



**ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ  
ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

**Βρυξέλλες, 18 Μαρτίου 2013 (21.03)  
(OR. en)**

**7615/13**

**Διοργανικός φάκελος:  
2013/0072 (COD)**

**AVIATION 47  
CONSOM 47  
CODEC 616**

**ΠΡΟΤΑΣΗ**

|                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Της:                | Ευρωπαϊκής Επιτροπής                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Με ημερομηνία:      | 13 Μαρτίου 2013                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: | COM(2013) 130 final                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Θέμα:               | Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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, καθώς και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 για την ευθύνη του αερομεταφορέα όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους |

Επισυνάπτεται για τις αντιπροσωπίες η πρόταση της Επιτροπής, η οποία διαβιβάσθηκε με επιστολή του κ. Jordi AYET PUIGARNAU, στον κ. Uwe CORSEPIUS, Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

συνημμ.: COM(2013) 130 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 13.3.2013  
COM(2013) 130 final

2013/0072 (COD)

Πρόταση

## **ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2013) 62 final}

{SWD(2013) 63 final}

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### 1.1. Το ισχύον νομικό πλαίσιο

**Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004**<sup>1</sup>, αναλόγως των περιστάσεων της διακοπής του ταξιδιού, απαιτεί από τους αερομεταφορείς:

- να παρέχουν στους επιβάτες βοήθεια όπως γεύματα, αναψυκτικά, τηλεφωνικές κλήσεις και κατάλυμα·
- να προσφέρουν μεταφορά με άλλη πτήση και επιστροφή χρημάτων·
- να καταβάλλουν κατ' αποκοπή αποζημίωση έως 600 € ανά επιβάτη, ανάλογα με την απόσταση της πτήσης· και
- να ενημερώνουν τους επιβάτες εκ των προτέρων για τα δικαιώματά τους.

Η αεροπορική εταιρεία δεν υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση εάν είναι σε θέση να αποδείξει ότι η ματαίωση ή η καθυστέρηση της πτήσης προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις. Ωστόσο, οι υποχρεώσεις για παροχή φροντίδας και βοήθειας ισχύουν ακόμη και σε τέτοιες καταστάσεις.

Ο κανονισμός απαιτεί επίσης από τα κράτη μέλη να ιδρύσουν εθνικές αρχές επιβολής για να εξασφαλίσουν την ορθή εφαρμογή του κανονισμού.

Τα δικαιώματα των επιβατών βάσει του κανονισμού δεν πρέπει να συγχέονται με τα δικαιώματά τους βάσει της **σύμβασης του Μόντρεαλ**: η σύμβαση προβλέπει εξατομικευμένη αποζημίωση των επιβατών, η οποία αξιολογείται κατά περίπτωση ανάλογα με τις ιδιαίτερες επιμέρους περιστάσεις του επιβάτη, ενώ ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θεσπίζει τυποποιημένα δικαιώματα (όσον αφορά την παροχή βοήθειας και φροντίδας) που ισχύουν για όλους τους επιβάτες, ανεξάρτητα από τις ιδιαίτερες επιμέρους περιστάσεις.

Βάσει της **σύμβασης του Μόντρεαλ** (όπως μεταφέρθηκε στο ενωσιακό δίκαιο με τον **κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97**<sup>2</sup>) ο επιβάτης ενδέχεται να δικαιούται αποζημίωσης σε περίπτωση **απώλειας αποσκευών** (αλλά με όριο περίπου 1.200 ευρώ), εκτός εάν η αεροπορική εταιρεία μπορεί να αποδείξει ότι έλαβε όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφύγει τη ζημία ή ότι ήταν αδύνατο να λάβει τέτοια μέτρα. Σε αντίθεση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004, ούτε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 ούτε η σύμβαση του Μόντρεαλ απαιτούν τη σύσταση φορέων επιβολής του νόμου για να εξασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή τους.

#### 1.2. Πρόσφατες εξελίξεις

Οι αεροπορικές εταιρείες συχνά αποφεύγουν να αναγνωρίσουν στην πράξη τα δικαιώματα των επιβατών σε περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης, μεγάλων καθυστερήσεων, ματαιώσεων πτήσεων ή απώλειας αποσκευών, ιδίως βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 (εφεξής ο «κανονισμός») και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97.

Στην **έκθεση** της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του Οκτωβρίου 2010<sup>3</sup> **για την ιθαγένεια** σχετικά με την άρση των εμποδίων στα δικαιώματα των πολιτών της ΕΕ, εξαγγέλλονταν μέτρα με τα οποία θα

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου της 9ης Οκτωβρίου 1997 για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος (ΕΕ L 285 της 17.10.1997, σ. 1) όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002 (ΕΕ L 140 της 30.5.2002, σ. 2)

<sup>3</sup> COM(2010) 0603 της 16.10.2010

εξασφαλιστεί σύνολο κοινών δικαιωμάτων για τους επιβάτες που ταξιδεύουν με οιοδήποτε μεταφορικό μέσο στην ΕΕ και η επαρκής επιβολή των εν λόγω δικαιωμάτων.

Στη **Λευκή Βίβλο για τις Μεταφορές** που εξέδωσε η Επιτροπή στις 28 Μαρτίου 2011 μεταξύ των πρωτοβουλιών αναφέρονταν η ανάγκη «ανάπτυξης ενιαίας ερμηνείας του δικαίου της ΕΕ σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών, καθώς και εναρμονισμένης και αποτελεσματικής επιβολής τους για να εξασφαλιστούν, αφενός, συνθήκες ισότιμου ανταγωνισμού στον κλάδο και αφετέρου ένα ευρωπαϊκό πρότυπο για την προστασία των πολιτών»<sup>4</sup>.

Στην **ανακοίνωση της Επιτροπής της 11<sup>ης</sup> Απριλίου 2011**<sup>5</sup> αναφέρθηκε η ποικιλόμορφη ερμηνεία των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, λόγω ασαφειών και κενών του υφιστάμενου κειμένου και την ανομοιομορφής εφαρμογής στα διάφορα κράτη μέλη. Επιπλέον, οι επιβάτες δυσκολεύονται να επιβάλουν τα ατομικά τους δικαιώματα.

Στις 29 Μαρτίου 2012 το **Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο** ενέκρινε ψήφισμα<sup>6</sup> σε απάντηση της ανωτέρω ανακοίνωσης της Επιτροπής. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πιστεύει ότι η ορθή εφαρμογή των υφισταμένων κανόνων από τα κράτη μέλη και τους αερομεταφορείς, η επιβολή επαρκών και απλών μέσων αποζημίωσης και η σωστή ενημέρωση των επιβατών για τα δικαιώματά τους πρέπει να είναι οι ακρογωνιαίοι λίθοι για την ανάκτηση της εμπιστοσύνης των επιβατών. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εκφράζει τη λύπη του διότι οι εθνικές αρχές επιβολής δεν διασφαλίζουν πάντοτε την ουσιαστική προάσπιση των δικαιωμάτων των επιβατών. Αναφορικά με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καλεί την Επιτροπή, να προτείνει αποσαφήνιση των δικαιωμάτων των επιβατών, ιδίως της έννοιας «έκτακτες περιστάσεις».

Η ενωσιακή νομοθεσία πρέπει να συνάδει πλήρως με τον **Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων**<sup>7</sup>. Ειδικότερα, από το άρθρο 38 συνάγεται ότι σε όλες τις ενωσιακές πολιτικές πρέπει να διασφαλίζεται υψηλό επίπεδο προστασίας του καταναλωτή. Άλλες συναφείς διατάξεις περιλαμβάνουν το δικαίωμα στην προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα (άρθρο 8), την απαγόρευση των διακρίσεων και την ένταξη των ατόμων με ειδικές ανάγκες (άρθρα 21 και 26) και το δικαίωμα πραγματικής προσφυγής και αμερόληπτου δικαστηρίου (άρθρο 47).

**Η νομολογία** είχε αποφασιστική επίπτωση στην ερμηνεία του κανονισμού. Στην απόφαση που έλαβε στην υπόθεση C-344/04 (IATA), το Δικαστήριο επιβεβαίωσε την πλήρη συμμόρφωση προς τη σύμβαση του Μόντρεαλ και την αλληλοσυμπλήρωση των δύο νομοθετημάτων. Στην υπόθεση C-549/07 Wallentin-Hertman, το Δικαστήριο διευκρίνισε πότε η περίπτωση τεχνικού προβλήματος σε αεροσκάφος δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ως «έκτακτη περίπτωση». Στην υπόθεση Sturgeon (συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-402/07 και C-432/07), το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι μεγάλη καθυστέρηση τουλάχιστον τριών ωρών κατά την άφιξη γεννά δικαίωμα αποζημίωσης.

Η παρούσα πρόταση αποσκοπεί την προώθηση των συμφερόντων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών εξασφαλίζοντας ότι οι αεροπορικές εταιρείες θα παρέχουν υψηλό επίπεδο προστασίας στους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση διακοπής του ταξιδιού, λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη τις οικονομικές επιπτώσεις για τον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών και εξασφαλίζοντας ότι οι αεροπορικές εταιρείες λειτουργούν υπό εναρμονισμένους όρους στην ελευθερωμένη αγορά.

<sup>4</sup> Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών - Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών COM (2011) 144 τελικό, βλέπε σελίδα 23: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EL:PDF>

<sup>5</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού 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 πτήσης. COM(2011) 174 τελικό

<sup>6</sup> Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τη λειτουργία και την εφαρμογή των κεκτημένων δικαιωμάτων των ατόμων που ταξιδεύουν αεροπορικά, 2011/2150(INI).

<sup>7</sup> ΕΕ C364 της 18.12.2000, σ. 1.

## 2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

### 2.1. Διαδικασία διαβούλευσης

Από τις 19 Δεκεμβρίου 2011 έως τις 11 Μαρτίου 2012 πραγματοποιήθηκε ανοικτή διαβούλευση. Παραλήφθηκαν 410 παρεμβάσεις. Τα αποτελέσματα διατίθενται στον δικτυακό τόπο της Επιτροπής<sup>8</sup>. Επιπλέον, ανατέθηκε σε εξωτερικό σύμβουλο η διενέργεια ατομικών και λεπτομερέστερων συνεντεύξεων και διαβουλεύσεων με 98 ενδιαφερόμενους από όλες τις ομάδες των ενδιαφερόμενων.

Τέλος, στις 30 Μαρτίου 2012, η Επιτροπή και η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή συνδιοργάνωσαν συνέδριο παρέχοντας στους ενδιαφερόμενους την ευκαιρία να τοποθετηθούν ως προς τα αποτελέσματα της δημόσιας διαβούλευσης. Οι παρουσιάσεις και τα πρακτικά του συνεδρίου διατίθενται στον ιστότοπο της Επιτροπής<sup>9</sup>.

Οι **εκπρόσωποι των καταναλωτών και των επιβατών** επικεντρώθηκαν κυρίως στην ελλιπή συμμόρφωση και την ανεπαρκή εφαρμογή, ιδίως όσον αφορά την αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης. Οι **αεροπορικές εταιρείες και οι ενώσεις τους** θεώρησαν κυρίως ότι το οικονομικό κόστος εφαρμογής του κανονισμού είναι υπερβολικό, ιδίως επειδή οι αεροπορικές εταιρείες αντιμετωπίζουν απεριόριστη ευθύνη για συμβάντα για τα οποία δεν ευθύνονται (π.χ. κρίση του νέφους ηφαιστειακής τέφρας τον Απρίλιο του 2010). Οι αεροπορικές εταιρείες επέκριναν σφοδρά τις επιπτώσεις της απόφασης Sturgeon επειδή προκαλεί υπερβολικές δαπάνες. Οι απόψεις των **ενώσεων των ταξιδιωτικών πρακτόρων και των διοργανωτών ταξιδιών** ήσαν παρόμοιες με εκείνες των αεροπορικών εταιρειών, αλλά με μερικές αξιοσημείωτες εξαιρέσεις όπως όσον αφορά το δικαίωμα μεταφοράς με άλλη πτήση ή της χρήσης μεμονωμένων τμημάτων αεροπορικού εισιτηρίου (πολιτική «μη εμφάνισης επιβάτη»). Οι **αερολιμένες** εξέφρασαν την έντονη αντίδρασή τους στην περίπτωση να τους αποδίδονται ευθύνες βάσει του αναθεωρημένου κανονισμού.

Οι **αρχές σε εθνικό και υποεθνικό επίπεδο** που συμμετείχαν στη δημόσια διαβούλευση εξέφρασαν απόψεις για τα περισσότερα ζητήματα, παρόμοιες με εκείνες των ενώσεων καταναλωτών/επιβατών, αλλά ήσαν πιο ευαίσθητες σε οικονομικούς, δημοσιονομικούς και νομικούς περιορισμούς.

### 2.2. Εκτίμηση επιπτώσεων

Η Επιτροπή αξιολόγησε τέσσερις εναλλακτικές επιλογές πολιτικής προκειμένου να βελτιωθεί η εφαρμογή και η επιβολή των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών. Διαφέρουν από τον επιλεγέντα συμβιβασμό μεταξύ ισχυρότερης εφαρμογής και προσαρμοσμένων οικονομικών κινήτρων για τις αεροπορικές εταιρείες: το μεγαλύτερο κόστος αποτελεί κίνητρο για τις αεροπορικές εταιρείες προκειμένου να μειώσουν το κόστος της συμμόρφωσης και να προσπαθούν να μην αποδίδουν στους επιβάτες τα δικαιώματά τους. Μια εντονότερη πολιτική κυρώσεων αποτελεί κίνητρο για συμμόρφωση. Συνεπώς, για τις εναλλακτικές επιλογές, με βάση τις οποίες το κόστος που επιβάλλεται από τις υποχρεώσεις του κανονισμού είναι υψηλότερο, η πολιτική επιβολής πρέπει να είναι αυστηρότερη και καλύτερα συντονισμένη και αντίστροφα.

Η εν λόγω επιλογή εξετάστηκε επειδή η πλήρης επικέντρωση στην επιβολή χωρίς αντιμετώπιση των αντικινήτρων όσον αφορά τη συμμόρφωση θα απαιτούσε τη διάθεση σημαντικών δημόσιων πόρων στους φορείς επιβολής.

**Επιλογή 1: επικέντρωση στα οικονομικά κίνητρα (μέτρια αλλαγή της επιβολής):** στο πλαίσιο της επιλογής 1 η επιβολή συντονίζεται καλύτερα, κυρίως μέσω της καλύτερης ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των εθνικών αρχών επιβολής και της Επιτροπής. Η επιλογή εστιάζεται κυρίως στη μείωση του κόστους με την αντικατάσταση ορισμένων υποχρεώσεων όσον αφορά την φροντίδα (δηλ. εστίαση, καταλύματα) με την υποχρέωση των αεροπορικών εταιρειών να προτείνουν στους επιβάτες προαιρετική ασφάλιση.

**Επιλογή 2: αντιστάθμιση ισχυρότερης πολιτικής επιβολής με οικονομικά κίνητρα:** η πολιτική επιβολής ενισχύεται μέσω εντονότερου συντονισμού των εθνικών αρχών επιβολής. Οι εθνικές αρχές επιβολής θα υποχρεωθούν να βελτιώσουν τις πληροφορίες που παρέχουν στην Επιτροπή σχετικά με

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/transport/passengers/consultations/2012-03-11-apr\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/passengers/consultations/2012-03-11-apr_en.htm)

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/transport/passengers/events/2012-05-30-stakeholder-conference\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/passengers/events/2012-05-30-stakeholder-conference_en.htm)

τις δραστηριότητές τους και η Επιτροπή ενδέχεται να ζητήσει τη διεξαγωγή ερευνών, ιδίως σε περιπτώσεις που εμπλέκονται περισσότερα κράτη μέλη. Το επιπλέον κόστος λόγω της παροχής ενισχυμένης φροντίδας και βοήθειας αντισταθμίζεται από προσαρμογές στο συνολικό ποσό της αποζημίωσης. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με περιορισμό της συχνότητας των πληρωμών της αποζημίωσης μέσω δύο παραλλαγών:

- **Παραλλαγή 2α:** αύξηση του χρονικού ορίου μετά από το οποίο ο επιβάτης έχει δικαίωμα αποζημίωσης σε περίπτωση καθυστέρησης ως προς το ισχύον σήμερα όριο από τρεις ώρες σε τουλάχιστον πέντε·
- **Παραλλαγή 2β:** επέκταση του πεδίου εφαρμογής των «έκτακτων περιστάσεων» για να συμπεριληφθούν περισσότερες τεχνικές αστοχίες.

Για αμφότερες τις παραλλαγές 2α και 2β, στην έκθεση της εκτίμησης επιπτώσεων αναλύεται κατά πόσον θα ήταν χρήσιμη η προσαρμογή των κατ' αποκοπή ποσών των αποζημιώσεων.

Στο πλαίσιο της επιλογής 2, θα υπήρχε όριο 3 ή 4 ημερών για την υποχρέωση παροχής καταλύματος σε καταστάσεις εξαιρετικών περιστατικών μακράς διαρκείας. Για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στους επιβάτες, εισάγονται ο προγραμματισμός απρόβλεπτων καταστάσεων και η ταχύτερη μεταφορά με άλλη πτήση.

**Επιλογή 3: επικέντρωση στην επιβολή:** η επιλογή αυτή εστιάζεται στην ισχυρότερη επιβολή και αποσαφηνίζει τα υφιστάμενα δικαιώματα των επιβατών προκειμένου η εφαρμογή τους να καταστεί αποτελεσματικότερη.

**Επιλογή 4: κεντρική επιβολή:** η επιλογή 4 επικεντρώνεται αποκλειστικά σε μια πλήρως κεντρική πολιτική επιβολής που πρέπει να αντισταθμίζει τα αντικίνητρα από το κόστος της συμμόρφωσης: συνεπώς ένας κεντρικός φορέας επιβολής της ΕΕ αποτελεί μέρος αυτής της επιλογής.

Στις επιλογές 3 και 4 δημιουργείται ένα ταμείο του κλάδου – που θα χρηματοδοτείται με τέλος σε κάθε αεροπορικό εισιτήριο – το οποίο θα εξασφαλίζει συνεχή φροντίδα σε περιπτώσεις εξαιρετικών περιστατικών μακράς διαρκείας με την αποζημίωση τουλάχιστον μέρους των δαπανών στις οποίες υποβάλλονται οι αεροπορικές εταιρείες.

Όλες οι επιλογές πολιτικής έχουν μερικά κοινά χαρακτηριστικά όπως:

- αποσαφήνιση ορισμένων θεμάτων (π.χ. έκτακτες περιστάσεις όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, υποχρεώσεις μεταφοράς με άλλη πτήση, παροχή φροντίδας σε περιπτώσεις καθυστερήσεων διαδρόμου, δικαιώματα σε περιπτώσεις απώλειας ανταπόκρισης, κλπ.)·
- λειτουργικό διαχωρισμό της γενικής επιβολής από την διεκπεραίωση ατομικών καταγγελιών, τις οποίες είναι δυνατόν να αναλάβουν εναλλακτικοί φορείς επίλυσης διαφορών. Τόσο οι αεροπορικές εταιρείες όσο και οι φορείς που είναι αρμόδιοι για τις ατομικές καταγγελίες θα πρέπει να υπόκεινται σε σαφείς διαδικασίες διεκπεραίωσης καταγγελιών (συμπεριλαμβανομένων και μέγιστων χρόνων απόκρισης)·
- εμπλοκή άλλων παραγόντων της αγοράς: ενισχυμένη δυνατότητα προσφυγής των αεροπορικών εταιρειών κατά τρίτων που ευθύνονται για τις διακοπές ταξιδιού· κατάρτιση σχεδίων για απρόβλεπτες καταστάσεις με τη συμμετοχή των χρηστών αερολιμένων.

Στην εκτίμηση των επιπτώσεων συμπεραίνεται ότι η επιλογή 2 κρίνεται προτιμητέα ως προς τις άλλες επειδή θα ενισχύσει κατά τον αποτελεσματικότερο και αποδοτικότερο τρόπο τα δικαιώματα των επιβατών λαμβανομένων επίσης υπόψη των οικονομικών επιπτώσεων στον κλάδο των αεροπορικών εταιρειών. Η παραλλαγή 2α προτιμάται ελαφρώς έναντι της 2β επειδή η διατήρηση πολύ μικρού ορίου καθυστέρησης (όπως στην 2β) ενδέχεται να οδηγήσει σε περισσότερες ματαιώσεις και επειδή η 2α εξασφαλίζει καλύτερη συνέπεια μεταξύ του δικαιώματος αποζημίωσης και του δικαιώματος επιστροφής χρημάτων (αμφότερα γεννώνται το νωρίτερο μετά από 5 ώρες). Από την εκτίμηση επιπτώσεων δεν προκύπτει προτίμηση όσον αφορά περαιτέρω επιμέρους παραλλαγές της επιλογής 2α (δηλ. προσαρμοσμένα επίπεδα αποζημίωσης και/ή πολλαπλά χρονικά όρια για αποζημίωση λόγω καθυστέρησης).

Το κόστος συμμόρφωσης για τους αερομεταφορείς θα είναι παρόμοιο στο πλαίσιο της επιλογής 2 σε σύγκριση με τον υφιστάμενο κανονισμό, αλλά η δυνητική του αύξηση θα περιοριστεί σε περίπτωση αυξανόμενου ποσοστού επιβατών που θα απαιτήσουν αποζημίωση ή σε περίπτωση εξαιρετικού περιστατικού μακράς διάρκειας.

Η Επιτροπή αποφάσισε να υποβάλει πρόταση βάσει του συμπεράσματος της εκτίμησης επιπτώσεων δηλ. βάσει της επιλογής 2α, συμπεριλαμβανομένου ομοιόμορφου ορίου πέντε ωρών για αποζημίωση λόγω καθυστέρησης σε όλα τα ταξίδια εντός της ΕΕ. Όσον αφορά τις επιμέρους επιλογές, η πρόταση δεν τροποποιεί τα επίπεδα αποζημίωσης αλλά εισάγει υψηλότερο όριο αποζημίωσης σε περίπτωση καθυστέρησης πτήση εκτός ΕΕ άνω των 3.500 χιλιομέτρων, δεδομένων των συγκεκριμένων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι πτήσεις μεγάλων αποστάσεων όσον αφορά την αντιμετώπιση των αιτίων των καθυστερήσεων σε μεγάλες αποστάσεις από την έδρα του αερομεταφορέα (9 ώρες για πτήσεις εκτός ΕΕ από 3.500 έως 6.000 χιλιόμετρα και 12 ώρες για πτήσεις εκτός ΕΕ για αποστάσεις το λιγότερο 6.000 χιλιομέτρων).

### **3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ**

#### **3.1. Νομική βάση**

Η πρόταση βασίζεται στο άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

#### **3.2. Επικουρικότητα και αναλογικότητα**

Πρώτον, τα κράτη μέλη έχουν περιορισμένες δυνατότητες να ενεργούν μόνα τους για την προστασία των καταναλωτών, δεδομένου ότι ο κανονισμός για τις αεροπορικές γραμμές (ΕΚ) αριθ. 1008/2008<sup>10</sup> απαγορεύει στα κράτη μέλη να επιβάλουν επιπλέον απαιτήσεις στους αερομεταφορείς που πραγματοποιούν δρομολόγια εντός της ΕΕ.

Δεύτερον, τα περισσότερα προβλήματα στον τομέα των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετίζονται με αποκλίσεις όσον αφορά την εφαρμογή/επιβολή των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 261/2004 και (ΕΚ) αριθ. 2027/97 στα κράτη μέλη, εξαιτίας των οποίων αποδυναμώνουν τα δικαιώματα των επιβατών και θίγουν τον ισότιμο ανταγωνισμό μεταξύ αερομεταφορέων. Τα εν λόγω προβλήματα μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με συντονισμένη παρέμβαση της ΕΕ.

Επιπλέον, η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας. Το τυχόν επιπλέον κόστος για τους οικονομικούς φορείς και τις εθνικές αρχές περιορίζεται στις δαπάνες που απαιτούνται για την βελτίωση της εφαρμογής και της επιβολής των δικαιωμάτων των επιβατών. Η αύξηση του κόστους όσον αφορά την παροχή φροντίδας και βοήθειας ή την αποζημίωση σε περίπτωση μεγάλων καθυστερήσεων αντισταθμίζεται από τις αλλαγές στα χρονικά όρια που γεννούν δικαίωμα αποζημίωσης.

#### **3.3. Λεπτομερής επεξήγηση της πρότασης**

##### **3.3.1. Εξασφάλιση αποτελεσματικής και συνεπούς επιβολής των δικαιωμάτων των επιβατών**

Η πρόταση έχει στόχο τη βελτίωση της επιβολής αποσαφηνίζοντας αρχές ζωτικής σημασίας και παρεπόμενα δικαιώματα των επιβατών που στο παρελθόν έχουν προκαλέσει πολλές δικαστικές διαμάχες μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και επιβατών, καθώς επίσης ενισχύοντας και συντονίζοντας καλύτερα τις πολιτικές επιβολής που εφαρμόζονται σε εθνικό επίπεδο.

##### **3.3.1.1. Αποσαφήνιση βασικών αρχών**

- **Ορισμός των «εξαιρετικών περιστάσεων»:** στην πρόταση ορίζεται σαφώς ο όρος βάσει της απόφασης του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην υπόθεση C-549/07 (Wallentin-Herman), δηλ. γεγονός το οποίο ως εκ της φύσεως και των αιτίων του, δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και εκφεύγει του αποτελεσματικού ελέγχου του. Επιπλέον, για περισσότερη

<sup>10</sup> 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.

νομική ασφάλεια, η πρόταση εισάγει μη εξαντλητικό κατάλογο περιστάσεων που πρέπει να θεωρούνται ως έκτακτες και περιστάσεων που πρέπει να θεωρούνται ως μη έκτακτες (άρθρο 1 παράγραφος 1ε της πρότασης – άρθρο 2 στοιχείο ιγ) του τροποποιημένου κανονισμού 261/2004 - και παράρτημα 1).

- **Δικαίωμα αποζημίωσης σε περίπτωση μεγάλων καθυστερήσεων:** η πρόταση εισάγει ρητά στο κείμενο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 το δικαίωμα αποζημίωσης σε περίπτωση μεγάλων καθυστερήσεων – όπως αποφάνθηκε το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-407/07 και C-432/07 (Sturgeon). Ωστόσο, για να αποφευχθεί αύξηση των ματαιώσεων (που δεν συμφέρουν εν γένει τους επιβάτες), το χρονικό όριο μετά από το οποίο γεννάται το δικαίωμα αποζημίωσης, προτείνεται να αυξηθεί από τρεις σε πέντε ώρες για όλα τα ταξίδια εντός της ΕΕ. Παρόλο που για την ΕΕ προτείνεται ενιαίο όριο, για τα ταξίδια προς/από τρίτες χώρες το όριο θα εξαρτάται από την απόσταση του ταξιδιού ώστε να ληφθούν υπόψη τα πρακτικά προβλήματα που των αερομεταφορέων όταν αντιμετωπίζουν τις αιτίες των καθυστερήσεων σε απομεμακρυσμένους αερολιμένες (βλέπε κατωτέρω, παράγραφος 3.3.2) (άρθρο 1 παράγραφος 5 της πρότασης – άρθρο 6 παράγραφος 2 του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004).
- **Δικαίωμα μεταφοράς με άλλη πτήση:** η πρόταση αποσαφηνίζει πως, εάν ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να μεταφέρει τον επιβάτη με άλλη πτήση στα δικά του δρομολόγια εντός 12 ωρών, πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο να χρησιμοποιήσει άλλες εταιρείες ή άλλους τρόπους μεταφοράς, υπό την προϋπόθεση διαθεσιμότητας θέσεων (άρθρο 1 παράγραφος 8 της πρότασης – άρθρο 8 παράγραφος 5 του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004).
- **Δικαίωμα φροντίδας:** στις περιπτώσεις που το χρονικό όριο για την παροχή φροντίδας εξαρτάται από την απόσταση της πτήσης (2, 3 ή 4 ώρες), η πρόταση προχωρεί σε απλοποίηση εισάγοντας κοινό όριο χρόνου 2 ωρών για πτήσεις οιασδήποτε απόστασης (άρθρο 1 παράγραφος 5 της πρότασης – άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο θ) του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004).
- **Απώλεια ανταπόκρισης:** η πρόταση επιβεβαιώνει ότι οι επιβάτες που έχασαν ανταπόκριση λόγω καθυστέρησης της προηγούμενης πτήσης τους, δικαιούνται φροντίδας (που πρέπει να παρασχεθεί από τον πραγματικό αερομεταφορέα της απολεσθείσας πτήσης ο οποίος είναι σε καλύτερη θέση για την παροχή της φροντίδας) και, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, δικαιούνται αποζημίωσης (που θα παρασχεθεί από τον αερομεταφορέα της καθυστερημένης πτήσης επειδή σε αυτόν οφειλόταν η συνολική καθυστέρηση). Ωστόσο, το εν λόγω δικαίωμα γεννάται μόνο όταν οι ανταποκρίσεις αποτελούν μέρος ενιαίας σύμβασης μεταφοράς, επειδή στην περίπτωση αυτή οι οικείοι αερομεταφορείς έχουν δεσμευθεί και γνωρίζουν την σκοπούμενη ανταπόκριση μεταξύ των πτήσεων. Οι αερομεταφορείς διατηρούν το δικαίωμα να συμφωνήσουν στον επιμερισμό του κόστους μεταξύ τους (άρθρο 1 παράγραφος 6 της πρότασης – άρθρο 6α του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004).
- **Αναπρογραμματισμός πτήσεων:** με την πρόταση επιβεβαιώνεται ότι οι επιβάτες των οποίων οι πτήσεις αναπρογραμματίζονται με περίοδο προειδοποίησης μικρότερη των δύο εβδομάδων πριν από τον αρχικά προγραμματισμένο χρόνο, έχουν δικαιώματα παρόμοια με τους επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση (άρθρο 1 παράγραφος 5 της πρότασης – άρθρο 6 του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004).
- **Καθυστερήσεις διαδρόμου:** στην πρόταση καθορίζονται σαφώς τα δικαιώματα των επιβατών όταν το αεροσκάφος τους καθυστερήσει στον διάδρομο, ιδίως το δικαίωμα αποβίβασης μετά από πέντε ώρες (σε συμφωνία και με το δικαίωμα αποζημίωσης) (άρθρο 1 παράγραφος 5 της πρότασης – άρθρο 6 παράγραφος 5 του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004).
- **Μερική κατάργηση τις πολιτικής «μη εμφάνισης επιβάτη»:** η πρόταση επιβεβαιώνει ότι οι επιβάτες δεν επιτρέπεται να υφίστανται άρνηση επιβίβασης σε ταξίδι επιστροφής με το



ίδιο εισιτήριο επειδή δεν είχαν ταξιδέψει στο πρώτο σκέλος της μετάβασης. Ωστόσο, η εν λόγω απαγόρευση δεν θίγει το δικαίωμα των αεροπορικών εταιρειών να επιβάλλουν ιδιαίτερους κανόνες όσον αφορά την χρήση των διαδοχικών πτήσεων στο πλαίσιο του ιδίου ταξιδιού. Η Επιτροπή αποφάσισε να μην επιβάλει πλήρη απαγόρευση της πολιτικής «μη εμφάνισης επιβάτη», επειδή θα εμπόδιζε τις αεροπορικές εταιρείες να προσφέρουν πτήσεις με ενδιάμεσο σταθμό σε χαμηλότερες τιμές από τις απ' ευθείας πτήσεις και με τον τρόπο αυτό να βλάψει τον ανταγωνισμό (άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο β) της πρότασης – άρθρο 4 παράγραφος 4 του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004).

- **Δικαίωμα ενημέρωσης:** οι επιβάτες έχουν δικαίωμα στην ενημέρωση σχετικά με την διακοπή της πτήσης ευθύς μόλις διατίθενται οι σχετικές πληροφορίες (άρθρο 1 παράγραφος 13 της πρότασης – άρθρο 14 του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004).

### 3.3.1.2. Εξασφάλιση αποτελεσματικών και συνεπών κυρώσεων

Η πρόταση αποφασίζει τον ρόλο των εθνικών αρχών επιβολής (ΕΑΕ) αναθέτοντας σαφώς το ρόλο της γενικής επιβολής στις ΕΑΕ, ενώ η εξωδικαστική διεκπεραίωση των ατομικών καταγγελιών θα αποτελεί αρμοδιότητα των φορέων διεκπεραίωσης καταγγελιών οι οποίοι ενδέχεται να εξελιχτούν σε εναλλακτικούς φορείς επίλυσης διαφορών (ΕΕΔ) βάσει της νέας οδηγίας για την ΕΕΔ<sup>11</sup>. Αμφότερες οι αρχές θα συνεργάζονται στενά (άρθρο 1 παράγραφος 15 της πρότασης – άρθρα 16 και 16α του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004).

Οι ΕΑΕ θα ακολουθούν πιο **προληπτική πολιτική παρακολούθησης** σε σχέση με τα ισχύοντα σήμερα και ο ρόλος τους θα επεκταθεί στην παρακολούθηση της **συμμόρφωσης με τις διατάξεις περί αποσκευών** του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 (και της σύμβασης του Μόντρεαλ) (άρθρο 2 παράγραφος 4 της πρότασης – άρθρο 6β του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97).

Η **ανταλλαγή πληροφοριών και ο συντονισμός** μεταξύ των ΕΑΕ και μεταξύ των ΕΑΕ και της Επιτροπής θα ενισχυθεί με υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων και επίσημες διαδικασίες συντονισμού (άρθρο 1 παράγραφος 15 της πρότασης – άρθρο 6β του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004)

### 3.3.1.3. Εξασφάλιση αποτελεσματικής διεκπεραίωσης των ατομικών αιτήσεων και των καταγγελιών

Βάσει της πρότασης, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να ενημερώνουν τους επιβάτες κατά την κράτηση σχετικά με τις οικείες διαδικασίες διεκπεραίωσης αιτήσεων αποζημίωσης και καταγγελιών, να παρέχουν ηλεκτρονικά μέσα υποβολής καταγγελιών και να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τους αρμόδιους φορείς διεκπεραίωσης καταγγελιών. Οι αεροπορικές εταιρείες θα είναι υποχρεωμένες να απαντούν στους επιβάτες εντός προθεσμίας δύο μηνών (άρθρο 1 παράγραφος 15 της πρότασης – άρθρο 16α του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004).

### 3.3.2. Καλύτερος συνυπολογισμός των οικονομικών δυνατοτήτων των αερομεταφορέων

Μερικά μέτρα έχουν σκοπό τη μείωση των πλέον δαπανηρών πτυχών του κανονισμού αριθ. 261/2004:

- Το δικαίωμα αποζημίωσης σε περίπτωση καθυστέρησης θα γεννάται μετά από πέντε ώρες για όλα τα ταξίδια εντός της ΕΕ. Για ταξίδια προς/από τρίτες χώρες, για να συνεκτιμηθούν τα ιδιαίτερα προβλήματα των αερομεταφορέων όταν αντιμετωπίζουν τις αιτίες καθυστερήσεων σε απομακρυσμένους αερολιμένες, τα εν λόγω όρια θα εξαρτώνται από την απόσταση του ταξιδιού: 5 ώρες για ταξίδια εκτός ΕΕ σε αποστάσεις των 3.500 χιλιομέτρων το πολύ, 9 ώρες για ταξίδια εκτός ΕΕ σε αποστάσεις από 3.500 έως 6.000 χιλιόμετρα, και 12 ώρες για ταξίδια εκτός ΕΕ σε αποστάσεις άνω των 6.000 χιλιομέτρων (άρθρο 1 παράγραφος 5 της πρότασης – άρθρο 6 παράγραφος 2 του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004).
- Σε περίπτωση καθυστερήσεων ή ματαιώσεων που οφείλονται σε έκτακτες περιστάσεις, ο αερομεταφορέας δύναται να περιορίσει το δικαίωμα παροχής καταλύματος σε τρεις διανυκτερεύσεις με μέγιστο ποσό 100 ευρώ ανά διανυκτέρευση και ανά επιβάτη (άρθρο 1

<sup>11</sup> Σύμφωνα με την πρόταση της Επιτροπής:  
[http://ec.europa.eu/consumers/redress\\_cons/adr\\_policy\\_work\\_en.htm](http://ec.europa.eu/consumers/redress_cons/adr_policy_work_en.htm)

παράγραφος 9 της πρότασης – άρθρο 9 παράγραφος 4 του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004). Ωστόσο, οι επιπτώσεις στους επιβάτες ελαχιστοποιούνται με δύο πρόσθετα μέτρα: πρώτον, η ταχύτερη μεταφορά με άλλη πτήση θα πρέπει να μειώσει τον κίνδυνο οι επιβάτες να παραμένουν καθηλωμένοι επί μεγάλο χρονικό διάστημα (βλέπε ανωτέρω)· δεύτερον, οι αερολιμένες, οι αερομεταφορείς και άλλοι παράγοντες της αλυσίδας αερομεταφορών θα είναι υποχρεωμένοι να εκπονούν σχέδια απρόβλεπτων καταστάσεων για την βελτιστοποίηση της φροντίδας και της βοήθειας στους καθηλωμένους επιβάτες (άρθρο 1 παράγραφος 4 της πρότασης – άρθρο 5 παράγραφος 5 του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004). Επιπλέον, ο περιορισμός όσον αφορά την παροχή καταλύματος δεν ισχύει για επιβάτες περιορισμένης κινητικότητας, τους συνοδούς τους, τις έγκυες, τα άτομα που χρήζουν ιδιαίτερης ιατρικής βοήθειας και τα ασυνόδευτα παιδιά – εφόσον έχουν προειδοποιήσει τον αερομεταφορέα 48 ώρες πριν από τον προγραμματισμένο χρόνο αναχώρησης (άρθρο 1 παράγραφος 11 της πρότασης – άρθρο 11 παράγραφοι 3 και 4 του τροποποιημένου κανονισμού αριθ. 261/2004).

- Λόγω των ιδιαιτεροτήτων των (περιφερειακών) πτήσεων μικρής κλίμακας, οι αερομεταφορείς δεν υποχρεούνται να εξασφαλίζουν κατάλυμα σε επιβάτες πτήσεων σε αποστάσεις μικρότερες των 250 χιλιομέτρων με αεροσκάφη μέγιστης χωρητικότητας 80 θέσεων (πλην των πτήσεων ανταπόκρισης). Και στην περίπτωση αυτή η παρέκκλιση δεν ισχύει για επιβάτες περιορισμένης κινητικότητας, τους συνοδούς τους, τις έγκυες, τα άτομα που χρήζουν ιδιαίτερης ιατρικής φροντίδας και τα ασυνόδευτα παιδιά (άρθρο 1 παράγραφοι 9 και 11 της πρότασης – άρθρο 9 παράγραφος 5, άρθρο 11 παράγραφοι 3 και 4 του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) 261/2004).
- Στην πρόταση προσδιορίζεται ότι το εθνικό δίκαιο δεν είναι δυνατόν να περιορίζει το δικαίωμα των αερομεταφορέων να ζητούν αποζημίωση από τρίτους υπεύθυνους για καθυστερήσεις ή ματαιώσεις (άρθρο 1 παράγραφος 12 της πρότασης – άρθρο 13 του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004).

### **3.3.3. Εξασφάλιση καλύτερης επιβολής των δικαιωμάτων των επιβατών όσον αφορά τις απώλειες αποσκευών**

Λαμβανομένης υπόψη της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα Ατόμων με Αναπηρία και του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων (άρθρα 21 και 26), **οι επιβάτες μειωμένης κινητικότητας** θα πρέπει να έχουν τα ίδια δικαιώματα στην ελεύθερη μετακίνηση, την ελευθερία επιλογής και τη μη εισαγωγή διακρίσεων όπως οι υπόλοιποι πολίτες.

Η ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά τον **εξοπλισμό κινητικότητας** θα αυξηθεί ώστε να καλύπτεται η πραγματική αξία του εξοπλισμού. Αυτό επιτυγχάνεται, σύμφωνα με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ, με την υποχρέωση των αερομεταφορέων να προσφέρουν αυτόματα την επιλογή της υποβολής ειδικής δήλωσης ενδιαφέροντος που προβλέπει η σύμβαση, χωρίς επιπλέον κόστος (άρθρο 2 παράγραφος 4 της πρότασης – άρθρο 6α του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97).

Με την πρόταση ενισχύεται η διαφάνεια όσον αφορά τα **επιτρεπόμενα όρια αποσκευών**. Απαιτείται ρητά από τους αερομεταφορείς να αναφέρουν σαφώς τα επιτρεπόμενα όρια χειραποσκευών και παραδιδόμενων αποσκευών, κατά την κράτηση και στον αερολιμένα (άρθρο 2 παράγραφος 4 της πρότασης – άρθρο 6δ του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97).

Η πρόταση περιλαμβάνει μέτρα όσον αφορά τα **μουσικά όργανα**. Υποχρεώνει τους αερομεταφορείς να δέχονται μικρά όργανα μέσα στον θάλαμο επιβατών, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, και να αποσαφηνίσουν τους κανόνες τους όσον αφορά τη μεταφορά μεγαλύτερων οργάνων στο θάλαμο μεταφοράς φορτίου (άρθρο 2 παράγραφος 4 της πρότασης – άρθρο 6ε του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97).

Με βάση τις αυστηρές προθεσμίες της σύμβασης του Μόντρεαλ, εντός των οποίων οι επιβάτες μπορούν να υποβάλουν **αιτήσεις αποζημίωσης για απώλειες αποσκευών** στους αερομεταφορείς, προτείνεται οι αερομεταφορείς να εκδίδουν έντυπη αίτησης αποζημίωσης στον αερολιμένα όπου οι επιβάτες μπορούν να υποβάλουν καταγγελίες για καθυστέρηση, ζημία ή απώλεια αποσκευών (όπως η κοινή Δήλωση Μη Παράδοσης. Αποσκευής - Property Irregularity Report ή PIR) και στη συνέχεια να

την δέχονται ως αίτηση αποζημίωσης για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 και της σύμβασης του Μόντρεαλ (άρθρο 2 παράγραφος 1 της πρότασης – άρθρο 3 παράγραφος 2 του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97).

Βάσει της πρότασης οι εθνικές αρχές επιβολής που ορίζονται δυνάμει του κανονισμού 261/2004 θα είναι επίσης αρμόδιες για την **επιβολή** των διατάξεων του κανονισμού 2027/97 που σχετίζονται με τα δικαιώματα των επιβατών όσον αφορά καθυστέρηση, ζημία ή απώλεια αποσκευών (άρθρο 2 παράγραφος 4 της πρότασης – άρθρο 6β του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97).

#### **3.3.4. Προσαρμογή των ορίων ευθύνης βάσει του πληθωρισμού**

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002, ενσωματώνει τη σύμβαση του Μόντρεαλ στο δίκαιο της ΕΕ και επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της στις πτήσεις εσωτερικού (επιπλέον των πτήσεων εξωτερικού). Η σύμβαση καθορίζει όρια ευθύνης όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου, τα οποία έχουν αναθεωρηθεί προς τα άνω κατά 13,1% με ισχύ από τις 30 Δεκεμβρίου 2009. Με την παρούσα πρόταση επικαιροποιούνται τα όρια στον κανονισμό της ΕΕ για να ληφθούν υπόψη τα εν λόγω αναθεωρημένα ποσά της σύμβασης (άρθρο 2 παράγραφοι 2 και 3 της πρότασης – άρθρο 5 παράγραφος 2, άρθρο 6 παράγραφος 1 και παράρτημα του τροποποιημένου κανονισμού 261/2004).

#### **4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της ΕΕ.

## Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**περί τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης, καθώς και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 για την ευθύνη του αερομεταφορέα 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 Επιτροπής<sup>12</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>13</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91<sup>14</sup>, και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου της 9ης Οκτωβρίου 1997 για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος<sup>15</sup>, 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 που διαπιστώθηκαν κατά την εφαρμογή των δικαιωμάτων βάσει των κανονισμών, εμπόδισαν ωστόσο την αξιοποίηση του πλήρους δυναμικού τους όσον αφορά την προστασία των επιβατών. Προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματικότερη, αποδοτικότερη και συνεπέστερη εφαρμογή των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών στην Ένωση, απαιτούνται ορισμένες προσαρμογές του υφιστάμενου νομικού πλαισίου. Αυτό τονίστηκε στην έκθεση της ΕΕ για την ιθαγένεια του 2010 που εξέδωσε η Επιτροπή σχετικά με την άρση των εμποδίων στα δικαιώματα των πολιτών της ΕΕ<sup>16</sup>, στην οποία εξαγγέλθηκαν μέτρα για την εξασφάλιση συνόλου κοινών δικαιωμάτων, ιδίως για τους επιβάτες αερομεταφορών, και για την επαρκή επιβολή των εν λόγω δικαιωμάτων.

<sup>12</sup> ΕΕ C .. της .., σ. .

<sup>13</sup> ΕΕ C .. της .., σ. .

<sup>14</sup> ΕΕ L 46 της 17.2.2004, σ. 1.

<sup>15</sup> ΕΕ L 285 της 17.10.1997, σ. 1, που τροποποιήθηκε στην ΕΕ L 140 της 30.5.2002, σ. 2.

<sup>16</sup> COM(2010) 603 τελικό

- (3) Προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια δικαίου για τους αερομεταφορείς και τους επιβάτες, απαιτείται επακριβέστερος ορισμός της έννοιας «έκτακτες περιστάσεις», ο οποίος να λαμβάνει υπόψη την απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην υπόθεση C-549/07 (Wallentin-Hermann). Ο εν λόγω ορισμός θα πρέπει να αποσαφηνιστεί περαιτέρω μέσω μη εξαντλητικού καταλόγου περιστάσεων που θα προσδιορίζονται σαφώς ως έκτακτες ή μη.
- (4) Στην υπόθεση C-173/07 (Emirates), το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφάσισε ότι ο όρος «πτήση» κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004 πρέπει να ερμηνευθεί ως συνιστάμενη στην ουσία σε μία διενέργεια αερομεταφοράς, αποτελούσα, τρόπον τινά, μία «μονάδα» της μεταφοράς αυτής, εκτελούμενη από έναν αερομεταφορέα ο οποίος και ορίζει το δρομολόγιό της. Προκειμένου να αποφευχθεί η αβεβαιότητα θα πρέπει να παρασχεθεί τώρα σαφής ορισμός της έννοιας «πτήση» καθώς και των συναφών εννοιών «ανταπόκριση» και «ταξίδι».
- (5) Στην υπόθεση C-22/11 (Finnair), το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφάσισε ότι η έννοια «άρνηση επιβίβασης» πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι καλύπτει όχι μόνον την άρνηση επιβίβασης που οφείλεται σε υπεράριθμες κρατήσεις αλλά και την άρνηση επιβίβασης για άλλους λόγους, όπως είναι οι λόγοι που συνδέονται με τη λειτουργία της επιχειρήσεως του αερομεταφορέα. Με βάση την εν λόγω επιβεβαίωση, δεν υπάρχει λόγος τροποποίησης του υφιστάμενου ορισμού της έννοιας «άρνηση επιβίβασης».
- (6) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 εφαρμόζεται επίσης στους επιβάτες που έχουν κάνει κράτηση για το αεροπορικό τους ταξίδι ως μέρος οργανωμένου ταξιδιού. Ωστόσο, θα πρέπει να αποσαφηνιστεί ότι οι επιβάτες είναι δυνατόν να μην σωρεύουν αντίστοιχα δικαιώματα, ιδίως βάσει του παρόντος κανονισμού και της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις<sup>17</sup>. Οι επιβάτες θα πρέπει να είναι σε θέση να επιλέγουν βάσει ποιας νομοθεσίας θα υποβάλουν αίτηση αποζημίωσης αλλά δεν θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα σωρευτικής αποζημίωσης για το ίδιο πρόβλημα βάσει αμφοτέρων των νομικών πράξεων. Δεν θα πρέπει να αφορά τους επιβάτες με ποιον τρόπο οι αερομεταφορείς και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες κατανέμουν τις εν λόγω αιτήσεις αποζημίωσης μεταξύ τους.
- (7) Προκειμένου να βελτιωθεί το επίπεδο προστασίας, οι επιβάτες δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπίζουν άρνηση επιβίβασης σε ταξίδι επιστροφής με εισιτήριο μετ' επιστροφής επειδή δεν έχουν ταξιδέψει στο πρώτο σκέλος της μετάβασης.
- (8) Σήμερα, επιβάλλονται στους επιβάτες κυρώσεις υπό την μορφή διοικητικών τελών για τη γραφή του ονόματός τους. Οι εύλογες διορθώσεις των σφαλμάτων στις κρατήσεις θα πρέπει να γίνονται δωρεάν εφόσον δεν συνεπάγονται αλλαγές στην ώρα, την ημερομηνία, τη διαδρομή ή τον επιβάτη.
- (9) Θα πρέπει να αποσαφηνιστεί ότι σε περιπτώσεις ματαιώσεων η επιλογή μεταξύ της επιστροφής χρημάτων, της συνέχειας του ταξιδιού με μεταφορά με άλλη πτήση, ή του ταξιδιού σε μεταγενέστερη ημερομηνία, αποτελεί απόφαση του επιβάτη και όχι του αερομεταφορέα.
- (10) Οι αερολιμένες και οι χρήστες των αερολιμένων όπως οι αερομεταφορείς και οι εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης θα πρέπει να συνεργάζονται για να ελαχιστοποιούν τις επιπτώσεις που έχουν στους επιβάτες οι πολλαπλές διακοπές των πτήσεων, εξασφαλίζοντας την παροχή φροντίδας και τη μεταφορά με άλλες πτήσεις. Προς το σκοπό αυτό θα πρέπει να καταρτίσουν σχέδια απρόβλεπτων καταστάσεων για τέτοια συμβάντα και να συνεργάζονται για την κατάρτιση των εν λόγω σχεδίων.
- (11) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα πρέπει να συμπεριλάβει ρητά το δικαίωμα αποζημίωσης για επιβάτες που αντιμετωπίζουν μεγάλες καθυστερήσεις, σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-

<sup>17</sup> ΕΕ L158 της 23.6.1990, σ. 59.

402/07 και C-432/07 (Sturgeon). Ταυτόχρονα, τα όρια άνω των οποίων οι καθυστερήσεις γεννούν δικαίωμα αποζημίωσης θα πρέπει να αυξηθούν για να ληφθούν υπόψη οι οικονομικές επιπτώσεις στον κλάδο και να αποφευχθεί εξαιτίας αυτού η τυχόν αύξηση της συχνότητας των ματαιώσεων. Για να εξασφαλιστεί ότι οι πολίτες που ταξιδεύουν εντός της ΕΕ αντιμετωπίζουν ομοιογενείς όρους αποζημίωσης, το όριο θα πρέπει να είναι το ίδιο για όλα τα ταξίδια εντός της ΕΕ, αλλά και θα πρέπει να εξαρτάται από την απόσταση του ταξιδιού προς και από τρίτες χώρες για να ληφθούν υπόψη οι επιχειρησιακές δυσκολίες των αερομεταφορέων κατά την αντιμετώπιση καθυστερήσεων σε απομακρυσμένους αερολιμένες.

- (12) Για να εξασφαλιστεί ασφάλεια δικαίου, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα πρέπει να επιβεβαιώνει ρητά ότι οι επιπτώσεις στους επιβάτες από τον αναπρογραμματισμό των πτήσεων είναι παρόμοιες με τις μεγάλες καθυστερήσεις και θα πρέπει συνεπώς να γεννούν παρόμοια δικαιώματα.
- (13) Οι επιβάτες που χάνουν την πτήση ανταπόκρισης θα πρέπει να δέχονται κατάλληλη φροντίδα ενώ περιμένουν την μεταφορά με άλλη πτήση. Σύμφωνα με την αρχή της ισότιμης μεταχείρισης οι εν λόγω επιβάτες θα πρέπει να μπορούν να υποβάλλουν αίτηση αποζημίωσης σε παρόμοια βάση με τους επιβάτες των οποίων οι πτήσεις έχουν καθυστερήσει ή ματαιωθεί αναλόγως της καθυστέρησης που αντιμετώπισαν για να φτάσουν στον τελικό προορισμό του ταξιδιού τους.
- (14) Προκειμένου να ενισχυθεί η προστασία των επιβατών, θα πρέπει να αποσαφηνιστεί ότι οι επιβάτες των οποίων η πτήση καθυστέρησε έχουν δικαίωμα σε φροντίδα και αποζημίωση ανεξάρτητα του αν περιμένουν στον τερματικό σταθμό του αερολιμένα ή έχουν ήδη καταλάβει τις θέσεις τους στο αεροσκάφος. Ωστόσο, επειδή στην 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 δικαίωμα τους να αποβιβαστούν.
- (15) Στις περιπτώσεις που κάποιος επιβάτης έχει επιλέξει μεταφορά με άλλη πτήση το νωρίτερο δυνατόν, ο αερομεταφορέας συχνά επιτρέπει την μεταφορά με άλλη πτήση υπό την προϋπόθεση της διάθεσης θέσεων στις δικές του πτήσεις, αρνούμενος έτσι στους επιβάτες την δυνατότητα να μεταφερθούν με άλλη πτήση ταχύτερα μέσω εναλλακτικών δρομολογίων. Μετά την παρέλευση ορισμένου χρόνου, θα πρέπει να καθιερωθεί η δυνατότητα να προσφέρει ο αερομεταφορέας μεταφορά με άλλη πτήση με δρομολόγιο άλλου μεταφορέα ή με άλλο τρόπο μεταφοράς, εφόσον αυτό μπορεί να επιταχύνει την μεταφορά με άλλα μέσα. Η μεταφορά με εναλλακτική πτήση θα πρέπει να εξαρτάται από την διαθεσιμότητα θέσεων.
- (16) Σήμερα, οι αερομεταφορείς έχουν απεριόριστη ευθύνη για την παροχή καταλύματος στους επιβάτες τους σε περίπτωση έκτακτων περιστάσεων μακράς διάρκειας. Αυτή η αβεβαιότητα που συνδέεται με την έλλειψη προβλέψιμου χρονικού ορίου ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική σταθερότητα του μεταφορέα. Συνεπώς, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να μπορεί να περιορίσει την παροχή φροντίδας μετά την παρέλευση ορισμένου χρόνου. Επιπλέον, ο προγραμματισμός για απρόβλεπτες καταστάσεις και η ταχεία μεταφορά με άλλη πτήση θα πρέπει να ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο να μένουν οι επιβάτες καθηλωμένοι για μεγάλες χρονικές περιόδους.
- (17) Η εφαρμογή ορισμένων δικαιωμάτων των επιβατών, ιδίως του δικαιώματος στην παροχή καταλύματος, έχει αποδειχτεί ότι είναι δυσανάλογη προς τα έσοδα των αερομεταφορέων για ορισμένες πτητικές λειτουργίες μικρής κλίμακας. Οι πτήσεις που εκτελούνται με μικρά αεροσκάφη σε μικρές αποστάσεις θα πρέπει συνεπώς να εξαιρεθούν από την υποχρέωση πληρωμής καταλύματος, παρόλο που ο αερομεταφορέας θα εξακολουθεί να υποχρεούται να βοηθήσει τον επιβάτη να βρει το εν λόγω κατάλυμα.
- (18) Για τα άτομα με αναπηρία, τα άτομα μειωμένης κινητικότητας και άλλα άτομα με ειδικές ανάγκες όπως τα ασυνόδευτα παιδιά, οι έγκυες και τα άτομα που χρήζουν ιδιαίτερης ιατρικής φροντίδας, ίσως να είναι δυσκολότερο να βρεθεί κατάλυμα σε περίπτωση διακοπής της πτήσης. Συνεπώς, οι τυχόν περιορισμοί του δικαιώματος στην παροχή καταλύματος σε

περιπτώσεις έκτακτων περιστάσεων ή για περιφερειακές πτήσεις, δεν θα πρέπει να ισχύουν για τις εν λόγω κατηγορίες επιβατών.

- (19) Οι λόγοι στους οποίους οφείλονται οι σημερινές μεγάλες καθυστερήσεις και ματαιώσεις πτήσεων στην ΕΕ δεν έγκεινται στην αποκλειστική 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 μεγάλες καθυστερήσεις και οι ματαιώσεις, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα αποζημίωσης από τρίτους που συνέβαλαν σε γεγονός που γεννά την αποζημίωση ή άλλες υποχρεώσεις.
- (20) Οι επιβάτες θα πρέπει αφενός να ενημερώνονται σωστά σχετικά με τα δικαιώματά τους σε περίπτωση διακοπής της πτήσης, αλλά θα πρέπει επίσης να ενημερώνονται επαρκώς σχετικά με τα αίτια της ίδιας της διακοπής, 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.
- (21) Προκειμένου να εξασφαλιστεί καλύτερη επιβολή των δικαιωμάτων των επιβατών, θα πρέπει να οριστεί επακριβέστερα ο ρόλος των εθνικών αρχών επιβολής και σαφώς να μην σχετίζονται με την διεκπεραίωση των μεμονωμένων καταγγελιών των επιβατών.
- (22) Οι επιβάτες θα πρέπει να ενημερώνονται επαρκώς για τις σχετικές διαδικασίες υποβολής αιτήσεων αποζημίωσης και καταγγελιών στους αερομεταφορείς και να λαμβάνουν απάντηση εντός εύλογου χρόνου. Οι επιβάτες θα πρέπει να διαθέτουν επίσης την δυνατότητα να υποβάλλουν καταγγελίες κατά των αερομεταφορέων μέσω εξωδικαστικών μέτρων. Ωστόσο, επειδή το δικαίωμα πραγματικής προσφυγής ενώπιον δικαστηρίου αποτελεί θεμελιώδες δικαίωμα αναγνωρισμένο 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.
- (23) Στην υπόθεση C-139/11 (Moré κατά KLM), το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφάσισε ότι οι προθεσμίες για την αξίωση καταβολής αποζημιώσεως καθορίζονται σύμφωνα με τους κανόνες κάθε κράτους μέλους.
- (24) Η τακτική ροή πληροφοριών μεταξύ της Επιτροπής και των αρχών επιβολής θα επέτρεπε στην Επιτροπή να εκπληρώνει καλύτερα τον ρόλο της όσον αφορά την παρακολούθηση και τον συντονισμό των εθνικών αρχών και την υποστήριξή τους.
- (25) Για να εξασφαλιστούν ομοιόμορφοι όροι εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι αρμοδιότητες αυτές θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή<sup>18</sup>.
- (26) Για την έκδοση εκτελεστικών αποφάσεων όσον αφορά το περιεχόμενο των εκθέσεων δραστηριοτήτων που παρέχουν τα κράτη μέλη στην Επιτροπή, θα πρέπει να χρησιμοποιείται η συμβουλευτική διαδικασία.
- (27) Για να εξασφαλιστεί ότι η ζημία ή η απώλεια εξοπλισμού κινητικότητας αποζημιώνεται πλήρως, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να παρέχουν δωρεάν στα άτομα μειωμένης κινητικότητας την ευκαιρία υποβολής ειδικής δήλωσης ενδιαφέροντος, η οποία, σύμφωνα με τη σύμβαση του Μόντρεαλ, θα τους επιτρέψει να ζητήσουν πλήρη αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας.
- (28) Ορισμένες φορές δημιουργείται σύγχυση στους επιβάτες όσον αφορά τις διαστάσεις, το βάρος ή τον αριθμό των αποσκευών που επιτρέπεται να μεταφέρουν. Για να εξασφαλιστεί πλήρης ενημέρωση των επιβατών σχετικά με τα επιτρεπόμενα όρια αποσκευών που περιλαμβάνει το

<sup>18</sup>

EE L 55 της 28.2.2011, σ. 13.

εισιτήριό τους, τόσο για τις χειραποσκευές όσο και για τις παραδιδόμενες αποσκευές, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να αναφέρουν σαφώς τα εν λόγω επιτρεπόμενα όρια κατά την κράτηση και στον αερολιμένα.

- (29) Τα μουσικά όργανα θα πρέπει στο μέτρο του δυνατού να γίνονται δεκτά ως αποσκευές εντός του θαλάμου επιβατών και, όπου αυτό δεν είναι δυνατόν, θα πρέπει να μεταφέρονται στο μέτρο του δυνατού υπό τις κατάλληλες συνθήκες στο τμήμα μεταφοράς εμπορευμάτων του αεροσκάφους. Πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97.
- (30) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η ορθή και συνεπής εφαρμογή των δικαιωμάτων που παρέχονται στους επιβάτες με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97, οι εθνικές αρχές επιβολής που ορίζονται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα πρέπει επίσης να παρακολουθούν και να επιβάλλουν τα δικαιώματα βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97.
- (31) Με δεδομένες τις σύντομες προθεσμίες για την υποβολή καταγγελιών για απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση άφιξης αποσκευών, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να παρέχουν στους επιβάτες τη δυνατότητα να υποβάλλουν καταγγελία παρέχοντας έντυπο καταγγελίας στον αερολιμένα. Το εν λόγω έντυπο μπορεί επίσης να έχει τη μορφή κοινής Δήλωσης Μη Παράδοσης Αποσκευής (Property Irregularity Report ή PIR).
- (32) Το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97<sup>19</sup> έχει καταστεί παρωχημένο επειδή τα θέματα ασφάλισης ρυθμίζονται πλέον με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 785/2004. Κατά συνέπεια θα πρέπει να καταργηθεί.
- (33) Για να ληφθούν υπόψη οι οικονομικές εξελίξεις, απαιτείται η τροποποίηση των χρηματικών ορίων που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97, όπως αναθεωρήθηκαν από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) το 2009 δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ.
- (34) Για να διασφαλιστεί η αδιάλειπτη αντιστοιχία μεταξύ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 και της σύμβασης του Μόντρεαλ, η Επιτροπή θα πρέπει εξουσιοδοτηθεί δυνάμει του άρθρου 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εκδίδει πράξεις. Η εν λόγω εξουσιοδότηση θα επιτρέπει στην Επιτροπή να τροποποιεί τα χρηματικά όρια που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97, εφόσον αυτά αναπροσαρμόζονται από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ.
- (35) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και να τηρεί τις αρχές του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως όσον αφορά την προστασία των καταναλωτών, το δικαίωμα προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, την απαγόρευση κάθε είδους διακρίσεων και την ένταξη των ατόμων με ειδικές ανάγκες, καθώς και το δικαίωμα πραγματικής προσφυγής και αμερόληπτου δικαστηρίου.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

### *Άρθρο 1*

Ο κανονισμός 261/2004 τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:
- α) Ο ορισμός στο στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «κοινοτικός αερομεταφορέας: αερομεταφορέας που διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης, την οποία έχει χορηγήσει κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ)

<sup>19</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος (ΕΕ L 285 της 17.10.1997, σ. 1) όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002 (ΕΕ L 140 της 30.5.2002, σ. 2)



αριθ. 1008/2008, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα<sup>20</sup>.»

β) Ο ορισμός στο στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«διοργανωτής: πρόσωπο κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 2 της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις<sup>21</sup>».

γ) Ο ορισμός στο σημείο θ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«άτομο με μειωμένη κινητικότητα: άτομο κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006, σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς<sup>22</sup>.»

δ) Στον ορισμό της «ματαιώσης» στο σημείο ιβ) προστίθεται η εξής πρόταση:

«Η πτήση κατά την οποία το αεροσκάφος απογειώθηκε, αλλά για οποιοδήποτε λόγο αναγκάστηκε στη συνέχεια να προσγειωθεί σε αερολιμένα διαφορετικό από τον αερολιμένα προορισμού ή να επιστρέψει στον αερολιμένα αναχώρησης, θεωρείται ως ματαιωθείσα πτήση.»

ε) Προστίθενται οι ακόλουθοι ορισμοί:

«ιγ) "έκτακτες περιστάσεις": περιστάσεις οι οποίες εκ της φύσεως και των αιτίων τους δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και εκφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι έκτακτες περιστάσεις περιλαμβάνουν τις περιστάσεις που καθορίζονται στο παράρτημα·

ιδ) "πτήση": εκτέλεση αερομεταφοράς μεταξύ δύο αερολιμένων· οι ενδιάμεσες στάσεις αποκλειστικά για τεχνικούς ή λειτουργικούς σκοπούς δεν λαμβάνονται υπόψη·

ιε) "πτήση ανταπόκρισης": πτήση η οποία βάσει ενιαίας σύμβασης μεταφοράς έχει σκοπό να επιτρέψει στον επιβάτη να φτάσει σε σημείο ανταπόκρισης προκειμένου να αναχωρήσει με άλλη πτήση, ή, ανάλογα με την περίπτωση, η συγκεκριμένη άλλη πτήση που αναχωρεί από το σημείο ανταπόκρισης·

ιστ) "ταξίδι": πτήση ή συνεχής σειρά πτήσεων ανταπόκρισης για τη μεταφορά επιβάτη από τον αερολιμένα αναχώρησης στον τελικό του προορισμό σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς·

ιζ) "αερολιμένας": κάθε χώρος διαρρυθμισμένος ειδικά για την προσγείωση, την απογείωση και τους ελιγμούς αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων των βοηθητικών εγκαταστάσεων για τις ανάγκες της κίνησης και της εξυπηρέτησης των αεροσκαφών, καθώς και των εγκαταστάσεων που υποβοηθούν τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές·

ιη) "φορέας διαχείρισης αερολιμένα": φορέας ο οποίος, σε συνδυασμό ή όχι με άλλες δραστηριότητες, ανάλογα με την περίπτωση, έχει ως στόχο, δυνάμει εθνικών νομοθετικών ή κανονιστικών διατάξεων ή συμβάσεων, τη διοίκηση και τη διαχείριση των αερολιμενικών υποδομών ή των υποδομών αερολιμενικών δικτύων και το συντονισμό και τον έλεγχο των δραστηριοτήτων των διαφόρων αερομεταφορέων που εξυπηρετούν τους συγκεκριμένους αερολιμένες ή αερολιμενικά δίκτυα·

ιθ) "τιμή εισιτηρίου": το πλήρες αντίτιμο που καταβάλλεται για εισιτήριο που περιλαμβάνει τον αεροπορικό ναύλο, και όλους τους επιβαλλόμενους φόρους, επιβαρύνσεις, προσανξήσεις και τέλη που καταβάλλονται για όλες τις προαιρετικές και μη προαιρετικές υπηρεσίες που περιλαμβάνονται στο εισιτήριο·

<sup>20</sup> EE L 293 της 31.10.2008, σ. 3.

<sup>21</sup> EE L 158 της 23.6.1990, σ. 59.

<sup>22</sup> EE L 204 της 26.7.2006, σ. 1.

- κ) "τιμή πτήσης": η αξία που προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό της τιμής του εισιτηρίου επί τον λόγο της απόστασης της πτήσης προς την συνολική απόσταση του ταξιδιού (ή των ταξιδιών) που καλύπτει το εισιτήριο·
- κα) "ώρα αναχώρησης": η χρονική στιγμή κατά την οποία το αεροσκάφος εγκαταλείπει τη θέση αναχώρησης, ωθείται προς τα πίσω ή κινείται με δικά του μέσα (ώρα αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης)·
- κβ) "ώρα άφιξης": η χρονική στιγμή κατά την οποία το αεροσκάφος φθάνει στην θέση άφιξης και ενεργοποιούνται τα φρένα στάθμευσης (χρόνος επαναφοράς στη θέση ακινητοποίησης)·
- κγ) "καθυστέρηση διαδρόμου": κατά την αναχώρηση, ο χρόνος κατά τον οποίο το αεροσκάφος παραμένει στο έδαφος από την έναρξη της επιβίβασης των επιβατών μέχρι την ώρα απογείωσης του αεροσκάφους, ή, κατά την άφιξη, ο χρόνος από την προσγείωση του αεροσκάφους και την ώρα έναρξης της αποβίβασης των επιβατών·
- κδ) "νύχτα": η χρονική περίοδος από το μεσονύκτιο μέχρι τις 6 π.μ.·
- κε) "ασυνόδευτο παιδί": παιδί που ταξιδεύει χωρίς να συνοδεύεται από γονέα ή κηδεμόνα και για το οποίο ο αερομεταφορέας έχει αναλάβει την ευθύνη της φροντίδας σύμφωνα με τους δημοσιευμένους κανόνες του.»

2. Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται με την προϋπόθεση ότι οι επιβάτες:

α) έχουν επιβεβαιωμένη κράτηση στη συγκεκριμένη πτήση και, εκτός από την περίπτωση ματαίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 5, και την περίπτωση αναπρογραμματισμού που προβλέπεται στο άρθρο 6, παρουσιάζονται για επιβίβαση,

– όπως έχει ορίσει και την ώρα που έχει υποδείξει προηγουμένως εγγράφως (ενδεχομένως και με ηλεκτρονικά μέσα) ο αερομεταφορέας, ο διοργανωτής ή ο εξουσιοδοτημένος ταξιδιωτικός του πράκτορας,

ή, εφόσον δεν προσδιορίζεται η ώρα,

– το αργότερο σαράντα πέντε λεπτά πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης· ή

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

β) Η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Με την επιφύλαξη του άρθρου 8 παράγραφος 6, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται μόνο σε επιβάτες που μεταφέρονται με μηχανοκίνητο αεροσκάφος με σταθερές πτέρυγες. Ωστόσο, στις περιπτώσεις που μέρος του ταξιδιού διεξάγεται, σύμφωνα με σύμβαση μεταφοράς, με άλλο τρόπο μεταφοράς ή με ελικόπτερο, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται για ολόκληρο το ταξίδι και το μέρος του ταξιδιού που διεξάγεται με άλλο τρόπο μεταφοράς θεωρείται ως πτήση ανταπόκρισης για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού.»

γ) Η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται επίσης σε επιβάτες που μεταφέρονται βάσει συμβάσεων για οργανωμένα ταξίδια αλλά δεν θίγει τα δικαιώματα των επιβατών βάσει της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου. Ο επιβάτης δικαιούται να υποβάλει αίτηση αποζημίωσης βάσει του παρόντος κανονισμού και βάσει της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, αλλά δεν δικαιούται για τα ίδια γεγονότα να σωρεύσει δικαιώματα βάσει αμφοτέρων των νομικών πράξεων εάν τα δικαιώματα διασφαλίζουν ταυτόσημο συμφέρον ή έχουν ταυτόσημους στόχους. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε περιπτώσεις ματαίωσης ή καθυστέρησης οργανωμένου ταξιδιού για λόγους άλλους από τη ματαίωση ή την καθυστέρηση της πτήσης.»

3. Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:
- α) Η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «3. Σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης επιβατών παρά τη θέλησή τους, ο πραγματικός αερομεταφορέας τους αποζημιώνει αμέσως σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 και τους παρέχει βοήθεια σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8. Εάν ο επιβάτης επιλέξει αλλαγή δρομολογίου με την νωρίτερη δυνατή πτήση δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 1 στοιχείο β) και εάν η ώρα αναχώρησης είναι τουλάχιστον δύο ώρες μετά την αρχική ώρα αναχώρησης, ο πραγματικός αερομεταφορέας παρέχει βοήθεια στον επιβάτη σύμφωνα με το άρθρο 9.»
- β) Προστίθενται οι ακόλουθες δύο παράγραφοι:
- «4. Οι παράγραφοι 1 και 2 εφαρμόζονται σε εισιτήρια επιστροφής εφόσον ο επιβάτης αντιμετωπίσει άρνηση επιβίβασης στο ταξίδι επιστροφής με την δικαιολογία ότι δεν πραγματοποίησε το ταξίδι μετάβασης και δεν κατέβαλε πρόσθετο τέλος για τον σκοπό αυτό.
5. Εάν ο επιβάτης, ή μεσάζων που ενεργεί για λογαριασμό του, αναφέρει λάθος στη γραφή του ονόματος ενός ή περισσότερων επιβατών που περιλαμβάνονται στην ίδια σύμβαση μεταφοράς, το οποίο ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα άρνηση επιβίβασης, ο αερομεταφορέας το διορθώνει τουλάχιστον μία φορά μέχρι και 48 ώρες πριν από την αναχώρηση χωρίς επιπλέον επιβάρυνση για τον επιβάτη ή τον μεσάζοντα, εκτός εάν του απαγορεύεται να ενεργήσει με αυτό τον τρόπο λόγω εθνικής ή διεθνούς νομοθεσίας.»
4. Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:
- α) Στην παράγραφο 1, τα στοιχεία α) και β) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) να τους δοθεί από τον πραγματικό αερομεταφορέα η δυνατότητα να επιλέξουν ανάμεσα στην επιστροφή χρημάτων, να συνεχίσουν το ταξίδι με μεταφορά με άλλη πτήση ή να ταξιδεύσουν σε μεταγενέστερη ημερομηνία σύμφωνα με το άρθρο 8· και
- β) σε περίπτωση μεταφοράς με άλλη πτήση και εφόσον η εύλογα αναμενόμενη ώρα αναχώρησης της πτήσης είναι τουλάχιστον 2 ώρες μετά την προγραμματισμένη αναχώρηση της ακυρωθείσας πτήσης, να του προσφέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας την φροντίδα που καθορίζεται στο άρθρο 9 και»
- β) Η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7 αν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις και ότι η ματαίωση δεν μπορούσε να αποφευχθεί ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Επίκληση των εν λόγω έκτακτων περιστάσεων είναι δυνατόν να γίνει εφόσον επηρεάζουν την οικεία πτήση ή την προηγούμενη πτήση που πραγματοποιήθηκε με το ίδιο αεροσκάφος.»
- γ) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 5:
- «5. Στους αερολιμένες στους οποίους η ετήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα 3 εκατομμύρια επιβάτες επί τουλάχιστον τρία συνεχή έτη, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα εξασφαλίζει ότι οι λειτουργίες του αερολιμένα και των χρηστών του, ιδίως των αερομεταφορέων και των παρόχων επίγειας εξυπηρέτησης, συντονίζονται μέσω κατάλληλου σχεδίου απρόβλεπτων καταστάσεων ενόψει πιθανών καταστάσεων με πολλαπλές ματαιώσεις και/ή καθυστερήσεις πτήσεων που θα είχαν ως αποτέλεσμα να καθηλωθεί σημαντικός αριθμός επιβατών στον αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένων και περιπτώσεων αφερεγγυότητας αεροπορικών εταιρειών ή ανάκλησης της άδειας λειτουργίας. Το σχέδιο απρόβλεπτων καταστάσεων καταρτίζεται έτσι ώστε να εξασφαλίζεται επαρκής ενημέρωση και παροχή βοήθειας στους καθηλωμένους επιβάτες. Ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα κοινοποιεί το σχέδιο απρόβλεπτων καταστάσεων και τις τυχόν τροποποιήσεις του στην εθνική αρχή επιβολής που έχει οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 16. Σε αερολιμένες με κυκλοφορία κάτω του ανωτέρω αναφερθέντος ορίου, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα

καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια για να συντονίσει τους χρήστες του αερολιμένα και για να βοηθήσει και να ενημερώσει τους καθηλωμένους επιβάτες σε παρόμοιες καταστάσεις.»

5. Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 6*

**Μεγάλες καθυστερήσεις**

1. Όταν πραγματικός αερομεταφορέας αναμένει ευλόγως ότι μια πτήση θα καθυστερήσει, ή σε περίπτωση αναβολής από τον πραγματικό αερομεταφορέα της προγραμματισμένης ώρας αναχώρησης, πέραν από την αρχικά προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, ο πραγματικός αερομεταφορέας προσφέρει στους επιβάτες:

i) όταν η καθυστέρηση είναι τουλάχιστον δύο ώρες, τη βοήθεια που προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο α) και στο άρθρο 9 παράγραφος 2· και

ii) όταν η καθυστέρηση είναι τουλάχιστον πέντε ώρες, και περιλαμβάνει μία ή περισσότερες διανυκτερεύσεις, τη βοήθεια που προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο β) και γ)· και

iii) όταν η καθυστέρηση είναι τουλάχιστον πέντε ώρες, τη βοήθεια που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο α).

2. Οι επιβάτες δικαιούνται αποζημίωσης από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7 όταν ο επιβάτης φτάσει στον τελικό του προορισμό:

α) πέντε ώρες ή περισσότερο μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης για όλα τα ενδοκοινοτικά ταξίδια και για ταξίδια προς/από τρίτες χώρες σε απόσταση το πολύ 3.500 χιλιομέτρων·

β) εννέα ώρες ή περισσότερο μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης για ταξίδια προς/από τρίτες χώρες σε απόσταση από 3.500 έως 6.000 χιλιόμετρα·

γ) δώδεκα ώρες ή περισσότερο μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης για ταξίδια προς/από τρίτες χώρες σε απόσταση 6.000 χιλιομέτρων και άνω.

3. Η παράγραφος 2 εφαρμόζεται επίσης όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας έχει τροποποιήσει τις προγραμματισμένες ώρες αναχώρησης και άφιξης, προκαλώντας καθυστέρηση ως προς τις αρχικά προγραμματισμένες ώρες άφιξης, εκτός εάν ο επιβάτης έχει ενημερωθεί περί του αναπρογραμματισμού περισσότερες από δεκαπέντε ημέρες πριν από την αρχικά προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης.

4. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7 αν μπορεί να αποδείξει ότι η καθυστέρηση ή ο αναπρογραμματισμός έχουν προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις και ότι η καθυστέρηση ή ο αναπρογραμματισμός δεν θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Επίκληση των εν λόγω έκτακτων περιστάσεων είναι δυνατόν να γίνει εφόσον θίγουν τη σχετική πτήση ή την προηγούμενη πτήση που πραγματοποιήθηκε με το ίδιο αεροσκάφος.

5. Με την επιφύλαξη περιορισμών για λόγους ασφαλείας πτήσεων, εάν η καθυστέρηση διαδρόμου υπερβαίνει τη μία ώρα, ο πραγματικός αερομεταφορέας παρέχει δωρεάν πρόσβαση σε τουαλέτες και πόσιμο νερό, εξασφαλίζει επαρκή θέρμανση ή ψύξη του θαλάμου επιβατών, καθώς και τη διάθεση επαρκούς ιατρικής φροντίδας εάν απαιτείται. Εάν η μέγιστη καθυστέρηση διαδρόμου ανέλθει σε πέντε ώρες, το αεροσκάφος επιστρέφει στην θύρα ή σε άλλο κατάλληλο σημείο αποβίβασης όπου θα επιτραπεί στους επιβάτες να αποβιβαστούν και να τους παρασχεθεί βοήθεια ίδια με εκείνη που καθορίζεται στην παράγραφο 1, εκτός και αν υπάρχουν λόγοι ασφαλείας πτήσεων ή ασφάλειας από έκνομες ενέργειες για τους οποίους το αεροσκάφος δεν μπορεί να εγκαταλείψει την θέση του στον διάδρομο.»

6. Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

### Απώλεια πτήσης ανταπόκρισης

1. Εάν επιβάτης χάσει την πτήση ανταπόκρισης λόγω καθυστέρησης ή αναπρογραμματισμού της προηγούμενης πτήσης, ο κοινοτικός αερομεταφορέας της πτήσης ανταπόκρισης προσφέρει στον επιβάτη:

i) την βοήθεια που προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο α) και στο άρθρο 9 παράγραφος 2 εάν ο χρόνος αναμονής του επιβάτη για την ανταπόκριση παραταθεί τουλάχιστον επί δώρο· και

ii) μεταφορά με άλλη πτήση όπως προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο β)· και

iii) την βοήθεια που προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ), όταν η προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης της εναλλακτικής πτήσης ή του άλλου προσφερόμενου μεταφορικού μέσου βάσει του άρθρου 8 αναμένεται να καθυστερήσει τουλάχιστον πέντε ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης της απολεσθείσας πτήσης και η καθυστέρηση υπερβαίνει τη μια ή περισσότερες διανυκτερεύσεις.

2. Όταν επιβάτης χάσει πτήση ανταπόκρισης λόγω καθυστέρησης προηγούμενης πτήσης ανταπόκρισης, ο επιβάτης δικαιούται αποζημίωσης από τον κοινοτικό αερομεταφορέα που εκτέλεσε την προηγούμενη πτήση σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2. Για τις εν λόγω περιπτώσεις η καθυστέρηση υπολογίζεται με βάση την προγραμματισμένη ώρα άφιξης στον τελικό προορισμό.

3. Η παράγραφος 2 δεν θίγει τις τυχόν διευθετήσεις αποζημίωσης που έχουν γίνει μεταξύ των ενδιαφερόμενων αερομεταφορέων.

4. Οι παράγραφοι 1 και 2 εφαρμόζονται επίσης σε αερομεταφορείς τρίτων χωρών που εκτελούν πτήση ανταπόκρισης προς ή από αερολιμένα της ΕΕ.»

7. Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 1 η λέξη «πτήσεις» αντικαθίσταται από τη λέξη «ταξίδια».

β) Οι παράγραφοι 2, 3 και 4 αντικαθίστανται από τα εξής:

«2. Στις περιπτώσεις που επιβάτης επέλεξε να συνεχίσει το ταξίδι του δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 1 στοιχείο β), έχει δικαίωμα αποζημίωσης μόνο μία φορά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του προς τον τελικό προορισμό, ακόμη και αν σημειωθεί νέα ματαίωση ή απώλεια ανταπόκρισης κατά τη διάρκεια της μεταφοράς με άλλη πτήση.

3. Η αποζημίωση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 καταβάλλεται σε ρευστό, με ηλεκτρονικό τραπεζικό έμβασμα, με τραπεζική εντολή ή επιταγή.

4. Οι αποστάσεις που δίδονται στην παράγραφο 1 μετρούνται με τη μέθοδο της μεγιστοκύκλιας διαδρομής.

5. Ο αερομεταφορέας δύναται να καταλήξει σε εθελοντική συμφωνία με τον επιβάτη, η οποία αντικαθιστά τις περί αποζημίωσης διατάξεις της παραγράφου 1, εφόσον η εν λόγω συμφωνία επιβεβαιώνεται με έγγραφο υπογεγραμμένο από τον επιβάτη στο οποίο ο επιβάτης δηλώνει ότι έχει ενημερωθεί για τα δικαιώματα αποζημίωσής του βάσει του παρόντος κανονισμού.»

8. Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

### Δικαίωμα σε επιστροφή αντιτίμου ή μεταφορά με άλλη πτήση

1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες μία από τις ακόλουθες επιλογές:

α) - επιστροφή, εντός επτά ημερών από την αίτηση του επιβάτη, με τους τρόπους που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 3, της τιμής της πτήσης, για το μέρος ή τα μέρη του

ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν και για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που ήδη πραγματοποιήθηκαν, εφόσον η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό ως προς το αρχικό ταξιδιωτικό του σχέδιο, καθώς επίσης, αν συντρέχει η περίπτωση:

- πτήσης επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησής του το νωρίτερο δυνατόν·

β) συνέχιση των ταξιδιωτικών σχεδίων των επιβατών με τη μεταφορά τους το νωρίτερο δυνατό με άλλη πτήση, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό τους προορισμό· ή

γ) μεταφορά τους, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό τους προορισμό σε μεταγενέστερη ημερομηνία που τους εξυπηρετεί εφόσον διατίθενται θέσεις.

2. Η παράγραφος 1 στοιχείο α) εφαρμόζεται επίσης στους επιβάτες των οποίων οι πτήσεις αποτελούν μέρος οργανωμένου ταξιδιού, εκτός όσον αφορά το δικαίωμα επιστροφής χρημάτων, όταν το σχετικό δικαίωμα γεννάται δυνάμει της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ.

3. Εάν ο πραγματικός αερομεταφορέας προσφέρει στον επιβάτη πτήση προς ή από αερολιμένα άλλον από εκείνον για τον οποίο έγινε η κράτηση, ο πραγματικός αερομεταφορέας καλύπτει το κόστος μεταφοράς του επιβάτη από τον άλλο αερολιμένα σε εκείνον για τον οποίο έγινε η κράτηση, ή, όσον αφορά τον αερολιμένα προορισμού, σε άλλο γειτονικό προορισμό που έχει συμφωνηθεί με τον επιβάτη.

4. Εάν συμφωνήσει ο επιβάτης, για την πτήση επιστροφής ή τις πτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) ή τη μεταφορά με άλλη πτήση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχεία β) και γ), είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν δρομολόγια που εκτελούνται από άλλο αερομεταφορέα, να περιλαμβάνεται διαφορετική διαδρομή ή να χρησιμοποιούνται άλλοι τρόποι μεταφοράς.

5. Όταν οι επιβάτες επιλέξουν την επιλογή της παραγράφου 1 στοιχείο β) δικαιούνται, ανάλογα με τη διάθεση θέσεων, μεταφορά με άλλη πτήση που εκτελείται από άλλο αερομεταφορέα ή με άλλο τρόπο μεταφοράς στις περιπτώσεις που ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να μεταφέρει τον επιβάτη με τα δικά του δρομολόγια και εγκαίρως για να φτάσει στον τελικό του προορισμό εντός 12 ωρών από την προγραμματισμένη ώρα άφιξης. Με την επιφύλαξη του άρθρου 22 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008<sup>23</sup>, ο άλλος αερομεταφορέας ή μεταφορέας δεν χρεώνει τον συμβατικό μεταφορέα με τιμή που υπερβαίνει τη μέση τιμή που έχουν καταβάλει οι δικοί του επιβάτες για ισοδύναμες πτήσεις κατά το τελευταίο τρίμηνο.

6. Όταν στους επιβάτες προσφέρεται, δυνάμει της παραγράφου 1, πλήρης ή μερική μεταφορά με άλλο τρόπο μεταφοράς, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στην μεταφορά που πραγματοποιείται με τον εν λόγω άλλο τρόπο μεταφοράς ως εάν ο επιβάτης να είχε μεταφερθεί με αεροσκάφος με σταθερές πτέρυγες.»

9. Το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 1, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος (ξενοδοχείου, τόπος διαμονής του επιβάτη ή άλλου)»

β) Προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«4. Εάν ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση, η καθυστέρηση ή ο αναπρογραμματισμός οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις και ότι η ματαίωση, η καθυστέρηση ή ο αναπρογραμματισμός ήταν αδύνατον να έχει αποφευχθεί έστω και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα, είναι δυνατόν να περιορίσει το συνολικό κόστος του καταλύματος βάσει της παραγράφου 1 στοιχείο β) σε 100 ευρώ ανά διανυκτέρευση και ανά επιβάτη και για το πολύ 3 διανυκτερεύσεις. Εάν ο πραγματικός αερομεταφορέας επιλέξει να εφαρμόσει τον εν λόγω περιορισμό, υποχρεούται σε κάθε

<sup>23</sup> EE L 293 της 31.10.2008, σ. 3.

περίπτωση να ενημερώσει τους επιβάτες περί των διαθέσιμων καταλυμάτων μετά τις τρεις διανυκτερεύσεις, επιπλέον της συνεχούς υποχρέωσής τους σχετικά με την ενημέρωση των επιβατών σύμφωνα με το άρθρο 14.

5. Η υποχρέωση παροχής καταλύματος βάσει της παραγράφου 1 στοιχείο β) δεν ισχύει για πτήσεις σε αποστάσεις μέχρι 250 χιλιόμετρα που προβλέπεται να εκτελεστούν με αεροσκάφος μέγιστης δυναμικότητας έως 80 θέσεων, εκτός και αν πρόκειται για πτήση ανταπόκρισης. Εάν ο πραγματικός αερομεταφορέας επιλέξει να εφαρμόσει την παρούσα εξαίρεση, πρέπει οπωσδήποτε να ενημερώσει τους επιβάτες για τα διαθέσιμα καταλύματα.

6. Όταν ο επιβάτης επιλέξει την επιστροφή χρημάτων βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 1 στοιχείο α) ενώ βρίσκεται στον αερολιμένα αναχώρησης του ταξιδιού του, ή επιλέξει τη μεταφορά με άλλη πτήση σε μεταγενέστερη ημερομηνία βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 1 στοιχείο γ), ο επιβάτης χάνει τα περαιτέρω δικαιώματά του όσον αφορά την φροντίδα βάσει του άρθρου 9 παράγραφος 1 σε σχέση με την άλλη πτήση.»

10. Στο άρθρο 10, παράγραφος 2, στοιχεία α), β) και γ) ο όρος «τιμής του εισιτηρίου» αντικαθίσταται από τον όρο «τιμής πτήσης».

11. Στο άρθρο 11, προστίθεται η ακόλουθος παράγραφος:

«3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν εφαρμόζει τους περιορισμούς του άρθρου 9 παράγραφοι 4 και 5 εάν ο επιβάτης είναι άτομο με μειωμένη κινητικότητα ή πρόσωπο που τον/την συνοδεύει, ασυνόδευτο παιδί, έγκυος ή άτομο που χρήσει ιδιαίτερης ιατρικής φροντίδας, υπό τον όρο ότι ο αερομεταφορέας ή ο πράκτοράς του ή ο διοργανωτής έχουν ενημερωθεί για τις ιδιαίτερες ανάγκες παροχής βοήθειας τουλάχιστον 48 ώρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης. Η εν λόγω ενημέρωση θεωρείται ότι καλύπτει ολόκληρο το ταξίδι και το ταξίδι επιστροφής εάν η σύμβαση για αμφότερα τα ταξίδια έχει συναφθεί με τον ίδιο αερομεταφορέα.»

12. Το άρθρο 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### *«Άρθρο 13*

#### **Δικαίωμα προσφυγής**

Σε περίπτωση που πραγματικός αερομεταφορέας καταβάλει την αποζημίωση ή εκπληρώσει τις υπόλοιπες υποχρεώσεις του βάσει του παρόντος κανονισμού, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού ή της εθνικής νομοθεσίας δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως περιορίζουσα το δικαίωμά του να απαιτήσει αποζημίωση για τις δαπάνες που προκλήθηκαν βάσει του παρόντος κανονισμού από τυχόν τρίτους οι οποίοι συνέβαλαν στο συμβάν που προκάλεσε την αποζημίωση ή τις υπόλοιπες υποχρεώσεις.»

13. Το άρθρο 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### *«Άρθρο 14*

#### **Υποχρέωση ενημέρωσης των επιβατών**

1. Ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα και ο πραγματικός αερομεταφορέας εξασφαλίζουν ότι στα σημεία ελέγχου εισιτηρίων (συμπεριλαμβανομένων και των μηχανών ελέγχου εισιτηρίων με αυτοεξυπηρέτηση) και στην θύρα επιβίβασης υπάρχει ανηρτημένη με ευδιάκριτο για τους επιβάτες τρόπο ευανάγνωστη γνωστοποίηση, η οποία περιέχει το ακόλουθο κείμενο: «Σε περίπτωση που σας αρνηθούν την επιβίβαση ή σε περίπτωση ματαίωσης ή δώρης τουλάχιστον καθυστέρησης της πτήσης σας, ζητήστε στη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων ή στη θύρα εξόδου το κείμενο που αναφέρει τα δικαιώματά σας, ιδίως όσον αφορά την παροχή βοήθειας και την ενδεχόμενη αποζημίωση».

2. Πραγματικός αερομεταφορέας που αρνείται την επιβίβαση ή ματαιώνει μια πτήση παρέχει σε κάθε θιγόμενο επιβάτη γραπτή γνωστοποίηση με τους κανόνες αποζημίωσης και παροχής βοήθειας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με τους δυνητικούς περιορισμούς βάσει του άρθρου 9 παράγραφοι 4 και 5. Ισοδύναμη γνωστοποίηση παρέχει επίσης σε κάθε θιγόμενο επιβάτη που έχει υποστεί

καθυστερήση ή αναπρογραμματισμό τουλάχιστον επί δίωρο. Επιδίδονται επίσης εγγράφως στον επιβάτη τα στοιχεία των αρμόδιων εθνικών φορέων διεκπεραίωσης καταγγελιών που έχουν οριστεί βάσει του άρθρου 16α.

3. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται έναντι των τυφλών και των ατόμων με προβλήματα όρασης με τη χρήση άλλων κατάλληλων μέσων.

4. Ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα εξασφαλίζει ότι στις περιοχές του αερολιμένα που προορίζονται για τους επιβάτες είναι αναρτημένες, με σαφή και ευδιάκριτο τρόπο, γενικές πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών. Εξασφαλίζει επίσης ότι οι επιβάτες που βρίσκονται στον αερολιμένα ενημερώνονται για την ματαίωση της πτήσης τους και για τα δικαιώματά τους εάν αεροπορική εταιρεία διακόψει αιφνιδιαστικά τη λειτουργία της όπως για παράδειγμα σε περίπτωση αφερεγγυότητας ή ανάκλησης της άδειας λειτουργίας της.

5. Σε περίπτωση ματαίωσης ή καθυστερημένης αναχώρησης, οι επιβάτες ενημερώνονται από τον πραγματικό αερομεταφορέα για την κατάσταση το ταχύτερο δυνατόν και σε κάθε περίπτωση πριν από την παρέλευση 30 λεπτών μετά την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, καθώς και για την εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης μόλις η εν λόγω πληροφορία καταστεί διαθέσιμη, εφόσον ο αερομεταφορέας έχει λάβει τα στοιχεία επικοινωνίας των επιβατών σύμφωνα με τις παραγράφους 6 και 7 σε περίπτωση που το εισιτήριο αγοράστηκε από μεσάζοντα.

6. Εάν ο επιβάτης δεν έχει αγοράσει εισιτήριο απευθείας από τον πραγματικό αερομεταφορέα αλλά από μεσάζοντα εγκατεστημένο στην Ένωση, ο εν λόγω μεσάζων παρέχει τα στοιχεία επικοινωνίας του επιβάτη στον αερομεταφορέα, υπό τον όρο ότι ο επιβάτης έχει δώσει την ρητή και έγγραφη συγκατάθεσή του. Η συγκατάθεση μπορεί να δοθεί μόνο σε «προαιρετική» βάση. Ο αερομεταφορέας επιτρέπεται να χρησιμοποιήσει τα εν λόγω στοιχεία επικοινωνίας αποκλειστικά για το σκοπό της εκπλήρωσης της υποχρέωσης ενημέρωσης βάσει του παρόντος άρθρου και όχι για εμπορικούς σκοπούς και διαγράφει τα στοιχεία επικοινωνίας εντός 72 ωρών από την ολοκλήρωση της σύμβασης μεταφοράς. Η επεξεργασία, πρόσβαση και αποθήκευση των εν λόγω δεδομένων πραγματοποιείται σύμφωνα με την οδηγία 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών<sup>24</sup>.

7. Ο μεσάζων εξαιρείται από τις υποχρεώσεις της παραγράφου 6 εάν είναι σε θέση να αποδείξει την ύπαρξη εναλλακτικού συστήματος που εξασφαλίζει την ενημέρωση του επιβάτη χωρίς την διαβίβαση των σχετικών στοιχείων επικοινωνίας.»

14. Το άρθρο 16 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### *«Άρθρο 16*

#### **Επιβολή**

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει εθνική αρχή επιβολής αρμόδια για την επιβολή του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις πτήσεις που αναχωρούν από αερολιμένες στο έδαφός του και τις πτήσεις από τρίτες χώρες προς τους εν λόγω αερολιμένες. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για την αρχή που ορίζεται κατ' εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

2. Οι εθνικές αρχές επιβολής παρακολουθούν στενά την συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν τον σεβασμό των δικαιωμάτων των επιβατών. Προς το σκοπό αυτό, οι αερομεταφορείς και οι φορείς διαχείρισης των αερολιμένων παρέχουν τα σχετικά έγγραφα στην εθνική αρχή επιβολής κατόπιν αιτήματος της. Για να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά της, η εθνική αρχή επιβολής λαμβάνει επίσης υπόψη τις πληροφορίες που της υποβάλλει ο φορέας που έχει οριστεί βάσει του άρθρου 16α. Δύναται επίσης να αποφασίσει να λάβει μέτρα επιβολής βάσει

<sup>24</sup>

EE L 281 της 23.11.1995, σ. 31.



μεμονωμένων καταγγελιών που της διαβιβάζει ο φορέας ο οποίος έχει οριστεί βάσει του άρθρου 16α.

3. Οι κυρώσεις που προβλέπουν τα κράτη μέλη για τις παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

4. Στις περιπτώσεις που οι φορείς οι οποίοι έχουν οριστεί βάσει των άρθρων 16 και 16α είναι διαφορετικοί, δημιουργούνται μηχανισμοί υποβολής αναφοράς για να εξετάζεται η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των διάφορων φορέων, ώστε η εθνική αρχή επιβολής να είναι σε θέση να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά της όσον αφορά την επιτήρηση και την επιβολή και ο φορέας ο οποίος έχει οριστεί βάσει του άρθρου 16α να είναι σε θέση να συλλέγει τις πληροφορίες που απαιτούνται για την εξέταση μεμονωμένων καταγγελιών.

5. Για κάθε έτος, το αργότερο μέχρι το τέλος Απριλίου του επόμενου ημερολογιακού έτους, οι εθνικές αρχές επιβολής δημοσιεύουν στατιστικές σχετικά με τις δραστηριότητές τους, συμπεριλαμβανομένων των κυρώσεων που επέβαλαν.

6. Οι αερομεταφορείς κοινοποιούν στις εθνικές αρχές επιβολής των κρατών μελών στα οποία δραστηριοποιούνται, τα στοιχεία επικοινωνίας τους, για τα θέματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

15. Προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα:

#### *«Άρθρο 16α*

##### **Αξιώσεις αποζημίωσης και καταγγελίες επιβατών**

1. Κατά την κράτηση, οι αερομεταφορείς ενημερώνουν τους επιβάτες σχετικά με τις διαδικασίες που εφαρμόζουν για την διεκπεραίωση αξιώσεων αποζημίωσης και καταγγελιών όσον αφορά τα δικαιώματα που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και σχετικά με τις συναφείς διευθύνσεις επικοινωνίας στις οποίες οι επιβάτες μπορούν να υποβάλλουν αξιώσεις αποζημίωσης και καταγγελίες, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών μέσων διαβίβασης. Ο αερομεταφορέας ενημερώνει επίσης τους επιβάτες για τον φορέα ή τους φορείς που είναι αρμόδιοι για την διεκπεραίωση των καταγγελιών των επιβατών.

2. Εάν επιβάτης επιθυμεί να υποβάλει καταγγελία στον αερομεταφορέα σχετικά με τα δικαιώματά του βάσει του παρόντος κανονισμού, την υποβάλλει εντός τριμήνου από την ημερομηνία κατά την οποία πραγματοποιήθηκε η πτήση ή είχε προγραμματιστεί να πραγματοποιηθεί. Εντός 7 ημερών από την παραλαβή της καταγγελίας, ο μεταφορέας επιβεβαιώνει την παραλαβή της στον επιβάτη. Εντός διμήνου από την παραλαβή της καταγγελίας, ο μεταφορέας παρέχει πλήρη απάντηση στην επιβάτη.

3. Σύμφωνα με το συναφές ενωσιακό και εθνικό δίκαιο, κάθε κράτος μέλος ορίζει εθνικό φορέα ή φορείς αρμόδιους για την εξωδικαστική επίλυση των διαφορών μεταξύ αερομεταφορέων και επιβατών όσον αφορά τα δικαιώματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

4. Κάθε επιβάτης μπορεί να υποβάλλει καταγγελία σε οιοδήποτε φορέα που έχει οριστεί βάσει της παραγράφου 3, για παραβίαση του παρόντος κανονισμού, σε οιονδήποτε αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους ή για οιαδήποτε πτήση από τρίτη χώρα σε αερολιμένα ευρισκόμενο στο εν λόγω έδαφος. Οι εν λόγω καταγγελίες επιτρέπεται να υποβληθούν το νωρίτερο δύο μήνες μετά την υποβολή καταγγελίας στον οικείο μεταφορέα, εκτός εάν ο μεταφορέας έχει ήδη δώσει τελική απάντηση στην εν λόγω καταγγελία.

5. Εντός 7 ημερών από την παραλαβή της καταγγελίας, ο ορισμένος φορέας επιβεβαιώνει την παραλαβή της και αποστέλλει αντίγραφο στην αρμόδια εθνική αρχή επιβολής. Η προθεσμία τελικής απάντησης στον καταγγέλλοντα δεν υπερβαίνει τους τρεις μήνες από την ημερομηνία παραλαβής της καταγγελίας. Αντίγραφο της τελικής απάντησης διαβιβάζεται στην εθνική αρχή επιβολής.

#### *Άρθρο 16β*

##### **Συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής**

1. Η Επιτροπή στηρίζει το διάλογο μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με την ερμηνεία ανά κράτος μέλος και την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού μέσω της επιτροπής του άρθρου 16γ.
2. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν σε ετήσια βάση έκθεση των δραστηριοτήτων τους στην Επιτροπή το αργότερο μέχρι το τέλος Απριλίου του επόμενου ημερολογιακού έτους. Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει για τα ζητήματα που καλύπτουν οι εν λόγω εκθέσεις μέσω εκτελεστικών πράξεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 16γ.
3. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν τακτικά στην Επιτροπή τις σχετικές πληροφορίες όσον αφορά την ερμηνεία και την εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο του παρόντος κανονισμού και η Επιτροπή καθιστά τις πληροφορίες αυτές διαθέσιμες σε ηλεκτρονική μορφή στα άλλα κράτη μέλη.
4. Μετά από αίτημα κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή εξετάζει τις υποθέσεις στις οποίες ανακύπτουν διαφορές όσον αφορά την εφαρμογή και την επιβολή οιασδήποτε από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και ιδίως όσων αφορούν την ερμηνεία των έκτακτων περιστάσεων, και διευκρινίζει τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, με σκοπό την προαγωγή κοινής προσέγγισης. Προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή δύναται να εκδώσει σύσταση μετά από διαβούλευση με την επιτροπή του άρθρου 16γ.
5. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής οι εθνικές αρχές επιβολής διερευνούν τις υπόνοιες για συγκεκριμένες πρακτικές από έναν ή περισσότερους αερομεταφορείς και αναφέρουν τα πορίσματά τους στην Επιτροπή εντός 4 μηνών από την υποβολή του αιτήματος.

#### *Άρθρο 16γ*

#### **Διαδικασία επιτροπής**

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή δικαιωμάτων των επιβατών, η οποία απαρτίζεται από δύο αντιπροσώπους από κάθε κράτος μέλος, τουλάχιστον ένας εκ των οποίων εκπροσωπεί την εθνική αρχή επιβολής. Η εν λόγω επιτροπή είναι επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
  2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.»
16. Το άρθρο 17 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### *«Άρθρο 17*

#### **Έκθεση**

- Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο μέχρι την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2017 σχετικά με την λειτουργία και τα αποτελέσματα του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά τις επιπτώσεις των αποζημιώσεων για μεγάλες καθυστερήσεις και του περιορισμού της παροχής καταλύματος σε έκτακτες περιστάσεις μεγάλης διάρκειας. Η Επιτροπή υποβάλλει επίσης έκθεση σχετικά με την ενισχυμένη προστασία των επιβατών σε πτήσεις από τρίτες χώρες που πραγματοποιούνται από μη κοινοτικούς μεταφορείς, στο πλαίσιο διεθνών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών. Η έκθεση συνοδεύεται, εφόσον είναι απαραίτητο, από προτάσεις νομοθετικού περιεχομένου.»
17. Το παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού προστίθεται ως παράρτημα 1 στον κανονισμό 261/2004.

#### *Άρθρο 2*

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

1. Στο άρθρο 3, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:  
«2. Ο κοινοτικός αερομεταφορέας διαθέτει έντυπο καταγγελίας στον αερολιμένα με το οποίο ο επιβάτης είναι δυνατόν να υποβάλει αμέσως σχετική καταγγελία για ζημία ή καθυστέρηση

άφιξης αποσκευών. Το εν λόγω έντυπο καταγγελίας, το οποίο είναι δυνατόν να έχει την μορφή Δήλωσης Μη Παράδοσης Αποσκευής (Property Irregularity Report ή PIR) γίνεται αποδεκτό από τον αερομεταφορέα στον αερολιμένα ως καταγγελία δυνάμει του άρθρου 31 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ. Η εν λόγω δυνατότητα δεν θίγει το δικαίωμα του επιβάτη να υποβάλει καταγγελία με άλλα μέσα εντός των προθεσμιών που προβλέπονται από τη σύμβαση του Μόντρεαλ.»

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

«2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, η προκαταβολή ισούται τουλάχιστον με το ισοδύναμο 18.096 ΕΤΔ, σε ευρώ ανά επιβάτη σε περίπτωση θανάτου. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται, με κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 6γ, να προσαρμόζει το εν λόγω ποσό βάσει απόφασης του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ. Κάθε προσαρμογή του προαναφερθέντος ποσού έχει ως αποτέλεσμα και την τροποποίηση του αντίστοιχου ποσού στο παράρτημα.»

3. Στο άρθρο 6 παράγραφος 1 προστίθεται η ακόλουθη πρόταση:

«Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται, με κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 6γ, να προσαρμόζει τα ποσά που αναφέρονται στο παράρτημα, πλην του ποσού που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2, βάσει απόφασης του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ.»

4. Προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα:

#### *«Άρθρο 6α*

1. Όταν μεταφέρει ελεγμένα αναπηρικά αμαξίδια ή άλλο εξοπλισμό κινητικότητας ή συσκευές υποβοήθησης, ο αερομεταφορέας και οι πράκτορές του προσφέρουν σε κάθε άτομο με μειωμένη κινητικότητα όπως ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006<sup>25</sup>, την επιλογή να κάνει, δωρεάν, ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος δυνάμει του άρθρου 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ κατά την κράτηση και το αργότερο όταν ο εξοπλισμός παραδίδεται στον μεταφορέα.

2. Σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή φθοράς των βοηθημάτων κινητικότητας, η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στο ποσό που δήλωσε το πρόσωπο κατά την παράδοση του ελεγμένου εξοπλισμού κινητικότητας στον κοινοτικό αερομεταφορέα.

3. Σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, φθοράς ή καθυστέρησης κατά τη μεταφορά των ελεγμένων αναπηρικών αμαξιδίων ή άλλου εξοπλισμού κινητικότητας ή συσκευών υποβοήθησης, ο κοινοτικός 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 κατά την παράδοση στον προορισμό.

#### *Άρθρο 6β*

1. Η εθνική αρχή επιβολής που έχει οριστεί βάσει του άρθρου 16 του κανονισμού 261/2004 εξασφαλίζει την συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό. Για το σκοπό αυτό παρακολουθεί:

- τους όρους και τις προϋποθέσεις των συμβάσεων αεροπορικής μεταφοράς,
- την συστηματική διάθεση ειδικής δήλωσης ασφαλιστικού συμφέροντος για τον ελεγμένο εξοπλισμό κινητικότητας και κατάλληλου επιπέδου αποζημίωσης σε περίπτωση φθοράς που προκαλείται στον εξοπλισμό κινητικότητας,
- την καταβολή προκαταβολής βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 1, αναλόγως,

<sup>25</sup>

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.

- την εφαρμογή του άρθρου 6.

2. Για την παρακολούθηση της προστασίας των επιβατών με μειωμένη κινητικότητα και των επιβατών με αναπηρία σε περίπτωση φθοράς του εξοπλισμού κινητικότητάς τους, η εθνική αρχή επιβολής, εξετάζει επίσης και συνεκτιμά τις πληροφορίες σχετικά με τις καταγγελίες που αφορούν τον εξοπλισμό κινητικότητας που έχουν υποβληθεί στους φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 16α του κανονισμού 261/2004.

3. Οι κυρώσεις που προβλέπουν τα κράτη μέλη για τις παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

4. Στις ετήσιες εκθέσεις τους δυνάμει του άρθρου 16 παράγραφος 6 του κανονισμού 261/2004, οι εθνικές αρχές επιβολής δημοσιεύουν επίσης στατιστικές σχετικά με την δραστηριότητά τους και με τις κυρώσεις που επιβάλλονται αναφορικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

#### *Άρθρο 6γ*

1. Η αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστο από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

3. Η ανάθεση των κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιοτήτων που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την ανάθεση της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα οποιωνδήποτε κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.

4. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

5. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 1 τίθεται σε ισχύ μόνον εάν δεν διατυπώσει αντίρρηση το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της εν λόγω προθεσμίας, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

#### *Άρθρο 6δ*

1. Οι αερομεταφορείς είναι πλήρως ελεύθεροι από εμπορικής σκοπιάς να καθορίζουν τους όρους υπό τους οποίους επιτρέπουν τη μεταφορά αποσκευών, αλλά οφείλουν να αναφέρουν σαφώς, κατά την κράτηση και στα σημεία ελέγχου εισιτηρίων (συμπεριλαμβανομένων και των μηχανών ελέγχου εισιτηρίων με αυτοεξυπηρέτηση), τα μέγιστα όρια αποσκευών που επιτρέπεται να μεταφέρουν οι επιβάτες ως χειραποσκευές και ως παραδιδόμενες αποσκευές στο αεροσκάφος σε κάθε πτήση που περιλαμβάνεται στην κράτηση του επιβάτη, συμπεριλαμβανομένων τυχόν περιορισμών του αριθμού των αποσκευών που ισχύει στο πλαίσιο δεδομένου μέγιστου ορίου επιτρεπόμενων αποσκευών. Σε περίπτωση που επιβάλλονται πρόσθετα τέλη για την μεταφορά αποσκευών, οι αερομεταφορείς αναφέρουν σαφώς τις λεπτομέρειες των εν λόγω τελών στην κράτηση και κατόπιν αιτήματος στον αερολιμένα.

2. Σε έκτακτες περιπτώσεις, όπως λόγοι ασφαλείας πτήσεων ή αλλαγή του τύπου του αεροσκάφους μετά την κράτηση, κατά τις οποίες δεν επιτρέπεται η μεταφορά αντικειμένων στον θάλαμο επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των επιτρεπόμενων ορίων χειραποσκευών, ο

αερομεταφορέας επιτρέπεται να τα μεταφέρει ως παραδιδόμενες αποσκευές, αλλά χωρίς επιπλέον χρέωση του επιβάτη.

3. Τα εν λόγω δικαιώματα δεν θίγουν τους περιορισμούς για τις χειραποσκευές που έχουν θεσπισθεί με βάση ενωσιακούς και διεθνείς κανόνες ασφάλειας από έκνομες ενέργειες όπως οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 300/2008 και (ΕΚ) αριθ. 820/2008.

#### *Άρθρο 6ε*

1. Οι κοινοτικοί αερομεταφορείς επιτρέπουν στους επιβάτες να μεταφέρουν ένα μουσικό όργανο στον θάλαμο επιβατών αεροσκάφους με την προϋπόθεση ότι εφαρμόζονται οι σχετικοί κανόνες ασφαλείας και οι τεχνικές προδιαγραφές και περιορισμοί του οικείου αεροσκάφους. Τα μουσικά όργανα γίνονται δεκτά προς μεταφορά εντός του θαλάμου επιβατών εφόσον τα εν λόγω όργανα είναι δυνατόν να τοποθετηθούν με ασφάλεια σε κατάλληλο διαμέρισμα αποσκευών εντός του θαλάμου ή κάτω από το κάθισμα του επιβάτη. Οι αερομεταφορείς μπορούν να καθορίσουν ότι το μουσικό όργανο αποτελεί μέρος της επιτρεπόμενης χειραποσκευής του επιβάτη και ότι δεν επιτρέπεται να μεταφερθεί επιπλέον των επιτρεπόμενων χειραποσκευών.

2. Όταν το μουσικό όργανο είναι πολύ μεγάλο για να τοποθετηθεί με ασφάλεια σε κατάλληλο διαμέρισμα αποσκευών στο θάλαμο επιβατών ή κάτω από το κάθισμα του επιβάτη, οι αερομεταφορείς είναι δυνατόν να ζητήσουν την καταβολή δεύτερου ναύλου εάν τα μουσικά όργανα μεταφέρονται ως χειραποσκευές σε δεύτερο κάθισμα. Όταν καταβληθεί ναύλος για δεύτερο κάθισμα οι αερομεταφορείς καταβάλλουν εύλογες προσπάθειες το κάθισμα του επιβάτη να είναι δίπλα σε εκείνο στο οποίο τοποθετείται το μουσικό όργανο. Όταν διατίθεται και εάν ζητηθεί, τα μουσικά όργανα μεταφέρονται σε θερμαινόμενο τμήμα του διαμερίσματος φορτίου του αεροσκάφους με την προϋπόθεση ότι εφαρμόζονται οι σχετικοί κανόνες ασφαλείας, οι περιορισμοί χώρου και οι τεχνικές προδιαγραφές του οικείου αεροσκάφους. Οι αερομεταφορείς αναφέρουν σαφώς στους οικείους όρους και προϋποθέσεις τη βάση επί της οποίας μεταφέρονται τα μουσικά όργανα και τα εφαρμοζόμενα τέλη.»

5. Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### *«Άρθρο 7*

Έως τις 1 Ιανουαρίου 2017, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με τη λειτουργία και τα αποτελέσματα του παρόντος κανονισμού. Η έκθεση συνοδεύεται, εφόσον είναι απαραίτητο, από προτάσεις νομοθετικού περιεχομένου.»

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

#### *Άρθρο 3*

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

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

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

## Παράρτημα 1

«Παράρτημα: μη εξαντλητικός κατάλογος περιστάσεων που θεωρούνται ως έκτακτες περιστάσεις για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού

1. Οι ακόλουθες περιστάσεις θεωρούνται ως έκτακτες:

- i. φυσικές καταστροφές που καθιστούν επισφαλή την πραγματοποίηση της πτήσης·
- ii. τεχνικά προβλήματα άσχετα προς την κανονική λειτουργία του αεροσκάφους, όπως ο εντοπισμός ελαττώματος κατά τη διάρκεια της σχετικής πτήσης, τα οποία εμποδίζουν την κανονική συνέχιση της πτήσης· ή κρυφά κατασκευαστικά ελαττώματα που εντοπίζονται από τον κατασκευαστή ή από αρμόδια αρχή και τα οποία διακυβεύουν την ασφάλεια της πτήσης·
- iii. κίνδυνοι ασφαλείας, πράξεις δολιοφθοράς ή τρομοκρατίας που καθιστούν αδύνατη την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης·
- iv. υγειονομικοί κίνδυνοι που απειλούν ζωές ή ιατρικές έκτακτες ανάγκες που απαιτούν την διακοπή ή εκτροπή της σχετικής πτήσης·
- v. περιορισμοί της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ή κλείσιμο του εναέριου χώρου ή αερολιμένα·
- vi. μετεωρολογικές συνθήκες ασύμβατες με την ασφάλεια της πτήσης· και
- vii. εργατικές διαφορές στον πραγματικό αερομεταφορέα ή σε φορείς παροχής βασικών υπηρεσιών όπως οι αερολιμένες ή οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

2. Οι ακόλουθες περιστάσεις δεν θεωρούνται ως έκτακτες:

- i. τεχνικά προβλήματα που σχετίζονται με την κανονική λειτουργία του αεροσκάφους όπως πρόβλημα που εντοπίζεται κατά την τακτική συντήρηση ή κατά τη διάρκεια των ελέγχων του αεροσκάφους πριν από την πτήση ή που ανακύπτει λόγω παράλειψης εκτέλεσης της συντήρησης ή των ελέγχων του αεροσκάφους πριν από την πτήση· και
- ii. έλλειψη πληρώματος πτήσης ή πληρώματος καμπίνας (εκτός εάν οφείλεται σε εργασιακές διαφορές).

## **Παράρτημα 2**

### **«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

#### **ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ ΤΟΥΣ**

Το παρόν ενημερωτικό δελτίο συνοψίζει τους κανόνες περί ευθύνης που εφαρμόζουν οι κοινοτικοί αερομεταφορείς βάσει των απαιτήσεων της νομοθεσίας της ΕΕ και της σύμβασης του Μόντρεαλ.

#### **ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΘΑΝΑΤΟΥ Ή ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΥ**

Δεν υπάρχει οικονομικό όριο όσον αφορά την ευθύνη για τραυματισμό ή θάνατο επιβάτη λόγω ατυχήματος με αεροσκάφος ή κατά τη διάρκεια οιασδήποτε από τις φάσεις επιβίβασης ή αποβίβασης. Για ζημίες μέχρι 113.100 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα) ο μεταφορέας δεν μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του εξαιρεθεί ή να την περιορίσει. Άνω του ποσού αυτού, ο αερομεταφορέας δεν ευθύνεται, εάν αποδείξει ότι δεν αμέλησε ούτε έσφαλε κατ' άλλο τρόπο, ή ότι η ζημία οφειλόταν αποκλειστικά σε αμέλεια ή σφάλμα 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 εντοπισμό του προσώπου που δικαιούται την αποζημίωση. Σε περίπτωση θανάτου, το ύψος της προκαταβολής δεν είναι μικρότερο από 18.096 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα).

#### **ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ**

Σε περίπτωση καθυστέρησης επιβάτη, ο αερομεταφορέας έχει την ευθύνη αποζημίωσης εκτός εάν έχει λάβει όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφύγει τη ζημία ή ήταν αδύνατο να λάβει τέτοια μέτρα. Η ευθύνη για την καθυστέρηση επιβάτη περιορίζεται σε ύψος 4.694 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα).

#### **ΑΠΩΛΕΙΑ, ΦΘΟΡΑ Ή ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΑΦΙΞΗΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ**

Σε περίπτωση απώλειας, φθοράς ή καθυστερημένης άφιξης αποσκευών ο αερομεταφορέας ευθύνεται για αποζημίωση ύψους 1.113 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα), το όριο αποζημίωσης εφαρμόζεται ανά επιβάτη και όχι ανά ελεγμένη αποσκευή, εκτός εάν έχει συμφωνηθεί μεγαλύτερο όριο μεταξύ του μεταφορέα και του επιβάτη μέσω ειδικής δήλωσης ασφαλιστικού συμφέροντος. Για αποσκευές που έχουν υποστεί φθορά ή έχουν απολεσθεί, ο αερομεταφορέας δεν ευθύνεται εάν η φθορά ή η απώλεια προκλήθηκαν από την ίδια ποιότητα ή από ελάττωμα της αποσκευής. Σε περίπτωση καθυστερημένης άφιξης αποσκευής, ο αερομεταφορέας δεν ευθύνεται όταν έχει λάβει όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφύγει τη φθορά που προκύπτει από την καθυστερημένη άφιξη της αποσκευής ή όταν ήταν αδύνατο να λάβει τέτοια μέτρα. Σε περίπτωση χειραποσκευών, συμπεριλαμβανομένων των προσωπικών αντικειμένων, η αεροπορική εταιρεία ευθύνεται μόνο εάν η φθορά προήλθε από δικό της σφάλμα.

#### **ΥΨΗΛΟΤΕΡΑ ΟΡΙΑ ΓΙΑ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ**

Οι επιβάτες μπορούν να τύχουν υψηλότερου ορίου ευθύνης υποβάλλοντας ειδική δήλωση το αργότερο κατά τον έλεγχο εισητηρίων και με την καταβολή συμπληρωματικού τέλους, εάν απαιτείται. Το εν λόγω συμπληρωματικό τέλος στηρίζεται σε τιμολόγιο που σχετίζεται με το επιπλέον κόστος μεταφοράς και ασφάλισης της οικείας αποσκευής άνω του ορίου ευθύνης των 1131 ΕΤΔ. Το τιμολόγιο διατίθεται στους επιβάτες κατόπιν σχετικού αιτήματος. Στους επιβάτες με αναπηρία και στους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα προσφέρεται συστηματικά και δωρεάν η επιλογή υποβολής ειδικής δήλωσης ασφαλιστικού συμφέροντος για την μεταφορά του εξοπλισμού κινητικότητάς τους.

## **ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΒΟΛΗ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΓΙΑ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ**

Σε περίπτωση φθοράς, καθυστερημένης άφιξης, απώλειας ή καταστροφής αποσκευής, ο επιβάτης πρέπει σε κάθε περίπτωση να απευθύνεται εγγράφως και να υποβάλει καταγγελία στον αερομεταφορέα το ταχύτερο δυνατόν. Ισχύει προθεσμία υποβολής καταγγελίας 7 ημερών σε περίπτωση φθοράς της αποσκευής και 21 ημερών σε περίπτωση καθυστερημένης άφιξης, σε αμφότερες τις περιπτώσεις από την ημερομηνία κατά την οποία ο επιβάτης παρέλαβε την αποσκευή. Προκειμένου να τηρήσουν εύκολα τις εν λόγω προθεσμίες, ο αερομεταφορέας πρέπει να δίδει στους επιβάτες την δυνατότητα συμπλήρωσης εντύπου καταγγελίας στον αερολιμένα. Το εν λόγω έντυπο καταγγελίας, το οποίο μπορεί επίσης να λάβει την μορφή Δήλωσης Μη Παράδοσης Αποσκευής (Property Irregularity Report ή PIR) πρέπει να γίνεται αποδεκτό από τον αερομεταφορέα στον αερολιμένα ως καταγγελία.

## **ΕΥΘΥΝΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ**

Εάν ο αερομεταφορέας που εκτελεί πράγματι την πτήση δεν είναι ο ίδιος με τον συμβατικό αερομεταφορέα, ο επιβάτης έχει δικαίωμα να απευθύνει καταγγελία ή να υποβάλει αίτηση αποζημίωσης και στους δύο. Αυτό περιλαμβάνει και τις περιπτώσεις στις οποίες έχει συμφωνηθεί ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος κατά την παράδοση με τον πραγματικό μεταφορέα.

## **ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ ΓΙΑ ΕΝΔΙΚΑ ΜΕΣΑ**

Κάθε δικαστική προσφυγή για αποζημίωση πρέπει να υποβάλλεται εντός διετίας από την ημερομηνία άφιξης του αεροσκάφους, ή από την προβλεπόμενη ημερομηνία άφιξης του αεροσκάφους.

## **ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ**

Οι κανόνες που περιγράφονται ανωτέρω στηρίζονται στην σύμβαση του Μόντρεαλ της 28<sup>ης</sup> Μαΐου 1999 που εφαρμόζεται στην Κοινότητα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97 (όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002 και με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. xxx) και στην εθνική νομοθεσία των κρατών μελών.»