιδιού·

θ) “άτομο με αναπηρία” και “άτομο με μειωμένη κινητικότητα”, 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·

ι) “άρνηση επιβίβασης”, η άρνηση να μεταφερθούν σε μια πτήση επιβάτες, μολονότι εμφανίσθηκαν προς επιβίβαση υπό τους όρους του άρθρου 4 παράγραφος 1, 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 η υγεία, η ασφάλεια, η προστασία ή η έλλειψη επαρκών ταξιδιωτικών εγγράφων·

ια) “εθελοντής”, ο επιβάτης που έχει εμφανισθεί προς επιβίβαση υπό τους όρους του άρθρου 4 παράγραφος 1 και ανταποκρίνεται θετικά στην πρόσκληση του αερομεταφορέα για επιβάτες διατεθειμένους να μην επιβιβαστούν στο αεροσκάφος για την πτήση τους με κάποιο αντάλλαγμα·

- ιβ) “ματαίωση”, η μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισμένης πτήσης για την οποία έχει εκδοθεί σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς και περιλαμβάνει περιπτώσεις στις οποίες:
- i) το αεροσκάφος απογειώθηκε, αλλά, για οποιονδήποτε λόγο, είτε ανακατευθύνθηκε σε αερολιμένα διαφορετικό από τον αερολιμένα άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο είτε επέστρεψε στον αερολιμένα αναχώρησης, και δεν μπόρεσε να συνεχίσει προς τον αερολιμένα άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο, εκτός εάν ο πραγματικός αερολιμένας άφιξης και ο αερολιμένας άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή περιοχή και ο αερομεταφορέας παρέχει μεταφορά στον επιβάτη προς τον αερολιμένα άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο, ή
 - ii) ο επιβάτης έχει εκδώσει εισιτήριο για μια πτήση και η ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριό του έχει μετατεθεί νωρίτερα κατά περισσότερο από μία ώρα, εκτός εάν η ώρα ελέγχου εισιτηρίων και η ώρα επιβίβασης παραμένουν αμετάβλητες ή εκτός εάν ο επιβάτης έχει ταξιδέψει με την αναπρογραμματισμένη πτήση·»
- δ) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:
- «ιγ) “τρίτη χώρα” κάθε χώρα ή τμήμα εδάφους κράτους μέλους στο οποίο δεν εφαρμόζονται οι Συνθήκες·
 - ιδ) “καθυστέρηση στην αναχώρηση” η χρονική διαφορά μεταξύ της ώρας αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη και της πραγματικής ώρας αναχώρησης της πτήσης·

- ιε) “καθυστέρηση στην άφιξη”, η χρονική διαφορά μεταξύ της ώρας άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη και της πραγματικής ώρας άφιξης της πτήσης·
- ιστ) “κατηγορία μεταφοράς”, τμήμα του θαλάμου επιβατών του αεροσκάφους το οποίο χαρακτηρίζεται από διαφορετικά καθίσματα, διαφορετική διαμόρφωση των καθισμάτων ή οποιαδήποτε άλλη διαφορά στις υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες σε σχέση με άλλα τμήματα του θαλάμου επιβατών·
- ιζ) “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·
- ιη) “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, όπως οι περιστάσεις στον μη εξαντλητικό κατάλογο έκτακτων περιστάσεων που παρατίθεται στο παράρτημα σημείο 1, εξαιρουμένων όμως των περιστάσεων στον μη εξαντλητικό κατάλογο περιστάσεων που παρατίθεται στο παράρτημα σημείο 2·
- ιθ) “πτήση”, εκτέλεση αεροπορικής μεταφοράς από ένα και μόνο αεροσκάφος μεταξύ δύο αερολιμένων όπως προσδιορίζονται στο εισιτήριο με προκαθορισμένο δρομολόγιο, πρόγραμμα και μοναδικό αριθμό ταυτοποίησης, ανεξαρτήτως του αν υπάρχουν ενδιάμεσες στάσεις αποκλειστικά για τεχνικούς ή επιχειρησιακούς σκοπούς·

- κ) “πτήση ανταπόκρισης”, πτήση η οποία, ως μέρος ταξιδιού, έχει σκοπό να επιτρέψει στον επιβάτη να αναχωρήσει από το αρχικό σημείο αναχώρησης και να φτάσει σε σημείο ανταπόκρισης, προκειμένου να αναχωρήσει με άλλη πτήση, ή έχει σκοπό να επιτρέψει στον επιβάτη να αναχωρήσει από σημείο ανταπόκρισης προκειμένου να του επιτρέψει να φτάσει σε ένα άλλο σημείο ανταπόκρισης ή στον τελικό του προορισμό·
- κα) “στάση”, εκούσια διακοπή του ταξιδιού στο πλαίσιο ενιαίας 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 περιλαμβάνει, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, διανυκτέρευση·
- κβ) “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, με τις πτήσεις μετάβασης και επιστροφής να αποτελούν χωριστά ταξίδια·
- κγ) “ώρα αναχώρησης”, η χρονική στιγμή κατά την οποία το αεροσκάφος εγκαταλείπει τη θέση αναχώρησης, είτε με ώθησή του είτε με δική του ισχύ (ώρα αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης - off-block time)·
- κδ) “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)·

- κε) “καθυστέρηση διαδρόμου”, το χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα 30 λεπτά κατά τη διάρκεια του οποίου το αεροσκάφος παραμένει στο έδαφος μεταξύ της ασφάλισης των θυρών του αεροσκάφους και του χρόνου απογείωσης του αεροσκάφους, κατά την αναχώρηση, ή το χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα 30 λεπτά μεταξύ της προσγείωσης του αεροσκάφους και του ανοίγματος των θυρών του αεροσκάφους, κατά την άφιξη·
- κστ) “νύχτα”, η χρονική περίοδος από το μεσονύκτιο μέχρι τις 06:00·
- κζ) “παιδί”, πρόσωπο ηλικίας κάτω των 14 ετών κατά την ημερομηνία αναχώρησης της πτήσης ή της πρώτης πτήσης ανταπόκρισης βάσει σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς·
- κη) “βρέφος”, πρόσωπο ηλικίας κάτω των δύο ετών κατά την ημερομηνία αναχώρησης της πτήσης ή της πρώτης πτήσης ανταπόκρισης βάσει σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς·
- κθ) “σταθερό μέσο”, κάθε 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·
- λ) “προσβάσιμη μορφή”, ο μορφότυπος που παρέχει σε άτομο με αναπηρία ή άτομο με μειωμένη κινητικότητα πρόσβαση σε κάθε σχετική πληροφορία, μεταξύ άλλων με την παροχή πρόσβασης του εν λόγω ατόμου με εξίσου εύκολο και άνετο τρόπο με ένα άτομο χωρίς αδυναμία ή αναπηρία, και ο οποίος πληροί τις απαιτήσεις προσβασιμότητας που καθορίζονται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, ιδίως την οδηγία (ΕΕ) 2019/882 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*·

- λα) “διαταραχή”, η άρνηση επιβίβασης, η ματαίωση, η καθυστέρηση στην αναχώρηση, η καθυστέρηση στην άφιξη ή η καθυστέρηση διαδρόμου·
- λβ) “αρχικό σημείο αναχώρησης”, το σημείο αναχώρησης της πτήσης ή της πρώτης πτήσης ανταπόκρισης σε ένα ταξίδι.

* Οδηγία (ΕΕ) 2019/882 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας προϊόντων και υπηρεσιών (ΕΕ L 151 της 7.6.2019, σ. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).».

3) Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

- α) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες·
- β) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες, εκτός αν έχουν λάβει ανταλλάγματα ή αποζημίωση και έχουν τύχει βοήθειας στην εν λόγω τρίτη χώρα, και εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας της συγκεκριμένης πτήσης είναι ενωσιακός αερομεταφορέας.

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.
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 από αερομεταφορέα ή μεσάζοντα.
4. Με την επιφύλαξη του άρθρου 8 παράγραφος 2 στοιχείο δ), ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται μόνο σε επιβάτες που μεταφέρονται με μηχανοκίνητο αεροσκάφος σταθερών πτερύγων.
5. Εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, ο πραγματικός αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό.
6. Με την επιφύλαξη του άρθρου 12 του παρόντος κανονισμού, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται επίσης στους επιβάτες που μεταφέρονται με πτήση που καλύπτεται από σύμβαση οργανωμένων ταξιδιών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 3) της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302, εκτός εάν λυθεί η εν λόγω σύμβαση οργανωμένων ταξιδιών ή επηρεάζεται η εκτέλεσή της για λόγους άλλους από τη διαταραχή της εν λόγω πτήσης.
7. Δεν εφαρμόζεται το άρθρο 7 του παρόντος κανονισμού, εάν η διαταραχή επέρχεται σε πτήση ανταπόκρισης με αναχώρηση από αερολιμένα της Γροιλανδίας και άφιξη σε αερολιμένα της Γροιλανδίας.

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 του παρόντος κανονισμού στον εν λόγω αερολιμένα. Το Βασίλειο της Ισπανίας ενημερώνει την Επιτροπή όταν πληρούνται οι εν λόγω προϋποθέσεις και η Επιτροπή δημοσιεύει κοινοποίηση σχετικά με την επίλυση της διαφοράς στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον εν λόγω αερολιμένα από την πρώτη ημέρα του μήνα που έπεται της ημερομηνίας της δημοσίευσης της εν λόγω ενημέρωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.».

- 4) Το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

Άρνηση επιβίβασης

1. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται στους επιβάτες που παρουσιάζονται για επιβίβαση στην πύλη, μετά την ολοκλήρωση από αυτούς του ελέγχου εισιτηρίων είτε ηλεκτρονικά είτε στον αερολιμένα, κατά τα οριζόμενα και την προκαθορισμένη ώρα γραπτώς (μεταξύ άλλων 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.

2. 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 αυτήν, ιδίως όσον αφορά το δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο βάσει του άρθρου 8, καθώς και το δικαίωμα στην παροχή βοήθειας βάσει του άρθρου 9.

Ο πραγματικός αερομεταφορέας καλεί εθελοντές υπό τους όρους που συμφωνούνται μεταξύ κάθε εθελοντή και του πραγματικού αερομεταφορέα. Η εν λόγω συμφωνία με κάθε εθελοντή σχετικά με τα ανταλλάγματα αντικαθιστά μόνο το δικαίωμα του εθελοντή για αποζημίωση κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 7 παράγραφος 1, εάν ο εθελοντής την εγκρίνει ρητά με υπογεγραμμένο έγγραφο ή οποιονδήποτε άλλο 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.

3. Εάν ο αριθμός εθελοντών που εμφανίζεται δεν είναι επαρκής 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.
4. 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.

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 επιβάτες στους οποίους δεν επιτράπηκε η επιβίβαση 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 στοιχείο α), 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.

5. Οι παράγραφοι 3 και 4 εφαρμόζονται επίσης σε πτήσεις επιστροφής στις οποίες δεν έχει επιτραπεί η επιβίβαση σε επιβάτη με την αιτιολογία ότι ο επιβάτης δεν πραγματοποίησε προηγούμενη πτήση μετάβασης που καλύπτεται από την ίδια σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς.
6. 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.».

- 5) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

Ματαίωση

1. 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 την επιστροφή χρημάτων και τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο βάσει του άρθρου 8 και την παροχή βοήθειας βάσει του άρθρου 9, καθώς και τις πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία αίτησης αποζημίωσης που ορίζεται στο άρθρο 7 και σχετικά με τη διεκπεραίωση των καταγγελιών βάσει των άρθρων 15α και 16α.

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.

2. 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.
3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας προσφέρει βοήθεια στους ενδιαφερόμενους επιβάτες σύμφωνα με το άρθρο 9.

4. 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 2, 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 που καθορίζεται στο άρθρο 7 παράγραφος 5.
5. 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.

6. Το δικαίωμα λήψης βοήθειας βάσει της παραγράφου 3 και αποζημίωσης βάσει της παραγράφου 4 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.».

6) Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Καθυστέρηση

1. Όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας αναμένει καθυστέρηση πτήσης, ενημερώνει τους ενδιαφερόμενους επιβάτες αμέσως, εάν είναι δυνατόν, αλλά το αργότερο έως την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη. Στο μέτρο του δυνατού, οι επιβάτες ενημερώνονται τακτικά σε πραγματικό χρόνο. Ο πραγματικός αερομεταφορέας ενημερώνει, ταυτόχρονα, τους ενδιαφερόμενους επιβάτες σχετικά με 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 ορίζεται στο άρθρο 7 και σχετικά με τη διεκπεραίωση των καταγγελιών βάσει των άρθρων 15α και 16α.

Ο πραγματικός αερομεταφορέας διευκρινίζει στους ενδιαφερόμενους επιβάτες, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, τους λόγους της καθυστέρησης της πτήσης. 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.

2. Ο πραγματικός αερομεταφορέας προσφέρει στους ενδιαφερόμενους επιβάτες βοήθεια σύμφωνα με το άρθρο 9.
3. Όταν η καθυστέρηση φτάνει τα όρια που καθορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 υπολογισμένα από την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη, ο πραγματικός αερομεταφορέας προσφέρει στους ενδιαφερόμενους επιβάτες, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, την επιλογή μεταξύ επιστροφής χρημάτων και μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8.
4. 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 2.

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 2, αφού επιλέξουν τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο β).

5. 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 2 και αποζημίωσης βάσει της παραγράφου 4 δεν ισχύει, εάν ο επιβάτης έχει ενημερωθεί για την αλλαγή αυτήν 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.

6. 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.».

7) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 6α

Καθυστέρηση διαδρόμου

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

2. Με την επιφύλαξη των περιορισμών προστασίας ή ασφάλειας, σε περίπτωση καθυστέρησης διαδρόμου, ο πραγματικός αερομεταφορέας διασφαλίζει επαρκή θέρμανση ή ψύξη του θαλάμου επιβατών και δωρεάν πρόσβαση στις εγκαταστάσεις τουαλέτας επί του αεροσκάφους και διασφαλίζει ότι οι επιβάτες 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 εκτός εάν δεν συνάδει με τις απαιτήσεις προστασίας και ασφάλειας των πτήσεων.
3. Εάν η καθυστέρηση διαδρόμου ανέλθει σε τρεις ώρες σε αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες, 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 την προστασία, τη μετανάστευση, τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας ή την ασφάλεια και για τους οποίους το αεροσκάφος δεν μπορεί να εγκαταλείψει τη θέση του στον διάδρομο.
4. Οι επιβάτες που αποβιβάζονται σύμφωνα με την παράγραφο 3 απολαύουν των δικαιωμάτων που προβλέπονται στο άρθρο 6 και, κατά περίπτωση, στο άρθρο 11, λαμβανομένων υπόψη της καθυστέρησης διαδρόμου και της ώρας αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη.

Άρθρο 6β

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 της προηγούμενης πτήσης, ο πραγματικός αερομεταφορέας της προηγούμενης πτήσης 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.

2. Όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν μπορεί να μεταφέρει τον επιβάτη με άλλη πτήση ή άλλο μέσο εντός της χρονικής περιόδου που καθορίζεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β), υπολογισμένη 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.
3. Οι επιβάτες έχουν επίσης δικαίωμα να λάβουν, κατόπιν αιτήματος, αποζημίωση από τον αερομεταφορέα που εκτελεί την πτήση στην οποία σημειώθηκε διαταραχή σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 3, εάν η καθυστέρηση της άφιξής τους στον τελικό προορισμό τους υπερβαίνει τα όρια που καθορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2.

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 2, αφού επιλέξουν τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο β).
4. Όταν ένας επιβάτης σχεδιάζει και πραγματοποιεί στάση, ως τελικός προορισμός του επιβάτη θεωρείται ο αερολιμένας στον οποίο πραγματοποιείται η στάση.»

8) Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Δικαίωμα αποζημίωσης

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 όλα τα ταξίδια εντός της Ένωσης και για ταξίδια έως 3 500 χιλιομέτρων·

β) 500 EUR για ταξίδια άνω των 3 500 χιλιομέτρων.

Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), 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.

2. Σε περίπτωση καθυστέρησης στην άφιξη μετά από μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο κατόπιν ματαίωσης βάσει του άρθρου 5, καθυστέρησης στην άφιξη βάσει του άρθρου 6 ή καθυστέρησης στην άφιξη μετά από απώλεια πτήσης ανταπόκρισης βάσει του άρθρου 6β, γεννάται το δικαίωμα αποζημίωσης για καθυστερήσεις στην άφιξη που υπερβαίνουν:

α) τις τέσσερις ώρες για όλα τα ταξίδια εντός της Ένωσης και για ταξίδια έως 3 500 χιλιομέτρων·

β) τις έξι ώρες για ταξίδια άνω των 3 500 χιλιομέτρων.

3. Για τον προσδιορισμό των αποστάσεων για τον σκοπό του παρόντος κανονισμού, λαμβάνεται ως βάση υπολογισμού 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
4. Στις περιπτώσεις που οι επιβάτες έχουν επιλέξει να συνεχίσουν το ταξίδι δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 1 στοιχείο β) και σημειώνεται περαιτέρω διαταραχή κατά τη διάρκεια της μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, το δικαίωμα του επιβάτη για αποζημίωση μπορεί να δημιουργηθεί μόνο μία φορά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού προς τον τελικό προορισμό.
5. 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 σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 5 ή το άρθρο 6 παράγραφος 6, συμπεριλαμβανομένης, κατά περίπτωση, σαφούς και τεκμηριωμένης επεξήγησης 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.

6. Η αποζημίωση καταβάλλεται τοις μετρητοίς ή, εφόσον συμφωνήσει ο επιβάτης με υπογραφή σε έγγραφο ή με οποιαδήποτε ψηφιακή μέθοδο σε σταθερό μέσο, με άλλο τρόπο.».

- 9) Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

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 6β και στο παρόν άρθρο:
 - α) αυτόματης επιστροφής 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 ή των ταξιδιών που δεν πραγματοποιήθηκαν και για το τμήμα ή τα τμήματα του ταξιδιού ή των ταξιδιών που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί, εάν η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με τα αρχικά ταξιδιωτικά σχέδια του επιβάτη, μαζί, όπου συνάδει, 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 αυτήν την ώρα·
 - β) συνέχισης 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 αυτήν την ώρα· ή

- γ) μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο στον τελικό του προορισμό σε μεταγενέστερη ημερομηνία που εξυπηρετεί τον επιβάτη, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα θέσεων.

Όταν ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ενεργοποιεί το οικείο σχέδιο έκτακτης ανάγκης σύμφωνα με το άρθρο 10α, η προθεσμία που αναφέρεται στο στοιχείο α) της παρούσας παραγράφου μπορεί να παραταθεί σε 30 ημερολογιακές ημέρες.

2. 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) πτήσεις ανταπόκρισης ή πτήση, οι οποίες ακολουθούν την ίδια διαδρομή με εκείνη που ορίζεται στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς·
 - β) διαφορετική εναλλακτική διαδρομή, μεταξύ άλλων προς ή από αερολιμένες εναλλακτικούς του αερολιμένα που αναφέρεται στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, οπότε ο πραγματικός αερομεταφορέας αναλαμβάνει το κόστος μεταφοράς του επιβάτη από τον αερολιμένα που αναφέρεται στη σύμβαση αερομεταφοράς στον εναλλακτικό αερολιμένα ή στον αερολιμένα που αναφέρεται στη σύμβαση αερομεταφοράς από τον εναλλακτικό αερολιμένα·
 - 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.

3. 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 4 και εάν ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν έχει προσφέρει εντός τριών ωρών μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, ο επιβάτης μπορεί να μεριμνήσει ο ίδιος για τη μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με την παράγραφο 2.

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

Όταν κανονίζουν τη δική τους μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, οι επιβάτες περιορίζουν τα έξοδα σε αυτά που 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.

4. Ένας επιβάτης δύναται να επιλέξει μεταξύ επιστροφής χρημάτων σύμφωνα με την παράγραφο 1 στοιχείο α) ή μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σε μεταγενέστερη ημερομηνία σύμφωνα με την παράγραφο 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 την παράγραφο 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 την παράγραφο 3.

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

- 10) Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Δικαίωμα στην παροχή βοήθειας

1. Σε περίπτωση διαταραχής και υπό τους όρους που αναφέρονται στα άρθρα 4, 5, 6, 6α και 6β 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 τα ακόλουθα:

- α) ελαφρά φαγητά και ποτά κάθε δύο ώρες χρόνου αναμονής·
- β) γεύμα μετά από τρεις ώρες και στη συνέχεια κάθε πέντε ώρες χρόνου αναμονής, με μέγιστο αριθμό τριών γευμάτων ημερησίως·
- γ) γραπτά μηνύματα, πρόσβαση στο διαδίκτυο και δύο τηλεφωνικές κλήσεις.

Ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να περιορίσει ή να αρνηθεί τη βοήθεια που παρέχεται βάσει του πρώτου εδαφίου, εάν η παροχή της θα καθυστερούσε περαιτέρω την αναχώρηση της καθυστερημένης πτήσης ή τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, συμπεριλαμβανομένης της αναχώρησης της εναλλακτικής μεταφοράς.

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 τα ακόλουθα:

- α) ξενοδοχειακό κατάλυμα·
- β) μεταφορά από τον αερολιμένα στον τόπο του ξενοδοχειακού καταλύματος και επιστροφή.

3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιεί κουπόνια για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του της παραγράφου 1 στοιχεία α) και β) και της παραγράφου 2. Τα κουπόνια που παρέχονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε όλα τα καταστήματα που παρέχουν τρόφιμα και ελαφρά φαγητά και ποτά στον αερολιμένα όπου οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες είναι καθηλωμένοι, στην πτήση τους και, κατά περίπτωση, στο κατάλυμα που προσφέρεται κατ' εφαρμογή της παραγράφου 2 στοιχείο α).
4. Σε περίπτωση που ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του των παραγράφων 1, 2 και 3, οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες μπορούν να προβαίνουν σε δικές τους διευθετήσεις. 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, 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. Όταν ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ενεργοποιεί το οικείο σχέδιο έκτακτης ανάγκης, η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί σε 30 ημερολογιακές ημέρες.
5. 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.
6. Εάν η διαταραχή οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις και ήταν αδύνατον να έχει αποφευχθεί, ακόμα και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα από τον αερομεταφορέα, ο αερομεταφορέας μπορεί να περιορίσει τη διάρκεια παραμονής στο κατάλυμα που προσφέρεται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο α) σε τρεις διανυκτερεύσεις το πολύ.

7. Όταν επιβάτης επιλέξει την επιστροφή χρημάτων δυνάμει 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 δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 1 στοιχείο γ), ο επιβάτης χάνει τα περαιτέρω δικαιώματά του όσον αφορά την παροχή βοήθειας βάσει των παραγράφων 1 και 2 σε σχέση με τη σχετική πτήση.».

11) 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 αγοράσθηκε το εισιτήριο, δεν απαιτεί καμία επιπλέον πληρωμή.
2. Εάν πραγματικός αερομεταφορέας τοποθετήσει επιβάτη σε κατηγορία ναύλου κατώτερη από εκείνη για την οποία αγοράσθηκε 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 6, 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 με βάση το σχετικό ποσοστό της απόστασης της πτήσης σε σύγκριση με τη συνολική απόσταση που καλύπτει η σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, υπολογιζόμενη σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 3.

4. Από την τιμή πτήσης που αναφέρεται στο παρόν άρθρο εξαιρούνται οι φόροι και οι επιβαρύνσεις που αναγράφονται στο εισιτήριο, υπό την προϋπόθεση ότι ούτε η απαίτηση καταβολής ούτε το ποσό των εν λόγω φόρων και επιβαρύνσεων εξαρτώνται από την κατηγορία ναύλου για την οποία αγοράστηκε το εν λόγω εισιτήριο.
5. Το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται στα προνόμια που περιλαμβάνονται σε υψηλότερο ναύλο εντός της ίδιας κατηγορίας ναύλου, όπως συγκεκριμένη θέση ή παροχή γεύματος.».

12) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 10α

Σχέδια έκτακτης ανάγκης των αερολιμένων

1. Σε αερολιμένα της Ένωσης που έχει ετήσια επιβατική κίνηση άνω των 5 εκατομμυρίων επιβατών, 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, πολλαπλών καθυστερήσεων πτήσεων, ή και των δύο, 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.
2. Τα σχέδια έκτακτης ανάγκης των αερολιμένων λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαίτερες και ατομικές ανάγκες των επιβατών που αναφέρονται στο άρθρο 11.

3. Το σχέδιο έκτακτης ανάγκης καταρτίζεται ιδίως με τη συμμετοχή της επιτροπής χρηστών που αναφέρεται στην οδηγία 96/67/EK του Συμβουλίου*, 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 και τα οποία συμμετέχουν στην επιτροπή χρηστών για να τους εκπροσωπούν επιτόπου σε περίπτωση πολλαπλών ματαιώσεων, πολλαπλών καθυστερήσεων πτήσεων ή και των δύο. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε ορισθέν πρόσωπο διαθέτει τα αναγκαία μέσα για να παρέχει βοήθεια στους επιβάτες σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό σε περίπτωση διαταραχής.
4. Ο οργανισμός διαχείρισης αερολιμένα κοινοποιεί το σχέδιο έκτακτης ανάγκης στην επιτροπή χρηστών που αναφέρεται στην οδηγία 96/67/EK και, κατόπιν αιτήματος, στον εθνικό φορέα επιβολής που είναι επιφορτισμένος με την επιβολή του παρόντος κανονισμού βάσει του άρθρου 16 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού.
5. 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 4.
6. Σε ενωσιακούς αερολιμένες με ετήσια επιβατική κίνηση κάτω του ορίου που καθορίζεται στην παράγραφο 1 ή που δεν καλύπτονται από απόφαση κράτους μέλους βάσει της παραγράφου 5, 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, πολλαπλών καθυστερήσεων πτήσεων ή και των δύο που οδηγούν σε σημαντικό αριθμό καθηλωμένων επιβατών στον αερολιμένα.

* Οδηγία 96/67/EK του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj>).».

13) Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Επιβάτες με ειδικές ανάγκες

1. Όλες οι πληροφορίες που παρέχονται στους επιβάτες βάσει του παρόντος κανονισμού παρέχονται σε προσβάσιμη μορφή.
2. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται στα 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 έχει ενημερωθεί 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.

3. Το αργότερο κατά τον έλεγχο εισιτηρίων, και ανάλογα με τη διαθεσιμότητα θέσεων, σε κάθε πρόσωπο που συνοδεύει είτε τα πρόσωπα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 είτε παιδί παρέχεται δωρεάν η δυνατότητα να καθίσει σε παρακείμενη θέση αυτής του εν λόγω προσώπου ή παιδιού.

4. Κατά την επιβίβαση, οι πραγματικοί αερομεταφορείς δίνουν προτεραιότητα στα πρόσωπα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και σε κάθε πρόσωπο ή αναγνωρισμένο σκύλο συνοδείας που τα συνοδεύει.
5. 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 2. Οι αερομεταφορείς παρέχουν αυτήν τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και τη βοήθεια στα εν λόγω πρόσωπα, συμπεριλαμβανομένων τυχόν προσώπων ή αναγνωρισμένων σκύλων συνοδείας που τα συνοδεύουν, το συντομότερο δυνατόν.
6. Το άρθρο 9 παράγραφος 6 δεν εφαρμόζεται στους επιβάτες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 ή σε τυχόν πρόσωπα ή αναγνωρισμένους σκύλους συνοδείας που τους συνοδεύουν.».

14) Το άρθρο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 12

Περαιτέρω δικαιώματα

1. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα των επιβατών που προβλέπονται σε άλλες νομικές πράξεις, συμπεριλαμβανομένης της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2032, εκτός και εάν ορίζεται διαφορετικά στο παρόν άρθρο.

Η αποζημίωση που χορηγείται δυνάμει του άρθρου 7 ή του άρθρου 10 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού αφαιρείται από την αποζημίωση ή τη μείωση της τιμής που χορηγείται δυνάμει άλλων νομικών πράξεων όπως η οδηγία (ΕΕ) 2015/2302, εάν τα δικαιώματα για τα οποία χορηγείται η αποζημίωση ή η μείωση της τιμής διασφαλίζουν το ίδιο συμφέρον ή έχουν τον ίδιο στόχο. Παρομοίως, η αποζημίωση ή η μείωση της τιμής που χορηγείται δυνάμει άλλων νομικών πράξεων όπως η οδηγία (ΕΕ) 2015/2302 αφαιρείται από την αποζημίωση που χορηγείται δυνάμει του άρθρου 7 ή του άρθρου 10 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, εάν τα δικαιώματα για τα οποία χορηγείται η αποζημίωση ή η μείωση της τιμής 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 όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 3) της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302, οι επιβάτες δεν έχουν δικαίωμα επιστροφής χρημάτων δυνάμει του παρόντος κανονισμού, εφόσον αντίστοιχο δικαίωμα απορρέει από την οδηγία (ΕΕ) 2015/2302.

2. Με την επιφύλαξη των συναφών αρχών και κανόνων εθνικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένης της νομολογίας, η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται στους εθελοντές υπό τους όρους που καθορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2.
3. 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.».

- 15) 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 ενωσιακό ή εθνικό δίκαιο.».

- 16) Το άρθρο 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 14

Υποχρεώσεις ενημέρωσης των επιβατών

1. 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.
2. Κατά την προσφορά εισιτηρίων για πτήσεις ανταπόκρισης ή για πτήση 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 μεσάζοντος βάσει του παρόντος κανονισμού, όπως επισυνάπτονται στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών σχετικά με τη διαδικασία επιστροφής χρημάτων·
 - γ) την προθεσμία και τη διαδικασία με την οποία ο επιβάτης μπορεί να ζητήσει αλλαγή ονόματος όπως προσδιορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 6, χωρίς πρόσθετη επιβάρυνση· και
 - δ) τους όρους και τις προϋποθέσεις της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς.

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

3. 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 και ότι τα δικαιώματα των άρθρων 7, 8 και 9 σχετικά με την αποζημίωση, την επιστροφή χρημάτων, τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο ή την παροχή βοήθειας σε περίπτωση απώλειας επόμενης πτήσης δεν ισχύουν στη χωριστή σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς. Οι εν λόγω πληροφορίες παρέχονται με σαφή τρόπο κατά την πώληση των εισιτηρίων.

Οι αερομεταφορείς και οι μεσάζοντες παρέχουν σε σταθερό μέσο τις πληροφορίες, δυνάμει της παρούσας παραγράφου, στη γλώσσα της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς και σε διεθνώς χρησιμοποιούμενη γλώσσα.

4. Ο οργανισμός διαχείρισης αερολιμένα εξασφαλίζει ότι στις θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων (μεταξύ άλλων σε μηχανές 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 αυτό 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.».

17) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 15α

Καταγγελία στον αερομεταφορέα ή τον μεσάζοντα

1. Κάθε αερομεταφορέας και κάθε μεσάζων θεσπίζουν μηχανισμό διεκπεραίωσης καταγγελιών σε σχέση με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό στα αντίστοιχα πεδία αρμοδιότητάς τους. 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 σε προσβάσιμη μορφή για άτομα με αναπηρία και άτομα μειωμένης κινητικότητας. Γνωστοποιούν επίσης στους επιβάτες με σαφή τρόπο τα στοιχεία επικοινωνίας του φορέα ή των φορέων που ορίζονται από τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 16 και του φορέα ή των φορέων που είναι αρμόδιοι για την εξωδικαστική επίλυση διαφορών βάσει του άρθρου 16α και, εφόσον συνάδει, 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 που αναφέρεται στην παράγραφο 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 στους οποίους 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, συμπεριλαμβανομένων της ταχυδρομικής διεύθυνσης, του ιστοτόπου και της διεύθυνσης ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του εν λόγω φορέα ή των εν λόγω φορέων.
3. Η υποβολή καταγγελιών από επιβάτες μέσω του μηχανισμού που αναφέρεται στην παράγραφο 1 δεν θίγει το δικαίωμά τους να υποβάλλουν διαφορές για εξωδικαστική επίλυση σύμφωνα με το άρθρο 16α ή να προσφεύγουν ενώπιον των δικαστηρίων, με την επιφύλαξη των προθεσμιών παραγραφής που ορίζονται από το εθνικό δίκαιο.».

18) Το άρθρο 16 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 16

Επιβολή

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει εθνικό φορέα επιβολής 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 φορέα ή τους φορείς που ορίζονται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.

2. Ο εθνικός φορέας επιβολής παρακολουθεί στενά τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και λαμβάνει τα μέτρα που είναι απαραίτητα για να διασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών.
3. Οι επιβάτες μπορούν να αναφέρουν στον εθνικό φορέα επιβολής φερόμενες παραβάσεις του παρόντος κανονισμού. Ο εθνικός φορέας επιβολής μπορεί να διενεργεί έρευνες για τις φερόμενες παραβάσεις που αποτελούν αντικείμενο αναφοράς και να αποφασίζει να λάβει μέτρα επιβολής βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στις αναφορές αυτές.
4. 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 να συμμορφώνονται με συνέπεια προς τον παρόντα κανονισμό.
5. Έως ... [έξι έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού 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 επιβολής 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.».

- 19) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 16α

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 φορέα ή τους φορείς που είναι αρμόδιοι για τον χειρισμό διαφορών δυνάμει του παρόντος άρθρου. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν να εφαρμόζουν το παρόν άρθρο μόνο σε διαφορές μεταξύ αερομεταφορέων ή μεσαζόντων, αφενός, και καταναλωτών, αφετέρου.».

- 20) Το άρθρο 17 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 17

Επανεξέταση και υποβολή εκθέσεων

1. Έως ... [πέντε έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού] και εν συνεχεία ανά τριετία, 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 κάθε έκθεσης έτη.

Η έκθεση συνοδεύεται, εάν χρειάζεται, από νομοθετική πρόταση.

2. Έως ... [πέντε έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού 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. Η Επιτροπή συμπεριλαμβάνει στην εν λόγω έκθεση πληροφορίες σχετικά με την ενισχυμένη προστασία των επιβατών αερομεταφορών σε πτήσεις προς και από τρίτες χώρες που εκτελούνται από αερομεταφορείς τρίτων χωρών.

Η εν λόγω 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.

Στην έκθεση που πρέπει να υποβληθεί έως ... [πέντε έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού] κατ' εφαρμογή του πρώτου εδαφίου, η Επιτροπή εκτιμά επίσης:

- 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 που καθορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 με βάση στατιστικά στοιχεία σχετικά με την εξέλιξη των καθυστερήσεων και των ματαιώσεων κατά τη διάρκεια των πέντε ετών που προηγούνται της αξιολόγησης της Επιτροπής και κάθε έτους από ... [δύο έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού] και έπειτα·
- γ) αν είναι εφικτή η περαιτέρω αυτοματοποίηση των αιτήσεων και των πληρωμών αποζημίωσης για καθυστερήσεις.

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

- 21) Το κείμενο που καθορίζεται στο παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού προστίθεται ως το παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004.

Άρθρο 2

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

- 1) Στο άρθρο 2, η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:
- α) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) “ενωσιακός αερομεταφορέας”: αερομεταφορέας με νόμιμη άδεια εκμετάλλευσης εκδοθείσα από κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*...

-
- * Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).»·

β) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

- «η) “εξοπλισμός κινητικότητας”: κάθε εξοπλισμός που προορίζεται να βοηθήσει άτομα με αναπηρία ή άτομα με μειωμένη κινητικότητα, κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*, όσον αφορά την κινητικότητά τους·
- 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·
- ι) “προσβάσιμη μορφή”: μορφότυπος ο οποίος παρέχει σε άτομο με αναπηρία ή άτομο με μειωμένη κινητικότητα πρόσβαση σε κάθε σχετική πληροφορία, μεταξύ άλλων με την παροχή πρόσβασης στο εν λόγω άτομο με εξίσου εύκολο και άνετο τρόπο με ένα άτομο χωρίς δυσκολία ή αναπηρία, και ο οποίος πληροί τις απαιτήσεις προσβασιμότητας που ορίζονται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, ιδίως την οδηγία (ΕΕ) 2019/882 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**·
- 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·

- ιβ) “προσωπικό αντικείμενο”: μη παραδιδόμενη κατά τον έλεγχο εισιτηρίων αποσκευή που είναι αναγκαίο στοιχείο της μεταφοράς επιβατών και πληροί τις απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας και είτε έχει μέγιστες διαστάσεις 40x30x15 cm είτε χωράει κάτω από το κάθισμα μπροστά από το κάθισμα στο οποίο κάθεται ο επιβάτης·
- ιγ) “χειραποσκευή”: μη παραδιδόμενη αποσκευή η οποία δεν είναι προσωπικό αντικείμενο και πληροί τις απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας.

-
- * 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).
- ** Οδηγία (ΕΕ) 2019/882 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας προϊόντων και υπηρεσιών (ΕΕ L 151 της 7.6.2019, σ. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).».

- 2) Στο άρθρο 3, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η ευθύνη ενός ενωσιακού αερομεταφορέα έναντι των επιβατών και των αποσκευών τους διέπεται από όλες τις διατάξεις της Σύμβασης του Μόντρεαλ που αφορούν την εν λόγω ευθύνη. Η εν λόγω ευθύνη συμπεριλαμβάνει την ευθύνη ενωσιακού αερομεταφορέα όσον αφορά την καθυστέρηση επιβατών ή αποσκευών.».

- 3) Στο άρθρο 3, η παράγραφος 2 διαγράφεται.

- 4) 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.».

- 5) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

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. 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 βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 1 της σύμβασης του Μόντρεαλ και από τη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ.

3. Η προκαταβολή δεν συνιστά αναγνώριση της ευθύνης και μπορεί να αφαιρεθεί από οποιαδήποτε μεταγενέστερη πληρωμή λόγω ευθύνης του ενωσιακού αερομεταφορέα· ωστόσο δεν επιστρέφεται, εκτός από τις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 20 της σύμβασης του Μόντρεαλ ή στις περιπτώσεις που το πρόσωπο που έλαβε την προκαταβολή δεν ήταν δικαιούχος αποζημίωσης.».

6) Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Όλοι οι αερομεταφορείς, οσάκις πωλούν αεροπορική μεταφορά στην Ένωση, εξασφαλίζουν ότι διατίθεται στους επιβάτες, σε όλα τα σημεία πώλησης, μεταξύ άλλων στις πωλήσεις μέσω τηλεφώνου και στο Διαδίκτυο, περίληψη των κύριων διατάξεων που διέπουν την ευθύνη για τους επιβάτες και τις αποσκευές τους, ιδίως των προθεσμιών για την άσκηση αγωγής αποζημίωσης και της δυνατότητας υποβολής ειδικής δήλωσης για αποσκευές. Προκειμένου να συμμορφώνονται προς την εν λόγω απαίτηση πληροφόρησης, οι ενωσιακοί αερομεταφορείς κάνουν χρήση του σημειώματος που παρατίθεται στο παράρτημα. Η περίληψη ή το σημείωμα αυτό δεν μπορεί να χρησιμοποιείται ως βάση για απαίτηση αποζημίωσης, ούτε για την ερμηνεία των διατάξεων του παρόντος κανονισμού ή της σύμβασης του Μόντρεαλ.»

β) στην παράγραφο 2, προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση:

«— το δικαίωμα να υποβάλει, δωρεάν, ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος σχετικά με την αξία του εξοπλισμού κινητικότητάς του, όταν ο επιβάτης είναι άτομο με αναπηρία ή άτομο με μειωμένη κινητικότητα.»

γ) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Για όλες τις μεταφορές που εκτελούνται από ενωσιακούς αερομεταφορείς, τα όρια που αναγράφονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις πληροφόρησης των παραγράφων 1 και 2 είναι εκείνα που ορίζει ο παρών κανονισμός, εκτός εάν ο ενωσιακός αερομεταφορέας εκούσια εφαρμόζει υψηλότερα όρια. Για όλες τις μεταφορές που εκτελούνται από αερομεταφορείς τρίτων χωρών, οι παράγραφοι 1 και 2 εφαρμόζονται μόνο για τη μεταφορά προς ή από την Ένωση ή εντός αυτής.»

δ) 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 επιγραμμικά 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 κατά 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 δυνάμει του παρόντος άρθρου και η φόρμα καταγγελίας διατίθενται σε προσβάσιμη μορφή και καθίστανται διαθέσιμες και σε πρόσωπα που δεν χρησιμοποιούν ψηφιακά εργαλεία.

6. Όλες οι υποχρεώσεις ενημέρωσης που απορρέουν από το παρόν άρθρο ισχύουν επίσης για τους μεσάζοντες κατά την πώληση αεροπορικής μεταφοράς από ή προς την Ένωση ή εντός αυτής.»

7) 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 άτομο με μειωμένη κινητικότητα να παρέχεται η δυνατότητα να υποβάλλει, σε προσβάσιμη μορφή, ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος για την παράδοση του εξοπλισμού στον τόπο προορισμού δυνάμει του άρθρου 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ κατά την κράτηση, ταυτόχρονα με την κοινοποίηση δυνάμει του άρθρου 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 αυτήν, ο ενωσιακός αερομεταφορέας δεν χρεώνει στους 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 δικαιολογητικά για το ποσό που έχει δηλωθεί στην ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος τα οποία 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 ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος, σε προσβάσιμη μορφή, δυνάμει του άρθρου 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ, κατά την κράτηση και ταυτόχρονα με την κοινοποίηση δυνάμει του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006. Η ειδική αυτή δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος υποβάλλεται υπό τις ίδιες προϋποθέσεις που καθορίζονται στο πρώτο εδάφιο. Ο μεσάζων διαβιβάζει τη δήλωση στον ενωσιακό αερομεταφορέα το συντομότερο δυνατόν.

2. 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.
3. Όταν εφαρμόζεται η παράγραφος 2 και με την επιφύλαξη των άρθρων 7 και 8 και του παραρτήματος I τέταρτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 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 2 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.
4. Η συμμόρφωση με την παράγραφο 3 δεν συνιστά αναγνώριση ευθύνης του ενωσιακού αερομεταφορέα.

1. Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, κατά την πώληση αεροπορικής μεταφοράς προς και από την Ένωση και εντός αυτής, όλοι οι αερομεταφορείς και οι μεσάζοντες αναφέρουν ρητά σε προσβάσιμη μορφή κατά την κράτηση, καθώς και στις εφαρμογές τους για φορητές συσκευές και στον ιστότοπό τους, και επιπροσθέτως, όσον αφορά τους αερομεταφορείς, καθιστούν διαθέσιμα, 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 και που αντιστοιχούν στον ναύλο για την 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 2, ενδεχόμενα πρόσθετα τέλη που επιβάλλονται για τη μεταφορά παραδιδόμενων και μη παραδιδόμενων αποσκευών, συμπεριλαμβανομένων των μουσικών οργάνων που αναφέρονται στο άρθρο 6γ,
 - τους συγκεκριμένους λόγους για τους οποίους ενδέχεται να μην είναι δυνατή η μεταφορά στον θάλαμο επιβατών μη παραδιδόμενων αποσκευών κατ' εφαρμογή της παραγράφου 3.

2. 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.
3. 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 που αναφέρεται στην παράγραφο 2 ή χειραποσκευής, ο αερομεταφορέας επιτρέπεται να μεταφέρει τις εν λόγω μη παραδιδόμενες αποσκευές στον χώρο φορτίου του αεροσκάφους, αλλά χωρίς επιπλέον χρέωση του επιβάτη.
4. Οι παράγραφοι 2 και 3 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.
5. Το παρόν άρθρο δεν θίγει τους περιορισμούς για τις μη παραδιδόμενες χειραποσκευές που έχουν θεσπισθεί με βάση ενωσιακούς κανόνες όπως εκείνοι που θεσπίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου* και στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής** και με βάση διεθνείς κανόνες για την ασφάλεια και την προστασία.

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 τα εν λόγω μουσικά όργανα είναι δυνατόν να τοποθετηθούν με ασφάλεια σε κατάλληλο διαμέρισμα αποσκευών εντός του θαλάμου επιβατών 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 συμμορφώνονται με τους περιορισμούς από άποψη χώρου και τις τεχνικές προδιαγραφές του οικείου αεροσκάφους.

-
- * Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 (ΕΕ L 97 της 9.4.2008, σ. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj>).
 - ** Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής, της 5ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες (ΕΕ L 299 της 14.11.2015, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).».

8) Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο μέχρι ... [πέντε έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού] έκθεση σχετικά με τη λειτουργία και τα αποτελέσματα του παρόντος κανονισμού.».

9) Το παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 αντικαθίσταται από το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα II 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 ... [δύο έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού].

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

...

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο/Η Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Μη εξαντλητικοί κατάλογοι περιστάσεων που θεωρούνται έκτακτες περιστάσεις
και περιστάσεων που δεν θεωρούνται έκτακτες περιστάσεις
για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού

1. Οι ακόλουθες περιστάσεις θεωρούνται έκτακτες:

- α) περιστάσεις που δεν συνδέονται με τη λειτουργία του αεροσκάφους, όπως:
 - i) φυσικές ή περιβαλλοντικές καταστροφές που δεν συνάδουν με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης·
 - ii) μετεωρολογικές συνθήκες και ζημιά στο αεροσκάφος η οποία συνδέεται με μετεωρολογικά γεγονότα που δεν συνάδουν με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης (όπως πτώσεις κεραυνών, χαλαζόπτωση, καταιγίδες, σφοδρές αναταράξεις ή ισχυροί άνεμοι)·
 - iii) πόλεμος ή εξέγερση που δεν συνάδει με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης·
 - iv) διασυνοριακές απειλές κατά της υγείας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 παράγραφος 1 ή 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2371 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ και οι οποίες δεν συνάδουν με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης· και

¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2022/2371 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Νοεμβρίου 2022, σχετικά με σοβαρές διασυνοριακές απειλές κατά της υγείας και την κατάργηση της απόφασης αριθ. 1082/2013/ΕΕ (ΕΕ L 314 της 6.12.2022, σ. 26, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj>).

- ν) πρόσκρουση του αεροσκάφους με πτηνό ή άλλο ξένο αντικείμενο που δεν συνάδει με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης·
- β) περιστατικά που σχετίζονται με επιβάτη, μεταξύ των οποίων:
 - i) περιστατικά με απείθαρχους επιβάτες κατά την έννοια του πρωτοκόλλου 2014 του Μόντρεαλ που δεν συνάδουν με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης ή που καθυστερούν την αναχώρηση της πτήσης·
 - ii) κίνδυνοι για την υγεία ή επείγοντα ιατρικά περιστατικά (όπως σοβαρή ασθένεια) που διαπιστώνονται λίγο πριν από την αναχώρηση της πτήσης ή που επιβάλλουν την διακοπή ή την εκτροπή της πτήσης·
- γ) άλλα περιστατικά, όπως:
 - i) κίνδυνοι για την ασφάλεια, ζημία προκληθείσα από δολιοφθορά, τρομοκρατικές ενέργειες ή παράνομες πράξεις, που δεν συνάδουν με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης·
 - ii) μη εμφανές κατασκευαστικό ή σχεδιαστικό ελάττωμα που αποκαλύφθηκε από τον κατασκευαστή ή από αρμόδια αρχή και το οποίο δεν συνάδει με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης·
 - iii) περιορισμοί στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας ή στη δυναμικότητα του αερολιμένα, ή κλείσιμο του εναέριου χώρου·
 - iv) μερικό ή πλήρες μη προγραμματισμένο κλείσιμο αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένων της γενικής βλάβης του συστήματος του αερολιμένα, της διακοπής ηλεκτρικού ρεύματος και της κατάρρευσης των ηλεκτρονικών επικοινωνιών ή της ενεργοποίησης του σχεδίου έκτακτης ανάγκης από τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα·

- v) απεργίες φορέων παροχής βασικών υπηρεσιών, όπως ο οργανισμός διαχείρισης αερολιμένα, οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή οι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους, ή απεργίες στον πραγματικό αερομεταφορέα, όταν συνδέονται με αιτήματα που δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του πραγματικού αερομεταφορέα·
- vi) απρόβλεπτη απουσία μέλους του πληρώματος που είναι απαραίτητο για την εκτέλεση της πτήσης, λόγω ασθένειας ή θανάτου, όταν προκύπτει εκτός της έδρας του πραγματικού αερομεταφορέα ή λόγω πανδημίας·
- vii) ζημίες στο αεροσκάφος οι οποίες έχουν προκληθεί ενώ το αεροσκάφος βρίσκεται στο έδαφος από τρίτους για τους οποίους δεν ευθύνεται ο αερομεταφορέας και οι οποίες δεν συνάδουν με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης·
- viii) ζημία σε ελαστικό του αεροσκάφους η οποία έχει προκληθεί από ξένο αντικείμενο που δεν συνάδει με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης·
- ix) διάδρομος αερολιμένα με επικαθίσεις που δεν συνάδει με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης·
- x) απρόβλεπτες ελλείψεις από άποψη ασφάλειας της πτήσης που αφορούν τον εξοπλισμό του αεροσκάφους ο οποίος δεν βρίσκεται σε αποδεκτά επίπεδα πτητικής λειτουργίας, όπως ορίζονται στον κύριο πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού ή στις ελάχιστες συνθήκες λειτουργίας του εξοπλισμού που καθορίζονται σε αυτόν, και οι οποίες δεν θα μπορούσαν να είχαν αποκατασταθεί στο πλαίσιο της προληπτικής συντήρησης (όπως προβλέπεται στην παράγραφο 2 στοιχείο α))· και
- xi) μετά την απογείωση, κίνδυνοι για την υγεία ή ιατρικής φύσεως καταστάσεις έκτακτης ανάγκης (όπως σοβαρή νόσος) μέλους του πληρώματος που επιβάλλουν τη διακοπή ή την εκτροπή της πτήσης.

2. Ο ακόλουθος κατάλογος περιλαμβάνει περιστάσεις που δεν θεωρούνται έκτακτες περιστάσεις:
- α) τεχνικά προβλήματα που θα μπορούσαν να είχαν αποκατασταθεί στο πλαίσιο της προληπτικής συντήρησης σύμφωνα με τους κανόνες και τις διαδικασίες της Ένωσης για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας των αεροσκαφών·
 - β) επιχειρησιακές αποφάσεις και διαδικασίες για καθυστερήσεις πληρώματος, ελέγχους εισιτηρίων και επιβίβαση· και
 - γ) μη διαθεσιμότητα πληρώματος πτήσης ή πληρώματος θαλάμου επιβατών (εκτός εάν οφείλεται σε απεργίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο γ) σημείο ν) ή απρόβλεπτες απουσίες λόγω ασθένειας ή θανάτου που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο γ) σημείο vi)).».
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ενημερωτική ανακοίνωση όπως αναφέρεται στο άρθρο 6

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΗ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΕΝΑΝΤΙ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ ΤΟΥΣ

Η παρούσα ενημερωτική ανακοίνωση συνοψίζει τους κανόνες περί ευθύνης που εφαρμόζουν οι ενωσιακοί αερομεταφορείς όπως απαιτείται από τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη σύμβαση του Μόντρεαλ.

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΘΑΝΑΤΟΥ Η ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΥ

Δεν υπάρχει χρηματικό όριο όσον αφορά την ευθύνη για τραυματισμό ή θάνατο επιβάτη λόγω ατυχήματος με αεροσκάφος κατά την πτήση ή κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε από τις φάσεις επιβίβασης ή αποβίβασης.

Με την επιφύλαξη του άρθρου 20 της σύμβασης του Μόντρεαλ για την απαλλαγή του αερομεταφορέα από ευθύνη για ζημιές έως του ορίου που προβλέπεται στο άρθρο 21 της σύμβασης του Μόντρεαλ, όπως επικαιροποιήθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ (ο αερομεταφορέας αναφέρει εντός παρενθέσεων το κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα), ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του ή να την περιορίσει. Άνω του ποσού αυτού, ο αερομεταφορέας δεν ευθύνεται, εάν αποδείξει ότι:

- η ζημία δεν οφειλόταν σε αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη ή παράλειψη του αερομεταφορέα ή του προσωπικού ή των υπαλλήλων του, ή
- η ζημία οφειλόταν αποκλειστικά σε αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη ή παράλειψη τρίτου.

ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ

Σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη, ο αερομεταφορέας οφείλει να καταβάλει προκαταβολή για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών εντός 15 ημερών από τον προσδιορισμό της ταυτότητας του δικαιούχου της αποζημίωσης. Σε περίπτωση θανάτου, η προκαταβολή αυτή δεν μπορεί να είναι μικρότερη από το 16 % του ορίου που προβλέπεται στο άρθρο 21 της σύμβασης του Μόντρεαλ, όπως επικαιροποιήθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ (ο αερομεταφορέας αναφέρει εντός παρενθέσεων το κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα).

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΠΟΥ ΠΡΟΚΑΛΕΙΤΑΙ ΣΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ

Ο αερομεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται σε περίπτωση καθυστέρησης επιβατών, εκτός εάν έλαβε όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφευχθεί η ζημία ή εκτός εάν ήταν αδύνατον να λάβει τα μέτρα αυτά. Η ευθύνη για την καθυστέρηση επιβατών περιορίζεται στο όριο που προβλέπεται στο άρθρο 22 παράγραφος 1 της σύμβασης του Μόντρεαλ, όπως επικαιροποιήθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ (ο αερομεταφορέας αναφέρει εντός παρενθέσεων το κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα).

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ

Σε περίπτωση καθυστέρησης αποσκευών, η ευθύνη του αερομεταφορέα για ζημία ανέρχεται έως το όριο που προβλέπεται στο άρθρο 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ, όπως επικαιροποιήθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ (ο αερομεταφορέας αναφέρει εντός παρενθέσεων το κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα) και το όριο της αποζημίωσης εφαρμόζεται ανά επιβάτη και όχι ανά παραδιδόμενη αποσκευή. Ο αερομεταφορέας δεν ευθύνεται, όταν έχει λάβει όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφευχθεί η ζημία λόγω της καθυστέρησης ή όταν ήταν αδύνατον να λάβει τα μέτρα αυτά.

ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ, ΑΠΩΛΕΙΑ Η ΦΘΟΡΑ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ

Ο αερομεταφορέας ευθύνεται για ζημίες έως το όριο που προβλέπεται στο άρθρο 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ, όπως επικαιροποιήθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ (ο αερομεταφορέας αναφέρει εντός παρενθέσεων το κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα), ενώ το όριο της αποζημίωσης εφαρμόζεται ανά επιβάτη και όχι ανά αποσκευή.

Σε περίπτωση φθοράς ή απώλειας παραδιδόμενων αποσκευών, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος, εκτός εάν η φθορά οφείλεται στην ποιότητα, σε ατέλεια ή σε ελάττωμα της ίδιας της αποσκευής.

Σε περίπτωση μη παραδιδόμενων αποσκευών (χειραποσκευών), συμπεριλαμβανομένων των προσωπικών αντικειμένων, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος μόνον εφόσον η ζημία οφείλεται σε υπαιτιότητα δική του ή του προσωπικού ή των υπαλλήλων του.

ΑΝΩΤΕΡΑ ΟΡΙΑ ΓΙΑ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ

Ένας επιβάτης μπορεί να τύχει υψηλότερου ορίου ευθύνης, εφόσον κάνει ειδική δήλωση το αργότερο κατά την παράδοση των αποσκευών κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων και εφόσον πληρώσει ένα συμπληρωματικό ποσό, εάν απαιτείται. Το εν λόγω συμπληρωματικό ποσό βασίζεται σε τιμολόγιο συνδεδεμένο με τα πρόσθετα έξοδα που συνεπάγεται η μεταφορά και η ασφάλιση της συγκεκριμένης αποσκευής άνω του ορίου ευθύνης που προβλέπεται στο άρθρο 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ, όπως επικαιροποιήθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ (ο αερομεταφορέας αναφέρει εντός παρενθέσεων το κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα). Το τιμολόγιο διατίθεται στους επιβάτες, εφόσον το ζητήσουν.

Στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα προσφέρεται συστηματικά κατά την κράτηση, ταυτόχρονα με την κοινοποίηση κατά το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 και το αργότερο κατά την παράδοση του εξοπλισμού στον αερομεταφορέα και, στην περίπτωση αναγνωρισμένου σκύλου συνοδείας, κατά την επιβίβαση, η δυνατότητα υποβολής ειδικής δήλωσης ασφαλιστικού συμφέροντος, σε προσβάσιμη μορφή, για τη μεταφορά του εξοπλισμού κινητικότητάς τους ή του αναγνωρισμένου σκύλου συνοδείας τους, χωρίς πρόσθετο κόστος.

ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΑΠΟ ΕΥΘΥΝΗ

Εάν ο μεταφορέας αποδείξει ότι οι τυχόν ζημιές και βλάβες που καλύπτονται από τους κανόνες περί ευθύνης που εφαρμόζουν οι ενωσιακοί αερομεταφορείς βάσει των απαιτήσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 και της σύμβασης του Μόντρεαλ, συμπεριλαμβανομένου του θανάτου ή του τραυματισμού, προκλήθηκαν εν όλω ή εν μέρει από αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη ή παράλειψη του προσώπου που διεκδικεί αποζημίωση ή του προσώπου από το οποίο απορρέουν τα δικαιώματά του, ο μεταφορέας απαλλάσσεται πλήρως ή μερικώς από την ευθύνη του έναντι του αιτούντος αποζημίωση, στον βαθμό που η εν λόγω αμέλεια ή παράνομη πράξη ή παράλειψη προκάλεσαν τη ζημία ή συνέβαλαν στην πρόκλησή της.

ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΒΟΛΗ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΓΙΑ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ

Σε περίπτωση φθοράς, καθυστέρησης, απώλειας ή καταστροφής αποσκευών, ο επιβάτης πρέπει σε κάθε περίπτωση να υποβάλει γραπτώς καταγγελία στον αερομεταφορέα το ταχύτερο δυνατόν. Ο επιβάτης πρέπει να υποβάλει την καταγγελία του εντός προθεσμίας 7 ημερών σε περίπτωση φθοράς σε παραδιδόμενες αποσκευές και εντός προθεσμίας 21 ημερών σε περίπτωση καθυστέρησης αποσκευών, σε αμφότερες τις περιπτώσεις από την ημερομηνία κατά την οποία ο επιβάτης παρέλαβε την αποσκευή. Προς τούτο, διατίθεται για τους επιβάτες ειδικό έντυπο στους δικτυακούς τόπους και στις επιγραμμικές αιτήσεις των αερομεταφορέων, το οποίο μπορεί να υποβληθεί είτε σε έντυπη μορφή είτε επιγραμμικά. Το εν λόγω έντυπο καταγγελίας πρέπει να γίνεται αποδεκτό από τον αερομεταφορέα στον αερολιμένα ως καταγγελία. Η ημερομηνία υποβολής της εν λόγω καταγγελίας θεωρείται από τον αερομεταφορέα ως ημερομηνία κατάθεσης της καταγγελίας κατά το άρθρο 31 παράγραφοι 2 και 3 της σύμβασης του Μόντρεαλ, ακόμη και εάν ο αερομεταφορέας ζητήσει περαιτέρω πληροφορίες σε μεταγενέστερη ημερομηνία.

ΕΥΘΥΝΗ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ

Εάν ο αερομεταφορέας που εκτελεί πράγματι την πτήση δεν είναι ο ίδιος με τον συμβαλλόμενο αερομεταφορέα, ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να απευθύνει καταγγελία ή να υποβάλει απαίτηση αποζημίωσης σε οποιονδήποτε από τους δύο αερομεταφορείς. Εν προκειμένω περιλαμβάνονται και οι περιπτώσεις στις οποίες έχει συμφωνηθεί ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος για την παράδοση με έναν από τους δύο αερομεταφορείς.

ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΚΗΣΗ ΑΓΩΓΗΣ

Η προσφυγή στο δικαστήριο για την απαίτηση αποζημίωσης πρέπει να ασκείται εντός δύο ετών από την ημερομηνία άφιξης του αεροσκάφους ή από την ημερομηνία κατά την οποία έπρεπε να είχε αφιχθεί το αεροσκάφος.

ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ, ΑΠΩΛΕΙΑ, ΦΘΟΡΑ Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ο αερομεταφορέας ευθύνεται για καταστροφή, απώλεια, φθορά ή καθυστέρηση εξοπλισμού κινητικότητας έως το όριο που προβλέπεται στο άρθρο 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ (ο αερομεταφορέας αναφέρει εντός παρενθέσεων το κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα), ενώ το όριο της αποζημίωσης εφαρμόζεται ανά επιβάτη και όχι ανά αποσκευή.

Ένας επιβάτης μπορεί να τύχει, χωρίς πρόσθετη χρέωση, υψηλότερου ορίου ευθύνης, εφόσον κάνει ειδική δήλωση στην οποία προσδιορίζεται το κόστος αντικατάστασης του εξοπλισμού κινητικότητάς του, το αργότερο κατά τον έλεγχο εισιτηρίων.

Σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, φθοράς ή καθυστέρησης του εξοπλισμού κινητικότητας, ο αερομεταφορέας καταβάλλει αποζημίωση που δεν υπερβαίνει το ποσό που δηλώνεται στην ειδική δήλωση.

Πριν από την καταβολή της αποζημίωσης αυτής, ο αερομεταφορέας καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια, ώστε να αντικατασταθεί προσωρινά ο αμέσως απαραίτητος εξοπλισμός κινητικότητας πέραν του τερματισμού του ταξιδιού του ενδιαφερόμενου επιβάτη.

ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ

Οι ανωτέρω κανόνες βασίζονται στη σύμβαση του Μόντρεαλ της 28ης Μαΐου 1999, η οποία εφαρμόζεται στην Ένωση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97 (όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002 και τον κανονισμό (ΕΕ) .../...⁺) και στα κράτη μέλη με την εθνική τους νομοθεσία.».

⁺ ΕΕ: να εισαχθεί ο αριθμός αναφοράς του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού.