



2026/2202

2.10.2026

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2026/2202 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 16ης Σεπτεμβρίου 2026

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία βάσει του κοινού σχεδίου που ενέκρινε η επιτροπή συνδιαλλαγής στις 15 Ιουνίου 2026 ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾ και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου ⁽⁴⁾ 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) Ο νομοθέτης της Ένωσης επιβεβαιώνει τους στόχους που διατυπώνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 1 και 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 στην αρχική του έκδοση για τη νομοθεσία της Ένωσης στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, δηλαδή να διασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας των επιβατών, να ληφθούν πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών εν γένει, σύμφωνα με το άρθρο 38 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και να βελτιωθούν τα πρότυπα προστασίας που ορίζονται στον εν λόγω κανονισμό, διασφαλίζοντας παράλληλα μια ισορροπημένη προσέγγιση που θα προωδεί τη συνδεσιμότητα και την ανταγωνιστικότητα των ενωσιακών αερομεταφορέων. Για να επιτευχθούν οι εν λόγω στόχοι, ο παρών κανονισμός ενισχύει τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών με τη βελτίωση της ασφάλειας δικαίου τόσο για τους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών όσο και για τους αερομεταφορείς, λαμβάνοντας υπόψη της πλούσιες νομολογίες του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης («Δικαστήριο») κατά την ερμηνεία του του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 στην αρχική του έκδοση, καθώς και με τη διασφάλιση ότι οι αερομεταφορείς λειτουργούν υπό εναρμονισμένους όρους μέσα σε μια ελευθερωμένη αγορά. Τούτο σημαίνει επίσης ότι τα πρότυπα προστασίας που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα πρέπει να ενισχυθούν. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να πραγματοποιηθούν τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, όπως προστατεύονται από τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 261/2004 και (ΕΚ) αριθ. 2027/97, και θα πρέπει να διασφαλιστεί αποτελεσματικότερη, αποδοτικότερη και συνεπέστερη εφαρμογή των εν λόγω δικαιωμάτων σε ολόκληρη την Ένωση, ενώ παράλληλα θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα συμφέροντα των αερομεταφορέων και να εξακολουθήσει να επιδιώκεται μια ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και των συμφερόντων των αερομεταφορέων.

⁽¹⁾ ΕΕ C 327 της 12.11.2013, σ. 115.

⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 5ης Φεβρουαρίου 2014 (ΕΕ C 93 της 24.3.2017, σ. 336) και θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση της 29ης Σεπτεμβρίου 2025 (ΕΕ C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj>). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 21ης Ιανουαρίου 2026 (ΕΕ C, C/2026/3701, 5.8.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/3701/oj>). Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 7ης Ιουλίου 2026 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 2026.

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (ΕΕ L 46 της 17.2.2004, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj>).

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (ΕΕ L 285 της 17.10.1997, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj>).

- (3) Ορισμένες ελλείψεις, οι οποίες διαπιστώθηκαν κατά την εφαρμογή των δικαιωμάτων κατά τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 261/2004 και (ΕΚ) αριθ. 2027/97, έχουν εμποδίσει ωστόσο την πλήρη αξιοποίηση του δυναμικού των εν λόγω δικαιωμάτων όσον αφορά την προστασία των επιβατών. Προκειμένου να διασφαλιστεί αποτελεσματικότερη, αποδοτικότερη και συνεπέστερη εφαρμογή των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών στην Ένωση, απαιτούνται ορισμένες προσαρμογές του υφιστάμενου νομικού πλαισίου. Αυτό τονίστηκε στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 27ης Οκτωβρίου 2010 με τίτλο «Εκθεση 2010 για την ιθαγένεια της ΕΕ - Άρση των εμποδίων στα δικαιώματα των πολιτών της ΕΕ» στην οποία εξαγγέλθηκαν μέτρα για την εξασφάλιση ενός συνόλου κοινών δικαιωμάτων, ιδίως για τους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών, και για την επαρκή επιβολή των εν λόγω δικαιωμάτων.
- (4) Οι επιβάτες που ταξιδεύουν με πτήση που καλύπτεται από υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είτε με πλήρη είτε με μειωμένο ναύλο, θα πρέπει να υπόκεινται στα ίδια δικαιώματα με αυτά που απορρέουν από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004.
- (5) Προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια δικαίου για τους αερομεταφορείς και τους επιβάτες, απαιτείται ορισμός της έννοιας «έκτακτες περιστάσεις». Ειδικότερα, και σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» θα πρέπει να αναφέρεται σε συμβάντα τα οποία, λόγω της φύσης ή των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με τη συνήθη εκτέλεση της δραστηριότητας του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα και εκφεύγουν του πραγματικού ελέγχου του εν λόγω αερομεταφορέα. Οι δύο αυτές προϋποθέσεις είναι σωρευτικές. Για μεγαλύτερη σαφήνεια και προβλεψιμότητα, θα πρέπει επίσης να προβλεφθεί ένας μη εξαντλητικός κατάλογος συμβάντων τα οποία θα πρέπει να θεωρείται ότι πληρούν τις εν λόγω προϋποθέσεις σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου. Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει τον κατάλογο των έκτακτων περιστάσεων ανά πενταετία και να υποβάλλει πρόταση, κατά περίπτωση, προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την επικαιροποίηση του εν λόγω καταλόγου. Για να προβληθεί ένα συμβάν ως έκτακτη περίπτωση, θα πρέπει να πληροί όλα τα στοιχεία που προσδιορίζονται στον κατάλογο. Όταν ένα συμβάν που δεν περιλαμβάνεται στον κατάλογο προβάλλεται ως έκτακτη περίπτωση, η εκπλήρωση των ανωτέρω σωρευτικών προϋποθέσεων θα πρέπει να αξιολογείται κατά περίπτωση. Η επέλευση έκτακτης περίπτωσης και η επίκλησή της από αερομεταφορέα λόγω διαταραχής σε συγκεκριμένη πτήση δεν αποτελούν επαρκείς λόγους για την απαλλαγή του αερομεταφορέα από την υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004. Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να μπορεί να τύχει απαλλαγής αυτού του είδους μόνο όταν αποδεικνύει επίσης ότι η διαταραχή προκλήθηκε από τις έκτακτες περιστάσεις και δεν θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί ακόμη και αν ο αερομεταφορέας είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα.
- (6) Όταν αερομεταφορέας επικαλείται έκτακτες περιστάσεις, θα πρέπει να παρέχεται στον επιβάτη σαφής και τεκμηριωμένη εξήγηση σχετικά με αυτές. Η εν λόγω εξήγηση θα πρέπει να χρησιμεύει για την ενημέρωση του επιβάτη, με σαφή και διαφανή τρόπο, σχετικά με τις περιστάσεις που προκαλούν τη διαταραχή. Στο πλαίσιο αυτό, οι παρεχόμενες πληροφορίες θα πρέπει να αφορούν ειδικά τη συγκεκριμένη διαταραχή που σημειώθηκε στην πτήση του επιβάτη. Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να παρέχουν τις εν λόγω πληροφορίες με συνοπτικό τρόπο και σε απλή γλώσσα, εύκολα κατανοητή από τον επιβάτη, χωρίς ειδική τομεακή και νομική ορολογία. Η εν λόγω εξήγηση θα πρέπει να χρησιμεύει αποκλειστικά για την ενημέρωση του επιβάτη και θα πρέπει να είναι σαφώς διακριτή από τα αποδεικτικά στοιχεία που ενδέχεται να υποχρεούνται οι αερομεταφορείς να παρέχουν στους εθνικούς φορείς επιβολής, σε άλλους φορείς ή δικαστήρια.
- (7) Στην απόφασή του στην υπόθεση C-173/07 (Emirates Airlines - Direktion für Deutschland κατά Diether Schenkel) ⁽³⁾ σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, το Δικαστήριο έκρινε ότι η έννοια «πτήση» κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 δεν οριζόταν αλλά την ερμήνευσε ως συνιστάμενη στην ουσία σε μία διενέργεια αερομεταφοράς, ως μία «μονάδα» της μεταφοράς αυτής, η οποία εκτελείται από αερομεταφορέα που ορίζει το δρομολόγιό της. Προκειμένου να αποφευχθεί η αβεβαιότητα και με βάση την αποκτηθείσα εμπειρία, θα πρέπει τώρα να παρασχεθεί σαφής ορισμός της έννοιας «πτήση», καθώς και των συναφών εννοιών «πτήση ανταπόκρισης» και «ταξίδι».

⁽³⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου (τέταρτο τμήμα) της 10ης Ιουλίου 2008, Emirates Airlines - Direktion für Deutschland κατά Diether Schenkel, C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

- (8) Στην απόφασή του στην υπόθεση C-537/17 (Claudia Wegener κατά Royal Air Maroc SA) ⁽⁶⁾ σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, το Δικαστήριο έκρινε ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 εφαρμόζοταν σε τμήμα κάθε πτήσης που αποτελούσε μέρος ενός ταξιδιού εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ανεξαρτήτως του πού πραγματοποιήθηκε η πτήση, συμπεριλαμβανομένων των πτήσεων που εκτελούνταν εξολοκλήρου εκτός της Ένωσης. Όταν είτε το αρχικό σημείο αναχώρησης βρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες είτε, εάν ο πραγματικός αερομεταφορέας είναι ενωσιακός πραγματικός αερομεταφορέας, ο τελικός προορισμός του ταξιδιού βρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες, θα πρέπει να εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός.
- (9) Τα εισιτήρια εκδίδονται ή η έκδοσή τους εξουσιοδοτείται από τον πραγματικό αερομεταφορέα μετά τη σύναψη σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς με επιβάτη. Θα πρέπει να είναι δυνατή η ταυτοποίησή τους μέσω μοναδικού αριθμού εισιτηρίου και να περιέχουν μοναδικό αριθμό αναφοράς που θα συνδέεται με μια ενιαία σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς και θα εκδίδεται κατά την ώρα της κράτησης. Θα πρέπει να καλύπτουν μία πτήση ή μία πτήση ανταπόκρισης, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη ενδιάμεσες στάσεις για τεχνικούς και επιχειρησιακούς σκοπούς. Θα πρέπει να περιέχουν διάφορες πληροφορίες σχετικά με την εν λόγω πτήση ή την εν λόγω πτήση ανταπόκρισης, όπως η ημερομηνία πτήσης, τα αεροδρόμια αναχώρησης και άφιξης, οι προγραμματισμένες ώρες αναχώρησης και άφιξης, το ονοματεπώνυμο του επιβάτη, ο αριθμός πτήσης και το όνομα του πραγματικού αερομεταφορέα.
- (10) Οι επιβάτες θα πρέπει να είναι σε θέση να κάνουν συνειδητές επιλογές όταν βλέπουν προσφορές αεροπορικών ναύλων και θα πρέπει να είναι σε θέση να εξακριβώνουν εάν η προστασία που παρέχει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 εφαρμόζεται πλήρως κατά τη διάρκεια ταξιδιού μετ' επιστροφής προς και από την Ένωση. Ως εκ τούτου θα πρέπει να προβλεφθούν κατάλληλες διατάξεις για ένα προαιρετικό «ενωσιακό σήμα για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών». Η χρήση του εν λόγω σήματος θα πρέπει να παραμένει προαιρετική για τους αερομεταφορείς και τους μεσάζοντες κατά την παρουσίαση διαφορετικών επιλογών πτήσης, εκτός εάν ο αερομεταφορέας ή ο μεσάζων υποχρεώνεται να χρησιμοποιεί το σήμα βάσει εμπορικής συμφωνίας με τον πραγματικό αερομεταφορέα.
- (11) Στην απόφασή του στην υπόθεση C-22/11 (Finnair Oyj κατά Timy Lassooy) ⁽⁷⁾ σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι η έννοια «άρνηση επιβίβασης» πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι καλύπτει όχι μόνο την άρνηση επιβίβασης που οφείλεται σε υπεράριθμες κρατήσεις αλλά και την άρνηση επιβίβασης για άλλους λόγους, όπως είναι εκείνοι που συνδέονται με τη λειτουργία της επιχείρησης του αερομεταφορέα. Οι επιβάτες που παρουσιάστηκαν προς επιβίβαση και στους οποίους αυτή δεν επετράπη ή οι οποίοι ενημερώθηκαν εκ των προτέρων ότι δεν θα τους επιτραπεί η επιβίβαση, παρά τη θέλησή τους, θα πρέπει να λαμβάνουν επιστροφή χρημάτων και να αποζημιώνονται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.
- (12) Ταυτόχρονα, υπάρχουν περιπτώσεις όπου η άρνηση επιβίβασης δικαιολογείται ευλόγως, όπως για λόγους υγείας, προστασίας, ασφάλειας ή έλλειψης επαρκών ταξιδιωτικών εγγράφων. Οι αερομεταφορείς έχουν επίσης βάσιμους λόγους να αρνούνται την επιβίβαση σε επιβάτες που επιδεικνύουν απειθαρχία συμπεριφορά ή οποία απειλεί την προστασία ή την ασφάλεια κατά την πτήση, όπως αναφέρεται στην τροποποιημένη σύμβαση περί παραβάσεων και άλλων τινών πράξεων τελουμένων επί αεροσκαφών που υπογράφηκε στο Τόκιο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963. Στις περιπτώσεις αυτές, ο πραγματικός αερομεταφορέας θα πρέπει να φέρει το βάρος της απόδειξης.
- (13) Προκειμένου να βελτιωθεί το επίπεδο προστασίας, θα πρέπει να απαγορεύεται η άρνηση επιβίβασης σε επιβάτες σε οποιαδήποτε πτήση του ταξιδιού επιστροφής με την αιτιολογία ότι δεν επιβιβάστηκαν σε μία ή περισσότερες πτήσεις του ταξιδιού μετάβασης που καλύπτεται από την ίδια σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς. Επιπλέον, οι αερομεταφορείς δεν θα πρέπει να επιτρέπεται να χρεώνουν τέλη στους επιβάτες με την αιτιολογία ότι δεν έχουν πραγματοποιήσει μία ή περισσότερες πτήσεις του ταξιδιού μετάβασης.

⁽⁶⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου (όγδοο τμήμα) της 31ης Μαΐου 2018, Claudia Wegener κατά Royal Air Maroc SA, C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

⁽⁷⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου (τρίτο τμήμα) της 4ης Οκτωβρίου 2012, Finnair Oyj κατά Timy Lassooy, C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

- (14) Επί του παρόντος, επιβάλλονται σε ορισμένες περιπτώσεις κυρώσεις στους επιβάτες υπό τη μορφή διοικητικών τελών, για τη διόρθωση ορθογραφικών σφαλμάτων στο ονοματεπώνυμό τους. Οι εύλογες διορθώσεις των σφαλμάτων στις κρατήσεις ή οι αλλαγές διοικητικού χαρακτήρα θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν και η απόκλιση μεταξύ του ονόματος στην κράτηση και του διορθωμένου ονόματος του επιβάτη δεν θα πρέπει να συνιστά λόγο άρνησης επιβίβασης, υπό την προϋπόθεση ότι η επιδιωκόμενη διόρθωση ή αλλαγή δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την αλλαγή της ώρας πτήσης, της ημερομηνίας, της διαδρομής ή του επιβάτη.
- (15) Σε περίπτωση ματαίωσης, η επιλογή μεταξύ της επιστροφής χρημάτων, της συνέχισης του ταξιδιού με μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο ή της πραγματοποίησης του ταξιδιού σε μεταγενέστερη ημερομηνία θα πρέπει να αποτελεί απόφαση του επιβάτη και όχι του αερομεταφορέα. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι επιβάτες μπορεί να προτιμούν να λάβουν επιστροφή χρημάτων ή αποζημίωση με τη μορφή κουπονιού. Προκειμένου να ενισχυθούν τόσο η ευελιξία για τους αερομεταφορείς όσο και οι καταναλωτικές επιλογές των επιβατών, σε περίπτωση διαταραχής που συνεπάγεται δικαίωμα του επιβάτη σε επιστροφή χρημάτων ή αποζημίωση, ο επιβάτης θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να επιλέξει, κατόπιν ρητής συγκατάθεσής του σε σταθερό μέσο, να αποδεχθεί την εν λόγω επιστροφή χρημάτων ή αποζημίωση με τη μορφή κουπονιού αξίας που αντιστοιχεί τουλάχιστον στο ποσό της επιστροφής χρημάτων ή της αποζημίωσης που οφείλεται. Η επιλογή του κουπονιού θα πρέπει να εμφανίζεται με σαφήνεια και σε ισότιμη βάση με άλλες επιλογές επιστροφής χρημάτων και αποζημίωσης. Εάν το κουπόνι δεν έχει εξοφληθεί ή δεν έχει εξοφληθεί πλήρως μέχρι το τέλος της περιόδου ισχύος του, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να επιστρέφει αυτόματα ολόκληρο το εναπομένον υπόλοιπο του κουπονιού.
- (16) Οι φορείς διαχείρισης αερολιμένα σε αερολιμένες με συνολική ετήσια επιβατική κίνηση άνω των τεσσάρων εκατομμυρίων επιβατών για τουλάχιστον τρία συναπτά έτη, και οι πάροχοι βασικών υπηρεσιών αερολιμένα, ιδίως οι αερομεταφορείς και οι πάροχοι υπηρεσιών εδάφους, θα πρέπει να συνεργάζονται για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων που έχουν στους επιβάτες οι πολλαπλές διαταραχές πτήσεων. Προς τούτο, οι φορείς διαχείρισης αερολιμένα θα πρέπει να καταρτίζουν σχέδια έκτακτης ανάγκης για τέτοια συμβάντα και να επεξεργάζονται τα εν λόγω σχέδια έκτακτης ανάγκης σε συνεργασία με την επιτροπή χρηστών και άλλους φορείς παροχής βασικών υπηρεσιών αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένων των παρόχων ειδικής βοήθειας για άτομα με αναπηρία ή άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Οι εθνικοί φορείς επιβολής θα πρέπει να παρακολουθούν τη συμμόρφωση του φορέα διαχείρισης αερολιμένα όσον αφορά τα σχέδια έκτακτης ανάγκης. Σε αερολιμένες με συνολική ετήσια επιβατική κίνηση τεσσάρων εκατομμυρίων επιβατών ή λιγότερο για τουλάχιστον τρία συναπτά έτη, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα θα πρέπει να καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια για τον συντονισμό των χρηστών του αερολιμένα σε καταστάσεις που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε καθήλωση σημαντικού αριθμού επιβατών και να ενημερώνει τους καθηλωμένους επιβάτες.
- (17) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα πρέπει να συμπεριλάβει ρητά το δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών που αντιμετωπίζουν μεγάλες καθυστερήσεις, σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon και Alana Sturgeon κατά Condor Flugdienst GmbH) και C-432/07 (Stefan Böck και Cornelia Lepuschitz κατά Air France SA) ⁽⁸⁾, προβλέποντας όριο τριών ωρών για όλους τους επιβάτες και στοχευμένες διατάξεις για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων εκτός Ένωσης, ώστε να έχουν οι αερομεταφορείς κίνητρο να διασφαλίζουν ότι οι επιβάτες φτάνουν εγκαίρως στον τελικό προορισμό τους.
- (18) Η καθυστέρηση κατά την άφιξη θα πρέπει να υπολογίζεται από την προγραμματισμένη ώρα άφιξης στον τελικό προορισμό, όπως αυτή αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη. Τούτο αφορά ιδίως την περίπτωση κατά την οποία, για παράδειγμα, το αεροσκάφος απογειώθηκε, αλλά αναγκάστηκε στη συνέχεια να επιστρέψει στον αερολιμένα αναχώρησης και απογειώθηκε ξανά αργότερα. Σε περίπτωση μεταφοράς με άλλο μέσο μεταφοράς, για τον υπολογισμό της καθυστέρησης στην άφιξη θα πρέπει να χρησιμοποιείται η πραγματική ώρα άφιξης του επιβάτη στον τελικό του προορισμό, ανεξάρτητα από το χρησιμοποιούμενο μέσο μεταφοράς. Όταν μια πτήση καθυστερεί ή αναπρογραμματίζεται σε μεταγενέστερο χρόνο, λιγότερο από 14 ημερολογιακές ημέρες πριν από την ημερομηνία αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη όπως εκδόθηκε κατά τη στιγμή της κράτησης, η καθυστέρηση στην άφιξη θα πρέπει να υπολογίζεται από την προγραμματισμένη ώρα άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη όπως εκδόθηκε κατά τη στιγμή της κράτησης. Στις περιπτώσεις που η πτήση έχει αναπρογραμματιστεί σε χρονικό σημείο τουλάχιστον 14 ημερολογιακές ημέρες πριν από την ημερομηνία αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη όπως εκδόθηκε κατά τη στιγμή της κράτησης ή, εάν έχει αναπρογραμματιστεί μετά την εν λόγω στιγμή, όταν ο επιβάτης έχει επιβιβαστεί σε πτήση που είχε αναπρογραμματιστεί σε προγενέστερο χρονικό σημείο, η καθυστέρηση στην άφιξη θα πρέπει να υπολογίζεται από την προγραμματισμένη ώρα άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη όπως εκδόθηκε κατά τη στιγμή του αναπρογραμματισμού. Όταν οι επιβάτες μεταφέρονται με άλλη πτήση λόγω διαταραχής, όσον αφορά την εν λόγω πτήση, οι καθυστερήσεις κατά την άφιξη θα πρέπει να υπολογίζονται από την προγραμματισμένη ώρα άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο που εκδίδεται για την εν λόγω πτήση.

⁽⁸⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου (τέταρτο τμήμα) της 19ης Νοεμβρίου 2009, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon και Alana Sturgeon κατά Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) και Stefan Böck και Cornelia Lepuschitz κατά Air France SA (C-432/07), συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-402/07 και C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

- (19) Η εξασφάλιση μεγαλύτερης διαφάνειας όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των υπηρεσιών μεταφορών μπορεί να συνεπάγεται καλύτερη ενημέρωση των πελατών σχετικά με τις επιλογές τους. Το σήμα εκπομπών πτήσης που θεοπίστηκε δυνάμει του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/2405 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁹⁾ διατίθεται στους αερομεταφορείς ώστε να προβάλλουν στους ιστότοπους τους και στα εισιτήρια, σε εύκολα προσβάσιμη μορφή και με συγκρίσιμο τρόπο, ακριβείς και αντικειμενικές πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που σχετίζονται με τις αεροπορικές υπηρεσίες που εκτελούν.
- (20) Για να διασφαλιστεί ασφάλεια δικαίου, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα πρέπει να επιβεβαιώνει ρητά ότι ο αναπρογραμματισμός των πτήσεων επιφέρει στους επιβάτες επιπτώσεις παρόμοιες με αυτές που επιφέρουν οι ματαιώσεις ή οι καθυστερήσεις και θα πρέπει συνεπώς να γεννά ίδια δικαιώματα.
- (21) Οι επιβάτες που, λόγω διαταραχής προηγούμενης πτήσης, χάνουν πτήση ανταπόκρισης η οποία αποτελεί τμήμα ταξιδιού θα πρέπει να λαμβάνουν κατάλληλη βοήθεια εν αναμονή της μεταφοράς τους με άλλη πτήση ή άλλο μέσο. Στις περιπτώσεις αυτές, σύμφωνα με την αρχή της ίσης μεταχείρισης και την απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-11/11 (Air France κατά Folkerts) ⁽¹⁰⁾, οι επιβάτες θα πρέπει να δικαιούνται αποζημίωση κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό της εναλλακτικής πτήσης ή μεταφοράς τους, ομοίως προς τους επιβάτες που υφίστανται διαταραχές σε απευθείας πτήσεις.
- (22) Κατά τη στιγμή της κράτησης και πριν από την αγορά των εισιτηρίων, οι αερομεταφορείς ή, κατά περίπτωση, οι μεσάζοντες θα πρέπει να ενημερώνουν ρητά τους επιβάτες αν τα ταξιδιωτικά τους σχέδια θα καλύπτονται από ενιαία σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς και για τα δικαιώματά τους βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, ιδίως όσον αφορά τυχόν απώλεια πτήσεων ανταπόκρισης.
- (23) Προκειμένου να ενισχυθεί η προστασία των επιβατών, θα πρέπει να αποσαφηνιστεί ότι οι επιβάτες των οποίων η πτήση είχε καθυστέρηση θα πρέπει να απολαμβάνουν το δικαίωμα να λάβουν βοήθεια και αποζημίωση ανεξαρτήτως του αν περιμένουν στον τερματικό σταθμό του αερολιμένα ή έχουν ήδη καταλάβει τις θέσεις τους στο αεροσκάφος. Ωστόσο, επειδή στη δεύτερη περίπτωση οι επιβάτες δεν έχουν πρόσβαση στις υπηρεσίες που διατίθενται στον τερματικό σταθμό, τα δικαιώματά τους θα πρέπει να ενισχυθούν όσον αφορά τις βασικές τους ανάγκες και όσον αφορά το δικαίωμά τους να αποβιβαστούν. Το δικαίωμα αποβίβασης μπορεί να περιορίζεται μόνον εάν συντρέχουν λόγοι ασφαλείας ή προστασίας ή λόγοι που άπτονται της μετανάστευσης ή του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Εάν αερομεταφορέας σκοπεύει να αποβιβάσει επιβάτες αλλά έχει ενημερωθεί από τις αρχές ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ότι η πτήση επιτρέπεται να απογειωθεί άμεσα, θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αρνηθεί την αποβίβαση επιβατών.
- (24) Προκειμένου να διευκολυνθούν η υποβολή και η δρομολόγηση αιτημάτων αποζημίωσης μετά από διαταραχή, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να παρέχουν αυτόματα και με ηλεκτρονικό τρόπο στους επιβάτες πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματα αποζημίωσης των επιβατών και σαφείς οδηγίες για τον τρόπο υποβολής αιτήματος αποζημίωσης.
- (25) Στις περιπτώσεις που κάποιος επιβάτης έχει επιλέξει μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο το νωρίτερο δυνατόν, ο αερομεταφορέας συχνά επιτρέπει τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο υπό την προϋπόθεση της διάθεσης θέσεων στα δικά του δρομολόγια, αρνούμενος έτσι στους επιβάτες του τη δυνατότητα να μεταφερθούν με άλλη πτήση ή άλλο μέσο ταχύτερα μέσω εναλλακτικών υπηρεσιών. Ως εκ τούτου, ο αερομεταφορέας θα πρέπει επίσης να προτείνει άλλες επιλογές μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, μεταξύ άλλων σε εναλλακτικό αερολιμένα, μέσω διαφορετικού δρομολογίου, με χρήση υπηρεσιών άλλου αερομεταφορέα ή με άλλους τρόπους μεταφοράς, εφόσον αυτό μπορεί να επιταχύνει τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο. Η εναλλακτική μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο θα πρέπει να εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα θέσεων. Η εν λόγω μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο θα πρέπει, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να καλύπτεται με έξοδα του αερομεταφορέα και να παρέχεται υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς.
- (26) Κατά τη μεταφορά επιβατών με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να επιδιώκουν να διασφαλίζουν ότι οι επιβάτες μπορούν να ταξιδέψουν με τις αποσκευές τους, συμπεριλαμβανομένων των αποσκευών που έχουν παραδοθεί και εκείνων δεν έχουν παραδοθεί. Ο επιβάτης θα πρέπει να επιτρέπει στον αερομεταφορέα να ενεργεί διαφορετικά, εάν οι περιορισμοί στη μεταφορά των αποσκευών θα μπορούσαν να προκαλέσουν περαιτέρω καθυστερήσεις στους επιβάτες εν αναμονή μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, με την επιφύλαξη της ευθύνης του αερομεταφορέα όσον αφορά τις αποσκευές των επιβατών που διέπονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97 και τη σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, που συμφωνήθηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999 («σύμβαση του Μόντρεαλ»).

⁽⁹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2023/2405 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Οκτωβρίου 2023, σχετικά με τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές (ReFuelEU aviation) (ΕΕ L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

⁽¹⁰⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου (τμήμα μείζονος συνθέσεως) της 26ης Φεβρουαρίου 2013, Air France v Heinz-Gerke Folkerts and Luz-Tereza Folkerts, C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.

- (27) Η συγκρισιμότητα των συνθηκών μεταφοράς μπορεί να εξαρτάται από διάφορους παράγοντες και από τις συγκεκριμένες περιστάσεις. Όπου είναι δυνατόν και εφόσον αυτό δεν συνεπάγεται περαιτέρω καθυστέρηση, οι επιβάτες δεν θα πρέπει να τοποθετούνται σε υπηρεσίες μεταφοράς κατώτερης κατηγορίας ναύλου σε σύγκριση με εκείνη του εισιτηρίου τους. Η μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο θα πρέπει να προσφέρεται χωρίς πρόσθετη χρέωση για τους επιβάτες, ακόμα και αν μεταφέρονται με άλλον αερομεταφορέα ή με διαφορετικό τρόπο μεταφοράς ή σε ανώτερη κατηγορία ναύλου ή σε θέση με υψηλότερο ναύλο από εκείνον που είχε καταβληθεί για την αρχική υπηρεσία. Θα πρέπει να καταβάλλονται εύλογες προσπάθειες για την αποφυγή πρόσθετων ανταποκρίσεων. Τα άτομα με αναπηρία ή τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα δεν θα πρέπει να υποβάλλονται σε πρόσθετες πτήσεις ανταπόκρισης όταν μεταφέρονται με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, εκτός αν συμφωνήσει διαφορετικά ο επιβάτης. Όταν οι επιβάτες μεταφέρονται με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, ο συνολικός χρόνος ταξιδιού θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πλησιέστερος προς τον προγραμματισμένο χρόνο ταξιδιού της αρχικής πτήσης, λαμβανομένων υπόψη των επιλογών που είναι διαθέσιμες στον αερολιμένα στον οποίο σημειώθηκε η διαταραχή, και στην ίδια κατηγορία ναύλου ή σε ανώτερη, εάν χρειάζεται. Εάν υπάρχουν διαθέσιμες περισσότερες πτήσεις με συγκρίσιμα ωράρια, οι επιβάτες που έχουν δικαίωμα σε μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο θα πρέπει να αποδέχονται τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο που προσφέρει ο αερομεταφορέας, μεταξύ άλλων και με αερομεταφορείς που συνεργάζονται με τον πραγματικό αερομεταφορέα. Εάν ο πραγματικός αερομεταφορέας παρέχει στον επιβάτη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, ο επιβάτης θα πρέπει να δέχεται την εν λόγω μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο. Εάν ο πραγματικός αερομεταφορέας παρέχει στον επιβάτη επιλογές μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο οι οποίες δεν πραγματοποιούνται υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, ο επιβάτης θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αρνηθεί την εν λόγω μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο. Το δικαίωμα μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο από τον ίδιο τον επιβάτη, θα πρέπει να διατηρηθεί. Εάν για την αρχική πτήση είχε γίνει κράτηση για βοήθεια προς άτομα με αναπηρία ή άτομα με μειωμένη κινητικότητα, η εν λόγω βοήθεια θα πρέπει επίσης να είναι διαθέσιμη στο εναλλακτικό δρομολόγιο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾.
- (28) Σε περίπτωση διαταραχής και όταν οι πραγματικοί αερομεταφορείς δεν εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους για παροχή βοήθειας, οι επιβάτες θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να προβαίνουν σε δικές τους διευθετήσεις. Στις περιπτώσεις αυτές, οι πραγματικοί αερομεταφορείς θα πρέπει να επιστρέφουν στους επιβάτες τα έξοδα που είναι αναγκαία, εύλογα και αναλογικά προς τη διάρκεια του χρόνου αναμονής. Ειδικότερα, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το συγκεκριμένο κόστος των αναγκαιών και των γευμάτων στον τόπο όπου βρίσκεται ο αερολιμένας. Όσον αφορά το κατάλυμα, κατά την αξιολόγηση του κατά πόσον τα έξοδα είναι αναγκαία, εύλογα και αναλογικά θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ο τόπος στον οποίο είναι καθηλωμένοι οι επιβάτες, αν η διαταραχή συμβαίνει κατά τη διάρκεια περιόδου αιχμής, και η αύξηση των τιμών λόγω κρατήσεων της τελευταίας στιγμής.
- (29) Όταν επιβάτης έχει ενημερώσει τον πραγματικό αερομεταφορέα για την επιλογή του να συνεχίσει το ταξίδι του, και εάν ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν έχει προσφέρει εντός τριών ωρών μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, ο επιβάτης θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να μεριμνήσει ο ίδιος για τη μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, προκειμένου να φτάσει στον τελικό του προορισμό χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση. Ωστόσο, ο επιβάτης θα πρέπει να διατηρεί το δικαίωμα να μεταφερθεί με άλλη πτήση ή άλλο μέσο από τον πραγματικό αερομεταφορέα έως ότου ο επιβάτης ενημερώσει τον πραγματικό αερομεταφορέα για την απόφασή του να μεριμνήσει ο ίδιος τη μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μέσο. Όταν κανονίζουν τη δική τους μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, οι επιβάτες θα πρέπει να περιορίζουν τα έξοδα σε αυτά που είναι αναγκαία, εύλογα και ενδεδειγμένα.
- (30) Ο πραγματικός αερομεταφορέας θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να περιορίζει ή να αρνηθεί να παράσχει βοήθεια, αν η παροχή της θα προξενούσε ακόμη μεγαλύτερη καθυστέρηση στους επιβάτες που περιμένουν καθυστερημένη πτήση ή μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο. Εάν μια πτήση έχει καθυστέρηση αργά το βράδυ, αλλά αναμένεται ότι θα αναχωρήσει εντός σύντομου χρονικού διαστήματος, και εάν η μεταφορά των επιβατών σε ξενοδοχεία και η επιστροφή τους στον αερολιμένα στο μέσον της νυκτός θα μπορούσε να προκαλέσει πολύ μεγαλύτερη καθυστέρηση, ο πραγματικός αερομεταφορέας θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αρνηθεί να παράσχει κατάλυμα σε ξενοδοχείο και τις αντίστοιχες μεταφορές. Ομοίως, εάν ένας αερομεταφορέας πρόκειται να παράσχει τρόφιμα και ποτά, αλλά πληροφορείται ότι η πτήση είναι έτοιμη για επιβίβαση, θα πρέπει να του επιτρέπεται να αρνηθεί να παράσχει την εν λόγω βοήθεια. Εκτός από τις εν λόγω περιπτώσεις, ο πραγματικός αερομεταφορέας θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να περιορίζει ή να αρνηθεί να παράσχει βοήθεια σε πολύ εξαιρετικές περιπτώσεις, καθώς θα πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια για τη μείωση της ταλαιπωρίας που υφίστανται οι επιβάτες.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουλίου 2006, σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς (ΕΕ L 204 της 26.7.2006, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

- (31) Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να προσφέρουν βοήθεια στους επιβάτες από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης έως την αναχώρηση της πτήσης τους ή την εναλλακτική μεταφορά. Επί του παρόντος, δεν τίθεται χρονικό όριο όσον αφορά την ευθύνη των αερομεταφορέων να παρέχουν κατάλυμα στους επιβάτες τους σε περίπτωση που οι έκτακτες περιστάσεις εξακολουθούν να υφίστανται για μεγάλο χρονικό διάστημα. Αυτή η αβεβαιότητα που συνδέεται με την απουσία προβλέψιμου χρονικού ορίου ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική σταθερότητα του αερομεταφορέα, με επακόλουθες αρνητικές επιπτώσεις για τους επιβάτες όσον αφορά τη συνδεσιμότητα. Συνεπώς, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να μπορεί να περιορίσει την παροχή καταλύματος στις τρεις διανυκτερεύσεις. Επιπλέον, ο σχεδιασμός για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και η ταχεία μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο θα πρέπει να ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο καθήλωσης επιβατών για μεγάλα χρονικά διαστήματα.
- (32) Ενδέχεται να απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή από τον πραγματικό αερομεταφορέα για επιβάτες με συγκεκριμένες ανάγκες, όπως τα άτομα με αναπηρία, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, οι ασυνόδευτοι ανήλικοι, τα βρέφη, οι έγκυες γυναίκες και, βάσει ιατρικής βεβαίωσης, τα άτομα που χρειάζονται ειδική ιατρική βοήθεια, εκτός εάν λόγοι ασφαλείας υπαγορεύουν την άρνηση επιβίβασης για τα εν λόγω άτομα. Ειδικότερα, ενδέχεται να αποδειχθεί δυσκολότερη η διευθέτηση της παροχής καταλύματος για καθεμία από τις εν λόγω κατηγορίες επιβατών σε περίπτωση διαταραχής πτήσης. Συνεπώς, τυχόν περιορισμοί του δικαιώματος στην παροχή καταλύματος σε περίπτωση έκτακτων περιστάσεων δεν θα πρέπει να ισχύουν για τις εν λόγω κατηγορίες επιβατών, υπό την προϋπόθεση ο πραγματικός αερομεταφορέας είναι ενήμερος για την κατάσταση τους. Ενώ οι αερομεταφορείς χρειάζεται να είναι ενήμεροι για την παρουσία των εν λόγω επιβατών σε μια πτήση ή πτήση ανταπόκρισης, θα πρέπει να αποφεύγεται η δημιουργία περιττών ή δυσανάλογων απαιτήσεων κοινοποίησης. Όσον αφορά τα βρέφη, ο αερομεταφορέας ενημερώνεται συστηματικά για την παρουσία τους στο αεροσκάφος με την ένδειξη της ημερομηνίας γέννησής τους όταν πραγματοποιείται η κράτηση. Όσον αφορά τους ασυνόδευτους ανηλίκους, ο αερομεταφορέας ενημερώνεται για την παρουσία τους στο αεροσκάφος κατ' ανάγκη όταν συνάπτεται συμφωνία φροντίδας μεταξύ του αερομεταφορέα και του κηδεμόνα του ανηλίκου. Στην περίπτωση των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, ο αερομεταφορέας ενημερώνεται για την παρουσία τους στο αεροσκάφος κατ' ανάγκη με την κοινοποίηση δυνάμει του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006. Ελλείψει τέτοιας κοινοποίησης, καθώς και στην περίπτωση των εγκύων γυναικών, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η ιδιαίτερη κατάσταση των εν λόγω ατόμων για τους σκοπούς της μορφής και του χρόνου ενημέρωσης του αερομεταφορέα, καθώς η ενημέρωση σχετικά με την ιδιαίτερη αυτή κατάσταση μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο από τον επιβάτη και το αργότερο όταν ο επιβάτης ενημερωθεί σχετικά με τη διαταραχή. Για τους επιβάτες που χρειάζονται ειδική ιατρική βοήθεια, εάν οι εν λόγω επιβάτες αποκάλυψαν την ιατρική τους κατάσταση στον αερομεταφορέα πριν από την πτήση για να λάβουν ιατρική έγκριση για να πετάξουν, ο αερομεταφορέας ενημερώνεται για την παρουσία τους στο αεροσκάφος κατ' ανάγκη κατά την αποδοχή της μεταφοράς των εν λόγω προσώπων. Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι όλες οι πληροφορίες που είναι αναγκαίες για τις εν λόγω κοινοποιήσεις δυνάμει του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 μπορούν να διαβιβάζονται εύκολα από τους επιβάτες.
- (33) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 εφαρμόζεται επίσης στους επιβάτες που έχουν κάνει κράτηση για το αεροπορικό τους ταξίδι στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού. Ο παρών τροποποιητικός κανονισμός αποσκοπεί στην περαιτέρω βελτίωση της συνοχής μεταξύ της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹²⁾ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004. Στο πλαίσιο αυτό, οι επιβάτες θα πρέπει να μπορούν να επιλέγουν σε ποια από τις δύο νομικές πράξεις βασίζονται οι αξιώσεις τους και, κατά περίπτωση, να προβάλλουν αξιώσεις δυνάμει αμφοτέρων των νομικών πράξεων. Επιβάτης που έχει προβεί σε κράτηση αεροπορικής μεταφοράς στο πλαίσιο πακέτου θα πρέπει να μπορεί να προβάλει αξιώσεις δυνάμει αμφοτέρων των νομικών πράξεων όταν, για παράδειγμα, ο επιβάτης έλαβε αποζημίωση από τον αερομεταφορέα για καθυστερημένη πτήση, αλλά δικαιούται μείωση τιμής ή χορήγηση αποζημίωσης από τον διοργανωτή για συγκεκριμένες υπηρεσίες, όπως ξενοδοχειακό κατάλυμα, γεύματα, εκδρομές ή άλλες εκδηλώσεις που έχασε λόγω της καθυστερημένης πτήσης. Ωστόσο, δεν θα πρέπει να επιτρέπεται στους επιβάτες να συσσωρεύουν δικαιώματα, αν η σχετική αποζημίωση ή μείωση της τιμής που χορηγείται δυνάμει αμφοτέρων των νομικών πράξεων διασφαλίζει το ίδιο συμφέρον ή έχει τον ίδιο στόχο. Εάν οι επιβάτες προβάλλουν την αξίωσή τους στον αερομεταφορέα, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να καταβάλει το πλήρες ποσό της αποζημίωσης που οφείλεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004. Εάν οι επιβάτες προβάλλουν αξίωση δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302, η αποζημίωση που καταβάλλεται από τον αερομεταφορέα θα πρέπει να αφαιρείται από τις πληρωμές που οφείλονται σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2015/2302, αν τα υποκείμενα δικαιώματα διασφαλίζουν το ίδιο συμφέρον ή έχουν τον ίδιο στόχο.

⁽¹²⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2015/2302 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τα οργανωμένα ταξίδια και τους συνδεδεμένους ταξιδιωτικούς διακανονισμούς, η οποία τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 και την οδηγία 2011/83/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και καταργεί την οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 326 της 11.12.2015, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).

- (34) Οι λόγοι στους οποίους οφείλονται οι καθυστερήσεις και οι ματαιώσεις πτήσεων που παρατηρούνται σήμερα στην Ένωση δεν έγκεινται αποκλειστικά στην ευθύνη των αερομεταφορέων. Προκειμένου να δοθούν κίνητρα σε όλους τους παράγοντες της αλυσίδας της πολιτικής αεροπορίας να επιζητούν αποτελεσματικές και έγκαιρες λύσεις για να περιορίζεται στο ελάχιστο η ταλαιπωρία που προκαλούν στους επιβάτες οι καθυστερήσεις και οι ματαιώσεις, το δικαίωμα των αερομεταφορέων για αποζημίωση από τυχόν τρίτους που συνέβαλαν στο συμβάν από το οποίο προέκυψε η απαίτηση αποζημίωσης ή άλλες υποχρεώσεις δεν θα πρέπει να περιορίζεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004.
- (35) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹³⁾ απαιτεί από τον συμβαλλόμενο για την αεροπορική μεταφορά να ενημερώνει τον επιβάτη σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα και η οδηγία 93/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽¹⁴⁾ απαιτεί από τον επαγγελματία να παρέχει πληροφορίες στον καταναλωτή σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις της σύμβασης. Οι επιβάτες θα πρέπει να ενημερώνονται λεπτομερέστερα σχετικά με τα δικαιώματά τους σε περίπτωση διαταραχής της πτήσης και θα πρέπει επίσης να ενημερώνονται επαρκώς σχετικά με τα αίτια της ίδιας της διαταραχής, αμέσως μόλις οι πληροφορίες καταστούν διαθέσιμες. Η ενημέρωση αυτή θα πρέπει, κατ' ελάχιστον, να παρέχεται από τον αερομεταφορέα ή τον μεσάζοντα σε προσβάσιμη μορφή και, κατά περίπτωση, μέσω των λεγόμενων ειδοποιήσεων «προώθησης» (push notifications) από εφαρμογές για φορητές συσκευές ή με άλλα ψηφιακά μέσα. Η ενημέρωση αυτή θα πρέπει επίσης να παρέχεται από τον πραγματικό αερομεταφορέα.
- (36) Όταν οι επιβάτες επιλέγουν την επιστροφή χρημάτων αντί της μεταφοράς τους με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, θα πρέπει να τους επιστρέφονται τα χρήματα αυτόματα, σε εύλογο χρόνο, χωρίς την υποχρέωση υποβολής ειδικού αιτήματος.
- (37) Οι επιβάτες θα πρέπει να ενημερώνονται επαρκώς από τον αερομεταφορέα ή τον μεσάζοντα για τις σχετικές διαδικασίες υποβολής αιτημάτων αποζημίωσης και καταγγελιών στους αερομεταφορείς ή τους μεσάζοντες και να λαμβάνουν εγκαίρως απάντηση από τους αερομεταφορείς ή τους μεσάζοντες.
- (38) Οι επιβάτες θα πρέπει επίσης να έχουν τη δυνατότητα να υποβάλλουν ατομικά αιτήματα επίλυσης διαφορών σε φορέα ή φορείς αρμόδιους για την εξωδικαστική επίλυση διαφορών μετά την υποβολή καταγγελιών στον αερομεταφορέα. Ωστόσο, επειδή το δικαίωμα πραγματικής προσφυγής ενώπιον δικαστηρίου συνιστά θεμελιώδες δικαίωμα που κατοχυρώνεται στο άρθρο 47 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα εν λόγω μέτρα δεν θα πρέπει ούτε να προλαμβάνουν ούτε να εμποδίζουν την προσφυγή των επιβατών στη δικαιοσύνη.
- (39) Προκειμένου να μπορούν οι επιβάτες να ασκούν τα δικαιώματά τους όσον αφορά τα αιτήματα, τις καταγγελίες και τις ατομικές διαφορές, οι επιβάτες θα πρέπει να είναι σε θέση να υποβάλλουν, απευθείας και προσωπικά, αίτηση στους αερομεταφορείς, τους μεσάζοντες ή τους αρμόδιους φορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004, με σαφή και προσβάσιμο τρόπο.
- (40) Έχοντας υπόψη τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία⁽¹⁵⁾ και προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το κόστος αντικατάστασης σε περίπτωση φθοράς, καταστροφής ή απώλειας εξοπλισμού κινητικότητας ή τραυματισμού ή θανάτου αναγνωρισμένων σκύλων συνοδείας αποζημιώνεται πλήρως, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να προσφέρουν στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2006, τη δυνατότητα δωρεάν υποβολής ειδικής δήλωσης ασφαλιστικού συμφέροντος για την παράδοση στον τόπο προορισμού («ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος»), η οποία, κατά τη σύμβαση του Μόντρεαλ, τους επιτρέπει να ζητήσουν πλήρη αποζημίωση. Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να ενημερώνουν τους επιβάτες, όταν πραγματοποιείται η κράτηση, για τη δυνατότητα υποβολής της εν λόγω δήλωσης ασφαλιστικού συμφέροντος και για τα σχετικά δικαιώματα.

⁽¹³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2005, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>).

⁽¹⁴⁾ Οδηγία 93/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 1993, σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές (ΕΕ L 95 της 21.4.1993, σ. 29, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>).

⁽¹⁵⁾ ΕΕ L 23 της 27.1.2010, σ. 37, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj).

- (41) Τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα θα πρέπει να δικαιούνται να λαμβάνουν αμέσως προσωρινή αντικατάσταση του εξοπλισμού κινητικότητας από τον αερομεταφορέα για την αντικατάσταση του εξοπλισμού κινητικότητας που έχει παραδοθεί κατά τον έλεγχο εισιτηρίων σε περίπτωση απώλειας, καταστροφής ή βλάβης του. Δεδομένου ότι οι αναγνωρισμένοι σκύλοι συνοδείας δεν μπορούν να αντικατασταθούν εύκολα, θα πρέπει να παρέχονται άλλες προσωρινές λύσεις σε περίπτωση απώλειας, θανάτου ή τραυματισμού τους.
- (42) Δεν είναι πάντοτε ξεκάθαρο στους επιβάτες ποιες αποσκευές επιτρέπεται να πάρουν στον θάλαμο επιβατών του αεροσκάφους, όσον αφορά τις διαστάσεις, το βάρος ή τον αριθμό των αντικειμένων που επιτρέπονται. Για να διασφαλιστεί πλήρης ενημέρωση των επιβατών σχετικά με τα επιτρεπόμενα όρια αποσκευών με βάση το εισιτήριό τους, τόσο για τις μη παραδιδόμενες όσο και για τις παραδιδόμενες αποσκευές, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να υποδεικνύουν σαφώς τα εν λόγω όρια κατά την κράτηση και στον αερολιμένα. Ως προσωπικά αντικείμενα που συνιστούν αναγκαίο στοιχείο της μεταφοράς των επιβατών νοούνται τα αντικείμενα που είναι απαραίτητα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και μπορούν να περιλαμβάνουν διαβατήρια και άλλα ταξιδιωτικά έγγραφα, βασικά φάρμακα, προσωπικές συσκευές και υλικό ανάγνωσης, καθώς επίσης και τρόφιμα και ποτά που ενδείκνυνται για τη διάρκεια της πτήσης.
- (43) Χωρίς να θίγεται η δυνατότητα των αερομεταφορέων και των μεσαζόντων να προσφέρουν αεροπορικούς ναύλους που δεν περιλαμβάνουν χειραποσκευή, είναι σκόπιμο να ενισχυθούν η ενημέρωση των καταναλωτών και η διαφάνεια των τιμών ώστε να διασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού σε ολόκληρη την Ένωση. Στο πλαίσιο αυτό, οι επιβάτες θα πρέπει να είναι σε θέση να συγκρίνουν ευκολότερα τους αεροπορικούς ναύλους που περιλαμβάνουν χειραποσκευή (τροχήλατη βαλίτσα). Θα πρέπει να θεσπιστεί η υποχρέωση των αερομεταφορέων, των μεσαζόντων και των μηχανών μεταναζήτησης να εμφανίζουν πάντα εξ' ορισμού τον αεροπορικό ναύλο που περιλαμβάνει χειραποσκευή πριν την έναρξη της διαδικασίας κράτησης.
- (44) Όταν ένα προσωπικό αντικείμενο ή μια χειραποσκευή αφεθεί ή χαθεί στον θάλαμο επιβατών του αεροσκάφους, θα πρέπει να παρέχεται μεγαλύτερη σαφήνεια προκειμένου να διευκολύνεται η διεκπεραίωση των σχετικών αιτημάτων, να διασφαλίζεται μια εξορθολογισμένη διαδικασία και να αποτρέπεται κάθε πρόσθετη επιβάρυνση στους επιβάτες ή εσφαλμένη επικοινωνία με τους επιβάτες.
- (45) Οι επιβάτες θα πρέπει να ενημερώνονται κατά την κράτηση σχετικά με τις μέγιστες διαστάσεις και το μέγιστο βάρος των αποσκευών που μπορούν να μεταφέρουν μαζί τους στον θάλαμο επιβατών. Με την επιφύλαξη της αρχής της ελευθερίας τιμολόγησης, σύμφωνα με το άρθρο 22 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁶⁾, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να καθορίζουν εύλογη πολιτική όσον αφορά τις διαστάσεις των χειραποσκευών, η οποία θα επιτρέπει στους επιβάτες να μεταφέρουν μια χειραποσκευή στον θάλαμο επιβατών, εφόσον το επιτρέπει η χωρητικότητα του θαλάμου επιβατών και υπό την προϋπόθεση ότι η χειραποσκευή συμμορφώνεται με τις ισχύουσες απαιτήσεις λειτουργίας, ασφάλειας και προστασίας. Δεδομένης της ποικιλομορφίας των πολιτικών των αερομεταφορέων, είναι σκόπιμο, κατά την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, να αξιολογηθεί η σκοπιμότητα θέσπισης ενιαίων ελάχιστων κανόνων για τις χειραποσκευές.
- (46) Θα πρέπει να προβλεφθεί κατάλληλη διάταξη για τους επιβάτες οι οποίοι επιλέγουν να χρησιμοποιήσουν τη δική τους έντυπη έκδοση ψηφιακά εκδοθείσα κάρτα επιβίβασης ή οι οποίοι επιλέγουν να ζητήσουν τυπωμένο αντίγραφο από τον πραγματικό αερομεταφορέα μετά τον έλεγχο εισιτηρίων.

⁽¹⁶⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες για την εκμετάλλευση των αεροπορικών υπηρεσιών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

- (47) Τα μουσικά όργανα μπορεί να έχουν τεράστια χρηματική, καλλιτεχνική και ιστορική αξία. Επιπλέον, τα μουσικά όργανα είναι τα μέσα με τα οποία οι μουσικοί ασκούν την επαγγελματική τους δραστηριότητα, τα οποία χρησιμοποιούν τακτικά για πρόβες και παραστάσεις και δεν είναι εύκολο να αντικατασταθούν. Ως εκ τούτου, οι επιβάτες θα πρέπει να δικαιούνται να μεταφέρουν με δική τους ευθύνη μουσικά όργανα στον θάλαμο επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω όργανα τηρούν τους κανόνες χωρητικότητας, ασφάλειας και προστασίας, καθώς και την πολιτική του αερομεταφορέα σχετικά με το μέγιστο επιτρεπόμενο όριο αποσκευών. Όταν πληρούνται οι απαιτήσεις χωρητικότητας, ασφάλειας και προστασίας, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να επιδιώκει να δίνει στους επιβάτες τη δυνατότητα να μεταφέρουν μουσικά όργανα σε πρόσθετες θέσεις, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν καταβληθεί οι αντίστοιχοι ναύλοι. Στις περιπτώσεις αυτές, οι επιβάτες και τα μουσικά όργανα θα πρέπει να καταλαμβάνουν παρακείμενες θέσεις και το μουσικό όργανο να καταλαμβάνει θέση παραθύρου. Όταν δεν υπάρχει αυτή η δυνατότητα, τα μουσικά όργανα θα πρέπει, όπου είναι δυνατόν, να μεταφέρονται, με τις κατάλληλες συνθήκες, στον χώρο φορτίου του αεροσκάφους. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (48) Δεδομένων των σύντομων προθεσμιών για την υποβολή καταγγελιών σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να παρέχουν στους επιβάτες τη δυνατότητα να υποβάλλουν καταγγελία παρέχοντάς τους έντυπο καταγγελίας σε προσβάσιμη μορφή, τόσο στα άτομα με αναπηρία όσο και στα άτομα που δεν χρησιμοποιούν ψηφιακά εργαλεία. Οι αερομεταφορείς θα πρέπει, κατ' ελάχιστον, να καταστήσουν το έντυπο καταγγελίας διαθέσιμο στις εφαρμογές τους για φορητές συσκευές και στους ιστοτόπους τους. Στους αερολιμένες με εμπορική επιβατική κίνηση, οι φορείς διαχείρισης αερολιμένα θα πρέπει επίσης να παρέχουν στους επιβάτες κοινό έντυπο στους χώρους παράδοσης αποσκευών του αερολιμένα. Η Επιτροπή θα πρέπει να εκδώσει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό του υποδείγματος του κοινού εντύπου, το οποίο θα πρέπει να επιτρέπει στον επιβάτη να υποβάλει αμέσως καταγγελία σχετικά με φθορά, καθυστέρηση ή απώλεια αποσκευών.
- (49) Τα θέματα ασφάλισης ρυθμίζονται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 785/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁷⁾ και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.
- (50) Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι οικονομικές εξελίξεις, είναι απαραίτητο να τροποποιούνται τακτικά από τους αερομεταφορείς τα χρηματικά όρια που αναφέρονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97, όπως αναθεωρούνται από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ.
- (51) Η έκθεση Draghi τόνισε τον κρίσιμο ρόλο των μεταφορών για την ανταγωνιστικότητα της Ένωσης. Περιγράφει επίσης τον κίνδυνο απομάκρυνσης των επιχειρήσεων, που προκύπτει από ασύμμετρους κανονισμούς, από κόμβους μεταφορών εντός της Ένωσης προς κόμβους που βρίσκονται στη γειτονιά της Ένωσης. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 εφαρμόζεται σε επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα με προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους όπου ισχύουν οι Συνθήκες, μόνον εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας της σχετικής πτήσης είναι ενωσιακός αερομεταφορέας. Εντός πέντε ετών από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τη σκοπιμότητα αναθεώρησης του πεδίου εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού, προκειμένου να ενισχυθούν περαιτέρω το επίπεδο προστασίας των επιβατών και η ισοτιμία των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των ενωσιακών αερομεταφορέων και των αερομεταφορέων τρίτων χωρών.
- (52) Στο πλαίσιο της αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 θα πρέπει να εκτιμηθεί η ανάγκη ύπαρξης μηχανισμού για τη διασφάλιση των επιβατών σε περίπτωση πτώχευσης του αερομεταφορέα.
- (53) Η Γροιλανδία υπόκειται σε ιδιαίτερα αντίξοες μετεωρολογικές συνθήκες και χαρακτηρίζεται από πολύ χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα και τον απομακρυσμένο χαρακτήρα των κατοικημένων περιοχών της. Για να διασφαλιστεί η συνδεσιμότητα και να διατηρηθεί η διαθεσιμότητα πτήσεων εντός της Γροιλανδίας, οι πτήσεις που εκτελούνται μεταξύ διαφορετικών σημείων εντός της Γροιλανδίας δεν θα πρέπει να καλύπτονται από τις υποχρεώσεις που αφορούν την αποζημίωση, μεταξύ άλλων όταν οι εν λόγω πτήσεις αποτελούν μέρος ταξιδιού προς ή από το έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες.

⁽¹⁷⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 785/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών (ΕΕ L 138 της 30.4.2004, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>).

- (54) Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τη θέση του Βασιλείου της Ισπανίας στη διαφορά του με το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας όσον αφορά την κυριαρχία επί του ισθμού στον οποίο βρίσκεται ο αερολιμένας του Γιβραλτάρ. Καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού δεν αποκλείει τη μελλοντική εφαρμογή του στον εν λόγω αερολιμένα βάσει συμφωνίας σχετικά με το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου, που θα επιτευχθεί με την πρότερη συμφωνία του Βασιλείου της Ισπανίας. Σε περίπτωση λύσης της προαναφερθείσας συμφωνίας, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται στον αερολιμένα που βρίσκεται στον ισθμό του Γιβραλτάρ μόνο αφότου επιλυθεί η εν λόγω διαφορά κατά τρόπο που να επιτρέπει στο Βασίλειο της Ισπανίας να διασφαλίζει την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στον εν λόγω αερολιμένα.
- (55) Για να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 όσον αφορά τον σχεδιασμό, το περιεχόμενο και το υπόδειγμα του ενωσιακού σήματος για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, καθώς και τις πρακτικές λεπτομέρειες της επιστροφής χρημάτων από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα στον πραγματικό αερομεταφορέα, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁸⁾.
- (56) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 όσον αφορά το κοινό έντυπο και το υπόδειγμα της ειδικής δήλωσης ασφαλιστικού συμφέροντος, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
- (57) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών με δίκαιο και ισορροπημένο τρόπο, η διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας του τομέα αερομεταφορών της Ένωσης και η διατήρηση της συνδεσιμότητας για τους επιβάτες μακροπρόθεσμα, δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, εξαιτίας της κλίμακας του, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

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

«Άρθρο 1

Αντικείμενο

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

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

⁽¹⁸⁾ Κανονισμός (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 (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

2) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

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

«β) “πραγματικός αερομεταφορέας”, αερομεταφορέας που πραγματοποιεί ή σκοπεύει να πραγματοποιήσει πτήση κατόπιν σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς με επιβάτη ή για λογαριασμό άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου που έχει σύμβαση με τον εν λόγω επιβάτη, συμπεριλαμβανομένου του αερομεταφορέα που χρησιμοποιεί το αεροσκάφος άλλου αερομεταφορέα, με ή χωρίς το πλήρωμα του εν λόγω άλλου αερομεταφορέα, για την εκτέλεση των πτήσεων του·

γ) “ένωση αερομεταφορέας”, αερομεταφορέας που διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης την οποία έχει χορηγήσει κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

γα) “φορέας διαχείρισης αερολιμένα”, φορέας διαχείρισης αερολιμένα όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 2) της οδηγίας 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**).

δ) “διοργανωτής”, διοργανωτής όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 8) της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**).

ε) “πακέτο”, συνδυασμός ταξιδιωτικών υπηρεσιών όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 2) της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302.

στ) “εισιτήριο”, έγκυρο αποδεικτικό στοιχείο σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς, σε οποιαδήποτε μορφή.

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

(**) Οδηγία 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2009, για τα αερολιμενικά τέλη (ΕΕ L 70 της 14.3.2009, σ. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj>).

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

β) το στοιχείο ζ) διαγράφεται.

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

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

θ) “άτομο με αναπηρία” ή “άτομο με μειωμένη κινητικότητα”, κάθε άτομο του οποίου η κινητικότητα κατά τη χρήση μεταφορικών μέσων είναι μειωμένη λόγω οιασδήποτε σωματικής αναπηρίας (αισθητηριακής ή κινητικής, μόνιμης ή προσωρινής), διανοητικής ανικανότητας ή αδυναμίας ή λόγω οποιασδήποτε άλλης αιτίας ανικανότητας ή λόγω ηλικίας, και του οποίου η κατάσταση απαιτεί κατάλληλη προσοχή και προσαρμογή των προσφερόμενων σε όλους τους επιβάτες υπηρεσιών στις ιδιαίτερες ανάγκες του προσώπου αυτού·

ι) “άρνηση επιβίβασης”, η άρνηση να μεταφερθούν σε μια πτήση επιβάτες, μολονότι εμφανίστηκαν προς επιβίβαση σύμφωνα τους όρους του άρθρου 4 παράγραφος 1, ή η περίπτωση κατά την οποία ενημερώνονται εκ των προτέρων ότι θα τους αρνηθούν την επιβίβαση παρά τη θέλησή τους, εκτός εάν συντρέχουν σοβαροί λόγοι να μην τους επιτραπεί η επιβίβαση, όπως η υγεία, η ασφάλεια, η προστασία ή η έλλειψη επαρκών ταξιδιωτικών εγγράφων·

- ια) “εθελοντής”, ο επιβάτης που έχει εμφανισθεί προς επιβίβαση σύμφωνα με τους όρους του άρθρου 4 παράγραφος 1 και ανταποκρίνεται θετικά στην πρόσκληση του αερομεταφορέα για επιβάτες διατεθειμένους να μην επιβιβαστούν στο αεροσκάφος για την πτήση τους με κάποιο αντάλλαγμα·
- ιβ) “ματαίωση”, η μη διενέργεια προηγούμενως προγραμματισμένης πτήσης για την οποία έχει συναφθεί σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς και περιλαμβάνει περιπτώσεις στις οποίες:
- i) το αεροσκάφος απογειώθηκε, αλλά, για οποιονδήποτε λόγο, είτε ανακατευθύνθηκε σε αερολιμένα διαφορετικό από τον αερολιμένα άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο είτε επέστρεψε στον αερολιμένα αναχώρησης, και δεν μπόρεσε να συνεχίσει προς τον αερολιμένα άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο· ή
 - ii) ο επιβάτης έχει εκδώσει εισιτήριο για μια πτήση και η ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριό του έχει μεταταθεί νωρίτερα κατά περισσότερο από μία ώρα·»
- δ) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:
- «iv) “τρίτη χώρα”, κάθε χώρα ή τμήμα εδάφους κράτους μέλους στο οποίο δεν εφαρμόζονται οι Συνθήκες·
- ιδ) “καθυστέρηση στην αναχώρηση”, η χρονική διαφορά μεταξύ της προγραμματισμένης ώρας αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη, όπως εκδόθηκε κατά τη στιγμή της κράτησης, και της πραγματικής ώρας αναχώρησης της πτήσης, εκτός από τις εξής περιπτώσεις:
- i) όταν η πτήση έχει αναπρογραμματιστεί σε χρονικό σημείο τουλάχιστον 14 ημερολογιακές ημέρες πριν από την ημερομηνία αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη όπως εκδόθηκε κατά τη στιγμή της κράτησης ή, μετά την εν λόγω χρονική περίοδο, έχει αναπρογραμματιστεί σε προγενέστερο χρονικό σημείο, οπότε “καθυστέρηση στην αναχώρηση” σημαίνει τη χρονική διαφορά μεταξύ της προγραμματισμένης ώρας αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη όπως εκδόθηκε κατά τη στιγμή του αναπρογραμματισμού και της πραγματικής ώρας αναχώρησης της αναπρογραμματισμένης πτήσης·
 - ii) ο επιβάτης μεταφέρεται με άλλη πτήση λόγω διαταραχής, όσον αφορά την εν λόγω πτήση, οπότε “καθυστέρηση στην αναχώρηση” σημαίνει τη χρονική διαφορά μεταξύ της προγραμματισμένης ώρας αναχώρησης που αναγράφεται στα εισιτήρια που εκδίδονται για την εν λόγω πτήση και της πραγματικής ώρας αναχώρησης της εν λόγω πτήσης·
- ιε) “καθυστέρηση στην άφιξη”, η χρονική διαφορά μεταξύ της προγραμματισμένης ώρας άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη, όπως εκδόθηκε κατά τη στιγμή της κράτησης, και της πραγματικής ώρας άφιξης της πτήσης, εκτός από τις εξής περιπτώσεις:
- i) η πτήση έχει αναπρογραμματιστεί σε χρονικό σημείο τουλάχιστον 14 ημερολογιακές ημέρες πριν από την ημερομηνία αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη όπως εκδόθηκε κατά τη στιγμή της κράτησης ή, μετά την εν λόγω χρονική περίοδο, όταν ο επιβάτης έχει επιβιβαστεί σε πτήση που έχει αναπρογραμματιστεί σε προγενέστερο χρονικό σημείο, οπότε “καθυστέρηση στην άφιξη” σημαίνει τη χρονική διαφορά μεταξύ της προγραμματισμένης ώρας άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη όπως εκδόθηκε κατά τη στιγμή του αναπρογραμματισμού και της πραγματικής ώρας άφιξης της αναπρογραμματισμένης πτήσης·
 - ii) ο επιβάτης μεταφέρεται με άλλη πτήση λόγω διαταραχής, όσον αφορά την εν λόγω πτήση, οπότε “καθυστέρηση στην άφιξη” σημαίνει τη χρονική διαφορά μεταξύ της προγραμματισμένης ώρας άφιξης που αναγράφεται στα εισιτήρια που εκδίδονται για την εν λόγω πτήση και της πραγματικής ώρας άφιξης της εν λόγω πτήσης·

- ιστ) “κατηγορία ναύλου”, τμήμα του θαλάμου επιβατών του αεροσκάφους το οποίο χαρακτηρίζεται είτε από συγκεκριμένο κωδικό που αναφέρεται στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς είτε από συνδυασμό στοιχείων όπως διαφορετικά καθίσματα, διαφορετική διαμόρφωση των καθισμάτων και άλλες διαφορές στις υπηρεσίες, όπως παροχή ειδικού γεύματος, που παρέχονται στους επιβάτες σε σχέση με αυτά που παρέχονται σε επιβάτες σε άλλα τμήματα του θαλάμου επιβατών·
- ιζ) “σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς”, η σύμβαση μεταφοράς που συνάπτεται μεταξύ ενός αερομεταφορέα ή εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου του και ενός επιβάτη ή επιβατών, για την παροχή μίας ή περισσότερων πτήσεων·
- ιη) “έκτακτες περιστάσεις”, συμβάντα τα οποία, λόγω της φύσης ή των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με τη συνήθη εκτέλεση της δραστηριότητας του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα και δεν ελέγχονται πραγματικά από τον αερομεταφορέα·
- ιθ) “πτήση”, εκτέλεση αεροπορικής μεταφοράς από ένα και μόνο αεροσκάφος μεταξύ δύο αερολιμένων όπως προσδιορίζονται στο εισιτήριο με προκαθορισμένο δρομολόγιο, πρόγραμμα και μοναδικό αριθμό ταυτοποίησης, ανεξαρτήτως του αν υπάρχουν ενδιάμεσες στάσεις αποκλειστικά για τεχνικούς ή επιχειρησιακούς σκοπούς·
- κ) “πτήση ανταπόκρισης”, πτήση η οποία, ως μέρος ταξιδιού, έχει σκοπό να επιτρέψει στον επιβάτη να αναχωρήσει από το αρχικό σημείο αναχώρησης και να φτάσει σε σημείο ανταπόκρισης, προκειμένου να αναχωρήσει με άλλη πτήση, ή έχει σκοπό να επιτρέψει στον επιβάτη να αναχωρήσει από σημείο ανταπόκρισης προκειμένου να του επιτρέψει να φτάσει σε ένα άλλο σημείο ανταπόκρισης ή στον τελικό του προορισμό·
- κα) “στάση”, εκούσια διακοπή του ταξιδιού από επιβάτη στο πλαίσιο ενιαίας σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς, η οποία έχει συμφωνηθεί εκ των προτέρων από τον αερομεταφορέα ή τον εξουσιοδοτημένο πράκτορά του, μεταξύ του αρχικού σημείου αναχώρησης και του τελικού προορισμού, για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από εκείνο που απαιτείται για απευθείας διέλευση ή, σε περίπτωση αλλαγής πτήσης, για χρονικό διάστημα που συνήθως εκτείνεται έως την ώρα αναχώρησης της επόμενης πτήσης ανταπόκρισης, και η οποία περιλαμβάνει συχνά διανυκτέρευση·
- κβ) “ταξίδι”, πτήση ή πτήσεις ανταπόκρισης για τη μεταφορά επιβάτη από το αρχικό σημείο αναχώρησης στον τελικό του προορισμό, σύμφωνα με μία ενιαία σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, με τις πτήσεις μετάβασης και επιστροφής να αποτελούν ξεχωριστά ταξίδια·
- κγ) “ώρα αναχώρησης”, η χρονική στιγμή κατά την οποία το αεροσκάφος εγκαταλείπει τη θέση αναχώρησης, είτε με ώθησή του είτε με δική του ισχύ (ώρα αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης)·
- κδ) “ώρα άφιξης”, η χρονική στιγμή κατά την οποία το αεροσκάφος φτάνει στη θέση άφιξης και ενεργοποιούνται τα φρένα στάθμευσης (ώρα άφιξης στη θέση στάθμευσης)·
- κε) “καθυστέρηση διαδρόμου”, το χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα 30 λεπτά κατά τη διάρκεια του οποίου το αεροσκάφος παραμένει στο έδαφος μεταξύ της ασφάλισης των θυρών του αεροσκάφους και του χρόνου απογείωσης του αεροσκάφους, κατά την αναχώρηση, ή το χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα 30 λεπτά μεταξύ της προσγείωσης του αεροσκάφους και του ανοίγματος των θυρών του αεροσκάφους, κατά την άφιξη·
- κστ) “διαταραχή”, η άρνηση επιβίβασης, η ματαίωση, η καθυστέρηση στην αναχώρηση, η καθυστέρηση στην άφιξη ή η καθυστέρηση διαδρόμου·
- κζ) “νύκτα”, η χρονική περίοδος από το μεσονύκτιο έως τις 06:00·
- κη) “παιδί”, πρόσωπο ηλικίας κάτω των 14 ετών κατά την ημερομηνία αναχώρησης της πτήσης ή της πρώτης πτήσης ανταπόκρισης βάσει σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς·

- κθ) “ασυνόδευτος ανήλικος”, πρόσωπο ηλικίας κάτω των 18 ετών κατά την ημερομηνία αναχώρησης της πτήσης ή της πρώτης πτήσης ανταπόκρισης βάσει σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς, το οποίο ταξιδεύει χωρίς ενήλικο κηδεμόνα, ενώ ο αερομεταφορέας έχει αναλάβει την ευθύνη για τη φροντίδα του εν λόγω προσώπου σύμφωνα με τους δημοσιευμένους κανόνες του·
- λ) “βρέφος”, πρόσωπο ηλικίας κάτω των δύο ετών κατά την ημερομηνία αναχώρησης της πτήσης ή της πρώτης πτήσης ανταπόκρισης βάσει σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς·
- λα) “σταθερό μέσο”, κάθε μέσο που επιτρέπει στον επιβάτη να αποθηκεύει πληροφορίες, ώστε να μπορεί να ανατρέξει σε αυτές μελλοντικά, για τη χρονική περίοδο που απαιτείται για τους σκοπούς της ενημέρωσης, και που επιτρέπει την ακριβή αναπαραγωγή των αποθηκευμένων πληροφοριών·
- λβ) “προσβάσιμη μορφή”, ο μορφότυπος που παρέχει σε άτομο με αναπηρία ή άτομο με μειωμένη κινητικότητα πρόσβαση σε κάθε σχετική πληροφορία, μεταξύ άλλων με την παροχή πρόσβασης του εν λόγω ατόμου με εξίσου εύκολο και άνετο τρόπο με ένα άτομο χωρίς αδυναμία ή αναπηρία, και ο οποίος πληροί τις απαιτήσεις προσβασιμότητας που καθορίζονται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, ιδίως την οδηγία (ΕΕ) 2019/882 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).
- λγ) “αρχικό σημείο αναχώρησης”, το σημείο αναχώρησης της πτήσης ή της πρώτης πτήσης ανταπόκρισης σε ένα ταξίδι·
- λδ) “προσωπικό αντικείμενο”, μη παραδιδόμενη αποσκευή που πληροί τις απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας και είτε έχει μέγιστες διαστάσεις 40x30x15 cm είτε χωράει κάτω από το κάθισμα μπροστά από το κάθισμα στο οποίο κάθεται ο επιβάτης·
- λε) “χειραποσκευή”: μη παραδιδόμενη αποσκευή η οποία δεν είναι προσωπικό αντικείμενο και πληροί τις απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας.
- (*) Οδηγία (ΕΕ) 2019/882 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας προϊόντων και υπηρεσιών (ΕΕ L 151 της 7.6.2019, σ. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).».

3) Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

- α) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες·
- β) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες, εκτός αν έχουν λάβει ανταλλάγματα, αποζημίωση και βοήθεια στην εν λόγω τρίτη χώρα τα οποία είναι ισοδύναμα και ανταποκρίνονται στον σκοπό του παρόντος κανονισμού, εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας της συγκεκριμένης πτήσης είναι ενωσιακός αερομεταφορέας.

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

- α) έχουν εισιτήριο για τη συγκεκριμένη πτήση· ή
- β) έχουν μεταφερθεί από τον αερομεταφορέα ή τον μεσάζοντα από την πτήση για την οποία είχαν εισιτήριο σε άλλη πτήση, ανεξαρτήτως αιτίας.

3. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στους επιβάτες που ταξιδεύουν δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται, άμεσα ή έμμεσα, στο κοινό, εκτός από:

α) τους επιβάτες που έχουν εισιτήρια τα οποία εκδίδονται βάσει προγράμματος τακτικών επιβατών ή άλλων εμπορικών προγραμμάτων από αερομεταφορέα ή μεσάζοντα, στους οποίους εφαρμόζεται πλήρως ο παρών κανονισμός και

β) βρέφη που ταξιδεύουν δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται, άμεσα ή έμμεσα, στο κοινό, και άτομα που ταξιδεύουν δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται, άμεσα ή έμμεσα, στο κοινό, επειδή συνοδεύουν άτομο με αναπηρία ή άτομο με μειωμένη κινητικότητα σύμφωνα με τους όρους που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), στα οποία εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός με εξαίρεση το άρθρο 7 του παρόντος κανονισμού.

4. Με την επιφύλαξη του άρθρου 8 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο ε), ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται μόνο σε επιβάτες που μεταφέρονται με μηχανοκίνητο αεροσκάφος σταθερών πτερύγων.

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

6. Με την επιφύλαξη του άρθρου 12 του παρόντος κανονισμού, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται επίσης στους επιβάτες που μεταφέρονται με πτήση που καλύπτεται από σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 3) της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302, εκτός εάν λυθεί η εν λόγω σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού ή επηρεάζεται η εκτέλεσή της για λόγους άλλους από τη διαταραχή της εν λόγω πτήσης.

7. Το άρθρο 7 δεν εφαρμόζεται του παρόντος κανονισμού, εάν η διαταραχή επέρχεται σε πτήση ανταπόκρισης με αναχώρηση από αερολιμένα της Γροιλανδίας και άφιξη σε αερολιμένα της Γροιλανδίας.

(*) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουλίου 2006, σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς (ΕΕ L 204 της 26.7.2006, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).».

4) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 3α

Ενωσιακό σήμα για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών

1. Θεσπίζεται προαιρετικό “ενωσιακό σήμα για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών” (“σήμα”).

2. Το σήμα επιτρέπει στους επιβάτες να ενημερώνονται γρήγορα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού σε ένα ταξίδι, προκειμένου να διευκολύνεται η σύγκριση και η επιλογή μεταξύ διαφορετικών προσφορών εισιτηρίου.

3. Οι αερομεταφορείς ή οι μεσάζοντες μπορούν να χρησιμοποιούν το σήμα όταν προσφέρουν εισιτήρια σε επιβάτες για ταξίδια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και εκτελούνται από ενωσιακούς αερομεταφορείς.

4. Η χρήση του σήματος από αερομεταφορέα ή μεσάζοντα πραγματοποιείται σε προαιρετική βάση, εκτός εάν ο πραγματικός αερομεταφορέας υποχρεώνει τον αερομεταφορέα ή τον μεσάζοντα να χρησιμοποιεί το σήμα βάσει εμπορικής συμφωνίας.

5. Το σήμα εμφανίζεται μόνο κατά τη διάρκεια δραστηριοτήτων πώλησης και εμπορικής προώθησης παράπλευρα προς ή άμεσα συνδεδεμένων με την προσφορά για ταξίδι που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και εκτελείται από ενωσιακό αερομεταφορέα. Κατά την εμφάνιση πολλαπλών προσφορών ταξιδιού, πρέπει να είναι σαφές για ποιο ταξίδι ισχύει το σήμα.

6. Απαγορεύεται κάθε αναληθής ή παραπλανητική διαφήμιση ή η χρήση σημάτων ή λογοτύπων που προκαλούν σύγχυση με το σήμα.

7. Η Επιτροπή προωθεί τη χρήση του σήματος από τους αερομεταφορείς ή τους μεσάζοντες.

8. Προκειμένου να διασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή εκδίδει, έως τις 23 Οκτωβρίου 2027, εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση λεπτομερών διατάξεων σχετικά με τον σχεδιασμό, το περιεχόμενο και το υπόδειγμα του σήματος που διατίθεται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 16η παράγραφος 2.».

5) Το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

Άρνηση επιβίβασης

1. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται στους επιβάτες που παρουσιάζονται για επιβίβαση στην πύλη, μετά την ολοκλήρωση από αυτούς του ελέγχου εισιτηρίων είτε ηλεκτρονικά είτε στον αερολιμένα, κατά τα οριζόμενα και την προκαθορισμένη ώρα γραπτός (μεταξύ άλλων με ηλεκτρονικά μέσα) από τον αερομεταφορέα ή τον μεσάζοντα ή, εάν δεν αναφέρεται ώρα επιβίβασης, το αργότερο 45 λεπτά πριν από την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται επίσης στους επιβάτες που δεν παρουσιάζονται για επιβίβαση, όταν έχουν ενημερωθεί εκ των προτέρων ότι θα τους αρνηθεί η επιβίβαση παρά τη θέλησή τους.

2. Όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας εκτιμά εύλογα ότι θα αρνηθεί σε άρνηση επιβίβασης σε πτήση, ενημερώνει αμέσως τους ενδιαφερόμενους επιβάτες. Ο πραγματικός αερομεταφορέας διευκρινίζει ταυτόχρονα στους ενδιαφερόμενους επιβάτες τα ειδικά δικαιώματά τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού που εφαρμόζονται στην περίπτωση αυτήν, ιδίως όσον αφορά το δικαίωμα αποζημίωσης όπως ορίζεται στο άρθρο 7, το δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8, καθώς και το δικαίωμα στην παροχή βοήθειας σύμφωνα με το άρθρο 9.

Ο πραγματικός αερομεταφορέας καλεί εθελοντές που δεν θα επιβιβαστούν στο αεροσκάφος με κάποιο αντάλλαγμα υπό τους όρους που συμφωνούνται μεταξύ κάθε εθελοντή και του πραγματικού αερομεταφορέα. Ο πραγματικός αερομεταφορέας ενημερώνει τους εθελοντές για τα δικαιώματά τους σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Η εν λόγω συμφωνία με κάθε εθελοντή σχετικά με τα ανταλλάγματα αντικαθιστά μόνο το δικαίωμα του εθελοντή για αποζημίωση κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 7 παράγραφος 1, εάν ο εθελοντής την εγκρίνει ρητά σε σταθερό μέσο. Ελλείψει τέτοιας έγκρισης, ο εθελοντής αποζημιώνεται, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο εντός επτά ημερολογιακών ημερών από την άρνηση επιβίβασης, από τον πραγματικό αερομεταφορέα που αρνείται την επιβίβαση σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1.

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

4. Ο πραγματικός αερομεταφορέας που αρνείται την επιβίβαση παρέχει αμέσως στους ενδιαφερόμενους επιβάτες τις πληροφορίες σχετικά με τη διεκπεραίωση των καταγγελιών σύμφωνα με το άρθρο 15α.

Ο πραγματικός αερομεταφορέας που αρνείται την επιβίβαση προσφέρει, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, στους ενδιαφερόμενους επιβάτες την επιλογή μεταξύ επιστροφής του αντιτίμου και μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο α), όταν οι επιβάτες οι οποίοι υπέστησαν άρνηση επιβίβασης δικαιούνται επιστροφή χρημάτων, αυτή χορηγείται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο εντός επτά ημερολογιακών ημερών από την άρνηση επιβίβασης.

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

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

5. Οι επιβάτες δεν υπόκεινται σε άρνηση επιβίβασης και δεν υποχρεούνται να καταβάλουν τέλη για το ταξίδι επιστροφής, μεταξύ άλλων στην περίπτωση όπου το ταξίδι συνίσταται σε πτήσεις ανταπόκρισης, με την αιτιολογία ότι δεν πραγματοποιήσαν το ταξίδι μετάβασης βάσει της ίδιας σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς.».

6) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

Ματαίωση

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

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

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

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

4. Οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα να λάβουν, κατόπιν αιτήματος, αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα της ματαιωθείσας πτήσης σύμφωνα με το άρθρο 7.

5. Το δικαίωμα λήψης αποζημίωσης βάσει της παραγράφου 4 δεν ισχύει, εάν οι επιβάτες έχουν ενημερωθεί για τη ματαίωση τουλάχιστον 14 ημερολογιακές ημέρες πριν από την ημερομηνία αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη ή εάν έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση λιγότερο από 14 ημερολογιακές ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με άλλη πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης. Το βάρος της απόδειξης σχετικά με το αν και πότε ενημερώθηκε ο επιβάτης για τη ματαίωση της πτήσης το φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας.

6. Το δικαίωμα σε επιστροφή χρημάτων και μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο όπως ορίζεται στην παράγραφο 2 και το δικαίωμα σε αποζημίωση όπως ορίζεται στην παράγραφο 4 δεν ισχύουν όταν το αεροσκάφος απογειώθηκε αλλά ανακατευθύνθηκε σε αερολιμένα διαφορετικό από τον αερολιμένα άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο, εάν ο πραγματικός αερολιμένας άφιξης και ο αερολιμένας άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή περιοχή και ο αερομεταφορέας παρέχει στον επιβάτη μεταφορά προς τον αερολιμένα άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο, υπό την προϋπόθεση ότι η καθυστέρηση στην άφιξη στον αερολιμένα άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο δεν υπερβαίνει τις τρεις ώρες. Για τον σκοπό αυτόν, ο πραγματικός αερομεταφορέας φέρει το βάρος της απόδειξης για την ώρα άφιξης, με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, στον αερολιμένα άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο.

Το πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου δεν εφαρμόζεται σε περιπτώσεις στις οποίες είτε δεν επιτρέπεται στους επιβάτες με συγκεκριμένες ανάγκες που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 ή στα πρόσωπα που τους συνοδεύουν να λάβουν εισιτήριο ή να επιβιβαστούν στο εναλλακτικό μέσο μεταφοράς λόγω οποιασδήποτε ισχύουσας απαίτησης ασφάλειας ή φυσικής αδυναμίας επιβίβασης, είτε οι εν λόγω επιβάτες ή πρόσωπα δεν είναι σε θέση να χρησιμοποιήσουν την εν λόγω υπηρεσία μεταφοράς λόγω μη διαθεσιμότητας βοήθειας. Ο πραγματικός αερομεταφορέας καταβάλλει εύλογη προσπάθεια για να καταστήσει δυνατή την πρόσβαση των επιβατών αυτών σε εναλλακτικά μέσα μεταφοράς. Η καθυστέρηση στην άφιξη στον αερολιμένα άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο υπολογίζεται με βάση την ώρα άφιξης της υπηρεσίας μεταφοράς που παρασχέθηκε από τον πραγματικό αερομεταφορέα και την οποία όντως χρησιμοποίησαν ή θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν οι επιβάτες με συγκεκριμένες ανάγκες ή, κατά περίπτωση, τα πρόσωπα που τους συνοδεύουν, προκειμένου να φτάσουν στον εν λόγω αερολιμένα.»

7) Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Καθυστέρηση

1. Όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας αναμένει καθυστέρηση πτήσης στην αναχώρηση ή την άφιξη, ενημερώνει τους ενδιαφερόμενους επιβάτες αμέσως, εάν είναι δυνατόν, αλλά το αργότερο έως την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη. Στο μέτρο του δυνατού, οι επιβάτες ενημερώνονται τακτικά σε πραγματικό χρόνο. Ο πραγματικός αερομεταφορέας ενημερώνει, ταυτόχρονα, τους ενδιαφερόμενους επιβάτες σχετικά με τα ειδικά δικαιώματά τους βάσει του παρόντος κανονισμού που εφαρμόζονται στην περίπτωση, ιδίως όσον αφορά την παροχή βοήθειας βάσει του άρθρου 9, και παρέχει τις πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία αίτησης αποζημίωσης που ορίζεται στο άρθρο 7 και σχετικά με τη διεκπεραίωση των καταγγελιών βάσει του άρθρου 15α.

Ο πραγματικός αερομεταφορέας παρέχει στους ενδιαφερόμενους επιβάτες, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, τους λόγους της καθυστέρησης της πτήσης στην αναχώρηση ή την άφιξη.

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

3. Όταν η καθυστέρηση στην αναχώρηση φθάσει τις πέντε ώρες, ο πραγματικός αερομεταφορέας προσφέρει, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, στους ενδιαφερόμενους επιβάτες επιστροφή χρημάτων σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο α).

4. Οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα να λάβουν, κατόπιν αιτήματος, αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα της καθυστερημένης πτήσης σύμφωνα με το άρθρο 7, όταν η καθυστέρηση στην άφιξη στον τελικό προορισμό τους υπερβαίνει τις τρεις ώρες.»

8) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 6α

Καθυστέρηση διαδρόμου

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

2. Με την επιφύλαξη των περιορισμών προστασίας ή ασφάλειας, σε περίπτωση καθυστέρησης διαδρόμου, ο πραγματικός αερομεταφορέας διασφαλίζει επαρκή θέρμανση ή ψύξη του θαλάμου επιβατών και δωρεάν πρόσβαση στις εγκαταστάσεις τουαλέτας επί του αεροσκάφους και διασφαλίζει ότι οι επιβάτες που αναφέρονται στο άρθρο 11 λαμβάνουν την απαιτούμενη προσοχή. Ο πραγματικός αερομεταφορέας παρέχει δωρεάν πόσιμο νερό επί του αεροσκάφους, εκτός εάν η παροχή αυτή θα παρατείνει την καθυστέρηση διαδρόμου ή εκτός εάν δεν συνάδει με τις απαιτήσεις προστασίας και ασφάλειας των πτήσεων.

3. Εάν η καθυστέρηση διαδρόμου ανέλθει σε δύο ώρες σε αερολιμένα με εμπορική επιβατική κίνηση ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες, το αεροσκάφος μεταβαίνει στην πύλη ή σε άλλο κατάλληλο σημείο αποβίβασης όπου θα επιτραπεί στους επιβάτες να αποβιβαστούν. Πέραν αυτής της προθεσμίας, η καθυστέρηση διαδρόμου μπορεί να παραταθεί μόνον εάν υπάρχουν λόγοι που σχετίζονται με την προστασία, τη μετανάστευση, τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας ή την ασφάλεια και για τους οποίους το αεροσκάφος δεν μπορεί να εγκαταλείψει τη θέση του στον διάδρομο.

4. Οι επιβάτες που αποβιβάζονται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου απολαύουν των δικαιωμάτων που προβλέπονται στο άρθρο 6 και, κατά περίπτωση, στο άρθρο 11, λαμβανομένων υπόψη της καθυστέρησης διαδρόμου και της ώρας αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη.

Άρθρο 6β

Απώλεια πτήσης ανταπόκρισης κατά τη διάρκεια ταξιδιών που εκτελούνται δυνάμει ενιαίας σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς

1. Όταν επιβάτης χάσει πτήση ανταπόκρισης κατά τη διάρκεια ταξιδιού λόγω διαταραχής της προηγούμενης πτήσης, ο πραγματικός αερομεταφορέας της προηγούμενης πτήσης είναι υπεύθυνος για τη μεταφορά του επιβάτη με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο β), καθώς και για την παροχή βοήθειας σύμφωνα με το άρθρο 9.

2. Όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν μπορεί να μεταφέρει τον επιβάτη με άλλη πτήση ή άλλο μέσο εντός πέντε ωρών από την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη της απολεσθείσας πτήσης ανταπόκρισης, ο πραγματικός αερομεταφορέας προσφέρει επίσης στους ενδιαφερόμενους επιβάτες, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, την επιλογή της επιστροφής χρημάτων σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο α).

3. Οι επιβάτες έχουν επίσης δικαίωμα να λάβουν, κατόπιν αιτήματος, αποζημίωση από τον αερομεταφορέα που εκτελεί την πτήση στην οποία σημειώθηκε διαταραχή σύμφωνα με το άρθρο 7, εάν η καθυστέρηση στην άφιξη στον τελικό προορισμό τους υπερβαίνει τις τρεις ώρες.

Κατά παρέκκλιση από τον ορισμό της καθυστέρησης στην άφιξη, στην περίπτωση απώλειας πτήσης ανταπόκρισης, η καθυστέρηση στην άφιξη υπολογίζεται από την ώρα άφιξης στον τελικό προορισμό, όπως αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη πριν από την απώλεια πτήσης ανταπόκρισης.

Άρθρο 6γ

Έκτακτες περιστάσεις

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι έκτακτες περιστάσεις περιλαμβάνουν, ενδεικτικά, τις περιστάσεις που απαριθμούνται στον κατάλογο έκτακτων περιστάσεων που παρατίθεται στο παράρτημα.

2. Ο πραγματικός αερομεταφορέας υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7, εκτός εάν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση, η καθυστέρηση ή η απώλεια πτήσης ανταπόκρισης προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις και η ματαίωση, η καθυστέρηση ή η απώλεια πτήσης ανταπόκρισης δεν θα μπορούσε να αποφευχθεί, ακόμη και αν ο αερομεταφορέας είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα. Επίκληση έκτακτων περιστάσεων μπορεί να γίνει μόνον εφόσον υπάρχει άμεση αιτιώδης σχέση μεταξύ της επέλευσης των περιστάσεων αυτών και της διαταραχής της πτήσης. Το βάρος της απόδειξης όσον αφορά την ύπαρξη της εν λόγω άμεσης αιτιώδους σχέσης και τη λήψη όλων των εύλογων μέτρων από τον αερομεταφορέα για την αποφυγή της διαταραχής το φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας.».

9) Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Δικαίωμα αποζημίωσης

1. Όταν γίνεται μνεία στο παρόν άρθρο, ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση ύψους:

α) 250 EUR για ταξίδια έως και 1 500 χιλιόμετρα·

β) 400 EUR για όλα τα ταξίδια εντός της Ένωσης άνω των 1 500 χιλιομέτρων, και για όλα τα άλλα ταξίδια μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων·

γ) 600 EUR για όλα τα ταξίδια που δεν εμπίπτουν στο στοιχείο α) ή β).

2. Οι πραγματικοί αερομεταφορείς μπορούν να μειώσουν την αποζημίωση που προβλέπεται στην παράγραφο 1 στοιχείο γ), κατά 50 %, εάν η ώρα άφιξης δεν υπερβαίνει την προγραμματισμένη ώρα άφιξης του ταξιδιού για το οποίο είχε γίνει αρχικά κράτηση κατά τέσσερις ώρες και όταν:

α) προσφέρεται στους επιβάτες μεταφορά σε μεταγενέστερο χρόνο με εναλλακτική πτήση στον τελικό τους προορισμό δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο β)· ή

β) υπάρχει καθυστέρηση στην άφιξη του ταξιδιού για το οποίο είχε γίνει αρχικά κράτηση.

3. Σε περίπτωση μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο β), μετά από ματαίωση πτήσης, όταν το ταξίδι με άλλη πτήση ή άλλο μέσο έχει προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης περισσότερο από μία ώρα πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης του αρχικού ταξιδιού ή της αρχικής πτήσης, ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να μειώσει την αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 5:

α) κατά 50 %, εάν η προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης μετατεθεί νωρίτερα κατά λιγότερο από δύο ώρες και ο επιβάτης επιβιβαστεί στην πτήση·

β) κατά 25 %, εάν η προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης μετατεθεί νωρίτερα κατά λιγότερο από τρεις ώρες και ο επιβάτης επιβιβαστεί στην πτήση.

4. Όταν ένας επιβάτης μπορεί να έχει δικαίωμα σε αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4, το άρθρο 6 παράγραφος 4 ή το άρθρο 6β παράγραφος 3, ο πραγματικός αερομεταφορέας, εντός 96 ωρών από τη λήξη του ταξιδιού, παρέχει ηλεκτρονικά στον επιβάτη, σε σταθερό μέσο, πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματα αποζημίωσης του επιβάτη και σαφείς οδηγίες για τον τρόπο υποβολής του αιτήματος αποζημίωσης.

5. Για τον καθορισμό των αποστάσεων για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, η βάση υπολογισμού είναι η απόσταση μεταξύ του αρχικού σημείου αναχώρησης και του τελικού προορισμού. Στην περίπτωση πτήσης ανταπόκρισης, λαμβάνονται υπόψη μόνο το αρχικό σημείο αναχώρησης και ο τελικός προορισμός. Οι αποστάσεις αυτές μετρούνται με τη μέθοδο της μεγιστοκύκλιας διαδρομής.

6. Στις περιπτώσεις που ο επιβάτης έχει επιλέξει να συνεχίσει το ταξίδι του δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο α), β) ή γ) και σημειώνεται περαιτέρω διαταραχή κατά τη διάρκεια της μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, ο επιβάτης διατηρεί το δικαίωμά του να λάβει οποιαδήποτε περαιτέρω αποζημίωση κατά τη διάρκεια της μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο προς το αρχικό σημείο αναχώρησής του ή προς τον τελικό προορισμό του.

7. Η αποζημίωση καταβάλλεται με ηλεκτρονικό τραπεζικό έμβασμα ή, εφόσον συμφωνήσει ρητά ο επιβάτης σε σταθερό μέσο, με άλλο τρόπο.

8. Το βάρος της απόδειξης σχετικά με τον χρόνο και τον τρόπο με τον οποίο ο επιβάτης αποδέχθηκε τη συμφωνία σχετικά με τη μορφή καταβολής της αποζημίωσης που ορίζεται στην παράγραφο 7 το φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας.

9. Αιτήματα αποζημίωσης βάσει του παρόντος άρθρου υποβάλλονται από τον επιβάτη εντός εννέα μηνών από την πραγματική ημερομηνία αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη. Όταν υποβάλλεται αίτημα από τρίτο μέρος εξ ονόματος των επιβατών, ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να ζητήσει απόδειξη της εγκυρότητας της εντολής. Οι πραγματικοί αερομεταφορείς επιβεβαιώνουν αμέσως την παραλαβή του αιτήματος σε σταθερό μέσο. Εντός 30 ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή του αιτήματος, ο πραγματικός αερομεταφορέας είτε καταβάλλει την αποζημίωση είτε παρέχει στον επιβάτη αιτιολόγηση για τη μη καταβολή της αποζημίωσης, οπότε και πρέπει να παρέχονται πληροφορίες ως προς τη διεκπεραίωση των καταγγελιών βάσει του άρθρου 15α. Εάν, υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 6γ παράγραφος 2, ο πραγματικός αερομεταφορέας επικαλείται έκτακτη περίπτωση, προσδιορίζει ποια από τις έκτακτες περιστάσεις που απαριθμούνται στο παράρτημα επικαλείται και, εάν επικαλείται συμβάν που δεν περιλαμβάνεται στον εν λόγω κατάλογο, προσδιορίζει το συμβάν που επικαλείται και τους λόγους για τους οποίους θα πρέπει να θεωρείται έκτακτη περίπτωση. Όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας επικαλείται έκτακτη περίπτωση, παρέχει σαφή και τεκμηριωμένη εξήγηση, συμπεριλαμβανομένης συνοπτικής επεξήγησης του τρόπου με τον οποίο η προβαλλόμενη έκτακτη περίπτωση πληροί τις προϋποθέσεις όσον αφορά την άμεση αιτιώδη σχέση και όλα τα εύλογα μέτρα που καθορίζονται στο άρθρο 6γ παράγραφος 2.

Σε περίπτωση που ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν καταβάλει την αιτούμενη αποζημίωση, ο επιβάτης μπορεί να υποβάλει καταγγελία σύμφωνα με το άρθρο 15α.».

10) Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

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

1. Σε περίπτωση διαταραχής, ο πραγματικός αερομεταφορέας, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και υπό τους όρους που ορίζονται στο άρθρο 4, 5, 6 ή 6β και στο παρόν άρθρο, προσφέρει στους επιβάτες επιλογή μεταξύ των ακόλουθων εναλλακτικών, οι οποίες παρέχονται δωρεάν:

α) αυτόματης επιστροφής χρημάτων εντός επτά ημερολογιακών ημερών από την επιλογή του επιβάτη, με ηλεκτρονικό τραπεζικό έμβασμα ή, εφόσον συμφωνήσει ρητά ο επιβάτης σε σταθερό μέσο, με άλλο τρόπο, του πλήρους αντιτίμου των εισιτηρίων και των τελών διαμεσολάβησης, εφόσον εφαρμόστηκαν, για το τμήμα ή τα τμήματα του ταξιδιού ή των ταξιδιών που δεν πραγματοποιήθηκαν και για το τμήμα ή τα τμήματα του ταξιδιού ή των ταξιδιών που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί, εάν η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με τα αρχικά ταξιδιωτικά σχέδια του επιβάτη, μαζί, όπου συνάδει, με πτήση επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησης, το νωρίτερο δυνατόν μετά την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη ή, σε συμφωνία με τον επιβάτη, πριν από αυτήν την ώρα·

β) συνέχισης του ταξιδιού του επιβάτη με τη μεταφορά του επιβάτη με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό, το νωρίτερο δυνατόν μετά την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη ή, σε συμφωνία με τον επιβάτη, πριν από αυτήν την ώρα· ή

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

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

2. Προκειμένου ο επιβάτης να φθάσει στον προορισμό του το νωρίτερο δυνατόν όπως ορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο β) και με συνολικό χρόνο ταξιδιού όσο το δυνατόν πλησιέστερο προς τον προγραμματισμένο συνολικό χρόνο ταξιδιού της αρχικής πτήσης, ο πραγματικός αερομεταφορέας, αναλόγως της διαθεσιμότητας, προσφέρει στον επιβάτη τη δυνατότητα να εξετάσει τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες εναλλακτικές επιλογές και να συμφωνήσει ρητά σε σταθερό μέσο:

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

β) διαφορετική εναλλακτική διαδρομή μεταξύ του ίδιου αερολιμένα αναχώρησης και του αερολιμένα άφιξης που αναφέρονται στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς·

γ) μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο προς ή από αερολιμένα εναλλακτικό του αερολιμένα που αναφέρεται στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, οπότε ο πραγματικός αερομεταφορέας αναλαμβάνει το κόστος μεταφοράς του επιβάτη μεταξύ του αερολιμένα που αναφέρεται στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς και του εναλλακτικού αερολιμένα·

δ) τη χρήση υπηρεσιών που εκτελούνται από άλλον αερομεταφορέα· ή

ε) όπου ενδείκνυται για την απόσταση που πρόκειται να διανυθεί, τη χρήση άλλου τρόπου μεταφοράς.

Σε περίπτωση μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο μεταφοράς με άλλο αερομεταφορέα ή με άλλο τρόπο μεταφοράς, ο πραγματικός αερομεταφορέας παραμένει υπεύθυνος για την ενημέρωση, την παροχή βοήθειας και τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο μόνο μέχρι την αναχώρηση της εν λόγω υπηρεσίας μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο. Ο πραγματικός αερομεταφορέας παραμένει υπεύθυνος για την αποζημίωση της καθυστέρησης στην άφιξη στον τελικό προορισμό σύμφωνα με το άρθρο 7. Ο αερομεταφορέας που εκτελεί την υπηρεσία μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο είναι υπεύθυνος για το σύνολο των άλλων δικαιωμάτων που συνδέονται με την εν λόγω υπηρεσία σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο της Ένωσης για τα δικαιώματα των επιβατών όσον αφορά τον συγκεκριμένο τρόπο μεταφοράς.

3. Όταν επιβάτης έχει ενημερώσει τον πραγματικό αερομεταφορέα για την επιλογή του να συνεχίσει το ταξίδι του σύμφωνα με το στοιχείο β) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου και την παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου και εάν ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν έχει προσφέρει εντός τριών ωρών μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, ο επιβάτης μπορεί να μεριμνήσει ο ίδιος για τη μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Εάν ο επιβάτης επιλέξει να μεριμνήσει ο ίδιος για τη μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, ενημερώνει σχετικά τον πραγματικό αερομεταφορέα. Ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να αρνηθεί επιλογές μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, αν αυτές δεν εκτελούνται υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, και στην περίπτωση αυτή διατηρεί τα δικαιώματά του για λήψη βοήθειας σύμφωνα με το άρθρο 9, κατά τη διάρκεια της αναμονής για τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο.

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

Όταν κανονίζουν τη δική τους μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, οι επιβάτες περιορίζουν τα έξοδα σε αυτά που είναι αναγκαία, εύλογα και ενδεδειγμένα. Εντός 14 ημερολογιακών ημερών από την υποβολή του αιτήματος, ο πραγματικός αερομεταφορέας επιστρέφει τα έξοδα που δεν υπερβαίνουν το 400 % του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου ή των εισιτηρίων και των τελών διαμεσολάβησης, εφόσον εφαρμόστηκαν, με τα οποία επιβαρύνθηκε ο επιβάτης. Όταν ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα ενεργοποιεί το οικείο σχέδιο έκτακτης ανάγκης, ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να παρατείνει την προθεσμία αυτήν κατά 30 ημερολογιακές ημέρες.

4. Με την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος άρθρου, όταν ένας επιβάτης έχει οργανώσει στάση, έχει το πρόσθετο δικαίωμα να αρνηθεί επιλογές μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, εάν οι εν λόγω επιλογές μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο παραλείπουν την εν λόγω στάση.

5. Ένας επιβάτης δύναται να επιλέξει μεταξύ επιστροφής χρημάτων σύμφωνα με την παράγραφο 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο α) ή μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σε μεταγενέστερη ημερομηνία σύμφωνα με την παράγραφο 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο γ), μέχρι τη χρονική στιγμή που ο επιβάτης θα έχει αποδεχτεί μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο το νωρίτερο δυνατόν που προσφέρθηκε από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με την παράγραφο 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο β) ή μέχρι τη χρονική στιγμή που ο επιβάτης θα έχει αποφασίσει να κάνει μεταφορά με άλλη πτήση ή με άλλο μέσο από μόνος του σύμφωνα με την παράγραφο 3.

Ο επιβάτης ενημερώνει τον πραγματικό αερομεταφορέα για την επιλογή του.

6. Ο πραγματικός αερομεταφορέας παρέχει, κατόπιν αιτήματος του επιβάτη, τις πληροφορίες που ορίζονται στο παρόν άρθρο σε έντυπη μορφή. Ο πραγματικός αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι η επιλογή στην οποία προέβη ο επιβάτης δυνάμει του παρόντος άρθρου επιβεβαιώνεται ρητά σε σταθερό μέσο.

7. Οι επιλογές που ορίζονται στην παράγραφο 1 εμφανίζονται ευκρινώς, χωρίς να υπόκεινται σε προεπιλογή, προεπιλεγμένες ρυθμίσεις ή πρόσθετες διαδικαστικές επιβαρύνσεις που ευνοούν μία επιλογή.».

11) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 8α

Κουπόνια

1. Όταν επιβάτης δικαιούται αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7 ή επιστροφή χρημάτων σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο α) ή το άρθρο 10 παράγραφος 2, ο αερομεταφορέας μπορεί να προσφέρει στον επιβάτη την επιλογή κουπονιού αξίας που αντιστοιχεί τουλάχιστον στο ποσό της επιστροφής χρημάτων ή στην οφειλόμενη αποζημίωση.

2. Ο επιβάτης δεν υποχρεούται να αποδεχθεί κουπόνι αντί πληρωμής. Η αποδοχή είναι έγκυρη μόνο εάν ο επιβάτης έχει δώσει ρητή συγκατάθεση σε σταθερό μέσο. Όλες οι επιλογές του άρθρου 7 παράγραφος 7 και του άρθρου 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο α) εμφανίζονται ευκρινώς, χωρίς να υπόκεινται σε προεπιλογή, προεπιλεγμένες ρυθμίσεις ή πρόσθετες διαδικαστικές επιβαρύνσεις που ευνοούν μία επιλογή.

3. Ο αερομεταφορέας ενημερώνει σαφώς τον επιβάτη, σε σταθερό μέσο, σχετικά με τις πληροφορίες που ορίζονται στις παραγράφους 2, 4, 5 και 6, πριν ο επιβάτης πραγματοποιήσει την επιλογή που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

4. Το κουπόνι:

α) έχει μέγιστη περίοδο ισχύος 12 μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία ο επιβάτης αποδέχθηκε το κουπόνι· η εν λόγω περίοδος ισχύος μπορεί να παραταθεί μόνο μία φορά, για πρόσθετη μέγιστη περίοδο 12 μηνών, υπό την προϋπόθεση ότι αμφότερα τα μέρη, επιβάτης και αερομεταφορέας, συμφωνούν ρητά για την εν λόγω παράταση σε σταθερό μέσο·

β) μπορεί να χρησιμοποιηθεί, εν όλω ή εν μέρει, για οποιαδήποτε υπηρεσία του αερομεταφορέα κατά τη διάρκεια της περιόδου ισχύος του, συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών για τις οποίες γίνεται κράτηση κατά τη διάρκεια ισχύος του κουπονιού, αλλά οι οποίες εκτελούνται μετά την ημερομηνία λήξης του·

γ) εκδίδεται σε σταθερό μέσο, με σαφή αναφορά στην αξία του, την περίοδο ισχύος του και τους όρους χρήσης του· εάν η αξία είναι υψηλότερη από την πληρωμή την οποία δικαιούται ο επιβάτης δυνάμει του άρθρου 7, του άρθρου 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο α) ή του άρθρου 10 παράγραφος 2, το γεγονός αυτό επισημαίνεται στο κουπόνι.

5. Ο επιβάτης και ο αερομεταφορέας μπορούν να συμφωνήσουν την πλήρη ή μερική πληρωμή ανά πάσα στιγμή πριν από την εξαργύρωση ή τη λήξη ισχύος του κουπονιού, παρά το γεγονός ότι ο επιβάτης επέλεξε αρχικά το κουπόνι.

6. Ο αερομεταφορέας επιστρέφει αυτομάτως το υπόλοιπο ποσό του σχετικού κουπονιού χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο εντός επτά ημερολογιακών ημερών:

α) στον επιβάτη μετά τη λήξη της περιόδου ισχύος του, εάν το κουπόνι δεν έχει εξαργυρωθεί· αυτό ισχύει επίσης για κάθε εναπομένον ποσό του σχετικού κουπονιού σε περίπτωση προηγούμενης μερικής εξαργύρωσης·

β) στον επιβάτη όταν, πριν από τη λήξη της περιόδου ισχύος ενός κουπονιού, ο επιβάτης και ο αερομεταφορέας συμφωνούν να πραγματοποιηθεί μία τέτοια επιστροφή χρημάτων· ή

γ) στο πρόσωπο που χειρίζεται τις υποθέσεις του θανόντος επιβάτη σε περίπτωση θανάτου του συγκεκριμένου επιβάτη, κατόπιν αιτήματος του εν λόγω προσώπου και κατόπιν προσκόμισης των κατάλληλων δικαιολογητικών εγγράφων σε σταθερό μέσο.».

12) Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Δικαίωμα στην παροχή βοήθειας

1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, στους επιβάτες προσφέρονται δωρεάν τα ακόλουθα:

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

β) γεύμα μετά από τρεις ώρες και κάθε πέντε ώρες χρόνου αναμονής, με μέγιστο αριθμό τριών γευμάτων ημερησίως·

γ) πρόσβαση στο διαδίκτυο και δύο τηλεφωνικές κλήσεις.

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

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

α) ξενοδοχειακό κατάλυμα·

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

3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιεί κουπόνια για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του δυνάμει της παραγράφου 1 πρώτο εδάφιο στοιχεία α) και β) και της παραγράφου 2. Τα κουπόνια που παρέχονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε όλα τα καταστήματα που παρέχουν τρόφιμα και ελαφρά φαγητά και ποτά στον αερολιμένα όπου οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες είναι καθηλωμένοι, στην πτήση τους και, κατά περίπτωση, στο κατάλυμα που προσφέρεται κατ' εφαρμογή της παραγράφου 2 στοιχείο α). Κουπόνι για ξενοδοχειακό κατάλυμα που παρέχεται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο α) μπορεί να εκδοθεί μόνο εάν ο πραγματικός αερομεταφορέας έχει πραγματοποιήσει εκ των προτέρων κράτηση δωματίου για τον ενδιαφερόμενο επιβάτη.

4. Σε περίπτωση που ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του δυνάμει των παραγράφων 1, 2 και 3, οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες μπορούν να προβαίνουν σε δικές τους διευθετήσεις. Ο πραγματικός αερομεταφορέας που εκτελεί την πτήση στην οποία σημειώθηκε διαταραχή επιστρέφει τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν οι επιβάτες εντός 14 ημερολογιακών ημερών από την υποβολή του αιτήματος επιστροφής χρημάτων, στον βαθμό που τα εν λόγω έξοδα είναι αναγκαία, εύλογα και αναλογικά προς τη διάρκεια της αναμονής και το κόστος των ελαφρών φαγητών και ποτών και των γευμάτων στον τόπο του αερολιμένα όπου οι επιβάτες είναι καθηλωμένοι. Όταν ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα ενεργοποιεί το οικείο σχέδιο έκτακτης ανάγκης, ο πραγματικός αερομεταφορέας που εκτελεί την πτήση στην οποία σημειώθηκε διαταραχή μπορεί να παρατείνει την εν λόγω προθεσμία κατά 30 ημερολογιακές ημέρες.

5. Σε όλους τους αερολιμένες της Ένωσης με επιβατική εμπορική κίνηση, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα θέτει σε εφαρμογή ρυθμίσεις που διασφαλίζουν τη δωρεάν διάθεση πόσιμου νερού και σταθμών επαναφόρτισης ηλεκτρονικών συσκευών, ανεξάρτητα από την ώρα της ημέρας, την πτήση ή τον τερματικό σταθμό.

6. Εάν η διαταραχή οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις και ήταν αδύνατον να έχει αποφευχθεί, ακόμα και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα από τον αερομεταφορέα, ο αερομεταφορέας μπορεί να περιορίσει τη διάρκεια παραμονής στο ξενοδοχειακό κατάλυμα που προσφέρεται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο α) σε τρεις διανυκτερεύσεις το πολύ.

7. Όταν επιβάτης επιλέξει την επιστροφή χρημάτων δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο α) ενώ βρίσκεται στο αρχικό σημείο αναχώρησης ή επιλέξει τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σε μεταγενέστερη ημερομηνία δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο γ), ο επιβάτης χάνει τα περαιτέρω δικαιώματά του όσον αφορά την παροχή βοήθειας δυνάμει των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου σε σχέση με τη σχετική πτήση.».

13) Το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10

Τοποθέτηση σε ανώτερη ή κατώτερη κατηγορία ναύλου

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

2. Εάν πραγματικός αερομεταφορέας τοποθετήσει επιβάτη σε κατηγορία ναύλου κατώτερη από εκείνη για την οποία αγοράστηκε το εισιτήριο, παρέχει στον επιβάτη, εντός 14 ημερολογιακών ημερών από την τοποθέτηση σε κατώτερη κατηγορία, αυτόματη επιστροφή χρημάτων ισοδύναμη τουλάχιστον με:

α) το 30 % της τιμής πτήσης για πτήσεις έως 1 500 χιλιομέτρων· ή

β) το 50 % της τιμής πτήσης για όλες τις πτήσεις εντός της Ένωσης άνω των 1 500 χιλιομέτρων, εξαιρουμένων των πτήσεων μεταξύ της ευρωπαϊκής επικράτειας των κρατών μελών και των γαλλικών εξόχως απόκεντρων περιοχών και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων· ή

γ) το 75 % της τιμής πτήσης για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στο στοιχείο α) ή β), συμπεριλαμβανομένων των πτήσεων μεταξύ της ευρωπαϊκής επικράτειας των κρατών μελών και των γαλλικών εξόχως απόκεντρων περιοχών.

3. Εάν η τιμή της πτήσης δεν αναγράφεται στο εισιτήριο, η επιστροφή χρημάτων που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου υπολογίζεται με βάση το σχετικό ποσοστό της απόστασης της πτήσης σε σύγκριση με τη συνολική απόσταση που καλύπτει η σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, υπολογιζόμενη σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 5.

4. Από την τιμή πτήσης που αναφέρεται στο παρόν άρθρο εξαιρούνται οι φόροι και οι επιβαρύνσεις που αναγράφονται στο εισιτήριο, υπό την προϋπόθεση ότι ούτε η απαίτηση καταβολής ούτε το ποσό των εν λόγω φόρων και επιβαρύνσεων εξαρτώνται από την κατηγορία ναύλου για την οποία αγοράστηκε το εν λόγω εισιτήριο.

5. Το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται σε βοηθητικές υπηρεσίες, όπως συγκεκριμένη θέση ή παροχή γεύματος, οι οποίες είναι ανεξάρτητες από την κατηγορία ναύλου και πωλούνται χωριστά.».

14) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 10α

Σχέδια έκτακτης ανάγκης των αερολιμένων

1. Σε αερολιμένα της Ένωσης με συνολικό ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης άνω των τεσσάρων εκατομμυρίων επιβατών για τουλάχιστον τρία συναπτά έτη, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα διασφαλίζει ότι οι λειτουργίες του φορέα διαχείρισης αερολιμένα και των παρόχων βασικών υπηρεσιών του αερολιμένα, ιδίως των αερομεταφορέων, και των παρόχων υπηρεσιών εδάφους συντονίζονται μέσω κατάλληλου σχεδίου έκτακτης ανάγκης ενόψει πιθανών περιπτώσεων πολλαπλών ματαιώσεων, πολλαπλών καθυστερήσεων πτήσεων, ή και των δύο, που θα είχαν ως αποτέλεσμα να καθηλωθεί μεγάλος αριθμός επιβατών στον αερολιμένα. Το σχέδιο έκτακτης ανάγκης καταρτίζεται έτσι, ώστε να διασφαλίζει ότι παρέχονται κατάλληλη ενημέρωση και βοήθεια στους καθηλωμένους επιβάτες, και περιέχει ρυθμίσεις για να περιορίζεται στο ελάχιστο ο χρόνος αναμονής και η ταλαιπωρία τους.

2. Τα σχέδια έκτακτης ανάγκης των αερολιμένων λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαίτερες και ατομικές ανάγκες των επιβατών που αναφέρονται στο άρθρο 11.

3. Το σχέδιο έκτακτης ανάγκης καταρτίζεται ιδίως με τη συμμετοχή της επιτροπής χρηστών που αναφέρεται στην οδηγία 96/67/EK του Συμβουλίου (*), των παρόχων υπηρεσιών εδάφους και άλλων παρόχων βασικών υπηρεσιών αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένων των παρόχων ειδικής βοήθειας για άτομα με αναπηρία ή άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Το σχέδιο έκτακτης ανάγκης καταρτίζεται με τη συμμετοχή των αρμόδιων αρχών, κατά περίπτωση. Το σχέδιο έκτακτης ανάγκης περιέχει επίσης τα στοιχεία επικοινωνίας του προσώπου ή των προσώπων που έχουν ορίσει οι αερομεταφορείς και τα οποία συμμετέχουν στην επιτροπή χρηστών για να τους εκπροσωπούν επιτόπου σε περίπτωση πολλαπλών ματαιώσεων, πολλαπλών καθυστερήσεων πτήσεων ή και των δύο. Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι κάθε ορισθέν πρόσωπο διαθέτει τα αναγκαία μέσα για να παρέχει βοήθεια στους επιβάτες σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό σε περίπτωση διαταραχής.

4. Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα κοινοποιεί το σχέδιο έκτακτης ανάγκης στην επιτροπή χρηστών που αναφέρεται στην οδηγία 96/67/EK και, κατόπιν αιτήματος, στον εθνικό φορέα επιβολής που ορίζεται δυνάμει του άρθρου 16 του παρόντος κανονισμού. Ο εθνικός φορέας επιβολής παρακολουθεί τη συμμόρφωση του φορέα διαχείρισης αερολιμένα με τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου.

5. Ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει ότι αερολιμένας που δεν καλύπτεται από την παράγραφο 1 και ο οποίος βρίσκεται στο έδαφός του πρέπει να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που ορίζονται στις παραγράφους 1 έως 4.

6. Σε ενωσιακούς αερολιμένες με συνολικό ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης κάτω του ορίου που καθορίζεται στην παράγραφο 1 ή που δεν καλύπτονται από απόφαση κράτους μέλους δυνάμει της παραγράφου 5, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια για τον συντονισμό των χρηστών του αερολιμένα και για τη σύναψη ρυθμίσεων με τους χρήστες του αερολιμένα με σκοπό την ενημέρωση των καθηλωμένων επιβατών σε περιπτώσεις πολλαπλών ματαιώσεων, πολλαπλών καθυστερήσεων πτήσεων ή και των δύο που οδηγούν σε σημαντικό αριθμό καθηλωμένων επιβατών στον αερολιμένα.

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

15) Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Επιβάτες με συγκεκριμένες ανάγκες

1. Τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όπως καθορίζονται στο παρόν άρθρο δεν θίγουν τα δικαιώματα που απολαμβάνουν τα άτομα αυτά σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2006.

2. Όλες οι πληροφορίες που παρέχονται στους επιβάτες σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό παρέχονται σε προσβάσιμη μορφή.

3. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι ακόλουθες κατηγορίες επιβατών θεωρούνται “επιβάτες με συγκεκριμένες ανάγκες”:

α) άτομα με αναπηρία, άτομα με μειωμένη κινητικότητα και εγκύους γυναίκες, υπό την προϋπόθεση ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας έχει ενημερωθεί για τις ιδιαίτερες ανάγκες τους για βοήθεια, ει δυνατόν κατά την κράτηση ή κατά τον έλεγχο εισιτηρίων, και το αργότερο όταν ο επιβάτης ενημερωθεί σχετικά με διαταραχή κατά το άρθρο 4 παράγραφος 2, το άρθρο 5 παράγραφος 1 ή το άρθρο 6 παράγραφος 1 ή χάνει πτήση ανταπόκρισης κατά το άρθρο 6β παράγραφος 1·

β) βρέφη και ασυνόδευτοι ανήλικοι· και

γ) άτομα που χρειάζονται ειδική ιατρική βοήθεια βάσει ιατρικής βεβαίωσης, εκτός εάν υπέστησαν άρνηση επιβίβασης για λόγους ασφαλείας.

Η ενημέρωση που γίνεται από τον αερομεταφορέα σχετικά με τις περιστάσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο θεωρείται ότι καλύπτει όλα τα ταξίδια στο πλαίσιο μιας σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς.

4. Ο αερομεταφορέας παρέχει δωρεάν σε κάθε πρόσωπο που συνοδεύει είτε τα πρόσωπα που αναφέρονται στην παράγραφο 3 είτε παιδί, στο πλαίσιο της ίδιας σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς, τη δυνατότητα να καθίσει σε παρακείμενη θέση αυτής του εν λόγω προσώπου ή παιδιού. Σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας παρακείμενων θέσεων, ο αερομεταφορέας προσπαθεί να βοηθήσει τον συνοδό ή τους συνοδούς να βρουν παρακείμενες θέσεις.

5. Κατά την επιβίβαση, οι πραγματικοί αερομεταφορείς δίνουν προτεραιότητα στα πρόσωπα που αναφέρονται στην παράγραφο 3 και σε κάθε πρόσωπο ή αναγνωρισμένο σκύλο συνοδείας που τα συνοδεύει, καθώς και σε παιδιά σε βρεφικό ή παιδικό καρότσι και στο πρόσωπο που τα συνοδεύει.

6. Οι πραγματικοί αερομεταφορείς διασφαλίζουν, χωρίς πρόσθετο κόστος, ότι τα βρέφη και τα παιδιά που χρειάζονται βρεφικό ή παιδικό καρότσι μπορούν να μεταφέρονται στο βρεφικό ή παιδικό καρότσι τους, μέχρι την πύλη επιβίβασης ή τη θύρα του αεροσκάφους, και ότι το εν λόγω βρεφικό ή παιδικό καρότσι επιστρέφεται στον κάτοχο του στη θύρα του αεροσκάφους, εκτός εάν υπάρχουν περιορισμοί όσον αφορά την ασφάλεια, την προστασία, τη χωρητικότητα ή τη λειτουργία.

7. Όταν ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που υπέχει δυνάμει των άρθρων 7 και 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 και, κατά συνέπεια, τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα χάνουν την πτήση τους, ο πραγματικός αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για την παροχή αποζημίωσης, τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και την παροχή βοήθειας προς τους εν λόγω επιβάτες σύμφωνα με τα άρθρα 7, 8 και 9 του παρόντος κανονισμού. Ο πραγματικός αερομεταφορέας παρέχει επίσης τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και βοήθεια στον συνοδό τους σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006.

Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα επιστρέφει στον πραγματικό αερομεταφορέα τις δαπάνες που πραγματοποίησε ο εν λόγω πραγματικός αερομεταφορέας σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου. Έως τις 23 Οκτωβρίου 2027, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 16η παράγραφος 3 για τον καθορισμό των πρακτικών λεπτομερειών της εν λόγω επιστροφής χρημάτων. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη δεν υπονομεύει τις ευθύνες του αερομεταφορέα όσον αφορά την παροχή αποζημίωσης, μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και βοήθειας προς τους επιβάτες δυνάμει της παρούσας παραγράφου.

8. Όταν ο αερομεταφορέας, ή ο εξουσιοδοτημένος πράκτοράς του, συνάπτει σύμβαση με πρόσωπο που ενεργεί εξ ονόματος ασυνόδευτων ανηλίκων με σκοπό την παροχή ειδικής βοήθειας στους εν λόγω ανηλίκους για το ταξίδι τους και, ως αποτέλεσμα της μη παροχής ειδικής βοήθειας, οι ανήλικοι αυτοί χάνουν την πτήση τους, οι πραγματικοί αερομεταφορείς είναι υπεύθυνοι για την παροχή αποζημίωσης, μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και βοήθειας στους εν λόγω ανηλίκους σύμφωνα με τα άρθρα 7, 8 και 9.

9. Κατά την εφαρμογή της μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και της βοήθειας σύμφωνα με τα άρθρα 8 και 9, ο πραγματικός αερομεταφορέας δίνει ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες των προσώπων που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου. Οι αερομεταφορείς παρέχουν την εν λόγω μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και τη βοήθεια στα εν λόγω πρόσωπα, συμπεριλαμβανομένων τυχόν προσώπων ή αναγνωρισμένων σκύλων συνοδείας που τα συνοδεύουν, το συντομότερο δυνατόν.

10. Το άρθρο 9 παράγραφος 6 δεν εφαρμόζεται στους επιβάτες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου ή σε τυχόν πρόσωπα ή αναγνωρισμένους σκύλους συνοδείας που τους συνοδεύουν.».

16) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 11α

Προσωπικό αντικείμενο και χειραποσκευή

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

Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006, οι πραγματικοί αερομεταφορείς, εφόσον το επιτρέπει η χωρητικότητα του θαλάμου επιβατών του αεροσκάφους, επιτρέπουν στους επιβάτες να μεταφέρουν χειραποσκευή στον θάλαμο επιβατών.

Κατά την προσφορά ή τη δημοσίευση αεροπορικών ναύλων, εμφανίζονται εξ ορισμού, πριν από την έναρξη οποιασδήποτε διαδικασίας κράτησης, οι αεροπορικοί ναύλοι που περιλαμβάνουν χειραποσκευή.

Η παρούσα παράγραφος δεν εμποδίζει τους αερομεταφορείς ή τους μεσάζοντες να προσφέρουν εμπορικά διαφοροποιημένες προσφορές σε επιβάτες που επιλέγουν οικειοθελώς να ταξιδέψουν χωρίς χειραποσκευή.

2. Όταν συντρέχουν ειδικοί λόγοι, όπως λόγοι ασφαλείας, λόγοι χωρητικότητας ή αλλαγή του τύπου του αεροσκάφους μετά την κράτηση, εξαιτίας των οποίων δεν είναι δυνατή η μεταφορά στον θάλαμο επιβατών προσωπικού αντικειμένου ή χειραποσκευής που αναφέρεται στην παράγραφο 1, ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να ζητήσει στο σημείο ελέγχου εισιτηρίων ή στην πύλη επιβίβασης, κατά περίπτωση, να μεταφερθούν οι εν λόγω μη παραδιδόμενες αποσκευές στον χώρο φορτίου του αεροσκάφους, αλλά χωρίς επιπλέον χρέωση του επιβάτη.

3. Το παρόν άρθρο δεν θίγει τους περιορισμούς για τις μη παραδιδόμενες αποσκευές που έχουν θεσπισθεί με βάση ενωσιακούς κανόνες όπως εκείνοι που θεσπίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) και στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής (**), ή που έχουν θεσπισθεί με βάση διεθνείς κανόνες για την ασφάλεια και την προστασία.

Άρθρο 11β

Κάρτες επιβίβασης

Δεν επιτρέπεται η άρνηση επιβίβασης επιβατών με την αιτιολογία ότι χρησιμοποίησαν τη δική τους έντυπη έκδοση ψηφιακά εκδοθείσας κάρτας επιβίβασης, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή είναι τυπωμένη ευκρινώς και σε μηχαναγνώσιμη μορφή. Δεν επιτρέπεται η άρνηση επιβίβασης επιβατών με την αιτιολογία ότι δεν κατέβαλαν πρόσθετο τέλος για να χρησιμοποιήσουν τη δική τους έντυπη έκδοση ψηφιακά εκδοθείσας κάρτας επιβίβασης.

Όταν οι αερομεταφορείς προβλέπουν ψηφιακές κάρτες επιβίβασης, οι επιβάτες πρέπει να μπορούν να λαμβάνουν τις κάρτες επιβίβασής τους ψηφιακά, κατά τον έλεγχο εισιτηρίων, χωρίς περαιτέρω αίτημα, και δεν υποχρεούνται να διαθέτουν λογαριασμό χρήστη ή ειδική εφαρμογή για να λάβουν και να εκτυπώσουν τις κάρτες επιβίβασής τους.

Οι αερομεταφορείς δεν μπορούν να επιβάλουν πρόσθετο τέλος για τη χορήγηση στον επιβάτη έντυπης έκδοσης της κάρτας επιβίβασης, εάν ο επιβάτης έχει ήδη υποβληθεί σε έλεγχο εισιτηρίων.

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

17) Το άρθρο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 12

Περατέρω δικαιώματα

1. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα των επιβατών που προβλέπονται σε άλλες νομικές πράξεις, συμπεριλαμβανομένης της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302, εκτός και εάν ορίζεται διαφορετικά στο παρόν άρθρο.

Η αποζημίωση που χορηγείται σύμφωνα με το άρθρο 7 ή η επιστροφή χρημάτων που χορηγείται σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού αφαιρείται από την αποζημίωση ή τη μείωση της τιμής που χορηγείται σύμφωνα με άλλες νομικές πράξεις όπως η οδηγία (ΕΕ) 2015/2302, εάν τα δικαιώματα για τα οποία χορηγείται η αποζημίωση ή η μείωση της τιμής διασφαλίζουν το ίδιο συμφέρον ή έχουν τον ίδιο στόχο. Παρομοίως, η αποζημίωση ή η μείωση της τιμής που χορηγείται σύμφωνα με άλλες νομικές πράξεις όπως η οδηγία (ΕΕ) 2015/2302 αφαιρείται από την αποζημίωση που χορηγείται σύμφωνα με το άρθρο 7 ή από την επιστροφή χρημάτων που χορηγείται σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, εάν τα δικαιώματα για τα οποία χορηγείται η αποζημίωση ή η μείωση της τιμής διασφαλίζουν το ίδιο συμφέρον ή έχουν τον ίδιο στόχο.

Ανεξαρτήτως του δικαιώματος του διοργανωτή οργανωμένου ταξιδιού να ζητήσει επανόρθωση ή επιστροφή χρημάτων σύμφωνα με το άρθρο 22 της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302, με την επιφύλαξη του άρθρου 13 του παρόντος κανονισμού, και κατά παρέκκλιση από το άρθρο 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο α) του παρόντος κανονισμού, εάν η πτήση αποτελεί μέρος σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 3) της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302, οι επιβάτες δεν έχουν δικαίωμα επιστροφής χρημάτων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, εφόσον αντίστοιχο δικαίωμα απορρέει από την οδηγία (ΕΕ) 2015/2302.

2. Με την επιφύλαξη των συναφών αρχών και κανόνων εθνικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένης της νομολογίας, η παράγραφος 1 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζεται στους εθελοντές σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2.

3. Όταν έχει ήδη καταβληθεί αποζημίωση ή επιστροφή χρημάτων στον επιβάτη σύμφωνα με τη νομοθεσία τρίτης χώρας, το ποσό της εν λόγω αποζημίωσης ή επιστροφής χρημάτων αφαιρείται από το ποσό της αποζημίωσης ή επιστροφής χρημάτων που χορηγείται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.».

18) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 12α

Διόρθωση ονομάτων

1. Ο πραγματικός αερομεταφορέας, μόλις λάβει αίτημα που υποβάλλεται το αργότερο 48 ώρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, διορθώνει ορθογραφικά λάθη στο όνομα επιβάτη ή, σε περίπτωση διοικητικής αλλαγής, επικαιροποιεί το όνομα επιβάτη. Η εν λόγω διόρθωση ή επικαιροποίηση πραγματοποιείται δωρεάν τουλάχιστον μία φορά και δεν συνιστά λόγο άρνησης επιβίβασης σύμφωνα με το άρθρο 4.

2. Το αίτημα που αναφέρεται στην παράγραφο 1 μπορεί να υποβάλλεται από:

α) επιβάτη σε σχέση με το όνομα του εν λόγω επιβάτη ή το όνομα οποιουδήποτε επιβάτη του οποίου το εισιτήριο αποτελεί μέρος της ίδιας σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς με το εισιτήριο του επιβάτη που υποβάλλει το αίτημα·

β) μεσάζοντα σε σχέση με το όνομα επιβάτη για τον οποίο ο μεσάζων έχει πραγματοποιήσει την κράτηση.

3. Κάθε διόρθωση ή επικαιροποίηση που πραγματοποιείται σύμφωνα με την παράγραφο 1 δεν συνιστά εκχώρηση εισιτηρίου από τον επιβάτη σε άλλο πρόσωπο.».

19) Το άρθρο 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 13

Δικαίωμα σε επανόρθωση

Σε περιπτώσεις που ένας πραγματικός αερομεταφορέας καταβάλει την αποζημίωση ή εκπληρώσει τις υπόλοιπες υποχρεώσεις του δυνάμει του παρόντος κανονισμού, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού ή εθνικής νομοθεσίας δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως περιορίζουσα το δικαίωμά του να απαιτήσει αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένων τρίτων μερών, σύμφωνα με το ισχύον ενωσιακό ή εθνικό δίκαιο. Ειδικότερα, ο παρών κανονισμός ουδόλως περιορίζει το δικαίωμα του πραγματικού αερομεταφορέα να διεκδικήσει αποζημίωση ή να ανακτήσει τις δαπάνες του από έναν αερολιμένα ή από άλλο τρίτο μέρος με το οποίο ο πραγματικός αερομεταφορέας έχει συνάψει σύμβαση.».

20) Το άρθρο 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 14

Υποχρεώσεις ενημέρωσης των επιβατών

1. Ο πραγματικός αερομεταφορέας και ο μεσάζων περιλαμβάνουν στον ιστότοπό τους και στην εφαρμογή τους για φορητές συσκευές ενημερωτική ανακοίνωση στην οποία προσδιορίζονται τα δικαιώματα που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με τη διαδικασία διεκπεραίωσης καταγγελιών. Προκειμένου να συμμορφωθεί με την εν λόγω απαίτηση, ο πραγματικός αερομεταφορέας και ο μεσάζων μπορεί να χρησιμοποιεί περιλήψη των διατάξεων του παρόντος κανονισμού την οποία έχει καταρτίσει και έχει διαθέσει στο κοινό η Επιτροπή σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης.

2. Κατά την προσφορά εισιτηρίων για πτήσεις ανταπόκρισης ή για πτήση και πριν από την αγορά των εισιτηρίων για τις εν λόγω πτήσεις, οι αερομεταφορείς και οι μεσάζοντες ενημερώνουν τον επιβάτη σχετικά με τα ακόλουθα:

α) το είδος του εισιτηρίου ή εισιτηρίων που προσφέρονται, ιδίως εάν το εισιτήριο ή τα εισιτήρια καλύπτονται από ενιαία σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς ή συνδυασμό χωριστών συμβάσεων αεροπορικής μεταφοράς·

β) τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του επιβάτη, του πραγματικού αερομεταφορέα και του μεσάζοντος βάσει του παρόντος κανονισμού, όπως επισυνάπτονται στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με τη διαδικασία διεκπεραίωσης καταγγελιών και τη διαδικασία επιστροφής χρημάτων·

γ) την προθεσμία και τη διαδικασία με την οποία ο επιβάτης μπορεί να ζητήσει διόρθωση ονόματος όπως προσδιορίζεται στο άρθρο 12α·

δ) τους όρους και τις προϋποθέσεις της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς·

ε) τη διαδικασία ανάκτησης ξεχασμένων στον θάλαμο επιβατών προσωπικών αντικειμένων ή χειραποσκευών· οι εν λόγω πληροφορίες περιλαμβάνουν ηλεκτρονικά στοιχεία επικοινωνίας, τα ισχύοντα έντυπα και κάθε άλλο σχετικό στοιχείο που είναι αναγκαίο για να υποβάλει το αίτημα ο επιβάτης· και

στ) τα στοιχεία επικοινωνίας για συνδρομή και βοήθεια σε περίπτωση διαταραχής.

3. Ο μεσάζων ή ο αερομεταφορέας ο οποίος πωλεί εισιτήρια που καλύπτονται από συνδυασμό συμβάσεων αεροπορικής μεταφοράς ενημερώνει τον επιβάτη πριν από την αγορά ότι τα εισιτήρια καλύπτονται από χωριστές συμβάσεις αεροπορικής μεταφοράς και ότι τα δικαιώματα των άρθρων 7, 8 και 9 σχετικά με την αποζημίωση, την επιστροφή χρημάτων, τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο ή την παροχή βοήθειας σε περίπτωση απώλειας επόμενης πτήσης δεν ισχύουν στη χωριστή σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς. Οι εν λόγω πληροφορίες αναφέρονται σαφώς και παρέχονται σε σταθερό μέσο κατά την πώληση των εισιτηρίων.

4. Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα ή, κατά περίπτωση, ο πραγματικός αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι στις θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων (μεταξύ άλλων σε μηχανές ελέγχου εισιτηρίων με αυτοεξυπηρέτηση) και στην πύλη επιβίβασης έχει αναρτηθεί με τρόπο ευδιάκριτο το ακόλουθο κείμενο: “Σε περίπτωση που σας αρνηθούν την επιβίβαση ή σε περίπτωση ματαίωσης ή δώρης τουλάχιστον καθυστέρησης της πτήσης σας στην αναχώρηση, ή καθυστέρησης για περισσότερες από τρεις ώρες στην άφιξη στον τελικό σας προορισμό, ζητήστε στη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων ή στην πύλη επιβίβασης την ενημερωτική ανακοίνωση που αναφέρει τα δικαιώματά σας, ιδίως όσον αφορά την επιστροφή χρημάτων ή τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, την παροχή βοήθειας και την ενδεχόμενη αποζημίωση”. Το κείμενο αυτό είναι αναρτημένο τουλάχιστον στη γλώσσα ή στις γλώσσες του τόπου όπου βρίσκεται ο αερολιμένας, καθώς και σε διεθνώς χρησιμοποιούμενη γλώσσα. Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα διασφαλίζει επίσης ότι στις θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων, δίπλα στο εν λόγω κείμενο, εμφανίζεται κωδικός QR ή άλλο ψηφιακό μέσο για την πρόσβαση στην εφαρμογή της Επιτροπής για φορητές συσκευές σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών, η οποία περιέχει περίληψη του παρόντος κανονισμού. Για τον σκοπό αυτόν, οι φορείς διαχείρισης αερολιμένα συνεργάζονται με τους πραγματικούς αερομεταφορείς.

5. Μετά την αγορά των εισιτηρίων, οι πραγματικοί αερομεταφορείς παρέχουν στους επιβάτες, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, τις πληροφορίες που καθορίζονται στην παράγραφο 2, σε σταθερό μέσο.

6. Οι αερομεταφορείς και οι μεσάζοντες παρέχουν, κατά περίπτωση, τις πληροφορίες, σύμφωνα με το παρόν άρθρο, στη γλώσσα της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς και σε διεθνώς χρησιμοποιούμενη γλώσσα.

7. Οι πληροφορίες και η αλληλογραφία σχετικά με έντυπα ή έγγραφα, καθώς και η ανταλλαγή των εν λόγω εντύπων ή εγγράφων με επιβάτες δυνάμει του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων τα σχετικά στοιχεία επικοινωνίας που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 4 και προσφορές για επιλογές ή συμφωνίες σύμφωνα με το άρθρο 4, 5, 6β, 7, 8 ή 8α, είναι εύκολα διαθέσιμες και παρέχονται με σαφή και μη διφορούμενο τρόπο. Όταν οι πληροφορίες, η αλληλογραφία, τα έντυπα ή τα έγγραφα παρέχονται με ηλεκτρονικά μέσα, οι αερομεταφορείς και οι μεσάζοντες τα παρέχουν σε σταθερό μέσο και περιλαμβάνουν την ημερομηνία και την ώρα.

Για τους σκοπούς αυτούς, οι αερομεταφορείς και οι μεσάζοντες διασφαλίζουν ότι οι επιβάτες δεν υποχρεούνται να διαθέτουν λογαριασμό χρήστη ή ειδική εφαρμογή ως προϋπόθεση για να προσπελάσουν ή να λάβουν πληροφορίες, αλληλογραφία, έντυπα ή έγγραφα δυνάμει του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων των καρτών επιβίβασης, αλλά εξαιρουμένων των πληροφοριών και των εγγράφων που σχετίζονται με θέματα όπως προγράμματα τακτικών επιβατών ή άλλα εμπορικά προγράμματα που προσφέρονται από αερομεταφορέα ή μεσάζοντα.

Το βάρος της απόδειξης σχετικά με το αν και πότε έχουν παράσχει στους επιβάτες τις απαραίτητες πληροφορίες, αλληλογραφία, έντυπα ή έγγραφα, μεταξύ άλλων τα σχετικά στοιχεία επικοινωνίας που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 4 και κάρτες επιβίβασης ή προσφορών για επιλογές ή συμφωνίες σύμφωνα με το άρθρο 4, 5, 6β, 7, 8 ή 8α, το φέρουν οι αερομεταφορείς και οι μεσάζοντες.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, όλα τα μέσα επικοινωνίας επιτρέπουν στον επιβάτη να έρχεται γρήγορα και δωρεάν σε επαφή με τους αερομεταφορείς και τους μεσάζοντες και να επικοινωνεί αποτελεσματικά.».

21) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 15α

Καταγγελία στον αερομεταφορέα ή τον μεσάζοντα

1. Κάθε αερομεταφορέας και μεσάζων θεσπίζουν μηχανισμό διεκπεραίωσης καταγγελιών σε σχέση με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό στα αντίστοιχα πεδία αρμοδιότητάς τους.

2. Οι επιβάτες μπορούν να υποβάλλουν καταγγελία σε κάθε αερομεταφορέα ή μεσάζοντα όσον αφορά τα αντίστοιχα πεδία αρμοδιότητάς τους μέσω του μηχανισμού που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Η εν λόγω καταγγελία υποβάλλεται εντός 12 μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία εκτελέστηκε ή είχε προγραμματιστεί να εκτελεστεί η πτήση, ή εντός τριών μηνών από την υποβολή αιτήματος αποζημίωσης, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη.

Εντός επτά εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της καταγγελίας, ο αποδέκτης επιβεβαιώνει στον επιβάτη ότι παρέλαβε την καταγγελία. Εντός ενός μηνός από την παραλαβή της καταγγελίας, ο αποδέκτης απαντά τεκμηριωμένα ή, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, ενημερώνει τον επιβάτη ότι θα λάβει τελική απάντηση εντός προθεσμίας η οποία δεν υπερβαίνει τους δύο μήνες από την ημερομηνία παραλαβής της καταγγελίας.

Η τελική απάντηση περιέχει επίσης τα σχετικά στοιχεία επικοινωνίας του φορέα ή των φορέων που είναι αρμόδιοι για τη διεκπεραίωση των καταγγελιών σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Η εν λόγω υποχρέωση μπορεί να εκπληρωθεί με την παραπομπή του επιβάτη στον κατάλογο των φορέων διεκπεραίωσης καταγγελιών που διατίθεται από την Επιτροπή.

3. Ο αερομεταφορέας και ο μεσάζων φέρουν το βάρος της απόδειξης όσον αφορά την παροχή των αναγκαίων πληροφοριών στους επιβάτες.».

22) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 16η

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης, και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

(*) Κανονισμός (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 (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).».

23) Το άρθρο 17 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 17

Επανεξέταση και υποβολή εκθέσεων

1. Έως τις 23 Οκτωβρίου 2031 και εν συνεχεία ανά τριετία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με τον κατάλογο έκτακτων περιστάσεων ο οποίος περιέχεται στο παράρτημα, υπό το φως των συμβάντων που επηρέασαν την έγκαιρη και αποτελεσματική εκτέλεση πτήσεων κατά τα δύο προηγούμενα κάθε έκθεσης έτη.

2. Έως τις 23 Οκτωβρίου 2031 και εν συνεχεία ανά πενταετία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εκτέλεση, την επιβολή και τα αποτελέσματα του παρόντος κανονισμού. Η Επιτροπή συμπεριλαμβάνει στην έκθεση πληροφορίες σχετικά με την ενισχυμένη προστασία των επιβατών αερομεταφορών σε πτήσεις προς και από τρίτες χώρες που εκτελούνται από αερομεταφορείς τρίτων χωρών.

Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει επίσης επανεξέταση των ορίων και των ποσών που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, την εξέλιξη των αεροπορικών ναύλων, το ποσοστό του πληθωρισμού και στατιστικά στοιχεία για τις περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης, τις ματαιώσεις, τις καθυστερήσεις και τις απώλειες πτήσεων ανταπόκρισης που καταλογίζονται στους αερομεταφορείς, καθώς και στατιστικά στοιχεία για τις περιπτώσεις τοποθέτησης σε κατώτερη κατηγορία ναύλου, κατά τα πέντε προηγούμενα έτη.

Στην κατ' εφαρμογή του πρώτου εδαφίου έκθεση, η Επιτροπή εκτιμά επίσης:

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

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

3. Οι εν λόγω εκθέσεις συνοδεύονται, εάν χρειάζεται, από νομοθετικές προτάσεις.»

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

Άρθρο 2

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

1) Στο άρθρο 2, η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

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

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

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

β) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«η) “εξοπλισμός κινητικότητας”: κάθε εξοπλισμός που προορίζεται να βοηθήσει άτομα με αναπηρία ή άτομα με μειωμένη κινητικότητα, κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), όσον αφορά την κινητικότητά τους·

- θ) “αναγνωρισμένος σκύλος συνοδείας”: σκύλος ειδικά εκπαιδευμένος για την αύξηση της ανεξαρτησίας και της αυτοδιάθεσης ατόμων με αναπηρία, επίσημα αναγνωρισμένος σύμφωνα με τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες, εφόσον υπάρχουν τέτοιοι κανόνες·
- ι) “προσβάσιμη μορφή”: μορφώματος ο οποίος παρέχει σε άτομο με αναπηρία ή άτομο με μειωμένη κινητικότητα πρόσβαση σε κάθε σχετική πληροφορία, μεταξύ άλλων με την παροχή πρόσβασης στο εν λόγω άτομο με εξίσου εύκολο και άνετο τρόπο με ένα άτομο χωρίς δυσκολία ή αναπηρία, και ο οποίος πληροί τις απαιτήσεις προσβασιμότητας που ορίζονται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, ιδίως την οδηγία (ΕΕ) 2019/882 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**).
- ια) “μεσάζων”: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, πλην του αερομεταφορέα, το οποίο ενεργεί, για σκοπούς σχετιζόμενους με την εμπορική, επιχειρηματική ή επαγγελματική του δραστηριότητα, για λογαριασμό αερομεταφορέα ή επιβάτη για τη σύναψη σύμβασης μεταφοράς.

- (*) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουλίου 2006, σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικά (ΕΕ L 204 της 26.7.2006, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).
- (**) Οδηγία (ΕΕ) 2019/882 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας προϊόντων και υπηρεσιών (ΕΕ L 151 της 7.6.2019, σ. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).».

2) Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

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

2. Η υποχρέωση ασφάλισης όπως ορίζεται στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 785/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) και στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 όσον αφορά την ευθύνη έναντι επιβατών έχει την έννοια ότι ο ενωσιακός αερομεταφορέας απαιτείται να ασφαρίζεται μέχρι ενός ποσού που θα διασφαλίζει ότι όλα τα πρόσωπα που δικαιούνται αποζημίωσης θα λάβουν όλο το ποσό της αποζημίωσης που δικαιούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

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

3) Το άρθρο 3α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3α

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

4) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

1. Σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών, ο ενωσιακός αερομεταφορέας καταβάλλει αμελλητί, οπωσδήποτε δε εντός 15 ημερών το αργότερο αφ' ης στιγμής εξακριβωθεί η ταυτότητα του φυσικού προσώπου που είναι δικαιούχος αποζημιώσεως, την απαιτούμενη προκαταβολή για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών, ανάλογα με το μέγεθος της προκληθείσας ζημίας.

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

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

5) Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Όλοι οι αερομεταφορείς, οσάκις πωλούν αεροπορική μεταφορά στην Ένωση, παρέχουν στους επιβάτες με σαφή και προσβάσιμο τρόπο κατανοητές πληροφορίες σχετικά με τις εφαρμοστέες διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται σε περίπτωση απώλειας, καθυστέρημένης άφιξης ή φθοράς αποσκευών. Οι αερομεταφορείς διασφαλίζουν ότι διατίθεται στους επιβάτες, σε όλα τα σημεία πώλησης, μεταξύ άλλων στις πωλήσεις μέσω τηλεφώνου και στο Διαδίκτυο, περίληψη των κύριων διατάξεων που διέπουν την ευθύνη για τους επιβάτες και τις αποσκευές τους, ιδίως των προθεσμιών για την άσκηση αγωγής αποζημίωσης και της δυνατότητας υποβολής ειδικής δήλωσης ασφαλιστικού συμφέροντος. Προκειμένου να συμμορφώνονται προς την εν λόγω απαίτηση πληροφόρησης, οι ενωσιακοί αερομεταφορείς κάνουν χρήση του σημειώματος που παρατίθεται στο παράρτημα. Η περίληψη ή το σημείωμα αυτό δεν μπορεί να χρησιμοποιείται ως βάση για απαίτηση αποζημίωσης, ούτε για την ερμηνεία των διατάξεων του παρόντος κανονισμού ή της σύμβασης του Μόντρεαλ.»

β) στην παράγραφο 2, προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση:

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

γ) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

δ) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«4. Όλοι οι αερομεταφορείς, στις εφαρμογές τους για φορητές συσκευές και στους ιστοτόπους τους, καθώς και οι φορείς διαχείρισης αερολιμένα, στους χώρους παράδοσης αποσκευών σε όλους τους αερολιμένες της Ένωσης με επιβατική εμπορική κίνηση, παρέχουν έντυπο που επιτρέπει στον επιβάτη να υποβάλει αμέσως καταγγελία σχετικά με φθορά, καθυστέρηση ή απώλεια αποσκευών, ηλεκτρονικά ή σε έντυπη μορφή.

Το έντυπο που πρέπει να παρέχεται στους επιβάτες από τους φορείς διαχείρισης αερολιμένα είναι το κοινό έντυπο. Οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα να υποβάλουν την καταγγελία τους στους αερομεταφορείς χρησιμοποιώντας το εν λόγω κοινό έντυπο. Οι αερομεταφορείς μπορούν να παρέχουν στους επιβάτες το δικό τους έντυπο στους ισotoτόπους τους, στις εφαρμογές τους για φορητές συσκευές ή σε έντυπη μορφή, υπό την προϋπόθεση ότι το εν λόγω έντυπο προσφέρει, σε προσβάσιμη μορφή, τις επιλογές και τις πληροφορίες που ορίζονται στο κοινό έντυπο και είναι διαθέσιμο τουλάχιστον στη γλώσσα της κράτησης.

Η ημερομηνία υποβολής του εντύπου θεωρείται από τον αερομεταφορέα ως ημερομηνία κατάθεσης της καταγγελίας κατά το άρθρο 31 παράγραφοι 2 και 3 της σύμβασης του Μόντρεαλ, ακόμη και εάν ο αερομεταφορέας ζητήσει περαιτέρω πληροφορίες σε μεταγενέστερη ημερομηνία. Η παρούσα παράγραφος δεν θίγει το δικαίωμα του επιβάτη να υποβάλει καταγγελία με άλλα μέσα εντός των προθεσμιών που προβλέπονται από τη σύμβαση του Μόντρεαλ.

5. Προκειμένου να διασφαλιστεί η ενιαία εφαρμογή της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη για τον καθορισμό του κοινού εντύπου. Το εν λόγω κοινό έντυπο καταρτίζεται σε προσβάσιμη μορφή. Η Επιτροπή καθιστά το κοινό έντυπο διαθέσιμο στον ισotoτόπό της σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 6δ παράγραφος 2.

6. Όλες οι πληροφορίες που παρέχονται δυνάμει του παρόντος άρθρου και η φόρμα καταγγελίας διατίθενται σε προσβάσιμη μορφή και καθίστανται διαθέσιμες και σε πρόσωπα που δεν χρησιμοποιούν ψηφιακά εργαλεία.

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

6) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 6α

1. Όταν μεταφέρει εξοπλισμό κινητικότητας που παραδίδεται κατά τον έλεγχο εισιτηρίων ή αναγνωρισμένους σκύλους συνοδείας, ο ενωσιακός αερομεταφορέας μεριμνά ώστε τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα να ενημερώνονται σχετικά με τα δικαιώματά τους και να τους παρέχεται η δυνατότητα να υποβάλουν, σε προσβάσιμη μορφή, ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος δυνάμει του άρθρου 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ κατά την κράτηση, ταυτόχρονα με την κοινοποίηση δυνάμει του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006, και το αργότερο όταν ο εξοπλισμός παραδίδεται στον αερομεταφορέα και, στην περίπτωση αναγνωρισμένου σκύλου συνοδείας, κατά την επιβίβαση. Στην περίπτωση καταστροφής, απώλειας, φθοράς ή καθυστέρησης του εξοπλισμού ή σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού αναγνωρισμένου σκύλου συνοδείας, ο ενωσιακός αερομεταφορέας μπορεί να απαιτήσει από το άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα να προσκομίσει δικαιολογητικά για το ποσό που έχει δηλωθεί στην ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος τα οποία να αποδεικνύουν το κόστος αντικατάστασης, συμπεριλαμβανομένης της προσωρινής αντικατάστασης, του εξοπλισμού κινητικότητας ή του αναγνωρισμένου σκύλου συνοδείας.

2. Προκειμένου να διασφαλιστεί η ενιαία εφαρμογή της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη για τον καθορισμό εντύπου για την ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος. Το εν λόγω έντυπο καταρτίζεται σε προσβάσιμη μορφή για άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 6δ παράγραφος 2.

Οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα να υποβάλουν τη δική τους ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος προς τους αερομεταφορείς χρησιμοποιώντας το εν λόγω έντυπο. Οι αερομεταφορείς μπορούν να παρέχουν στους επιβάτες το δικό τους έντυπο στους ισotoτόπους τους, στις εφαρμογές τους για φορητές συσκευές ή σε έντυπη μορφή, υπό την προϋπόθεση ότι το εν λόγω έντυπο προσφέρει, σε προσβάσιμη μορφή, τις επιλογές και τις πληροφορίες που ορίζονται στο έντυπο που καθορίζεται από την Επιτροπή και ότι είναι διαθέσιμο τουλάχιστον στη γλώσσα της κράτησης.

Κατά την πώληση αεροπορικής μεταφοράς εξ ονόματος του ενωσιακού αερομεταφορέα, οι μεσάζοντες ενημερώνουν τους ενδιαφερόμενους επιβάτες σχετικά με τα δικαιώματά τους και τους παρέχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος, σε προσβάσιμη μορφή, δυνάμει του άρθρου 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ, κατά την κράτηση και ταυτόχρονα με την κοινοποίηση δυνάμει του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006. Η εν λόγω ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος υποβάλλεται υπό τις ίδιες προϋποθέσεις που καθορίζονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου. Ο μεσάζων διαβιβάζει τη δήλωση στον ενωσιακό αερομεταφορέα το συντομότερο δυνατόν.

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

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

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

Άρθρο 6β

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

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

Άρθρο 6γ

1. Οι ενωσιακοί αερομεταφορείς επιτρέπουν στους επιβάτες να μεταφέρουν μουσικό όργανο στον θάλαμο επιβατών του αεροσκάφους, με την προϋπόθεση ότι εφαρμόζονται οι σχετικοί κανόνες για την ασφάλεια και την προστασία και ότι συμμορφώνεται με τις τεχνικές προδιαγραφές και περιορισμούς του οικείου αεροσκάφους. Τα μουσικά όργανα γίνονται δεκτά προς μεταφορά εντός του θαλάμου επιβατών του αεροσκάφους, εφόσον τα εν λόγω μουσικά όργανα είναι δυνατόν να τοποθετηθούν με ασφάλεια σε κατάλληλο διαμέρισμα αποσκευών εντός του θαλάμου επιβατών ή κάτω από το κάθισμα του επιβάτη, εφόσον επιτρέπεται. Τα μουσικά όργανα αποτελούν μέρος του επιτρεπόμενου ορίου μη παραδιδόμενων αποσκευών του επιβάτη. Ο αερομεταφορέας μπορεί να παρέχει στους επιβάτες τη δυνατότητα να μεταφέρουν άλλη χειραποσκευή επιπλέον του εν λόγω επιτρεπόμενου ορίου, με την επιφύλαξη πιθανών πρόσθετων τελών.

2. Με την επιφύλαξη των κανόνων για την ασφάλεια και την προστασία, όταν το μουσικό όργανο είναι πολύ μεγάλο για να τοποθετηθεί με ασφάλεια σε κατάλληλο διαμέρισμα αποσκευών στον θάλαμο επιβατών ή κάτω από το κάθισμα του επιβάτη, εφόσον επιτρέπεται, οι αερομεταφορείς είναι δυνατόν να ζητήσουν την καταβολή δεύτερου ναύλου, όταν το εν λόγω μουσικό όργανο μεταφέρεται ως μη παραδιδόμενη αποσκευή σε δεύτερο κάθισμα. Ο δεύτερος αυτός ναύλος δεν υπόκειται στην καταβολή των φόρων που αναφέρονται στο άρθρο 23 παράγραφος 1 στοιχεία β), γ) και δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Ο επιβάτης και το μουσικό όργανο καταλαμβάνουν παρακείμενες θέσεις και το μουσικό όργανο καταλαμβάνει θέση παραθύρου. Όταν υπάρχει η δυνατότητα και εάν ζητηθεί, τα μουσικά όργανα μεταφέρονται σε θερμαινόμενο τμήμα του χώρου φορτίου του αεροσκάφους, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι σχετικοί κανόνες ασφαλείας και ότι συμμορφώνονται με τους περιορισμούς από άποψη χώρου και τις τεχνικές προδιαγραφές του οικείου αεροσκάφους.

Άρθρο 6δ

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

(*) Κανονισμός (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 (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).».

7) Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έως τις 23 Οκτωβρίου 2031 έκθεση σχετικά με τη λειτουργία και τα αποτελέσματα του παρόντος κανονισμού.

Η έκθεση συνοδεύεται, εάν χρειάζεται, από νομοθετική πρόταση.».

8) Το παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 αντικαθίσταται από το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3

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

Εφαρμόζεται από τις 23 Οκτωβρίου 2027.

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

Στρασβούργο, 16 Σεπτεμβρίου 2026.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Η Πρόεδρος

R. METSOLA

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

T. BYRNE

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Μη εξαντλητικός κατάλογος περιστάσεων που θεωρούνται έκτακτες περιστάσεις

Οι ακόλουθες περιστάσεις θεωρούνται έκτακτες:

1. περιστάσεις που δεν προκύπτουν από τη λειτουργία του αεροσκάφους:

- α) φυσικές καταστροφές που δεν συνάδουν με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης·
- β) περιβαλλοντικές καταστροφές που δεν οφείλονται στον πραγματικό αερομεταφορέα και δεν είναι συμβατές με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης·
- γ) μετεωρολογικές συνθήκες ή ζημία στο αεροσκάφος που προκαλείται από μετεωρολογικά φαινόμενα που δεν συνάδουν με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης·
- δ) πόλεμος ή εξέγερση που δεν συνάδει με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης·
- ε) διασυννοριακές απειλές κατά της υγείας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 παράγραφος 1 ή 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2371 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) και οι οποίες δεν συνάδουν με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης·

2. περιστατικά που σχετίζονται με επιβάτη:

- α) περιστατικά με απειθαρχους επιβάτες κατά την έννοια του πρωτοκόλλου 2014 του Μόντρεαλ που δεν συνάδουν με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης και τα οποία καθιστούν αναγκαία τη διακοπή ή την εκτροπή της πτήσης ή καθυστερούν την αναχώρηση της πτήσης, εκτός εάν ο πραγματικός αερομεταφορέας προκάλεσε την εν λόγω συμπεριφορά·
- β) κίνδυνοι για την υγεία ή επείγοντα ιατρικά περιστατικά που διαπιστώνονται λίγο πριν από την αναχώρηση της πτήσης ή που επιβάλλουν τη διακοπή ή την εκτροπή της πτήσης·

3. άλλα περιστατικά:

- α) ζημία προκληθείσα από δολιοφθορά ή τρομοκρατικές ενέργειες, που δεν συνάδει με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης·
- β) κίνδυνοι για την ασφάλεια ή ζημία που προκαλείται από άλλες παράνομες πράξεις, που δεν συνάδουν με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης, υπό την προϋπόθεση ότι η κατάσταση εκφεύγει του αποτελεσματικού ελέγχου του πραγματικού αερομεταφορέα·
- γ) μη εμφανές κατασκευαστικό ή σχεδιαστικό ελάττωμα, που αποκαλύφθηκε από τον κατασκευαστή ή από αρμόδια αρχή και το οποίο δεν συνάδει με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης·
- δ) περιορισμοί στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας ή στη δυναμικότητα του αερολιμένα, ή κλείσιμο του εναέριου χώρου, συμπεριλαμβανομένων περιπτώσεων κλεισίματος διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης από τις αρχές, υπό την προϋπόθεση ότι το συμβάν προκύπτει από απόφαση που εκφεύγει του αποτελεσματικού ελέγχου του πραγματικού αερομεταφορέα·
- ε) μερικό ή πλήρες μη προγραμματισμένο κλείσιμο αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένων της γενικής βλάβης του συστήματος του αερολιμένα, της διακοπής ηλεκτρικού ρεύματος, της κατάρρευσης των ηλεκτρονικών επικοινωνιών ή της ενεργοποίησης του σχεδίου έκτακτης ανάγκης από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα, που δεν συνάδουν με την προγραμματισμένη και ασφαλή εκτέλεση της πτήσης·
- στ) γενικευμένη βλάβη του συστήματος ανεφοδιασμού με καύσιμα, υπό την προϋπόθεση ότι η κατάσταση δεν συνδέεται άρρηκτα με τη λειτουργία του αεροσκάφους και ότι εκφεύγει του αποτελεσματικού ελέγχου του πραγματικού αερομεταφορέα·

- ζ) απεργίες σε παρόχους βασικών υπηρεσιών, όπως ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή οι πάροχοι υπηρεσιών εδάφους τους οποίους οι αερομεταφορείς δεν επιλέγουν πραγματικά κατά την έννοια της οδηγίας 96/67/EK, υπό την προϋπόθεση ότι οι απεργίες αυτές εκφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του πραγματικού αερομεταφορέα ή του ομίλου εταιρειών στον οποίο ανήκει ο εν λόγω αερομεταφορέας·
- η) απεργίες στον πραγματικό αερομεταφορέα, υπό την προϋπόθεση ότι οι απεργίες αυτές οφείλονται σε απαιτήσεις τις οποίες μόνο οι δημόσιες αρχές μπορούν να ικανοποιήσουν και οι οποίες, ως εκ τούτου, εκφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του πραγματικού αερομεταφορέα ή του ομίλου εταιρειών στον οποίο ανήκει ο εν λόγω αερομεταφορέας·
- θ) ζημιές στο αεροσκάφος, οι οποίες έχουν προκληθεί στο έδαφος ή στον αέρα από τρίτους για τους οποίους δεν ευθύνεται ο αερομεταφορέας, από ζώα ή από ξένα αντικείμενα, και οι οποίες δεν συνάδουν με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης·
- ι) διάδρομος αερολιμένα με επικαθίσεις που δεν συνάδει με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης, υπό την προϋπόθεση ότι οι επικαθίσεις δεν προέρχονται από τον αερομεταφορέα·
- ια) μετά την αναχώρηση, σοβαροί κίνδυνοι για την υγεία ή ιατρικής φύσεως καταστάσεις έκτακτης ανάγκης μέλους του πληρώματος που επιβάλλουν τη διακοπή ή την εκτροπή της πτήσης·
- ιβ) λειτουργικές ελλείψεις σε παρόχους βασικών υπηρεσιών αερολιμένα, όπως ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και οι πάροχοι υπηρεσιών εδάφους τους οποίους οι αερομεταφορείς δεν επιλέγουν πραγματικά κατά την έννοια της οδηγίας 96/67/EK, υπό την προϋπόθεση ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν ήταν σε θέση να ασκήσει αποτελεσματικό έλεγχο επί των εν λόγω παρόχων βασικών υπηρεσιών.

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ενημερωτική ανακοίνωση όπως αναφέρεται στο άρθρο 6**ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΗ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΕΝΑΝΤΙ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ ΤΟΥΣ**

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

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΘΑΝΑΤΟΥ Ή ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΥ

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

Με την επιφύλαξη του άρθρου 20 της σύμβασης του Μόντρεαλ για την απαλλαγή του αερομεταφορέα από ευθύνη για ζημίες έως του ορίου σύμφωνα με το άρθρο 21 της σύμβασης του Μόντρεαλ, όπως επικαιροποιήθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ ⁽¹⁾, ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του ή να την περιορίσει. Άνω του ποσού αυτού, ο αερομεταφορέας δεν ευθύνεται, εάν αποδείξει ότι:

— η ζημία δεν οφειλόταν σε αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη ή παράλειψη του αερομεταφορέα ή του προσωπικού ή των υπαλλήλων του, ή

— η ζημία οφειλόταν αποκλειστικά σε αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη ή παράλειψη τρίτου.

ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ

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

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΠΟΥ ΠΡΟΚΑΛΕΙΤΑΙ ΣΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ

Ο αερομεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται σε περίπτωση καθυστέρησης επιβατών, εκτός εάν έλαβε όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφευχθεί η ζημία ή εκτός εάν ήταν αδύνατον να λάβει τα μέτρα αυτά. Η ευθύνη για την καθυστέρηση επιβατών περιορίζεται στο όριο που ορίζεται στο άρθρο 22 παράγραφος 1 της σύμβασης του Μόντρεαλ, όπως επικαιροποιήθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ ⁽³⁾.

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ

Σε περίπτωση καθυστέρησης αποσκευών, ο αερομεταφορέας ευθύνεται για ζημία έως το όριο που ορίζεται στο άρθρο 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ, όπως επικαιροποιήθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ ⁽⁴⁾, και το όριο της αποζημίωσης εφαρμόζεται ανά επιβάτη και όχι ανά παραδιδόμενη αποσκευή. Ο αερομεταφορέας δεν ευθύνεται, όταν έχει λάβει όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφευχθεί η ζημία λόγω της καθυστέρησης ή όταν ήταν αδύνατον να λάβει τα μέτρα αυτά.

⁽¹⁾ Ο αερομεταφορέας αναφέρει εντός παρενθέσεων το κατά προσέγγιση ποσό του εν λόγω ορίου σε τοπικό νόμισμα.

⁽²⁾ Ο αερομεταφορέας αναφέρει εντός παρενθέσεων το κατά προσέγγιση ποσό της προκαταβολής σε τοπικό νόμισμα.

⁽³⁾ Ο αερομεταφορέας αναφέρει εντός παρενθέσεων το κατά προσέγγιση ποσό του εν λόγω ορίου σε τοπικό νόμισμα.

⁽⁴⁾ Ο αερομεταφορέας αναφέρει εντός παρενθέσεων το κατά προσέγγιση ποσό του εν λόγω ορίου σε τοπικό νόμισμα.

ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ, ΑΠΩΛΕΙΑ Ή ΦΘΟΡΑ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ

Ο αερομεταφορέας ευθύνεται για ζημία έως το όριο που ορίζεται στο άρθρο 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ, όπως επικαιροποιήθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ ⁽³⁾, και το όριο της αποζημίωσης εφαρμόζεται ανά επιβάτη και όχι ανά αποσκευή.

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

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

ΑΝΩΤΕΡΑ ΟΡΙΑ ΓΙΑ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ

Ένας επιβάτης μπορεί να τύχει υψηλότερου ορίου ευθύνης, εφόσον κάνει ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος το αργότερο κατά την παράδοση των αποσκευών κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων και εφόσον πληρώσει ένα συμπληρωματικό ποσό, εάν απαιτείται. Το εν λόγω συμπληρωματικό ποσό βασίζεται σε τιμολόγιο συνδεδεμένο με τα πρόσθετα έξοδα που συνεπάγεται η μεταφορά και η ασφάλιση της συγκεκριμένης αποσκευής άνω του ορίου ευθύνης που ορίζεται στο άρθρο 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ, όπως επικαιροποιήθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ ⁽⁴⁾. Το τιμολόγιο διατίθεται στους επιβάτες, εφόσον το ζητήσουν.

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

ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΑΠΟ ΕΥΘΥΝΗ

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

ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΒΟΛΗ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΓΙΑ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ

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

ΕΥΘΥΝΗ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ

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

⁽³⁾ Ο αερομεταφορέας αναφέρει εντός παρενθέσεων το κατά προσέγγιση ποσό του εν λόγω ορίου σε τοπικό νόμισμα.

⁽⁴⁾ Ο αερομεταφορέας αναφέρει εντός παρενθέσεων το κατά προσέγγιση ποσό του εν λόγω ορίου σε τοπικό νόμισμα.

ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΚΗΣΗ ΑΓΩΓΗΣ

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

ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ, ΑΠΩΛΕΙΑ, ΦΘΟΡΑ Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ο αερομεταφορέας ευθύνεται για καταστροφή, απώλεια, φθορά ή καθυστέρηση εξοπλισμού κινητικότητας έως το όριο που ορίζεται στο άρθρο 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ ⁽⁷⁾, και το όριο της αποζημίωσης εφαρμόζεται ανά επιβάτη και όχι ανά αποσκευή.

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

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

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

ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ

Οι ανωτέρω κανόνες βασίζονται στη σύμβαση του Μόντρεαλ της 28ης Μαΐου 1999, η οποία εφαρμόζεται στην Ένωση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97 [όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002 και τον κανονισμό (ΕΕ) 2026/2202] και στα κράτη μέλη με την εθνική τους νομοθεσία.»

⁽⁷⁾ Ο αερομεταφορέας αναφέρει εντός παρενθέσεων το κατά προσέγγιση ποσό του εν λόγω ορίου σε τοπικό νόμισμα.