Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
2024-2029

ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΥ ΕΓΚΡΙΘΗΚΑΝ

P10_TA(2026)0009

Δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών

Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 21ης Ιανουαρίου 2026 σχετικά με τη θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση ενόψει της έκδοσης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: δεύτερη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη τη θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση (10015/1/2025 – C10-0228/2025),
- έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της 11ης Ιουλίου 2013[1],
- μετά από διαβούλευση με την Επιτροπή των Περιφερειών,
- έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής (COM(2025)0630),
- έχοντας υπόψη τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση[2] σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2013)0130),
- έχοντας υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού της 13ης Οκτωβρίου 2025 σύμφωνα με το άρθρο 74 του Κανονισμού του,

---

1 ΕΕ C 327 της 12.11.2013, σ. 115.
2 ΕΕ C 93 της 24.3.2017, σ. 336.

- έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 7 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

- έχοντας υπόψη το άρθρο 68 του Κανονισμού του,

- έχοντας υπόψη τη σύσταση για τη δεύτερη ανάγνωση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A10-0001/2026),

1. εγκρίνει τη θέση του σε δεύτερη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·

2. αναθέτει στην Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

P10_TC2-COD(2013)0072

Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που καθορίστηκε σε δεύτερη ανάγνωση στις 21 Ιανουαρίου 2026 εν όψει της έγκρισης κανονισμού (ΕΕ) 2026/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[1],

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία[2],

---

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.

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.

(1α) Ο νομοθέτης της Ένωσης επιβεβαιώνει τους στόχους που διατυπώνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 1 και 4 για τη νομοθεσία της ΕΕ στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, ώστε να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας των επιβατών, να ληφθούν πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών εν γένει και να βελτιωθούν τα πρότυπα προστασίας που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Αυτό θα πρέπει να γίνει με την ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, με τη βελτίωση της ασφάλειας δικαίου τόσο για τους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών όσο και για τους αερομεταφορείς και με την κωδικοποίηση των κύριων αποφάσεων του Δικαστηρίου κατά την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, καθώς και με τη διασφάλιση ότι οι αερομεταφορείς λειτουργούν υπό εναρμονισμένους όρους μέσα σε μια ελευθερωμένη αγορά.

---

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).

Αυτό σημαίνει επίσης ότι τα πρότυπα προστασίας που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 δεν θα πρέπει να υποβαθμιστούν σε καμία περίπτωση. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να πραγματωθεί πλήρως το δυναμικό όσον αφορά 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. **[Τροπολογία 1]**

(2) Ορισμένες ελλείψεις, οι οποίες διαπιστώθηκαν κατά την εφαρμογή των δικαιωμάτων κατά τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 261/2004 και (ΕΚ) αριθ. 2027/97, έχουν εμποδίσει ωστόσο την πλήρη αξιοποίηση του δυναμικού των εν λόγω δικαιωμάτων όσον αφορά την προστασία των επιβατών. Προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματικότερη, αποδοτικότερη και συνεπέστερη εφαρμογή των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών στην Ένωση, απαιτούνται ορισμένες προσαρμογές του υφιστάμενου νομικού πλαισίου. Αυτό τονίστηκε στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 27ης Οκτωβρίου 2010 με τίτλο «Έκθεση 2010 για την ιθαγένεια της ΕΕ Άρση των εμποδίων στα δικαιώματα των πολιτών της ΕΕ» στην οποία εξαγγέλθηκαν μέτρα για την εξασφάλιση ενός συνόλου κοινών δικαιωμάτων, ιδίως για τους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών, και για την επαρκή επιβολή των εν λόγω δικαιωμάτων.

(3) ~~Από~~ ***Σε*** μελέτη σχετικά με το τρέχον επίπεδο προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών στην ΕΕ που διενεργήθηκε κατ’ εντολή της Επιτροπής και δημοσιεύτηκε από αυτήν το 2020 («μελέτη ***καθοδήγησης***») ~~καταδείχθηκε~~ ***υποστηρίχθηκε*** ότι ***η*** κύρια προτεραιότητα των επιβατών είναι να λάβουν βοήθεια σε περίπτωση διαταραχής του ταξιδιού τους και να τους δοθεί δυνατότητα μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, ώστε να φθάσουν στον προορισμό τους το συντομότερο δυνατόν. ***Για τον σκοπό αυτόν,*** από τη μελέτη ~~προέκυψε~~ ***της ομάδας καθοδήγησης προκύπτει*** ότι η καταβολή αποζημίωσης έρχεται στην τρίτη θέση ***από τις τρεις επιλογές που παρέχονται*** όσον αφορά τις προτεραιότητες των επιβατών. ***Ωστόσο, από τη*** ~~Από την άλλη πλευρά, η~~ μελέτη ~~κατέδειξε επίσης ότι το απόλυτο και το σχετικό κόστος με τα οποία επιβαρύνονται οι αερομεταφορείς μέσω της εφαρμογής~~ ***αυτή δεν μπορεί να συναχθεί ότι η καταβολή αποζημίωσης θα καταλάμβανε χαμηλή θέση στις προτεραιότητες των επιβατών, για τρεις λόγους. Πρώτον, ο σχεδιασμός των ερωτήσεων ενέχει ήδη σημαντική μεροληψία, περιορίζοντας τα πιθανά αποτελέσματα, καθώς οι τρεις επιλογές που παρέχονται στους συμμετέχοντες δεν είναι συγκρίσιμες ως προς τη φύση τους. Ενώ δύο από τις επιλογές (παροχή βοήθειας, μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο) υπόσχονται άμεση ανακούφιση από επείγον πρόβλημα (διαταραχή πτήσης), η τρίτη επιλογή (αποζημίωση) είναι λιγότερο άμεση και λιγότερο επείγουσα από τη φύση της. Η αποζημίωση βάσει του παρόντος κανονισμού αποσκοπεί στην αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη ο επιβάτης λόγω διαταραχής, με πληρωμή που τον βοηθά μακροπρόθεσμα, και όχι στην επίλυση του άμεσου προβλήματος (μέσω παροχής βοήθειας ή μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο). Είναι φυσικό ο μέσος συμμετέχων να κατατάσσει στην τρίτη θέση τη***

λιγότερο επείγουσα και άμεση από τις τρεις επιλογές (αποζημίωση).

Ωστόσο, θα ήταν λογικά και στατιστικά άτοπο να συναχθεί από την κατάταξη αυτή ότι η λήψη αποζημίωσης θα είχε σημαντικά μικρότερη σημασία για τον επιβάτη. Δεύτερον, ο σχεδιασμός των ερωτήσεων της μελέτης δημιουργεί τεχνητή υποχρέωση στον συμμετέχοντα να πρέπει να επιλέξει μεταξύ τριών επιλογών και να τις κατατάξει, ενώ στην τρέχουσα πραγματικότητα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 ~~έχει αυξηθεί σημαντικά~~***, οι τρεις αυτές επιλογές συνυπάρχουν χωρίς να αποκλείουν η μία την άλλη καθ' οιονδήποτε τρόπο. Τρίτον, η κατάταξη της μελέτης καθοδήγησης προκύπτει από την αλληλεπίδραση με καταναλωτές και οργανώσεις επιβατών και από δευτερογενή στατιστική ανάλυση, και δεν βασίζεται σε ολοκληρωμένη έρευνα επιβατών. Επομένως, προκειμένου να αποφευχθεί η μεροληψία στον σχεδιασμό των ερωτήσεων και στη μεθοδολογία της μελέτης καθοδήγησης, αξίζει να εξεταστούν περαιτέρω αντιπροσωπευτικές δημοσκοπήσεις σχετικά με τις απόψεις των επιβατών αεροπορικών μεταφορών όσον αφορά τη λήψη αποζημίωσης δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Μια στατιστική έρευνα[5] που διενεργήθηκε*** από το ~~2011, το οποίο θα μπορούσε να οδηγήσει σε περιορισμό του αριθμού των εκτελούμενων δρομολογίων ή σε μείωση της συνδεσιμότητας που προσφέρεται από τους αερομεταφορείς στους~~ ***Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο (ΕΕΣ) το 2018 σε 10 350 τυχαία επιλεγμένους πολίτες από δέκα κράτη μέλη κατέδειξε ότι το «δικαίωμα αποζημίωσης σε περίπτωση ματαίωσης ή άρνησης επιβίβασης» έρχεται στη δεύτερη θέση από δέκα επιλογές, έχοντας συγκεντρώσει 39,6 %, σε ερώτηση στην οποία οι*** επιβάτες

---

5 ***Βλ. σελίδα 27 έκθεσης που διατίθεται στην ηλεκτρονική διεύθυνση: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_EL.pdf.***

~~μακροπρόθεσμα~~ ***έπρεπε να επιλέξουν τρία δικαιώματα τα οποία «θεωρούν σημαντικότερα», ενώ η προτιμώμενη επιλογή, δηλαδή το «δικαίωμα λήψης εναλλακτικής μεταφοράς σε περίπτωση μεγάλων καθυστερήσεων, ματαιώσεων ή άρνησης επιβίβασης», ήταν μόνο οριακά υψηλότερα, στο 41,7 %***.

Δεδομένης αυτής της αμελητέας διαφοράς, δεν θα πρέπει να συναχθεί ότι προηγείται πράγματι ως προς την προτίμηση η μία από τις δύο αυτές επιλογές, καθώς βρίσκονται κοντά στην κατάταξη. Σε δημοσκόπηση στο YouGov που πραγματοποιήθηκε για λογαριασμό οργανισμού διεκδίκησης αποζημιώσεων την άνοιξη του 2025 με συμμετοχή 3 059 πολιτών στη Γερμανία, την Ισπανία και τη Δανία, το 70 % των συμμετεχόντων επέμεινε ότι πρέπει να διατηρηθούν οι ισχύοντες κανόνες για την αποζημίωση, τονίζοντας ότι οι επιβάτες δεν θα πρέπει να χάνουν δικαιώματα για οριακή εξοικονόμηση κόστους, ενώ μόνο το 14 % προτίμησε την εξοικονόμηση 1 EUR στην τιμή του εισιτηρίου. Ακόμη και η ένωση του κλάδου Airlines for Europe (A4E) συμπεραίνει από τη δική της δημοσκόπηση στο YouGov, η οποία αντικατοπτρίζει τις απόψεις περισσότερων από 6 000 καταναλωτών σε πέντε κράτη μέλη, ότι «το 75 % των επιβατών που έχουν ταξιδέψει αεροπορικά τους τελευταίους 12 μήνες υποστηρίζει την τήρηση των τρεχόντων επιπέδων αποζημίωσης»[6]. Τα στοιχεία αυτά υποστηρίζουν την απόφαση του νομοθέτη της Ένωσης στο πλαίσιο της αναθεώρησης ~~Ως εκ τούτου, η αναθεώρηση~~ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 ~~θα πρέπει να επικεντρωθεί ιδίως στα~~ ***να μην υποβαθμίσει τυχόν υφιστάμενα*** δικαιώματα ***αποζημίωσης*** των επιβατών***, δίπλα σε άλλα εξίσου σημαντικά δικαιώματα*** για λήψη βοήθειας και μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο***. Και οι δύο κατηγορίες δικαιωμάτων που εξετάζονται στα ανωτέρω αποδεικτικά στοιχεία, η «αποζημίωση» και η «λήψη βοήθειας και μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο», πρέπει να***

---

6 ***Βλ. Δελτίο Τύπου της A4E της 14ης Οκτωβρίου 2025 https://a4e.eu/publications/new-data-confirms-that-eu-passenger-rights-reform-is-out-of-sync-with-passenger-priorities/.***

εξετάζονται ενιαία και δεν πρέπει να τίθενται με τεχνητό τρόπο αντιπαραθετικά η μία προς την άλλη.~~, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη~~ Τα οικονομικά κίνητρα των αερομεταφορέων και ~~τις επιπτώσεις~~ ***ο αντίκτυπος*** στη συνδεσιμότητα ***μπορούν να ληφθούν πλήρως υπόψη, με παράλληλη διατήρηση των υφιστάμενων δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και υψηλού επιπέδου προστασίας των καταναλωτών***. **[Τροπολογία 2]**

(3α) Σύμφωνα με τους στόχους του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, μια ανεξάρτητη μελέτη που αξιολογήθηκε από ομοτίμους από το 2023[7] παρέχει αξιόπιστα στοιχεία που καταδεικνύουν ότι ο κανονισμός στην τρέχουσα μορφή του είναι αποτελεσματικός όσον αφορά τη μείωση του μέσου χρόνου καθυστέρησης πτήσεων. Διαπιστώνει ότι ο αντίκτυπος αυτός είναι σαφώς σημαντικός από οικονομική άποψη ως προς το μέγεθος και είναι ανεξάρτητος από τις αποφάσεις των αερομεταφορέων σχετικά με την προγραμματισμένη διάρκεια των πτήσεων. Επιβεβαιώνει ότι, από στατιστική άποψη, η υπόθεση της απουσίας αντικτύπου μπορεί να απορριφθεί κατηγορηματικά. Εμμένει ότι τα αποτελέσματά της παραμένουν επίκαιρα για άλλους δείκτες μέτρησης της χρονικής ακρίβειας των πτήσεων (καθυστέρηση άφιξης και ποσοστό των πτήσεων που αναχωρούν ή φθάνουν στην ώρα τους) και είναι ισχυρά όσον αφορά εναλλακτικές προδιαγραφές. Επιπλέον, διαπιστώνει ότι ο ισχύων κανονισμός είναι πιο αποτελεσματικός όσον αφορά τη μείωση των καθυστερήσεων σε δρομολόγια στα οποία ο ανταγωνισμός είναι χαμηλός. Υπογραμμίζει ότι, από οικονομική άποψη, το σύστημα αποζημίωσης βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 εφαρμόζει την αρχή ότι η ευθύνη θα πρέπει να βαρύνει το μέρος που είναι το πλέον κατάλληλο για την πρόληψη και τη διαχείρισή της με το χαμηλότερο κόστος. Οι αερομεταφορείς, και όχι οι επιβάτες, διατηρούν τον έλεγχο της χρονικής ακρίβειας μέσω του προγραμματισμού, του προγραμματισμού της συντήρησης, της εναλλαγής μελών του πληρώματος και αεροσκαφών,

---

7 ***Βλ. Gnutzmann και Spiewanowski στο: Πολιτική μεταφορών 136 (2023) 155–168, πρβλ. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X23000768.***

καθώς και έλεγχο όσον αφορά τις στρατηγικές αποκατάστασης των διαταραχών.

Συνδέοντας την ευθύνη με την καθυστέρηση άφιξης στον τελικό προορισμό, ο κανονισμός θα μπορούσε να παράσχει τα αναγκαία οικονομικά κίνητρα στους αερομεταφορείς ώστε να μειώσουν τα περιστατικά μεγάλων καθυστερήσεων και ματαιώσεων. Τα πορίσματα της εν λόγω μελέτης υποστηρίζουν την απόφαση του νομοθέτη της Ένωσης να διατηρήσει και να καταστήσει σαφές το κοινό όριο των τριών ωρών για αποζημίωση σε περίπτωση ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης, τα ισχύοντα επίπεδα αποζημίωσης και τα όρια που αφορούν την απόσταση: η διασφάλιση ότι το τρέχον επίπεδο προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών δεν υποβαθμίζεται είναι αποτελεσματική για την ενίσχυση της συνδεσιμότητας και τη διατήρηση οικονομικών κινήτρων για τους αερομεταφορείς. **[Τροπολογία 3]**

(4) Οι επιβάτες που ταξιδεύουν με πτήση που καλύπτεται από υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είτε με πλήρη είτε με μειωμένο ναύλο, θα πρέπει να υπόκεινται στα ίδια δικαιώματα με αυτά που απορρέουν από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004.

(5) ~~Προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια δικαίου για τους αερομεταφορείς και τους επιβάτες, απαιτείται ορισμός της έννοιας «έκτακτες περιστάσεις», ο οποίος να λαμβάνει υπόψη την απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann κατά Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA)[8] («απόφαση στην υπόθεση C-549/07») σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004.~~ Η έννοια «έκτακτες περιστάσεις» ***έχει αποτελέσει αντικείμενο πλούσιας νομολογίας του Δικαστηρίου. Θα πρέπει να υπάρξει μεγαλύτερη σαφήνεια σχετικά με το σε τι συνίστανται οι έκτακτες περιστάσεις, ώστε να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική και συνεπής επιβολή των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών. Βάσει της νομολογίας, τα συμβάντα των οποίων η αιτία είναι «εσωτερική» πρέπει να διακρίνονται από εκείνα που οφείλονται σε αιτία «εξωτερική» προς τον πραγματικό αερομεταφορέα. Ένα συμβάν θα πρέπει να θεωρείται εξωτερικό όταν προκύπτει από περιστάσεις που εκφεύγουν του ελέγχου του αερομεταφορέα και προκαλείται από φυσικό γεγονός ή πράξη τρίτου. Τέτοια εξωτερικά συμβάντα εν γένει θα πρέπει να χαρακτηρίζονται έκτακτες περιστάσεις. Συμβάντα που δεν πληρούν τα κριτήρια αυτά θα πρέπει να θεωρούνται εσωτερικά και δεν θα πρέπει να χαρακτηρίζονται έκτακτες περιστάσεις. Η εν λόγω διάκριση*** θα πρέπει να αποσαφηνιστεί ***περαιτέρω μέσω εξαντλητικού καταλόγου*** ~~μέσω μη εξαντλητικών καταλόγων~~ περιστάσεων που ~~συνιστούν έκτακτες περιστάσεις ή που δεν συνιστούν~~ ***θα προσδιορίζονται σαφώς ως δυνάμενες να θεωρηθούν*** έκτακτες ~~περιστάσεις. Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει τον κατάλογο.~~

---

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

Προκειμένου να τροποποιηθεί ο κατάλογος των έκτακτων περιστάσεων ~~ανά τριετία και να προτείνει~~***, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την προσθήκη στοιχείων στον εν λόγω κατάλογο, εφόσον είναι αναγκαίο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου[9]. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το*** ~~κατά περίπτωση, στο~~ Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ***λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων*** ~~την επικαιροποίηση του εν λόγω καταλόγου~~. **[Τροπολογία 4]**

---

9 ***Διοργανική συμφωνία μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου (ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1).***

(5α) Δυνάμει της σύμβασης του Μόντρεαλ, οι υποχρεώσεις των πραγματικών αερομεταφορέων θα πρέπει να περιορίζονται ή και να μην ισχύουν όταν ένα συμβάν έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Στη νομολογία του, το Δικαστήριο έχει παράσχει περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με την έννοια και τα όρια της υποχρέωσης λήψης «εύλογων μέτρων». **[Τροπολογία 5]**

~~(6) Στην απόφασή του στην υπόθεση C-549/07, το Δικαστήριο έκρινε ότι ένα απρόβλεπτο τεχνικό πρόβλημα δεν συνιστούσε έκτακτη περίσταση, εκτός από την περίπτωση που το απρόβλεπτο τεχνικό πρόβλημα προέκυπτε από μη εμφανές κατασκευαστικό ελάττωμα που αποκαλύφθηκε από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους ή από αρμόδια αρχή ή από ζημία στο αεροσκάφος που προκλήθηκε από πράξεις δολιοφθοράς ή τρομοκρατίας. Ωστόσο, με βάση την πείρα που έχει αποκτηθεί και καθότι είναι πρωταρχικής σημασίας να διασφαλιστεί ότι τα δικαιώματα που παρέχονται στους επιβάτες δυνάμει του παρόντος κανονισμού δεν είναι επιζήμια για την ασφάλεια, σε ορισμένες περιπτώσεις τα τεχνικά ζητήματα που αφορούν ορισμένο εξοπλισμό θα πρέπει να συνιστούν έκτακτες περιστάσεις.~~ **[Τροπολογία 6]**

~~(7) Στην απόφασή του στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-156/22, C-157/22 και C-158/22 (TAP Portugal κατά flightright GmbH και Myflyright GmbH)[10] σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, το Δικαστήριο έκρινε ότι η απροσδόκητη απουσία λόγω ασθένειας ή ακόμη και ο απροσδόκητος θάνατος, λίγο πριν από την αναχώρηση πτήσης, μέλους του πληρώματος του οποίου η παρουσία είναι απαραίτητη για την εκτέλεσή της δεν συνιστούσε έκτακτη περίσταση. Ωστόσο, παρόλο που οι αερομεταφορείς έχουν καθήκον να λαμβάνουν κάθε εύλογο μέτρο για να εξασφαλίσουν την αντικατάσταση του κυβερνήτη, του συγκυβερνήτη ή του ελάχιστου απαιτούμενου πληρώματος θαλάμου επιβατών, η διασφάλιση της συμμόρφωσης με την εν λόγω υποχρέωση μακριά από τις κύριες βάσεις του αερομεταφορέα στην πράξη απαιτεί σημαντικό χρόνο και συνεπάγεται υψηλό οικονομικό κόστος. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί ότι η απροσδόκητη ασθένεια ή ο απροσδόκητος θάνατος μέλους του πληρώματος του οποίου η παρουσία είναι απαραίτητη, για παράδειγμα όταν συμβαίνει την ημέρα πριν από την αναχώρηση της πτήσης, μακριά από τις κύριες βάσεις του αερομεταφορέα, θα πρέπει να συνιστά έκτακτη περίσταση.~~

[Τροπολογία 7]

~~10 Απόφαση του Δικαστηρίου (τρίτο τμήμα) της 11ης Μαΐου 2023, TAP Portugal κατά flightright GmbH και Myflyright GmbH, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-156/22 έως C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.~~

~~(8) Στις αποφάσεις του στις υποθέσεις C-28/20 (Airhelp Ltd κατά Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden)[11], C-195/17 (Helga Krüsemann κ.λπ. κατά TUIfly GmbH)[12] και C-613/20 (CS κατά Eurowings GmbH)[13] και στη διάταξή του στην υπόθεση C-287/20 (EL και CP κατά Ryanair DAC)[14] σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, το Δικαστήριο έκρινε ότι οι απεργίες του προσωπικού του αερομεταφορέα δεν συνιστούσαν έκτακτες περιστάσεις. Ωστόσο, σε περίπτωση απεργίας, ορισμένες απαιτήσεις του προσωπικού των αεροπορικών εταιρειών δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του αερομεταφορέα και εκφεύγουν του ελέγχου του, όπως αλλαγές στην ηλικία συνταξιοδότησης ή στις οικονομικές συνεισφορές που μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο από τις δημόσιες αρχές. Ως εκ τούτου, κρίνεται σκόπιμο να προβλεφθεί ότι ορισμένες απεργίες του προσωπικού των αεροπορικών εταιρειών θα πρέπει να συνιστούν έκτακτες περιστάσεις.~~ **[Τροπολογία 8]**

~~11 Απόφαση του Δικαστηρίου (τμήμα μείζονος συνθέσεως) της 23ης Μαρτίου 2021, Airhelp Ltd κατά Scandinavian Airlines System Denmark - Norway - Sweden, υπόθεση C 28/20, ECLI:EU:C:2021:226~~

~~12 Απόφαση του Δικαστηρίου (τρίτο τμήμα) της 17ης Απριλίου 2018, Helga Krüsemann κ.λπ. κατά TUIfly GmbH, υπόθεση C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.~~

~~13 Απόφαση του Δικαστηρίου (ένατο τμήμα) της 6ης Οκτωβρίου 2021, CS κατά Eurowings GmbH, υπόθεση C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.~~

~~14 Διάταξη του Δικαστηρίου (όγδοο τμήμα) της 10ης Ιανουαρίου 2022, EL και CP κατά Ryanair DAC, υπόθεση C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.~~

(9) Στην απόφασή του στην υπόθεση C-173/07 (Emirates Airlines – Direktion für Deutschland κατά Diether Schenkel)[15] 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».

(10) Στην απόφασή του στην υπόθεση C-537/17 (Claudia Wegener κατά Royal Air Maroc SA)[16] σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, το Δικαστήριο έκρινε ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 εφαρμοζόταν σε κάθε τμήμα πτήσης που αποτελούσε μέρος ενός ταξιδιού, ανεξαρτήτως του πού πραγματοποιήθηκε η πτήση, συμπεριλαμβανομένων των πτήσεων που εκτελούνταν εξ ολοκλήρου εκτός της Ένωσης. ***Με βάση την απόφαση αυτή και με στόχο τη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού,*** 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. **[Τροπολογία 9]**

---

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

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

(11) Με τη μελέτη καταδείχθηκαν διαφορετικά επίπεδα συμμόρφωσης με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 από τους αερομεταφορείς, με τους αερομεταφορείς της Ένωσης να παρουσιάζουν γενικά υψηλότερο επίπεδο συμμόρφωσης από τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών. Ως εκ τούτου, η αποκατάσταση των ίσων όρων ανταγωνισμού μεταξύ ενωσιακών αερομεταφορέων και αερομεταφορέων τρίτων χωρών και η βελτίωση της οικονομικής βιωσιμότητας των ενωσιακών αερομεταφορέων θα στηρίξουν την ανταγωνιστικότητα της Ένωσης και, εν τέλει, θα βελτιώσουν την προστασία των επιβατών συνολικά.

(11α) Για λόγους θεμιτού διεθνούς ανταγωνισμού και προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι επιβάτες προστατεύονται από ενιαίο και συνεκτικό πλαίσιο δικαιωμάτων, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα πρέπει να εφαρμόζεται σε όλα τα ταξίδια εντός της Ένωσης, καθώς και σε όλα τα ταξίδια που αναχωρούν από την Ένωση ή φθάνουν σ' αυτή. **[Τροπολογία 10]**

~~(12) Το άρθρο 349 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναγνωρίζει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των εξόχως απόκεντρων περιοχών, ιδίως λόγω του απομακρυσμένου χαρακτήρα τους. Με βάση την πείρα που αποκτήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η εδαφική συνδεσιμότητα για τις εξόχως απόκεντρες περιοχές και να ενισχυθεί η συνοχή σε όλη την Ένωση, γεγονός που θα ωφελήσει τελικά τους επιβάτες. Λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των ταξιδιών μεταξύ εξόχως απόκεντρων περιοχών και άλλου εδάφους κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες, το ποσό της αποζημίωσης θα πρέπει να καθορίζεται με βάση την πραγματική απόσταση των ταξιδιών.~~

[Τροπολογία 11]

(13) Τα εισιτήρια εκδίδονται ή η έκδοσή τους εξουσιοδοτείται από τον πραγματικό αερομεταφορέα μετά τη σύναψη σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς με επιβάτη. Θα πρέπει να είναι δυνατή η ταυτοποίησή τους μέσω μοναδικού αριθμού εισιτηρίου και να περιέχουν μοναδικό αριθμό αναφοράς που θα συνδέεται με μια ενιαία σύμβαση αεροπορικών μεταφορών και θα εκδίδεται κατά την ώρα της κράτησης. Θα πρέπει να καλύπτουν μία πτήση ή μία πτήση ανταπόκρισης, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη ενδιάμεσες στάσεις για τεχνικούς και επιχειρησιακούς σκοπούς. Θα πρέπει να περιέχουν διάφορες πληροφορίες σχετικά με την εν λόγω πτήση ή την εν λόγω πτήση ανταπόκρισης, όπως η ημερομηνία πτήσης, τα αεροδρόμια αναχώρησης και άφιξης, οι προγραμματισμένες ώρες αναχώρησης και άφιξης, το ονοματεπώνυμο του επιβάτη, ο αριθμός πτήσης και το όνομα του πραγματικού αερομεταφορέα.

(14) Στην απόφασή του στην υπόθεση C-22/11 (Finnair Oyj κατά Timy Lassooy)[17] 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. **[Τροπολογία 12]**

~~(15) Ταυτόχρονα, υπάρχουν περιπτώσεις όπου η άρνηση επιβίβασης δικαιολογείται ευλόγως, όπως για λόγους υγείας, προστασίας, ασφάλειας ή έλλειψης επαρκών ταξιδιωτικών εγγράφων. Οι αερομεταφορείς έχουν επίσης βάσιμους λόγους να αρνούνται την επιβίβαση σε επιβάτες που επιδεικνύουν απείθαρχη συμπεριφορά η οποία απειλεί την προστασία ή την ασφάλεια κατά την πτήση, όπως αναφέρεται στην τροποποιημένη σύμβαση περί παραβάσεων και άλλων τινών πράξεων τελουμένων επί αεροσκαφών που υπογράφτηκε στο Τόκυο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963. Στις περιπτώσεις αυτές, ο πραγματικός αερομεταφορέας θα πρέπει να φέρει το βάρος της απόδειξης.~~ **[Τροπολογία 13]**

---

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

(16) Προκειμένου να βελτιωθεί το επίπεδο προστασίας, θα πρέπει να απαγορεύεται η άρνηση επιβίβασης σε επιβάτες σε πτήση επιστροφής με την αιτιολογία ότι δεν επιβιβάστηκαν στην πτήση μετάβασης που καλύπτεται από την ίδια σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς.

(17) Επί του παρόντος, επιβάλλονται σε ορισμένες περιπτώσεις κυρώσεις στους επιβάτες υπό τη μορφή διοικητικών τελών, για τη διόρθωση ορθογραφικών σφαλμάτων στο ονοματεπώνυμό τους. Οι εύλογες διορθώσεις των σφαλμάτων στις κρατήσεις ή οι αλλαγές διοικητικού χαρακτήρα θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, υπό την προϋπόθεση ότι η επιδιωκόμενη διόρθωση ή αλλαγή δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την αλλαγή της ώρας πτήσης, της ημερομηνίας, της διαδρομής ή του επιβάτη.

(18) Σε περίπτωση ματαίωσης, η επιλογή μεταξύ της επιστροφής χρημάτων, της συνέχισης του ταξιδιού με μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο ***αργότερα την ίδια ημέρα*** ή της πραγματοποίησης του ταξιδιού σε μεταγενέστερη ημερομηνία θα πρέπει να αποτελεί απόφαση του επιβάτη και όχι του αερομεταφορέα. **[Τροπολογία 14]**

(18α) Σε περίπτωση ακύρωσης πτήσης από τον επιβάτη οι αερομεταφορείς θα πρέπει να υποχρεούνται να επιστρέψουν, χωρίς χρέωση, τους ήδη καταβληθέντες φόρους. **[Τροπολογία 15]**

(19) Οι οργανισμοί διαχείρισης αερολιμένων σε αερολιμένες ~~που διακινούν περισσότερους από πέντε εκατομμύρια επιβάτες ετησίως~~ ***με ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης τουλάχιστον τεσσάρων εκατομμυρίων επιβατών για τουλάχιστον τρία συναπτά έτη*** και οι πάροχοι βασικών υπηρεσιών αερολιμένα, ιδίως οι αερομεταφορείς και οι πάροχοι υπηρεσιών εδάφους, ***οι πάροχοι αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και οι πάροχοι βοήθειας για επιβάτες με αναπηρία ή επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα*** θα πρέπει να ~~συνεργάζονται~~ ***λαμβάνουν επαρκή μέτρα για να εξασφαλίζουν τον συντονισμό και τη συνεργασία μεταξύ των χρηστών του αερολιμένα*** για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων που έχουν στους επιβάτες οι πολλαπλές διαταραχές πτήσεων. Προς τούτο, οι οργανισμοί διαχείρισης αερολιμένων θα πρέπει να ~~καταρτίζουν σχέδια~~ ***εξασφαλίζουν τον κατάλληλο συντονισμό μέσω κατάλληλων σχεδίων*** έκτακτης ανάγκης για τέτοια συμβάντα και να συνεργάζονται ***με τις εθνικές, τις περιφερειακές ή τις τοπικές αρχές*** για την ανάπτυξη των εν λόγω σχεδίων. ~~Σε όλους τους άλλους αερολιμένες, ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα~~ ***Τα σχέδια αυτά*** 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~~ ***αξιολογούνται και, εάν είναι απαραίτητο, να προσαρμόζονται από τους εθνικούς φορείς επιβολής***. **[Τροπολογία 16]**

(19α) Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να θεσπίσουν διαδικασίες και να αναλάβουν συντονισμένη δράση, ούτως ώστε να παρέχουν επαρκή πληροφόρηση στους καθηλωμένους επιβάτες. Στις εν λόγω διαδικασίες θα πρέπει να αναφέρεται σαφώς ο υπεύθυνος, σε κάθε αερολιμένα, για την παροχή φροντίδας και βοήθειας, για τη μεταφορά των επιβατών με άλλη πτήση ή άλλο μέσο ή την επιστροφή χρημάτων και θα πρέπει να καθορίζονται οι διαδικασίες και οι προϋποθέσεις για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών. **[Τροπολογία 17]**

(19β) Προκειμένου να παρέχεται βοήθεια στους επιβάτες σε περίπτωση διαταραχής πτήσης ή καθυστέρησης, φθοράς ή απώλειας αποσκευών, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να δημιουργήσουν σημεία επαφής στους αερολιμένες, όπου το προσωπικό τους ή τρίτοι εξουσιοδοτημένοι από αυτούς θα πρέπει να παρέχουν στους επιβάτες τις απαιτούμενες πληροφορίες όσον αφορά τα δικαιώματά τους, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών υποβολής καταγγελιών, και να τους βοηθούν να προβαίνουν σε άμεσες ενέργειες. **[Τροπολογία 18]**

(19γ) Με δεδομένες τις σύντομες προθεσμίες για την υποβολή καταγγελιών που αφορούν την καθυστερημένη άφιξη, φθορά ή απώλεια αποσκευών, θα πρέπει να συσταθεί σε όλους τους αερολιμένες ειδική υπηρεσία αξιώσεων σε σχέση με αποσκευές, όπου οι επιβάτες θα έχουν τη δυνατότητα να υποβάλλουν καταγγελία κατά την άφιξή τους. Για τον σκοπό αυτόν, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να παρέχουν στους επιβάτες έντυπο καταγγελιών σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης. Το εν λόγω έντυπο μπορεί επίσης να έχει τη μορφή κοινής Δήλωσης Μη Παράδοσης Αποσκευής (PIR). Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για να ορίζει τη μορφή του τυποποιημένου εντύπου καταγγελίας μέσω εκτελεστικών πράξεων. **[Τροπολογία 19]**

(20) ~~Ο κανονισμός~~ ***Στόχος του κανονισμού*** (ΕΚ) αριθ. 261/2004 ~~θα πρέπει να συμπεριλάβει ρητά το δικαίωμα αποζημίωσης~~ ***είναι η ενίσχυση των δικαιωμάτων των καταναλωτών με την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας*** των επιβατών ~~που αντιμετωπίζουν μεγάλες καθυστερήσεις~~ ***αεροπορικών μεταφορών εντός της εσωτερικής αγοράς***, σύμφωνα με ~~την απόφαση του Δικαστηρίου~~ ***το άρθρο 38 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων.*** 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 SASturgeon)[18] («απόφαση στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-402/07 και C-

---

18 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.

432/07»)***, το Δικαστήριο αποτύπωσε αυτόν τον στόχο αναγνωρίζοντας ότι οι επιβάτες που αντιμετωπίζουν καθυστέρηση τριών ή περισσοτέρων ωρών υφίστανται ζημία υπό μορφή μη αναστρέψιμης απώλειας χρόνου, η οποία πρέπει να αποκαθίσταται άμεσα και με τυποποιημένο τρόπο.***

Με βάση την αρχή της ίσης μεταχείρισης, το Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι τέτοιες μεγάλες καθυστερήσεις προκαλούν ζημία συγκρίσιμη με τις ματαιώσεις και ότι η διαφορετική μεταχείριση δεν μπορεί να δικαιολογηθεί αντικειμενικά. Ειδικότερα, το Δικαστήριο έκρινε ότι, όταν η καθυστέρηση άφιξης μιας πτήσης είναι ίση ή ανώτερη των τριών ωρών, οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες δικαιούνται αποζημίωση, όπως και οι επιβάτες των οποίων η αρχική πτήση ματαιώθηκε και στους οποίους ο αερομεταφορέας δεν είναι σε θέση να προσφέρει μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του άρθρου 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο iii) του κανονισμού, δηλαδή σε πτήση που αναχωρεί όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και φθάνει στον τελικό προορισμό λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης. Σύμφωνα με την αρχή της ίσης μεταχείρισης ~~που αναφέρεται στην~~**, τα** εν λόγω ~~απόφαση~~ ***δικαιώματα αποζημίωσης θα πρέπει επίσης να επεκτείνονται στους επιβάτες των οποίων η πτήση δεν ματαιώθηκε***, ***αλλά οι οποίοι υφίστανται ισοδύναμη απώλεια χρόνου λόγω τόσο της μετάθεσης της πτήσης σε χρόνο προγενέστερο της προγραμματισμένης αναχώρησης όσο και της καθυστέρησης κατά την άφιξη. Συνεπώς, προκειμένου να διατηρηθούν ισχυρές εγγυήσεις για τους επιβάτες σύμφωνα με το άρθρο 38 του Χάρτη, καθώς και να διασφαλιστούν η ομοιόμορφη προστασία, η ασφάλεια δικαίου και η αποτελεσματική επιβολή σε όλα τα κράτη μέλη, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004*** θα πρέπει να ~~εφαρμόζονται οι ίδιοι κανόνες για την επιστροφή χρημάτων, τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και~~ ***καθορίζει ρητά κοινό όριο τριών ωρών για*** την αποζημίωση ***όταν οι επιβάτες υφίστανται μη αναστρέψιμη απώλεια χρόνου ίση ή ανώτερη των τριών ωρών σε σχέση με τη διάρκεια που***

είχε αρχικά προγραμματίσει ο αερομεταφορέας.
[Τροπολογία 20]

~~(21) Στην απόφαση στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-402/07 και C-432/07 έγινε αναφορά σε άπαξ ενεργοποιούμενο χρονικό όριο τριών ωρών για αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης. Ωστόσο, η εμπειρία που αποκτήθηκε από τότε που εκδόθηκε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 δείχνει ότι πολλές καθυστερήσεις δεν μπορούν να επιλυθούν εντός των τριών ωρών που αναφέρονται στην εν λόγω απόφαση και ότι ένα σύντομο όριο μπορεί να αυξήσει τον αριθμό των ματαιώσεων πτήσεων, όταν που οι αερομεταφορείς μειώνουν τις αλυσιδωτές επιπτώσεις των καθυστερημένων πτήσεων στις επόμενες πτήσεις ματαιώνοντας μία ή περισσότερες πτήσεις με σκοπό την επανατοποθέτηση του αεροσκάφους για επόμενη πτήση. Στις περισσότερες περιπτώσεις, ο επιβάτης εξακολουθεί να προτιμά την καθυστέρηση από τη ματαίωση, καθώς του εξασφαλίζει μεγαλύτερη βεβαιότητα ως προς την άφιξη στον σχετικό προορισμό το νωρίτερο δυνατό. Σε πολλά δρομολόγια, η συχνότητα των πτήσεων είναι περιορισμένη και, σε περίπτωση ματαίωσης, δεν είναι δυνατή η άμεση μεταφορά του επιβάτη με άλλη πτήση ή άλλο μέσο. Ως εκ τούτου, η αύξηση του χρονικού ορίου συνιστά πλεονέκτημα για τον επιβάτη.~~
[Τροπολογία 21]

~~(22) Προκειμένου να διατηρηθεί η συνδεσιμότητα, τα όρια πάνω από τα οποία τυχόν καθυστερήσεις θεμελιώνουν δικαίωμα αποζημίωσης θα πρέπει να αυξηθούν, ώστε να ληφθούν υπόψη οι οικονομικές επιπτώσεις και οι επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του τομέα. Με τον τρόπο αυτό, θα είναι δυνατόν να αποφευχθεί η παροχή κινήτρων για αύξηση της συχνότητας των ματαιώσεων ή για περιορισμούς στον αριθμό των εκτελούμενων δρομολογίων ή για μειώσεις της συνδεσιμότητας που προσφέρεται στους επιβάτες μακροπρόθεσμα. Για να εξασφαλιστεί ότι οι επιβάτες που ταξιδεύουν εντός της Ένωσης αντιμετωπίζουν ομοιογενείς όρους αποζημίωσης, το όριο θα πρέπει να είναι το ίδιο για όλα τα ταξίδια εντός της Ένωσης.~~

[Τροπολογία 22]

(23) Η τυποποιημένη αποζημίωση στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 χρησιμεύει ως αποζημίωση για την απώλεια χρόνου που είναι κοινή για όλους τους επιβάτες. ~~Τα ποσά που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα μπορούσαν, σε πολλές περιπτώσεις, να υπερβαίνουν την αξία της ζημίας που υπέστησαν οι επιβάτες, όπως προκύπτει από οικονομικές μελέτες.~~ Επομένως, είναι σκόπιμο να καθοριστούν ~~διαφορετικά όρια~~ ***επίπεδα*** αποζημίωσης ανάλογα με την απόσταση της πτήσης που διαταράχθηκε και την καθυστέρηση κατά την άφιξη.

[Τροπολογία 23]

~~(24) Σύμφωνα με τις προσπάθειες της Ένωσης για προώθηση μιας κλιματικά ουδέτερης και φιλικής προς το περιβάλλον κινητικότητας, είναι επίσης σκόπιμο να διασφαλιστεί ότι τα ρυθμιστικά πλαίσια που αφορούν τα δικαιώματα των επιβατών στους διάφορους τρόπους μεταφοράς συγκλίνουν στο μέτρο του δυνατού και ότι οι αποζημιώσεις που παρέχονται μεταξύ των διάφορων τρόπων μεταφοράς είναι ευθυγραμμισμένες.~~ **[Τροπολογία 24]**

(24α) Το σήμα εκπομπών πτήσης που θεσπίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/2405 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[19] διατίθεται στους παρόχους υπηρεσιών εφόσον επιθυμούν να προβάλλουν, σε εύκολα προσβάσιμη μορφή στους δικτυακούς τόπους τους και στα εισιτήρια, ακριβείς και αντικειμενικές πληροφορίες σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του ταξιδιού τους με συγκρίσιμο τρόπο. **[Τροπολογία 25]**

---

19 ***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).***

(25) Για να εξασφαλιστεί ασφάλεια δικαίου, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα πρέπει να επιβεβαιώνει ρητά ότι ο αναπρογραμματισμός των πτήσεων επιφέρει στους επιβάτες επιπτώσεις παρόμοιες με αυτές που επιφέρουν οι ματαιώσεις ή οι καθυστερήσεις ***ή η άρνηση επιβίβασης*** και θα πρέπει συνεπώς να γεννά ίδια δικαιώματα. **[Τροπολογία 26]**

(26) Οι επιβάτες που, λόγω διαταραχής***, αλλαγής της προγραμματισμένης πτήσης ή καθυστέρησης*** 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)***[20], 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 ***λαμβανομένης υπόψη της καθυστέρησης έως ότου φτάσουν στον τελικό προορισμό του ταξιδιού τους***. **[Τροπολογία 27]**

---

20 ***Απόφαση του Δικαστηρίου (τμήμα μείζονος συνθέσεως) της 26ης Φεβρουαρίου 2013, Air France κατά Heinz-Gerke Folkerts και Luz-Tereza Folkerts, υπόθεση C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.***

(27) Κατά τη στιγμή της κράτησης και πριν από την αγορά των εισιτηρίων, οι αερομεταφορείς ή, κατά περίπτωση, οι μεσάζοντες θα πρέπει να ενημερώνουν ρητά τους επιβάτες αν τα ταξιδιωτικά τους σχέδια θα καλύπτονται από ενιαία σύμβαση αεροπορικών μεταφορών και για τα δικαιώματά τους βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, ιδίως όσον αφορά τυχόν απώλεια πτήσεων ανταπόκρισης.

(28) Προκειμένου να ενισχυθεί η προστασία των επιβατών, θα πρέπει να αποσαφηνιστεί ότι οι επιβάτες των οποίων η πτήση είχε καθυστέρηση θα πρέπει να απολαμβάνουν το δικαίωμα να λάβουν βοήθεια και αποζημίωση ανεξαρτήτως του αν περιμένουν στον τερματικό σταθμό του αερολιμένα ή έχουν ήδη καταλάβει τις θέσεις τους στο αεροσκάφος. Ωστόσο, επειδή στη δεύτερη περίπτωση οι επιβάτες δεν έχουν πρόσβαση στις υπηρεσίες που διατίθενται στον τερματικό σταθμό, τα δικαιώματά τους θα πρέπει να ενισχυθούν όσον αφορά τις βασικές τους ανάγκες και όσον αφορά το δικαίωμά τους να αποβιβαστούν. Το δικαίωμα αποβίβασης μπορεί να περιορίζεται μόνον εάν συντρέχουν λόγοι ασφάλειας ή προστασίας ή λόγοι που άπτονται της μετανάστευσης ή του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Εάν αερομεταφορέας σκοπεύει να αποβιβάσει επιβάτες αλλά έχει ενημερωθεί από τις αρχές ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ότι η πτήση επιτρέπεται να απογειωθεί άμεσα, θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αρνηθεί την αποβίβαση επιβατών.

(29) Στις περιπτώσεις που κάποιος επιβάτης έχει επιλέξει μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο το νωρίτερο δυνατόν, ο αερομεταφορέας συχνά επιτρέπει την μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο υπό την προϋπόθεση της διάθεσης θέσεων στα δικά του δρομολόγια, αρνούμενος έτσι στους επιβάτες του τη δυνατότητα να μεταφερθούν με άλλη πτήση ή άλλο μέσο ταχύτερα μέσω εναλλακτικών υπηρεσιών. Ως εκ τούτου, ο αερομεταφορέας θα πρέπει επίσης να προτείνει άλλες επιλογές μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, μεταξύ άλλων σε εναλλακτικό αερολιμένα, μέσω διαφορετικού δρομολογίου, με χρήση υπηρεσιών άλλου αερομεταφορέα ή με άλλους τρόπους μεταφοράς, εφόσον αυτό μπορεί να επιταχύνει τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο. Η εναλλακτική μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο θα πρέπει να εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα θέσεων. ~~Εάν ο αερομεταφορέας δεν έχει προσφέρει μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και ο συνολικός χρόνος αναμονής παρατείνεται κατά τουλάχιστον τρεις ώρες, ο επιβάτης θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να μεριμνήσει ο ίδιος για τη μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, προκειμένου να φτάσει στον τελικό του προορισμό χωρίς επιπλέον καθυστέρηση.~~ Η εν λόγω μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο θα πρέπει, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να καλύπτεται με έξοδα του αερομεταφορέα και να παρέχεται υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς. **[Τροπολογία 28]**

(30) Κατά τη μεταφορά επιβατών με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να επιδιώκουν να διασφαλίζουν ότι οι επιβάτες μπορούν να ταξιδέψουν με τις αποσκευές τους, συμπεριλαμβανομένων των αποσκευών που έχουν παραδοθεί και εκείνων δεν έχουν παραδοθεί. Ο επιβάτης θα πρέπει να επιτρέπει στον αερομεταφορέα να ενεργεί διαφορετικά, εάν οι περιορισμοί στη μεταφορά των αποσκευών θα μπορούσαν να προκαλέσουν περαιτέρω καθυστερήσεις στους επιβάτες εν αναμονή μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, με την επιφύλαξη της ευθύνης του αερομεταφορέα όσον αφορά τις αποσκευές των επιβατών που διέπονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97 και τη σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, που συμφωνήθηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999 («σύμβαση του Μόντρεαλ»).

(31) Η συγκρισιμότητα των συνθηκών μεταφοράς μπορεί να εξαρτάται από διάφορους παράγοντες και από τις συγκεκριμένες περιστάσεις. Όπου είναι δυνατόν και εφόσον αυτό δεν συνεπάγεται περαιτέρω καθυστέρηση, οι επιβάτες δεν θα πρέπει να τοποθετούνται σε υπηρεσίες μεταφοράς κατώτερης κατηγορίας ναύλου σε σύγκριση με εκείνη της κράτησής τους. Η μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο θα πρέπει να προσφέρεται χωρίς πρόσθετη χρέωση για τους επιβάτες, ακόμα και αν μεταφέρονται με άλλον αερομεταφορέα ή με διαφορετικό τρόπο μεταφοράς ή σε ανώτερη κατηγορία ή σε θέση με υψηλότερο ναύλο από εκείνον που είχε καταβληθεί για την αρχική υπηρεσία. Θα πρέπει να καταβάλλονται εύλογες προσπάθειες για την αποφυγή πρόσθετων ανταποκρίσεων. ***Τα άτομα με αναπηρία ή τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα δεν θα πρέπει να υποβάλλονται σε καμία πρόσθετη πτήση ανταπόκρισης όταν μεταφέρονται με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, εκτός αν συμφωνήσει διαφορετικά ο επιβάτης.*** ~~Όταν χρησιμοποιείται άλλος αερομεταφορέας ή εναλλακτικός τρόπος μεταφοράς για αυτήν τη μεταφορά,~~

Ο συνολικός χρόνος ταξιδιού θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πλησιέστερος προς τον προγραμματισμένο χρόνο ταξιδιού της αρχικής πτήσης***, λαμβανομένων υπόψη των επιλογών που είναι διαθέσιμες στον αερολιμένα στον οποίο σημειώθηκε η διαταραχή***, στην ίδια κατηγορία μεταφοράς ή σε ανώτερη, εάν χρειάζεται. Εάν υπάρχουν διαθέσιμες περισσότερες πτήσεις με συγκρίσιμα ωράρια, οι επιβάτες που έχουν δικαίωμα σε μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο θα πρέπει να αποδέχονται τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο που προσφέρει ο αερομεταφορέας, μεταξύ άλλων και με αερομεταφορείς που συνεργάζονται με τον πραγματικό αερομεταφορέα. Εάν ***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 μπορεί 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[21]. **[Τροπολογία 29]**

---

21 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).

***(31α) 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, ο επιβάτης θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να μεριμνήσει ο ίδιος για τη μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μέσο υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, 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.* **[Τροπολογία 30]**

(31β) Η βοήθεια θα μπορούσε να περιορίζεται ή και να μην παρέχεται καθόλου 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 νύχτας θα μπορούσε να προκαλέσει πολύ μεγαλύτερη καθυστέρηση, ο 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 περιορισμός αυτός θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο σε πολύ εξαιρετικές περιπτώσεις, καθώς θα πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια για τη μείωση της ταλαιπωρίας που υφίστανται οι επιβάτες. **[Τροπολογία 31]**

(32) Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να προσφέρουν βοήθεια στους επιβάτες από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης έως την αναχώρηση της πτήσης τους ~~ή την εναλλακτική μεταφορά~~. Επί του παρόντος, δεν τίθεται χρονικό όριο όσον αφορά την ευθύνη των αερομεταφορέων να παρέχουν κατάλυμα στους επιβάτες τους σε περίπτωση που οι έκτακτες περιστάσεις εξακολουθούν να υφίστανται για μεγάλο χρονικό διάστημα. ~~Αυτή η αβεβαιότητα που συνδέεται με την απουσία προβλέψιμου χρονικού ορίου ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική σταθερότητα του αερομεταφορέα, με επακόλουθες αρνητικές επιπτώσεις για τους επιβάτες όσον αφορά τη συνδεσιμότητα.~~ Συνεπώς, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να μπορεί να περιορίσει την παροχή ***φροντίδας όσον αφορά τη διάρκεια παροχής*** καταλύματος ***και, σε περιπτώσεις στις οποίες οι επιβάτες μεριμνούν οι ίδιοι για τη διαμονή τους, όσον αφορά την κάλυψη του κόστους και την παροχή φροντίδας*** 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. **[Τροπολογία 32]**

(33) Ενδέχεται να απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή από τον πραγματικό αερομεταφορέα για επιβάτες με συγκεκριμένες ανάγκες, όπως τα άτομα με αναπηρία, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, τα ασυνόδευτα παιδιά, τα βρέφη, οι έγκυες γυναίκες και τα άτομα που χρειάζονται ειδική ιατρική βοήθεια, όπως τα άτομα με σοβαρή μορφή διαβήτη ή επιληψία. Ειδικότερα, ενδέχεται να αποδειχθεί δυσκολότερη η διευθέτηση της παροχής καταλύματος σε περίπτωση διαταραχής πτήσης. Συνεπώς, τυχόν περιορισμοί του δικαιώματος στην παροχή καταλύματος σε περιπτώσεις έκτακτων περιστάσεων δεν θα πρέπει να ισχύουν ***σε καμιά περίπτωση*** για τις εν λόγω κατηγορίες επιβατών~~, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν ενημερώσει εγκαίρως τον πραγματικό αερομεταφορέα~~. **[Τροπολογία 33]**

(33α) Οι πάροχοι υπηρεσιών θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα διαθέτουν ανά πάσα στιγμή το δικαίωμα δωρεάν χρήσης αναπνευστικών συσκευών, ασφαλών και εγκεκριμένων, επί του αεροσκάφους. Η Επιτροπή θα πρέπει να καταρτίσει κατάλογο του εγκεκριμένου ιατρικού εξοπλισμού οξυγόνου σε συνεργασία με τον κλάδο και οργανώσεις που εκπροσωπούν τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις απαιτήσεις ασφαλείας. **[Τροπολογία 34]**

(34) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 εφαρμόζεται επίσης στους επιβάτες που έχουν κάνει κράτηση για το αεροπορικό τους ταξίδι στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού. Ο παρών τροποποιητικός κανονισμός αποσκοπεί στην περαιτέρω βελτίωση της συνοχής μεταξύ της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[22] 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 θα βασιστεί η αξίωσή τους και, κατά περίπτωση, να προβάλλουν αξιώσεις βάσει αμφότερων των νομικών πράξεων. Επιβάτης που έχει προβεί σε κράτηση αεροπορικής μεταφοράς στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού θα πρέπει να μπορεί να προβάλει αξιώσεις βάσει αμφότερων των νομικών πράξεων όταν, για παράδειγμα, ο επιβάτης έλαβε αποζημίωση από τον αερομεταφορέα για καθυστερημένη πτήση, αλλά***

---

22 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).

δικαιούται μείωση τιμής ή χορήγηση αποζημίωσης από τον διοργανωτή για συγκεκριμένες υπηρεσίες, όπως διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο, γεύματα, εκδρομή ή άλλες εκδηλώσεις που έχασε λόγω της καθυστερημένης πτήσης.

Ωστόσο, δεν θα πρέπει να επιτρέπεται στους επιβάτες να συσσωρεύουν ~~αντίστοιχα~~ δικαιώματα, ~~ιδίως~~ ***αν η σχετική αποζημίωση ή μείωση της τιμής που χορηγείται*** βάσει ~~αμφοτέρων των νομικών~~ ***αμφότερων των*** πράξεων ***διασφαλίζει το ίδιο συμφέρον ή έχει τον ίδιο στόχο***. ***Εάν οι επιβάτες προβάλουν την αξίωσή τους στον αερομεταφορέα, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να καταβάλει το πλήρες ποσό της αποζημίωσης που οφείλεται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004. Εάν οι επιβάτες προβάλουν αξίωση βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302, η αποζημίωση που καταβάλλεται από τον αερομεταφορέα θα πρέπει να αφαιρείται από τις πληρωμές που οφείλονται βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302, αν τα υποκείμενα δικαιώματα διασφαλίζουν το ίδιο συμφέρον ή έχουν τον ίδιο στόχο.*** **[Τροπολογία 35]**

(35) Οι λόγοι στους οποίους οφείλονται οι καθυστερήσεις και οι ματαιώσεις πτήσεων που παρατηρούνται σήμερα στην Ένωση δεν έγκεινται αποκλειστικά στην ευθύνη των αερομεταφορέων. Προκειμένου να δοθούν κίνητρα σε όλους τους παράγοντες της αλυσίδας της πολιτικής αεροπορίας να επιζητούν αποτελεσματικές και έγκαιρες λύσεις για να περιορίζεται στο ελάχιστο η ταλαιπωρία που προκαλούν στους επιβάτες οι καθυστερήσεις και οι ματαιώσεις, το δικαίωμα των αερομεταφορέων για αποζημίωση από τυχόν τρίτους που συνέβαλαν στο συμβάν από το οποίο προέκυψε η απαίτηση αποζημίωσης ή άλλες υποχρεώσεις δεν θα πρέπει να περιορίζεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004.

(36) Στην απόφασή του στην υπόθεση C-502/18 (CS κ.λπ. κατά České aerolinie a.s.)[23] σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, το Δικαστήριο έκρινε ότι, στην περίπτωση πτήσεων ανταπόκρισης, εντός του πεδίου εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού, κάθε πραγματικός αερομεταφορέας που συμμετείχε στην εκτέλεση τουλάχιστον μίας από τις εν λόγω πτήσεις ανταπόκρισης υπέχει ευθύνη αποζημίωσης του επιβάτη βάσει του εν λόγω κανονισμού, ανεξάρτητα από το αν υπήρξε ή όχι διαταραχή της πτήσης που εκτέλεσε ο εν λόγω αερομεταφορέας. Παρότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 προβλέπει ότι οι πραγματικοί αερομεταφορείς που εκτελούν υποχρεώσεις βάσει αυτού μπορούν να ζητήσουν αποζημίωση από οποιονδήποτε τρίτο, η μελέτη κατέδειξε τη χαμηλή αποτελεσματικότητα του δικαιώματος αποζημίωσης που προβλέπεται στον εν λόγω κανονισμό. Ως εκ τούτου, οι ενωσιακοί αερομεταφορείς επωμίζονται δυσανάλογη οικονομική επιβάρυνση σε σύγκριση με τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών. Προκειμένου να αποκατασταθεί η ανταγωνιστικότητα των ενωσιακών αερομεταφορέων σύμφωνα με τις συστάσεις της έκθεσης με τίτλο «Το μέλλον της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας» του Σεπτεμβρίου του 2024 («έκθεση Draghi») και να διατηρηθεί μακροπρόθεσμα η συνδεσιμότητα, με την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα πρέπει, συνεπώς, να περιοριστεί η ευθύνη του αερομεταφορέα στις πτήσεις που εκτελεί ως πραγματικός αερομεταφορέας. **[Τροπολογία 36]**

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

(37) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[24] 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[25] απαιτεί από τον επαγγελματία να παρέχει πληροφορίες στον καταναλωτή σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις της σύμβασης. Οι επιβάτες θα πρέπει να ενημερώνονται λεπτομερέστερα σχετικά με τα δικαιώματά τους σε περίπτωση διαταραχής της πτήσης και θα πρέπει επίσης να ενημερώνονται επαρκώς σχετικά με τα αίτια της ίδιας της διαταραχής, αμέσως μόλις οι πληροφορίες καταστούν διαθέσιμες. Η εν λόγω ενημέρωση θα πρέπει επίσης να παρέχεται ~~και στον τόπο όπου~~ ***από τον αερομεταφορέα αν*** ο επιβάτης αγόρασε το εισιτήριο μέσω μεσάζοντος εγκατεστημένου στην Ένωση. Η ενημέρωση αυτή θα πρέπει, κατ' ελάχιστον, να παρέχεται από τον αερομεταφορέα ή τον μεσάζοντα σε προσβάσιμη μορφή και, κατά περίπτωση, μέσω των λεγόμενων ειδοποιήσεων «προώθησης» (push notifications) από εφαρμογές για φορητές συσκευές ή με άλλα ψηφιακά μέσα.

[Τροπολογία 37]

---

24 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).

25 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).

~~(38) Προκειμένου να διασφαλιστεί η βελτίωση της επιβολής των δικαιωμάτων των επιβατών, οι εθνικοί φορείς επιβολής θα πρέπει να παρακολουθούν την επιβολή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 και να αποφασίζουν για τις κατάλληλες κυρώσεις, ώστε να δίνονται κίνητρα για τη συμμόρφωση με τον εν λόγω κανονισμό.~~ **[Τροπολογία 38]**

(38α) Η ειδική έκθεση 15/2021 του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι εθνικοί φορείς επιβολής δεν έχουν σαφή εικόνα του κατά πόσο τηρούνται τα δικαιώματα των επιβατών από τους αερομεταφορείς. Στις αξιολογήσεις της, η Επιτροπή κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι η συνολική προσέγγιση των εθνικών φορέων επιβολής όσον αφορά την παρακολούθηση της εφαρμογής των κανονισμών ποικίλλει σημαντικά: ενώ ορισμένοι εθνικοί φορείς επιβολής τείνουν να είναι πολύ προορατικοί, άλλοι φαίνεται να αντιδρούν μόνο στις καταγγελίες που λαμβάνουν. Για να αντιμετωπιστούν αυτές οι ελλείψεις και να διασφαλιστεί η καλύτερη επιβολή των δικαιωμάτων των επιβατών, οι μηχανισμοί επιβολής θα πρέπει να ενισχυθούν με την παροχή ανεξαρτησίας στους εθνικούς φορείς επιβολής, τη θέσπιση μηχανισμού διασυνοριακής συνεργασίας, την ενίσχυση της εξουσίας τους να λαμβάνουν πληροφορίες από τους μεταφορείς και την εφαρμογή αποτελεσματικότερου καθεστώτος κυρώσεων. **[Τροπολογία 39]**

(39) Προκειμένου να διασφαλιστεί βελτίωση της επιβολής των δικαιωμάτων των επιβατών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι καταναλωτές έχουν πρόσβαση σε μηχανισμούς εξωδικαστικής επίλυσης διαφορών, μετά από ανεπιτυχή υποβολή καταγγελίας ή αίτησης από τους εν λόγω καταναλωτές στον αερομεταφορέα ή τον μεσάζοντα. ~~Οι μηχανισμοί αυτοί δεν θα πρέπει να θίγουν το δικαίωμα των κρατών μελών να καθορίζουν αν~~ Η συμμετοχή των αερομεταφορέων ~~ή~~ ***και*** των μεσαζόντων ***που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε διαδικασίες εναλλακτικής επίλυσης διαφορών*** θα πρέπει να είναι υποχρεωτική ***και οι αποφάσεις τους θα πρέπει να είναι δεσμευτικές***. **[Τροπολογία 40]**

(39α) Δεδομένου ότι η εμπορική αεροπορία είναι ολοκληρωμένη αγορά της Ένωσης, τα μέτρα για τη διασφάλιση της επιβολής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να είναι αποτελεσματικότερα σε επίπεδο Ένωσης με την ενισχυμένη συμμετοχή της Επιτροπής. Πιο συγκεκριμένα, η Επιτροπή θα πρέπει να αυξήσει την ευαισθητοποίηση του κοινού όσον αφορά τη συμμόρφωση των αερομεταφορέων με τις απαιτήσεις σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών δημοσιεύοντας κατάλογο μεταφορέων που αδυνατούν συστηματικά να συμμορφωθούν με τον παρόντα κανονισμό.
[Τροπολογία 41]

(40) Όταν οι επιβάτες επιλέγουν την επιστροφή χρημάτων αντί της μεταφοράς τους με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, θα πρέπει να τους επιστρέφονται τα χρήματα αυτόματα, σε εύλογο χρόνο, χωρίς την υποχρέωση υποβολής ειδικού αιτήματος.

(41) Οι επιβάτες θα πρέπει να ενημερώνονται επαρκώς από τον αερομεταφορέα ή τον μεσάζοντα για τις σχετικές διαδικασίες υποβολής αιτημάτων αποζημίωσης και καταγγελιών στους αερομεταφορείς ή τους μεσάζοντες και να λαμβάνουν εγκαίρως απάντηση από τους αερομεταφορείς ή τους μεσάζοντες. Σε περίπτωση που ο οργανισμός διαχείρισης αερολιμένα ενεργοποιήσει το σχέδιο έκτακτης ανάγκης του αερολιμένα, οι προθεσμίες απάντησης θα μπορούσαν να παραταθούν.

(42) Οι επιβάτες θα πρέπει επίσης να έχουν τη δυνατότητα να υποβάλλουν ατομικά αιτήματα επίλυσης διαφορών σε φορέα ή φορείς αρμόδιους για την εξωδικαστική επίλυση διαφορών μετά την υποβολή καταγγελιών στον αερομεταφορέα. Ωστόσο, επειδή το δικαίωμα πραγματικής προσφυγής ενώπιον δικαστηρίου συνιστά θεμελιώδες δικαίωμα που κατοχυρώνεται στο άρθρο 47 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα εν λόγω μέτρα δεν θα πρέπει ούτε να προλαμβάνουν ούτε να εμποδίζουν την προσφυγή των επιβατών στη δικαιοσύνη.

(43) Προκειμένου να μπορούν οι επιβάτες να ασκούν τα δικαιώματά τους όσον αφορά τα αιτήματα, τις καταγγελίες και τις ατομικές διαφορές, οι επιβάτες θα πρέπει να είναι σε θέση να υποβάλλουν, απευθείας και προσωπικά, αίτηση στους αερομεταφορείς, τους μεσάζοντες ή τους αρμόδιους φορείς βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, με σαφή και προσβάσιμο τρόπο.

(44) Έχοντας υπόψη τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία[26] και προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το κόστος αντικατάστασης σε περίπτωση φθοράς, καταστροφής ή απώλειας εξοπλισμού κινητικότητας ή τραυματισμού ή θανάτου αναγνωρισμένων σκύλων συνοδείας αποζημιώνεται πλήρως, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να προσφέρουν δωρεάν στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2006, τη δυνατότητα δωρεάν υποβολής ειδικής δήλωσης ασφαλιστικού συμφέροντος, η οποία, κατά τη σύμβαση του Μόντρεαλ, τους επιτρέπει να ζητήσουν πλήρη αποζημίωση ***σε περίπτωση απώλειας ή φθοράς***. ***Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να ενημερώνουν τους επιβάτες για την εν λόγω δήλωση και για τα συναφή δικαιώματα κατά την κράτηση εισιτηρίων.*** **[Τροπολογία 42]**

(45) Τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα θα πρέπει να δικαιούνται να λαμβάνουν αμέσως προσωρινή αντικατάσταση του εξοπλισμού κινητικότητας από τον αερομεταφορέα για την αντικατάσταση του εξοπλισμού κινητικότητας που έχει παραδοθεί κατά τον έλεγχο εισιτηρίων σε περίπτωση απώλειας, καταστροφής ή βλάβης του. Δεδομένου ότι οι αναγνωρισμένοι σκύλοι συνοδείας δεν μπορούν να αντικατασταθούν εύκολα, θα πρέπει να παρέχονται άλλες προσωρινές λύσεις σε περίπτωση απώλειας, θανάτου ή τραυματισμού τους.

---

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

(46) ~~Δεν είναι πάντοτε ξεκάθαρο στους επιβάτες ποιες αποσκευές επιτρέπεται να πάρουν στον θάλαμο~~ ***Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα πρέπει να διασφαλίσει τον στόχο του για βελτίωση των προτύπων προστασίας και ενημέρωσης των*** επιβατών ~~του αεροσκάφους~~***, ενίσχυση των δικαιωμάτων τους και παροχή εγγυήσεων ότι οι αερομεταφορείς λειτουργούν υπό εναρμονισμένους όρους***, ***μεταξύ άλλων*** όσον αφορά τις διαστάσεις~~, το βάρος ή τον αριθμό των αποσκευών που επιτρέπονται. Για να εξασφαλιστεί πλήρης ενημέρωση των επιβατών σχετικά με τα επιτρεπόμενα όρια αποσκευών με βάση το εισιτήριό τους, τόσο για τις μη παραδιδόμενες όσο και για τις παραδιδόμενες αποσκευές, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να υποδεικνύουν σαφώς τα εν λόγω όρια κατά την κράτηση και στον αερολιμένα. Προκειμένου να διασφαλίζεται επαρκώς η προσωπική άνεση των επιβατών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους, και όπως έχει αναγνωρίσει το Δικαστήριο~~ ***των χειραποσκευών. Σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου*** στην υπόθεση C-487/12 (Vueling Airlines SA κατά Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia)[27], ***οι χειραποσκευές (δηλαδή οι μη παραδιδόμενες προς μεταφορά αποσκευές)*** θα πρέπει να ~~επιτρέπεται στους επιβάτες να μεταφέρουν στον θάλαμο επιβατών προσωπικά αντικείμενα που~~ ***θεωρείται ότι*** συνιστούν ~~αναγκαία στοιχεία της μεταφοράς τους χωρίς χρέωση, υπό την προϋπόθεση ότι τα προσωπικά αντικείμενα συμμορφώνονται με τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας και έχουν εύλογο βάρος και διαστάσεις. Ως προσωπικά αντικείμενα που συνιστούν~~ «αναγκαίο στοιχείο» της μεταφοράς των επιβατών ~~νοούνται τα αντικείμενα που είναι απαραίτητα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και~~***, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω αποσκευές πληρούν ορισμένες «εύλογες απαιτήσεις» σχετικά με το βάρος και***

---

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

τις διαστάσεις τους και ότι, ως εκ τούτου, η μεταφορά τους δεν θα πρέπει να υπόκειται σε πρόσθετη χρέωση. Οι αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει επίσης να κοινοποιούν σαφώς στους επιβάτες τις διαστάσεις των αποσκευών που 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~~ ***μεταφερθούν στον θάλαμο επιβατών του αεροσκάφους***. **[Τροπολογία 43]**

(46α) Όταν ένα προσωπικό αντικείμενο ή μια χειραποσκευή αφεθεί ή χαθεί στον θάλαμο επιβατών του αεροσκάφους, πρέπει να παρέχεται μεγαλύτερη σαφήνεια προκειμένου να διευκολύνεται η διεκπεραίωση των σχετικών αιτημάτων, να εξασφαλίζεται μια εξορθολογισμένη διαδικασία και να αποτρέπεται κάθε πρόσθετη επιβάρυνση ή εσφαλμένη επικοινωνία για τους επιβάτες. **[Τροπολογία 44]**

~~(47) Οι επιβάτες θα πρέπει να ενημερώνονται κατά την κράτηση, με σαφήνεια και σε προσβάσιμη μορφή, σχετικά με τις μέγιστες διαστάσεις και το μέγιστο βάρος των αποσκευών που μπορούν να μεταφέρουν μαζί τους στον θάλαμο επιβατών. Με την επιφύλαξη της αρχής της ελευθερίας τιμολόγησης, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να καθορίζουν εύλογη πολιτική όσον αφορά τις διαστάσεις των χειραποσκευών, η οποία θα επιτρέπει στους επιβάτες να μεταφέρουν μια χειραποσκευή στον θάλαμο επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι συμμορφώνεται με τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας. Δεδομένης της ποικιλομορφίας των πολιτικών των αερομεταφορέων, είναι σκόπιμο, κατά την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του~~

~~Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου~~[28]~~, να αξιολογηθεί η σκοπιμότητα θέσπισης ενιαίων ελάχιστων κανόνων για τις χειραποσκευές.~~ **[Τροπολογία 45]**

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

(48) Τα μουσικά όργανα μπορεί να έχουν τεράστια χρηματική, καλλιτεχνική και ιστορική αξία. Επιπλέον, τα μουσικά όργανα είναι τα μέσα με τα οποία οι μουσικοί ασκούν την επαγγελματική τους δραστηριότητα, τα οποία χρησιμοποιούν τακτικά για πρόβες και παραστάσεις και δεν είναι εύκολο να αντικατασταθούν. Ως εκ τούτου, οι επιβάτες θα πρέπει να δικαιούνται να μεταφέρουν με δική τους ευθύνη μουσικά όργανα στον θάλαμο επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω όργανα τηρούν τους κανόνες χωρητικότητας, ασφάλειας και προστασίας, καθώς και την πολιτική του αερομεταφορέα σχετικά με το μέγιστο επιτρεπόμενο όριο αποσκευών. ***Προκειμένου οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες να έχουν τη δυνατότητα να αξιολογήσουν κατά πόσον το μουσικό τους όργανο μπορεί να αποθηκευτεί στον θάλαμο επιβατών, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να τους ενημερώνουν για το μέγεθος των εγκαταστάσεων αποθήκευσης.*** Όταν πληρούνται οι απαιτήσεις χωρητικότητας, ασφάλειας και προστασίας, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να επιδιώκει να δίνει στους επιβάτες τη δυνατότητα να μεταφέρουν μουσικά όργανα σε πρόσθετες θέσεις, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν καταβληθεί οι αντίστοιχοι ναύλοι. Όταν δεν υπάρχει αυτή η δυνατότητα, τα μουσικά όργανα θα πρέπει, όπου είναι δυνατόν, να μεταφέρονται, με τις κατάλληλες συνθήκες, στον χώρο φορτίου του αεροσκάφους. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως. **[Τροπολογία 46]**

(49) Δεδομένων των σύντομων προθεσμιών για την υποβολή καταγγελιών σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να παρέχουν στους επιβάτες τη δυνατότητα να υποβάλλουν καταγγελία παρέχοντάς τους έντυπο καταγγελίας σε προσβάσιμη μορφή, τόσο στους επιβάτες με αναπηρία όσο και στα άτομα που δεν χρησιμοποιούν ψηφιακά εργαλεία. Οι αερομεταφορείς θα πρέπει, κατ' ελάχιστον, να καταστήσουν το έντυπο καταγγελίας διαθέσιμο στις εφαρμογές τους για φορητές συσκευές και στους ιστοτόπους τους. Το εν λόγω έντυπο καταγγελίας θα πρέπει να επιτρέπει στον επιβάτη να υποβάλει αμέσως καταγγελία για φθορά, καθυστέρηση ή απώλεια αποσκευών.

(50) Το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 έχει καταστεί παρωχημένο, επειδή τα θέματα ασφάλισης ρυθμίζονται πλέον με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 785/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[29]. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να καταργηθεί.

---

29 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).

~~(51) Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι οικονομικές εξελίξεις, είναι απαραίτητο να τροποποιούνται τακτικά από τους αερομεταφορείς τα χρηματικά όρια που αναφέρονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97, όπως αναθεωρούνται από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ.~~ **[Τροπολογία 47]**

(52) Η έκθεση Draghi τόνισε τον κρίσιμο ρόλο των μεταφορών για την ανταγωνιστικότητα της Ένωσης. Περιγράφει επίσης τον κίνδυνο απομάκρυνσης των επιχειρήσεων, που προκύπτει από ασύμμετρους κανονισμούς, από κόμβους μεταφορών εντός της Ένωσης προς κόμβους που βρίσκονται στη γειτονιά της Ένωσης. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 εφαρμόζεται σε επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα με προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους όπου ισχύουν οι Συνθήκες, μόνον εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας της σχετικής πτήσης είναι ενωσιακός αερομεταφορέας. ~~Εντός τριών ετών από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τη σκοπιμότητα αναθεώρησης του πεδίου~~ ***Αυτά τα πορίσματα στηρίζουν την απόφαση του νομοθέτη της Ένωσης να αναθεωρηθεί το πεδίο*** εφαρμογής του ~~εν λόγω~~ ***παρόντος*** κανονισμού, προκειμένου να ενισχυθούν περαιτέρω το επίπεδο προστασίας των επιβατών και η ισότητα των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των ενωσιακών αερομεταφορέων και των αερομεταφορέων τρίτων χωρών. **[Τροπολογία 48]**

(53) ~~Στο πλαίσιο της αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 θα πρέπει να εκτιμηθεί η ανάγκη ύπαρξης μηχανισμού για τη διασφάλιση~~ ***Η οικονομική προστασία*** των επιβατών σε περίπτωση πτώχευσης ~~του~~ ***της αεροπορικής εταιρείας αποτελεί βασικό στοιχείο ενός αποτελεσματικού καθεστώτος δικαιωμάτων των επιβατών. Προκειμένου να ενισχυθεί η προστασία των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση ματαίωσης πτήσεων λόγω αφερεγγυότητας*** αερομεταφορέα ***ή αναστολής των δραστηριοτήτων αερομεταφορέα κατόπιν ανάκλησης της άδειας λειτουργίας του, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν επαρκείς εγγυήσεις που εξασφαλίζουν την επιστροφή των χρημάτων ή τον επαναπατρισμό των επιβατών***. **[Τροπολογία 49]**

(53α) Η δημιουργία ενός ταμείου εγγυήσεων ή ενός συστήματος υποχρεωτικής ασφάλισης θα πρέπει, για παράδειγμα, να επιτρέπει στους αερομεταφορείς να εξασφαλίζουν την επιστροφή των χρημάτων των επιβατών ή τον επαναπατρισμό τους σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης λόγω αφερεγγυότητας ή αναστολής των δραστηριοτήτων του αερομεταφορέα κατόπιν ανάκλησης της άδειας λειτουργίας του. **[Τροπολογία 50]**

(54) ~~Η Γροιλανδία υπόκειται σε ιδιαίτερα αντίξοες μετεωρολογικές συνθήκες και χαρακτηρίζεται από πολύ χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα και τον απομακρυσμένο χαρακτήρα των κατοικημένων περιοχών της. Για να εξασφαλιστεί η συνδεσιμότητα και να διατηρηθεί η διαθεσιμότητα πτήσεων εντός της Γροιλανδίας, οι πτήσεις εντός της Γροιλανδίας δεν θα πρέπει να καλύπτονται από τις υποχρεώσεις που αφορούν την αποζημίωση, μεταξύ άλλων όταν οι εν λόγω πτήσεις είναι πτήσεις ανταπόκρισης που φθάνουν ή αναχωρούν από το έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες.~~ **[Τροπολογία 51]**

(55) ~~Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 δεν θα πρέπει να θίγει το καθεστώς και την κυριαρχία επί του ισθμού του Γιβραλτάρ στον οποίο βρίσκεται ο αερολιμένας του Γιβραλτάρ, ούτε τη νομική θέση του Βασιλείου της Ισπανίας εν προκειμένω. Λαμβανομένων υπόψη των τρεχουσών συνθηκών και για λόγους ασφάλειας δικαίου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι κανόνες του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα πρέπει να εφαρμόζονται στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ μόνον όταν, κατόπιν διευθέτησης της διαφοράς μεταξύ του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, το Βασίλειο της Ισπανίας είναι σε θέση να ασκεί αποτελεσματικό έλεγχο επί του αερολιμένα του Γιβραλτάρ και να διασφαλίζει την εφαρμογή σε αυτόν τον αερολιμένα των κανόνων που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 και κοινοποίηση έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης κοινοποίηση της λύσης της διαφοράς.~~ **[Τροπολογία 52]**

(55α) Ο παρών κανονισμός σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ειδικότερα στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως όσον αφορά την προστασία των καταναλωτών, το δικαίωμα προστασίας των προσωπικών δεδομένων, την απαγόρευση κάθε είδους διακρίσεων και την ένταξη των ατόμων με αναπηρία, καθώς και το δικαίωμα σε αποτελεσματική έννομη προστασία και δίκαιη δίκη. **[Τροπολογία 53]**

(55β) Για να βελτιωθεί η προστασία των επιβατών αεροπορικών μεταφορών πέραν των συνόρων της Ένωσης, τα εν λόγω δικαιώματα θα πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη σε διμερείς και διεθνείς συμφωνίες. **[Τροπολογία 54]**

(55γ) Θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν στους επιβάτες ειδικές εγκαταστάσεις για επιβάτες με σοβαρή αναπηρία που χρειάζονται εγκαταστάσεις αποδυτηρίων και υγιεινής σε όλους τους αερολιμένες της Ένωσης με ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης άνω του ενός εκατομμυρίου επιβατών. **[Τροπολογία 55]**

(56) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών με δίκαιο και ισορροπημένο τρόπο, η διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας του τομέα αερομεταφορών της Ένωσης και η διατήρηση της συνδεσιμότητας για τους επιβάτες μακροπρόθεσμα, δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, εξαιτίας της κλίμακάς του, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

1) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1
Αντικείμενο

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

α) άρνησης επιβίβασης·

β) ματαίωσης, καθυστέρησης ή αναπρογραμματισμού της πτήσης τους·

γ) απώλειας πτήσης ανταπόκρισης·

δ) τοποθέτησής τους σε ανώτερη ή κατώτερη κατηγορία ναύλου.».

2) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

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

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

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

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

[Τροπολογία 56]

δ) “διοργανωτής”, πρόσωπο κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 8) της οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[**]·

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

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

στα) “αντίτιμο του αεροπορικού εισιτηρίου”, το τελικό αντίτιμο που πρέπει να καταβληθεί στο τέλος της διαδικασίας κράτησης, το οποίο περιλαμβάνει τους αεροπορικούς ναύλους και όλους τους εφαρμοστέους φόρους, επιβαρύνσεις, προσαυξήσεις και τέλη που καταβάλλονται για το σύνολο των προαιρετικών και μη προαιρετικών υπηρεσιών που περιλαμβάνει το εισιτήριο, εξαιρουμένων των τελών διαμεσολάβησης, ανεξάρτητα από το αν τα εν λόγω πρόσθετα έξοδα και τέλη έχουν καταβληθεί μαζί με τους ναύλους για την υπηρεσία μεταφοράς ή χωριστά σε μεταγενέστερο στάδιο· **[Τροπολογία 57]**

στβ) “κράτηση”, η κατοχή από τον επιβάτη εισιτηρίου ή άλλου στοιχείου, το οποίο αποδεικνύει ότι η κράτηση έχει γίνει δεκτή και έχει καταγραφεί από τον αερομεταφορέα ή τον διοργανωτή· **[Τροπολογία 58]**

---

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

** Οδηγία (ΕΕ) 2015/2302 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τα οργανωμένα ταξίδια και τους συνδεδεμένους ταξιδιωτικούς διακανονισμούς, η οποία τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 και την οδηγία 2011/83/ΕΕτου 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.~~ **[Τροπολογία 59]**

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

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

θ) “άτομο με αναπηρία” και “~~-~~άτομο με μειωμένη κινητικότητα”, ~~κάθε άτομο με μόνιμη ή προσωρινή σωματική, νοητική, διανοητική ή αισθητηριακή ανεπάρκεια η οποία, συνδυαζόμενη με διάφορα εμπόδια, ενδέχεται να παρακωλύει την εκ μέρους του πλήρη και αποτελεσματική χρήση των μεταφορών σε ισότιμη βάση με άλλους επιβάτες, ή~~***, κάθε*** άτομο του οποίου η κινητικότητα κατά τη χρήση ~~των~~ μεταφορικών μέσων είναι μειωμένη λόγω ***οιασδήποτε σωματικής αναπηρίας (αισθητηριακής ή κινητικής, μόνιμης ή προσωρινής), διανοητικής ανικανότητας ή αδυναμίας ή λόγω οιασδήποτε 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*****· [Τροπολογία 60]**

ι) “άρνηση επιβίβασης”, η άρνηση να μεταφερθούν σε μια πτήση επιβάτες, μολονότι εμφανίσθηκαν προς επιβίβαση υπό τους όρους του άρθρου 4 παράγραφος 1, ή η περίπτωση κατά την οποία ενημερώνονται εκ των προτέρων ότι θα τους αρνηθούν την επιβίβαση παρά τη θέλησή τους~~, εκτός εάν συντρέχουν σοβαροί λόγοι να μην τους επιτραπεί η επιβίβαση, όπως η υγεία, η ασφάλεια, η προστασία ή η έλλειψη επαρκών ταξιδιωτικών εγγράφων.~~ **[Τροπολογία 61]**

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

ιβ) “ματαίωση”, η μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισμένης πτήσης για την οποία έχει εκδοθεί σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς και περιλαμβάνει περιπτώσεις στις οποίες:

i) το αεροσκάφος απογειώθηκε, αλλά, για οποιονδήποτε λόγο, είτε ανακατευθύνθηκε σε αερολιμένα διαφορετικό από τον αερολιμένα άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο είτε επέστρεψε στον αερολιμένα αναχώρησης, και δεν μπόρεσε να συνεχίσει προς τον αερολιμένα άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο, ~~εκτός εάν ο πραγματικός αερολιμένας άφιξης και ο αερολιμένας άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή περιοχή και ο αερομεταφορέας παρέχει μεταφορά στον επιβάτη προς τον αερολιμένα άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο,~~ ***ή*** **[Τροπολογία 62]**

ii) ο επιβάτης έχει εκδώσει εισιτήριο για μια πτήση και η ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριό του έχει μετατεθεί νωρίτερα κατά περισσότερο από μία ώρα~~, εκτός εάν η ώρα ελέγχου εισιτηρίων και η ώρα επιβίβασης παραμένουν αμετάβλητες ή εκτός εάν ο επιβάτης έχει ταξιδέψει με την αναπρογραμματισμένη πτήση~~·»· **[Τροπολογία 63]**

δ) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

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

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

ιε) “καθυστέρηση στην άφιξη”, η χρονική διαφορά μεταξύ της ώρας άφιξης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη και της πραγματικής ώρας άφιξης της πτήσης· ***πτήση κατά την οποία το αεροσκάφος απογειώθηκε, αλλά αναγκάστηκε στη συνέχεια να επιστρέψει στον αερολιμένα αναχώρησης και απογειώθηκε ξανά αργότερα θεωρείται ότι καθυστέρησε στην άφιξη·*** **[Τροπολογία 64]**

ιστ) “κατηγορία μεταφοράς”, τμήμα του θαλάμου επιβατών του αεροσκάφους το οποίο χαρακτηρίζεται ***είτε από συγκεκριμένο κωδικό που αναφέρεται στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς είτε από συνδυασμό διαφορετικών καθισμάτων, διαφορετικής διαμόρφωσης*** ~~από διαφορετικά καθίσματα, διαφορετική διαμόρφωση~~ των καθισμάτων ~~ή οποιαδήποτε άλλη διαφορά~~ ***και άλλων διαφορών*** στις υπηρεσίες***, όπως παροχή ειδικού γεύματος,*** που παρέχονται στους επιβάτες σε σχέση με άλλα τμήματα του θαλάμου επιβατών***·*** **[Τροπολογία 65]**

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 περισσοτέρων πτήσεων· **[Τροπολογία 66]**

~~ιη) “έκτακτες περιστάσεις”, περιστάσεις οι οποίες εκ της φύσεως ή των αιτίων τους δεν είναι συνυφασμένες με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του σχετικού αερομεταφορέα και εκφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του, όπως οι περιστάσεις στον μη εξαντλητικό κατάλογο έκτακτων περιστάσεων που παρατίθεται στο παράρτημα σημείο 1, εξαιρουμένων όμως των περιστάσεων στον μη εξαντλητικό κατάλογο περιστάσεων που παρατίθεται στο παράρτημα σημείο 2·~~ **[Τροπολογία 67]**

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 ***βάσει ενιαίας σύμβασης μεταφοράς ή ενιαίου κωδικού κράτησης ή και των δύο***, 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·
[Τροπολογία 68]

κα) “στάση”, εκούσια διακοπή του ταξιδιού στο πλαίσιο ενιαίας σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από εκείνο που απαιτείται για απευθείας διέλευση ή, σε περίπτωση αλλαγής πτήσης, για χρονικό διάστημα που συνήθως εκτείνεται έως την ώρα αναχώρησης της επόμενης πτήσης ανταπόκρισης και περιλαμβάνει, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, διανυκτέρευση·

κβ) “ταξίδι”, πτήση ή πτήσεις ανταπόκρισης για τη μεταφορά επιβάτη από το αρχικό σημείο αναχώρησης στον τελικό του προορισμό, σύμφωνα με μία ενιαία σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, με τις πτήσεις μετάβασης και επιστροφής να αποτελούν χωριστά ταξίδια·

κγ) “ώρα αναχώρησης”, η χρονική στιγμή κατά την οποία το αεροσκάφος εγκαταλείπει τη θέση αναχώρησης, είτε με ώθησή του είτε με δική του ισχύ (ώρα αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης - off-block time)·

κδ) “ώρα άφιξης”, η χρονική στιγμή κατά την οποία το αεροσκάφος φτάνει στη θέση άφιξης και ενεργοποιούνται τα φρένα στάθμευσης (ώρα άφιξης στη θέση στάθμευσης - on-block time)·

κε) “καθυστέρηση διαδρόμου”, το χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα 30 λεπτά κατά τη διάρκεια του οποίου το αεροσκάφος παραμένει στο έδαφος μεταξύ της ασφάλισης των θυρών του αεροσκάφους και του χρόνου απογείωσης του αεροσκάφους, κατά την αναχώρηση, ή το χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα 30 λεπτά μεταξύ της προσγείωσης του αεροσκάφους και του ανοίγματος των θυρών του αεροσκάφους, κατά την άφιξη·

κστ) “νύχτα”, η χρονική περίοδος από το μεσονύκτιο μέχρι τις 06:00·

κστα) “παιδί”, πρόσωπο ηλικίας κάτω των 14 ετών κατά την ημερομηνία αναχώρησης της πτήσης ή της πρώτης πτήσης ανταπόκρισης βάσει σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς·

κσταα)«ασυνόδευτο παιδί», παιδί που ταξιδεύει χωρίς ενήλικο κηδεμόνα και για το οποίο ο αερομεταφορέας έχει αναλάβει την ευθύνη της φροντίδας σύμφωνα με τους δημοσιευμένους κανόνες του· **[Τροπολογία 69]**

κστβ) “βρέφος”, πρόσωπο ηλικίας κάτω των δύο ετών κατά την ημερομηνία αναχώρησης της πτήσης ή της πρώτης πτήσης ανταπόκρισης βάσει σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς·

κστγ) “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·

κστδ) “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*·

κστε) “διαταραχή”, η άρνηση επιβίβασης, η ματαίωση, η καθυστέρηση στην αναχώρηση, η καθυστέρηση στην άφιξη ή η καθυστέρηση διαδρόμου·

κστστ) “αρχικό σημείο αναχώρησης”, το σημείο αναχώρησης της πτήσης ή της πρώτης πτήσης ανταπόκρισης σε ένα ταξίδι·

***κστστα)«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·* [Τροπολογία 70]**

***κστστβ)«χειραποσκευή», μη παραδιδόμενη αποσκευή η οποία δεν είναι προσωπικό αντικείμενο και πληροί τις απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας.* [Τροπολογία 71]**

---

* 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 ***ισοδύναμα*** ανταλλάγματα ή αποζημίωση και έχουν τύχει βοήθειας στην εν λόγω τρίτη χώρα~~, και εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας της συγκεκριμένης πτήσης είναι ενωσιακός αερομεταφορέας~~.- **[Τροπολογία 72]**

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

   α) έχουν εισιτήριο για τη συγκεκριμένη πτήση· ή

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

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

[Τροπολογία 73]

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

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

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

~~7. Δεν εφαρμόζεται το άρθρο 7 του παρόντος κανονισμού, εάν η διαταραχή επέρχεται σε πτήση ανταπόκρισης με αναχώρηση από αερολιμένα της Γροιλανδίας και άφιξη σε αερολιμένα της Γροιλανδίας.~~ **[Τροπολογία 74]**

~~8. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τη νομική θέση του Βασιλείου της Ισπανίας όσον αφορά το έδαφος του Γιβραλτάρ, καθώς και τον ισθμό και τον κατασκευασμένο επ' αυτού αερολιμένα.~~ **[Τροπολογία 75]**

~~Εφαρμόζεται στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ όταν, μετά τη διευθέτηση της διαφοράς του με το Ηνωμένο Βασίλειο, το Βασίλειο της Ισπανίας είναι σε θέση να ασκεί ουσιαστικό έλεγχο στον εν λόγω αερολιμένα και να διασφαλίζει την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στον εν λόγω αερολιμένα. Το Βασίλειο της Ισπανίας ενημερώνει την Επιτροπή όταν πληρούνται οι εν λόγω προϋποθέσεις και η Επιτροπή δημοσιεύει κοινοποίηση σχετικά με την επίλυση της διαφοράς στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον εν λόγω αερολιμένα από την πρώτη ημέρα του μήνα που έπεται της ημερομηνίας της δημοσίευσης της εν λόγω ενημέρωσης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.».~~ **[Τροπολογία 76]**

4) Το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

Άρνηση επιβίβασης

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

2. Όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας εκτιμά εύλογα ότι θα προβεί σε άρνηση επιβίβασης σε πτήση, ενημερώνει αμέσως τους ενδιαφερόμενους επιβάτες. Ο πραγματικός αερομεταφορέας διευκρινίζει ταυτόχρονα στους ενδιαφερόμενους επιβάτες τα ειδικά δικαιώματά τους βάσει του παρόντος κανονισμού που εφαρμόζονται στην περίπτωση αυτήν, ιδίως όσον αφορά το δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ~~ή~~***,*** μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο ~~βάσει του άρθρου 8~~ ***και αποζημίωσης***, καθώς και το δικαίωμα στην παροχή βοήθειας βάσει του ~~άρθρου 9~~ ***παρόντος κανονισμού***. **[Τροπολογία 77]**

Ο πραγματικός αερομεταφορέας καλεί εθελοντές υπό τους όρους που συμφωνούνται μεταξύ κάθε εθελοντή και του πραγματικού αερομεταφορέα. ~~Η εν λόγω~~ ***Ο αερομεταφορέας ενημερώνει τους εθελοντές για τα δικαιώματά τους σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Η*** συμφωνία με κάθε εθελοντή σχετικά με τα ανταλλάγματα αντικαθιστά μόνο το δικαίωμα του εθελοντή για αποζημίωση κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 7 παράγραφος 1, εάν ο εθελοντής την εγκρίνει ρητά με υπογεγραμμένο έγγραφο ή οποιονδήποτε άλλο ψηφιακό τρόπο σε σταθερό μέσο. Ελλείψει τέτοιας έγκρισης, ο εθελοντής αποζημιώνεται~~, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο εντός επτά ημερολογιακών ημερών από την άρνηση επιβίβασης,~~ ***αμέσως*** από τον πραγματικό αερομεταφορέα που αρνείται την επιβίβαση σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1. **[Τροπολογία 78]**

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

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

   Ο πραγματικός αερομεταφορέας που αρνείται την επιβίβαση προσφέρει, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, στους ενδιαφερόμενους επιβάτες, με σαφή τρόπο, την επιλογή μεταξύ επιστροφής του αντιτίμου και μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο α), όταν οι επιβάτες στους οποίους δεν επιτράπηκε η επιβίβαση δικαιούνται επιστροφή χρημάτων, αυτή χορηγείται ~~χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο εντός επτά ημερολογιακών ημερών από την άρνηση επιβίβασης~~ ***αμέσως***. **[Τροπολογία 79]**

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 ***αμέσως*** τους ενδιαφερόμενους επιβάτες σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1~~, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο εντός επτά ημερολογιακών ημερών από την άρνηση επιβίβασης~~. **[Τροπολογία 80]**

~~5. Οι παράγραφοι 3 και 4 εφαρμόζονται επίσης σε πτήσεις επιστροφής στις οποίες δεν έχει επιτραπεί η επιβίβαση σε επιβάτη με την αιτιολογία ότι ο επιβάτης δεν πραγματοποίησε προηγούμενη πτήση μετάβασης που καλύπτεται από την ίδια σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς.~~ **[Τροπολογία 81]**

5α. Ο επιβάτης δεν επιτρέπεται να υπόκειται σε άρνηση επιβίβασης στο ταξίδι επιστροφής, συμπεριλαμβανομένων των ταξιδιών που αποτελούνται από πολλαπλές πτήσεις, με την αιτιολογία ότι ο επιβάτης δεν επιβιβάστηκε στην πτήση αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο επιστροφής ή δεν κατέβαλε πρόσθετο τέλος για τον σκοπό αυτόν. Εάν υπάρξει άρνηση επιβίβασης επιβάτη παρά τη θέλησή του με την εν λόγω αιτιολογία, εφαρμόζεται το παρόν άρθρο. Επιπλέον, ο πραγματικός αερομεταφορέας αποζημιώνει αμέσως τους ενδιαφερόμενους επιβάτες σύμφωνα με το άρθρο 7 και τους προσφέρει βοήθεια σύμφωνα με τα άρθρα 8 και 9. **[Τροπολογία 82]**

~~6. Όταν ο επιβάτης ή ο μεσάζων ζητεί τη διόρθωση ορθογραφικού λάθους στο επώνυμο ή στο όνομα ή τα ονόματα ενός ή περισσότερων επιβατών ή σε περίπτωση διοικητικής αλλαγής των εν λόγω ονομάτων, ο πραγματικός αερομεταφορέας προβαίνει στη σχετική διόρθωση ή τροποποίηση τουλάχιστον μία φορά έως και 48 ώρες πριν από την αναχώρηση χωρίς πρόσθετη επιβάρυνση για τον επιβάτη ή τον μεσάζοντα.».~~

[Τροπολογία 83]

5) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5
Ματαίωση

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

Ο πραγματικός αερομεταφορέας ~~διευκρινίζει, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, στους~~ ***ενημερώνει τους*** ενδιαφερόμενους επιβάτες ***με ηλεκτρονικά μέσα για*** τους λόγους της ματαίωσης~~. Οι επιβάτες δικαιούνται, κατόπιν αιτήματος, να λαμβάνουν γραπτώς τους λόγους της ματαίωσης. Ο πραγματικός αερομεταφορέας παρέχει τις~~ ***αμέσως μόλις καταστούν διαθέσιμες οι*** πληροφορίες αυτές ~~με σαφή τρόπο εντός επτά ημερολογιακών ημερών από την υποβολή της αίτησης~~ ***και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο 30 λεπτά μετά την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης***. **[Τροπολογία 84]**

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

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

4. Οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα να λάβουν αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα της ματαιωθείσας πτήσης σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 3, όταν επιλέγουν την επιστροφή χρημάτων σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο α) ή τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο γ) ***και/***ή όταν φθάσουν στον τελικό τους προορισμό με καθυστέρηση στην άφιξη που υπερβαίνει ~~τα όρια που καθορίζονται~~ ***το όριο που καθορίζεται*** στο άρθρο 7 παράγραφος 2, αφού επιλέξουν τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο β). Για τον σκοπό αυτόν, ο αερομεταφορέας παρέχει συστηματικά στον επιβάτη προσυμπληρωμένο έντυπο σε προσβάσιμη μορφή και σε σταθερό μέσο ***σύμφωνα με το άρθρο 16αα του κανονισμού [2023/0437(COD)] για την επιβολή των δικαιωμάτων των επιβατών στην Ένωση***. Ο αερομεταφορέας απαντά εντός της προθεσμίας που καθορίζεται στο άρθρο 7 παράγραφος 5.
[Τροπολογία 85]

5. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7, εάν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις και ότι η ματαίωση δεν μπορούσε να αποφευχθεί, ακόμη και αν ο αερομεταφορέας είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα. Επίκληση τέτοιων έκτακτων περιστάσεων μπορεί να γίνει μόνο στον βαθμό που επηρεάζουν τη συγκεκριμένη πτήση ή ~~τουλάχιστον μία από τις τρεις προηγούμενες πτήσεις της σειράς πτήσεων που έχει προγραμματιστεί να εκτελεστεί~~ ***την προηγούμενη πτήση που εκτελέστηκε*** από το ίδιο αεροσκάφος και υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει άμεση αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της επέλευσης της εν λόγω περίστασης και της ματαίωσης της πτήσης. Το βάρος της απόδειξης όσον αφορά την ύπαρξη της εν λόγω άμεσης αιτιώδους συνάφειας φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας. ***Εάν ο αερομεταφορέας δεν παράσχει εγγράφως αποδείξεις για την ύπαρξη έκτακτων περιστάσεων, η αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 7 καταβάλλεται από τον αερομεταφορέα.***
[Τροπολογία 86]

6. Το δικαίωμα λήψης βοήθειας βάσει της παραγράφου 3 και αποζημίωσης βάσει της παραγράφου 4 δεν ισχύει, εάν οι επιβάτες έχουν ενημερωθεί για τη ματαίωση τουλάχιστον 14 ημερολογιακές ημέρες πριν από την ημερομηνία αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη. Το βάρος της απόδειξης σχετικά με το αν και πότε ενημερώθηκε ο επιβάτης για τη ματαίωση της πτήσης το φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας..

***6α. Σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης λόγω αφερεγγυότητας, πτώχευσης, αναστολής ή διακοπής των δραστηριοτήτων αερομεταφορέα, οι καθηλωμένοι επιβάτες έχουν δικαίωμα σε επιστροφή των χρημάτων τους, σε πτήση επιστροφής στον τόπο αναχώρησής τους ή σε μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, καθώς και δικαίωμα στην παροχή φροντίδας, όπως προβλέπεται στα άρθρα 8 και 9 του παρόντος κανονισμού. Επίσης, οι επιβάτες αεροπορικών μεταφορών που δεν έχουν ακόμη ξεκινήσει το ταξίδι τους έχουν δικαίωμα σε επιστροφή χρημάτων. Οι αερομεταφορείς αποδεικνύουν ότι έχουν λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα, όπως η ασφάλιση ή η δημιουργία ταμείου εγγυήσεων, προκειμένου να εξασφαλίζουν, κατά περίπτωση, στους καθηλωμένους επιβάτες την παροχή φροντίδας, την επιστροφή χρημάτων ή τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο. Τα δικαιώματα αυτά ισχύουν για όλους τους ενδιαφερόμενους επιβάτες ανεξαρτήτως του τόπου κατοικίας τους, του τόπου αναχώρησης ή του τόπου αγοράς του εισιτηρίου τους.».* **[Τροπολογία 87]**

6) Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6
Καθυστέρηση

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

Ο πραγματικός αερομεταφορέας διευκρινίζει***, μόλις οι πληροφορίες αυτές καταστούν διαθέσιμες και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο 30 λεπτά μετά την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης,*** στους ενδιαφερόμενους επιβάτες~~, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση,~~ τους λόγους της καθυστέρησης της πτήσης. Οι επιβάτες δικαιούνται, κατόπιν αιτήματος, να λαμβάνουν γραπτώς τους λόγους της καθυστέρησης στην άφιξη. Ο πραγματικός αερομεταφορέας της καθυστερημένης πτήσης ~~παρέχει τις πληροφορίες αυτές με σαφή τρόπο~~ ***αποστέλλει στους επιβάτες το προσυμπληρωμένο κοινό έντυπο*** εντός ~~επτά ημερολογιακών ημερών από την υποβολή του αιτήματος~~ ***48 ωρών από τη διαταραχή του ταξιδιού για την επιστροφή χρημάτων και την αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 6γ***.
[Τροπολογία 88]

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

3. Όταν η καθυστέρηση φτάνει ~~τα όρια που καθορίζονται~~ ***το όριο που καθορίζεται*** στο άρθρο 7 παράγραφος 2 ~~υπολογισμένα~~ ***υπολογισμένο*** από την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη, ο πραγματικός αερομεταφορέας προσφέρει στους ενδιαφερόμενους επιβάτες, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, την επιλογή μεταξύ επιστροφής χρημάτων και μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8. **[Τροπολογία 89]**

3α. Οι επιβάτες έχουν δικαίωμα αποζημίωσης από τον πραγματικό μεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, όταν αναχωρούν όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και φθάνουν στον τελικό τους προορισμό με καθυστέρηση 2 ωρών ή περισσότερο μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης, υπό την προϋπόθεση ότι ο συνολικός χρόνος που απώλεσε ο επιβάτης πριν από την αναχώρηση και μετά την καθυστέρηση στην άφιξη ισούται με το κατώτατο όριο που καθορίζεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 ή το υπερβαίνει. **[Τροπολογία 90]**

4. Οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα να λάβουν~~, κατόπιν αιτήματος,~~ αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα της καθυστερημένης πτήσης σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 3, όταν η καθυστέρηση άφιξης στον τελικό προορισμό τους υπερβαίνει ~~τα όρια που καθορίζονται~~ ***το όριο που καθορίζεται*** στο άρθρο 7 παράγραφος 2. ***Για τον σκοπό αυτόν, ο πραγματικός αερομεταφορέας παρέχει συστηματικά, εντός 48 ωρών από την καθυστέρηση, στον επιβάτη προσυμπληρωμένο έντυπο σύμφωνα με το άρθρο 16αα του κανονισμού [2023/0437(COD)] για την επιβολή των δικαιωμάτων των επιβατών στην Ένωση.*** **[Τροπολογία 91]**

Οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα να λάβουν~~, κατόπιν αιτήματος,~~ αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα της πτήσης στην οποία σημειώθηκε καθυστέρηση σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 3, όταν επιλέγουν την επιστροφή χρημάτων σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο α) ή τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο γ) ή όταν φθάσουν στον τελικό τους προορισμό με καθυστέρηση στην άφιξη που υπερβαίνει ~~τα όρια που καθορίζονται~~ ***το όριο που καθορίζεται*** στο άρθρο 7 παράγραφος 2, αφού επιλέξουν τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο β).
[Τροπολογία 92]

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

   Το δικαίωμα λήψης βοήθειας βάσει της παραγράφου 2 και αποζημίωσης βάσει της παραγράφου 4 δεν ισχύει, εάν ο επιβάτης έχει ενημερωθεί για την αλλαγή αυτήν τουλάχιστον 14 ημερολογιακές ημέρες πριν από την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη. Το βάρος της απόδειξης σχετικά με το αν και πότε ενημερώθηκε ο επιβάτης για την αλλαγή της ώρας το φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας.

6. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7, εάν μπορεί να αποδείξει ότι η καθυστέρηση στην άφιξη προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις και ότι η καθυστέρηση δεν θα μπορούσε να αποφευχθεί, ακόμη και αν ο αερομεταφορέας είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα. Επίκληση τέτοιων έκτακτων περιστάσεων μπορεί να γίνει μόνο στον βαθμό που επηρεάζουν τη συγκεκριμένη πτήση ή τουλάχιστον ~~μία από τις τρεις προηγούμενες πτήσεις της σειράς πτήσεων που έχει προγραμματιστεί να εκτελεστεί~~ ***την προηγούμενη πτήση που εκτελέστηκε*** από το ίδιο αεροσκάφος και υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει άμεση αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της επέλευσης της εν λόγω περίστασης και της καθυστέρησης στην αναχώρηση της επόμενης πτήσης. Το βάρος της απόδειξης όσον αφορά την ύπαρξη της εν λόγω άμεσης αιτιώδους συνάφειας φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας. ***Εάν ο αερομεταφορέας δεν παράσχει εγγράφως αποδείξεις για την ύπαρξη έκτακτων περιστάσεων, η αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 7 καταβάλλεται από τον αερομεταφορέα. Τα προαναφερθέντα δεν απαλλάσσουν τους αερομεταφορείς από την υποχρέωση να παρέχουν βοήθεια στους επιβάτες σύμφωνα με το άρθρο 9.».***
[Τροπολογία 93]

7) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 6α
Καθυστέρηση διαδρόμου

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

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

3. Εάν η καθυστέρηση διαδρόμου ανέλθει σε ~~τρεις~~ ***δύο*** ώρες σε αερολιμένα ***με εμπορική επιβατική κίνηση*** ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες, το αεροσκάφος μεταβαίνει στη θύρα ή σε άλλο κατάλληλο σημείο αποβίβασης όπου θα επιτραπεί στους επιβάτες να αποβιβαστούν. Πέραν αυτής της προθεσμίας, η καθυστέρηση διαδρόμου μπορεί να παραταθεί μόνον εάν υπάρχουν λόγοι που σχετίζονται με την προστασία, τη μετανάστευση, τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας ή την ασφάλεια και για τους οποίους το αεροσκάφος δεν μπορεί να εγκαταλείψει τη θέση του στον διάδρομο. **[Τροπολογία 94]**

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

Άρθρο 6β

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

1. Όταν επιβάτης χάσει πτήση ανταπόκρισης κατά τη διάρκεια ταξιδιού λόγω διαταραχής της προηγούμενης πτήσης, ο πραγματικός αερομεταφορέας της προηγούμενης πτήσης οφείλει να παράσχει στον επιβάτη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο β) και βοήθεια σύμφωνα με το άρθρο 9.

2. Όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν μπορεί να μεταφέρει τον επιβάτη με άλλη πτήση ή άλλο μέσο εντός της χρονικής περιόδου που καθορίζεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β), υπολογισμένη από την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη της απολεσθείσας πτήσης ανταπόκρισης, ο πραγματικός αερομεταφορέας προσφέρει στους ενδιαφερόμενους επιβάτες, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και με σαφή τρόπο, την επιλογή μεταξύ επιστροφής χρημάτων και μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8.

3. Οι επιβάτες έχουν επίσης δικαίωμα να λάβουν~~, κατόπιν αιτήματος,~~ αποζημίωση από τον αερομεταφορέα που εκτελεί την πτήση στην οποία σημειώθηκε διαταραχή σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 3, εάν η καθυστέρηση της άφιξής τους στον τελικό προορισμό τους υπερβαίνει ~~τα όρια που καθορίζονται~~ ***το όριο που καθορίζεται*** στο άρθρο 7 παράγραφος 2. **[Τροπολογία 95]**

Οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα να λάβουν~~, κατόπιν αιτήματος,~~ αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα που εκτελεί την πτήση στην οποία σημειώθηκε διαταραχή σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 3, όταν επιλέγουν την επιστροφή χρημάτων σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο α) ή τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο γ) ή όταν φθάσουν στον τελικό τους προορισμό με καθυστέρηση στην άφιξη που υπερβαίνει ~~τα όρια που καθορίζονται~~ ***το όριο που καθορίζεται*** στο άρθρο 7 παράγραφος 2, αφού επιλέξουν τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο β). **[Τροπολογία 96]**

Όταν εφαρμόζονται οι παράγραφοι 2 και 3 του παρόντος άρθρου, ο πραγματικός αερομεταφορέας παρέχει συστηματικά, εντός 48 ωρών από την απολεσθείσα πτήση ανταπόκρισης, στον επιβάτη προσυμπληρωμένο έντυπο σύμφωνα με το άρθρο 16αα του κανονισμού [2023/0437(COD)] για την επιβολή των δικαιωμάτων των επιβατών στην Ένωση. **[Τροπολογία 97]**

4. ~~Όταν ένας επιβάτης σχεδιάζει και πραγματοποιεί στάση, ως τελικός προορισμός του επιβάτη θεωρείται ο αερολιμένας στον οποίο πραγματοποιείται η στάση.~~ **[Τροπολογία 98]**

Άρθρο 6γ

Έκτακτες περιστάσεις

1. Ως έκτακτες περιστάσεις θεωρούνται 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. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι έκτακτες περιστάσεις περιορίζονται στις περιστάσεις που καθορίζονται στο παράρτημα.

2. ***Όταν επιβάτης έχει δικαίωμα αποζημίωσης από αερομεταφορέα σύμφωνα με τα άρθρα 4, 5 και 6, ο αερομεταφορέας αποστέλλει στον επιβάτη εγγράφως, εντός 48 ωρών, πληροφορίες σχετικά με την ύπαρξη ή την απουσία έκτακτων περιστάσεων και παρέχει πρόσβαση στο προσυμπληρωμένο κοινό έντυπο σύμφωνα με το άρθρο [16αα του κανονισμού [2023/...] για την επιβολή των δικαιωμάτων των επιβατών στην Ένωση].***

3. ***Σε περίπτωση ασυνήθιστου συμβάντος πέραν του ελέγχου ενός ή περισσότερων κρατών μελών, το οποίο έχει σημαντικό αντίκτυπο στα αεροπορικά ταξίδια με μείζονες δυσμενείς συνέπειες για τον τομέα των αερομεταφορών και το οποίο δεν περιλαμβάνεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 16η για την τροποποίηση του εξαντλητικού καταλόγου του εν λόγω παραρτήματος με την προσθήκη των σχετικών έκτακτων περιστάσεων, υπό την προϋπόθεση ότι είναι απολύτως αναγκαίο για την αντιμετώπιση του εν λόγω ασυνήθιστου συμβάντος.».*** **[Τροπολογία 99]**

8) Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7
Δικαίωμα αποζημίωσης

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

α) 300 EUR για όλα τα ταξίδια ~~εντός της Ένωσης και για ταξίδια έως 3 500~~***έως 1 500*** χιλιομέτρων·
[Τροπολογία 100]

β) ~~500~~***400*** EUR για ***όλα τα*** ταξίδια άνω των ***1 500 χιλιομέτρων και έως*** 3 500 χιλιομέτρων·
[Τροπολογία 101]

βα) 600 EUR για όλα τα ταξίδια άνω των 3 500 χιλιομέτρων. **[Τροπολογία 102]**

~~Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), για τα ταξίδια μεταξύ εξόχως απόκεντρων περιοχών και άλλου εδάφους κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες, τα ποσά της αποζημίωσης καθορίζονται με βάση την πραγματική απόσταση των ταξιδιών.~~ **[Τροπολογία 103]**

1α. Ανά τριετία, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη για την αυτόματη προσαρμογή των ποσών αποζημίωσης που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο στο συνδυασμένο συνολικό ποσοστό πληθωρισμού των τριών προηγούμενων ετών με βάση τον ευρωπαϊκό δείκτη τιμών καταναλωτή που δημοσιεύεται από τη Eurostat σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/792*. **[Τροπολογία 104]**

2. Σε περίπτωση καθυστέρησης στην άφιξη μετά από μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο κατόπιν ματαίωσης βάσει του άρθρου 5, καθυστέρησης στην άφιξη βάσει του άρθρου 6 ή καθυστέρησης στην άφιξη μετά από απώλεια πτήσης ανταπόκρισης βάσει του άρθρου 6β, γεννάται το δικαίωμα αποζημίωσης για καθυστερήσεις στην άφιξη ~~που υπερβαίνουν~~***, ή μετά από απώλεια χρόνου βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 3α τριών ή περισσότερων ωρών, ανεξάρτητα από την απόσταση του ταξιδιού.*** **[Τροπολογία 105]**

α) ~~τις τέσσερεις ώρες για όλα τα ταξίδια εντός της Ένωσης και για ταξίδια έως 3 500 χιλιομέτρων.~~

[Τροπολογία 106]

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

[Τροπολογία 107]

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

4. Στις περιπτώσεις που οι επιβάτες έχουν επιλέξει να συνεχίσουν το ταξίδι ***τους*** δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 1 στοιχείο ***α), β) ή γ)*** ~~β)~~ και σημειώνεται περαιτέρω διαταραχή κατά τη διάρκεια της μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, το δικαίωμα του επιβάτη για αποζημίωση ~~μπορεί να δημιουργηθεί μόνο μία φορά~~ ***διατηρείται*** κατά τη διάρκεια ~~του ταξιδιού~~ ***της μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο προς το αρχικό σημείο αναχώρησής τους ή*** προς τον τελικό προορισμό ***τους***. **[Τροπολογία 108]**

4α. Η αποζημίωση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 καταβάλλεται με ηλεκτρονικό τραπεζικό έμβασμα στον λογαριασμό που υποδεικνύει ο επιβάτης κατά την υποβολή του αιτήματος. Ο πραγματικός αερομεταφορέας και ο επιβάτης που υποβάλει το αίτημα μπορούν να συμφωνήσουν, σε σταθερό μέσο, ότι η αποζημίωση καταβάλλεται μόνο με πιστωτική κάρτα ή μετρητά. **[Τροπολογία 109]**

4β. 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 4α του παρόντος άρθρου το φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας. **[Τροπολογία 110]**

5. Αιτήματα αποζημίωσης βάσει του παρόντος άρθρου υποβάλλονται από τον επιβάτη ***μέσω του προσυμπληρωμένου κοινού εντύπου που αποστέλλει ο πραγματικός αερομεταφορέας*** εντός ~~έξι μηνών~~ ***ενός έτους*** από την ~~πραγματική~~ ημερομηνία ~~αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη~~ ***στην οποία εκτελέστηκε ή ήταν προγραμματισμένη να εκτελεστεί η πτήση***. Εντός ~~14 ημερολογιακών~~ ***επτά εργάσιμων*** ημερών από την υποβολή του αιτήματος, ο πραγματικός αερομεταφορέας είτε καταβάλλει την αποζημίωση είτε παρέχει στον επιβάτη αιτιολόγηση για τη μη καταβολή της αποζημίωσης σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 5 ή το άρθρο 6 παράγραφος 6 ***και το άρθρο 6γ***, συμπεριλαμβανομένης, κατά περίπτωση, σαφούς και τεκμηριωμένης επεξήγησης σχετικά με τις έκτακτες περιστάσεις. ~~Όταν ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ενεργοποιεί το οικείο σχέδιο έκτακτης ανάγκης, η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί σε 30 ημερολογιακές ημέρες.~~ **[Τροπολογία 111]**

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

6. ~~Η αποζημίωση καταβάλλεται τοις μετρητοίς ή, εφόσον συμφωνήσει ο επιβάτης με υπογραφή σε έγγραφο ή με οποιαδήποτε ψηφιακή μέθοδο σε σταθερό μέσο, με άλλο τρόπο.~~ **[Τροπολογία 112]**

---

* ***Κανονισμός (ΕΕ) 2016/792 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για τους εναρμονισμένους δείκτες τιμών καταναλωτή και τον δείκτη τιμών κατοικιών και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2494/95 του Συμβουλίου (ΕΕ L 135 της 24.5.2016, σ. 11).».***

9) Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

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

1. Σε περίπτωση διαταραχής, ~~προσφέρεται~~ ***ο πραγματικός αερομεταφορέας, χωρίς περαιτέρω εξέταση και υπό τους όρους που ορίζονται στο άρθρο 4, 5, 6 ή 6β και στο παρόν άρθρο, προσφέρει*** στους επιβάτες~~, δωρεάν, η~~ επιλογή μεταξύ των ακόλουθων εναλλακτικών ~~υπό τους όρους που καθορίζονται στα άρθρα 4, 5, 6 ή 6β και στο παρόν άρθρο~~***, οι οποίες παρέχονται δωρεάν***: **[Τροπολογία 113]**

α) αυτόματης επιστροφής χρημάτων ***μετά τη συμπλήρωση του προσυμπληρωμένου κοινού εντύπου*** εντός ~~14 ημερολογιακών~~ ***επτά εργάσιμων*** ημερών από ~~την αναγεγραμμένη~~ ***το αίτημα του επιβάτη της αναγεγραμμένης*** στο εισιτήριο του επιβάτη ~~ημερομηνία αναχώρησης της~~ πτήσης στην οποία σημειώθηκε διαταραχή, ~~τοις μετρητοίς ή με άλλο τρόπο, εάν έχει συμφωνήσει ο~~ ***μόνο με ηλεκτρονικό τραπεζικό έμβασμα, με επιστροφή μέσω πιστωτικής κάρτας, ή με τραπεζική εντολή στον λογαριασμό που έχει ορίσει ο δικαιούχος*** επιβάτης ~~με υπογραφή σε έγγραφο ή με οποιαδήποτε άλλη ψηφιακή μέθοδο σε σταθερό μέσο~~, του πλήρους αντιτίμου των εισιτηρίων, για το τμήμα ή τα τμήματα του ταξιδιού ή των ταξιδιών που δεν πραγματοποιήθηκαν και για το τμήμα ή τα τμήματα του ταξιδιού ή των ταξιδιών που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί, εάν η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με τα αρχικά ταξιδιωτικά σχέδια του επιβάτη, μαζί, όπου συνάδει, με πτήση επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησης, το νωρίτερο δυνατόν μετά την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη ή, σε συμφωνία με τον επιβάτη, πριν από αυτήν την ώρα·

[Τροπολογία 114]

β) συνέχισης του ταξιδιού του επιβάτη***, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς,*** με τη μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μέσο στον τελικό του προορισμό, το νωρίτερο δυνατόν μετά την ώρα αναχώρησης που αναγράφεται στο εισιτήριο του επιβάτη ή, σε συμφωνία με τον επιβάτη, πριν από αυτήν την ώρα· ή
[Τροπολογία 115]

γ) μεταφοράς 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.
[Τροπολογία 116]

Ο πραγματικός αερομεταφορέας παρέχει τις πληροφορίες στους επιβάτες σύμφωνα με το παρόν άρθρο με σαφή και αδιαμφισβήτητο τρόπο με ηλεκτρονικά μέσα και, κατόπιν αιτήματος του επιβάτη, με άλλα μέσα, όπως σε έντυπη μορφή.
[Τροπολογία 117]

~~Όταν ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ενεργοποιεί το οικείο σχέδιο έκτακτης ανάγκης σύμφωνα με το άρθρο 10α, η προθεσμία που αναφέρεται στο στοιχείο α) της παρούσας παραγράφου μπορεί να παραταθεί σε 30 ημερολογιακές ημέρες.~~ **[Τροπολογία 118]**

2. Προκειμένου ο επιβάτης να φθάσει στον προορισμό του το νωρίτερο δυνατόν~~,~~ όπως ορίζεται στην παράγραφο 1 ***και με συνολικό χρόνο ταξιδιού όσο το δυνατόν πλησιέστερο προς τον προγραμματισμένο συνολικό χρόνο ταξιδιού της αρχικής πτήσης***, ο πραγματικός αερομεταφορέας, αναλόγως της διαθεσιμότητας και εφόσον οι συνθήκες μεταφοράς είναι συγκρίσιμες με τους όρους μεταφοράς που καθορίζονται στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, προσφέρει στον επιβάτη τη δυνατότητα να εξετάσει τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες εναλλακτικές επιλογές και να συμφωνήσει με υπογραφή σε έγγραφο ή με οποιαδήποτε άλλη ψηφιακή μέθοδο σε σταθερό μέσο: **[Τροπολογία 119]**

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

β) διαφορετική εναλλακτική διαδρομή, μεταξύ ~~άλλων προς ή από αερολιμένες εναλλακτικούς του αερολιμένα που αναφέρεται~~ ***των ίδιων αερολιμένων αναχώρησης και άφιξης που αναφέρονται*** στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς~~, οπότε ο πραγματικός αερομεταφορέας αναλαμβάνει το κόστος μεταφοράς του επιβάτη από τον αερολιμένα που αναφέρεται στη σύμβαση αερομεταφοράς στον εναλλακτικό αερολιμένα ή στον αερολιμένα που αναφέρεται στη σύμβαση αερομεταφοράς από τον εναλλακτικό αερολιμένα~~· **[Τροπολογία 120]**

βα) μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο προς ή από αερολιμένες εναλλακτικούς των αερολιμένων που αναφέρονται 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· **[Τροπολογία 121]**

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

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

Σε περίπτωση μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο μεταφοράς ή με άλλον αερομεταφορέα, 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 μεταφορέας 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. **[Τροπολογία 122]**

3. Όταν επιβάτης έχει ενημερώσει τον πραγματικό αερομεταφορέα για την επιλογή του να συνεχίσει το ταξίδι του σύμφωνα με την παράγραφο 1 στοιχείο β) και την παράγραφο 4 και εάν ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν έχει προσφέρει εντός τριών ωρών μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο ***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. ***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.*** **[Τροπολογία 123]**

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~~ ***επτά εργάσιμων*** ημερών από την υποβολή του αιτήματος, ο πραγματικός αερομεταφορέας επιστρέφει τα έξοδα που δεν υπερβαίνουν το 400 % του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου ή των εισιτηρίων με τα οποία επιβαρύνθηκε ο επιβάτης. ~~Όταν ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ενεργοποιεί το οικείο σχέδιο έκτακτης ανάγκης, η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί σε 30 ημερολογιακές ημέρες.~~

[Τροπολογία 124]

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

Ο επιβάτης ενημερώνει τον πραγματικό αερομεταφορέα για την επιλογή του.

4α. Ο πραγματικός αερομεταφορέας παρέχει τις πληροφορίες στους επιβάτες σύμφωνα με το παρόν άρθρο με σαφή και αδιαμφισβήτητο τρόπο με ηλεκτρονικά μέσα και, κατόπιν αιτήματος του επιβάτη, με άλλα μέσα, όπως σε έντυπη μορφή. Το βάρος της απόδειξης όσον αφορά την επιλογή του επιβάτη φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας. Για τον σκοπό αυτό, ο πραγματικός αερομεταφορέας διασφαλίζει επίσης ότι η επιλογή στην οποία προέβη ο επιβάτης δυνάμει του παρόντος άρθρου επιβεβαιώνεται με υπογεγραμμένο έγγραφο ή με οποιοδήποτε ψηφιακό τρόπο σε σταθερό μέσο.». **[Τροπολογία 125]**

10) Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9
Δικαίωμα στην παροχή βοήθειας

1. ~~Σε περίπτωση διαταραχής και υπό τους όρους που αναφέρονται στα άρθρα 4, 5, 6, 6α και 6β και~~ ***Όταν γίνεται παραπομπή*** στο παρόν άρθρο~~, και όταν ο χρόνος αναμονής για την πτήση ή την εναλλακτική μεταφορά τους παρατείνεται κατά τουλάχιστον δύο ώρες~~, στους επιβάτες προσφέρονται δωρεάν τα ακόλουθα: **[Τροπολογία 126]**

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

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

γ) ~~γραπτά μηνύματα,~~ πρόσβαση στο διαδίκτυο και δύο τηλεφωνικές κλήσεις. **[Τροπολογία 127]**

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

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

α) ξενοδοχειακό κατάλυμα·

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

3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιεί κουπόνια για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του της παραγράφου 1 στοιχεία α) και β) και της παραγράφου 2. Τα κουπόνια που παρέχονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε όλα τα καταστήματα που παρέχουν τρόφιμα και ελαφρά φαγητά και ποτά στον αερολιμένα όπου οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες είναι καθηλωμένοι, στην πτήση τους και, κατά περίπτωση, στο κατάλυμα που προσφέρεται κατ' εφαρμογή της παραγράφου 2 στοιχείο α). ***Κουπόνι 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.*** **[Τροπολογία 128]**

4. Σε περίπτωση που ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του των παραγράφων 1, 2 και 3, οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες μπορούν να προβαίνουν σε δικές τους διευθετήσεις. Ο αερομεταφορέας που εκτελεί την πτήση στην οποία σημειώθηκε διαταραχή επιστρέφει τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν οι επιβάτες εντός 14 ημερολογιακών ημερών από την υποβολή του αιτήματος επιστροφής χρημάτων, στον βαθμό που τα εν λόγω έξοδα είναι αναγκαία, εύλογα και αναλογικά προς τη διάρκεια της αναμονής και το κόστος ***του καταλύματος,*** των ελαφρών φαγητών και ποτών και των γευμάτων στον τόπο του αερολιμένα όπου οι επιβάτες είναι καθηλωμένοι***. Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας δεν παράσχει ξενοδοχειακό κατάλυμα εντός τριών ωρών, ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να κανονίσει ο ίδιος τη διαμονή του και να λάβει επιστροφή εξόδων από τον αερομεταφορέα με την προσκόμιση της αντίστοιχης απόδειξης, εντός επτά εργάσιμων ημερών***. Όταν ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα ενεργοποιεί το οικείο σχέδιο έκτακτης ανάγκης, η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί σε ~~30~~ ***[…]*** ημερολογιακές ημέρες. ***Το επιστρεφόμενο ποσό δεν υπερβαίνει το ανώτατο όριο ξενοδοχείου το οποίο αναφέρεται σε πίνακα που δημοσιεύεται από την Επιτροπή και αντικατοπτρίζει τις τιμές στα κράτη μέλη σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat, πολλαπλασιαζόμενο επί τον συντελεστή 2, προκειμένου να ληφθούν υπόψη η περιορισμένη διαθεσιμότητα και η τιμολόγηση σε περιόδους αιχμής και να δοθούν κίνητρα για την παροχή καταλύματος μέσω των πραγματικών αερομεταφορέων εντός της τρίωρης προθεσμίας. Όταν το ανώτατο όριο πολλαπλασιαζόμενο με τον συντελεστή δεν επαρκεί για να μπορέσει ο ενδιαφερόμενος επιβάτης να βρει κατάλληλο κατάλυμα, το δικαίωμα του επιβάτη να***

κανονίσει ο ίδιος τη διαμονή του δεν απαλλάσσει τον πραγματικό αερομεταφορέα από την υποχρέωσή του να παράσχει κατάλυμα. **[Τροπολογία 129]**

5. Σε όλους τους αερολιμένες της Ένωσης ***με επιβατική εμπορική κίνηση***, ο οργανισμός διαχείρισης αερολιμένα θέτει σε εφαρμογή ρυθμίσεις που διασφαλίζουν τη δωρεάν διάθεση πόσιμου νερού και σταθμών επαναφόρτισης ηλεκτρονικών συσκευών, ανεξάρτητα από την ώρα της ημέρας, την πτήση ή τον αεροσταθμό. **[Τροπολογία 130]**

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

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

11) Το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10

Τοποθέτηση σε ανώτερη ή κατώτερη κατηγορία ναύλου

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

2. Εάν πραγματικός αερομεταφορέας τοποθετήσει επιβάτη σε κατηγορία ναύλου κατώτερη από εκείνη για την οποία αγοράστηκε το εισιτήριο, επιστρέφει ~~στον επιβάτη~~, χωρίς να προηγηθεί αίτημα, εντός ~~14 ημερολογιακών~~ ***επτά εργάσιμων*** ημερών από την τοποθέτηση σε κατώτερη κατηγορία, με τους τρόπους που προβλέπονται στο άρθρο 7 παράγραφος 6~~, αποζημίωση ισοδύναμη τουλάχιστον με~~: **[Τροπολογία 131]**

   α) το ~~40~~ ***30*** % της τιμής πτήσης για ***όλες τις*** πτήσεις έως ~~3 500~~ ***1 500*** χιλιομέτρων· ή **[Τροπολογία 132]**

   β) το ~~75~~ ***50*** % της τιμής πτήσης για ***όλες τις*** πτήσεις ***εντός της Ένωσης*** άνω των ***1 500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και*** 3 500 χιλιομέτρων***· ή*** **[Τροπολογία 133]**

βα) το 75 % του κόστους 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. **[Τροπολογία 134]**

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

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

5. Το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται ~~στα προνόμια που περιλαμβάνονται σε υψηλότερο ναύλο εντός της ίδιας κατηγορίας ναύλου~~ ***σε βοηθητικές υπηρεσίες***, όπως συγκεκριμένη θέση ή παροχή γεύματος~~.~~***, οι οποίες είναι ανεξάρτητες από την κατηγορία ναύλου και πωλούνται χωριστά***.». **[Τροπολογία 135]**

12) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 10α
Σχέδια έκτακτης ανάγκης των αερολιμένων

1. Σε αερολιμένα της Ένωσης ~~που έχει ετήσια επιβατική κίνηση άνω των 5~~ ***με ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης τουλάχιστον 4*** εκατομμυρίων επιβατών ***για τουλάχιστον τρία συναπτά έτη***, ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα εξασφαλίζει ότι οι λειτουργίες του οργανισμού διαχείρισης του αερολιμένα και των παρόχων απαραίτητων υπηρεσιών του αερολιμένα, ιδίως των αερομεταφορέων, και των παρόχων υπηρεσιών εδάφους συντονίζονται μέσω κατάλληλου σχεδίου έκτακτης ανάγκης ενόψει πιθανών περιπτώσεων πολλαπλών ματαιώσεων, πολλαπλών καθυστερήσεων πτήσεων, ή και των δύο, που θα είχαν ως αποτέλεσμα να καθηλωθεί μεγάλος αριθμός επιβατών στον αερολιμένα. Το σχέδιο έκτακτης ανάγκης καταρτίζεται έτσι, ώστε να εξασφαλίζει ότι παρέχεται κατάλληλη ενημέρωση στους καθηλωμένους επιβάτες, και περιέχει ρυθμίσεις για να περιορίζεται στο ελάχιστο ο χρόνος αναμονής και η ταλαιπωρία τους. **[Τροπολογία 136]**

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/ΕΚ του Συμβουλίου*, των παρόχων υπηρεσιών εδάφους και άλλων παρόχων απαραίτητων υπηρεσιών αερολιμένα***, συμπεριλαμβανομένων των παρόχων ειδικής βοήθειας για επιβάτες με αναπηρία ή επιβάτες 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 εξασφαλίζει ότι κάθε ορισθέν πρόσωπο διαθέτει τα αναγκαία μέσα για να παρέχει βοήθεια στους επιβάτες σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό σε περίπτωση διαταραχής. **[Τροπολογία 137]**

4. Ο οργανισμός διαχείρισης αερολιμένα κοινοποιεί το σχέδιο έκτακτης ανάγκης στην επιτροπή χρηστών που αναφέρεται στην οδηγία 96/67/ΕΚ και, κατόπιν αιτήματος, στον εθνικό φορέα επιβολής που ~~είναι επιφορτισμένος με την επιβολή του παρόντος κανονισμού βάσει~~ ***ορίζεται δυνάμει*** του άρθρου 16 ~~παράγραφος 1~~***. Ο εθνικός φορέας επιβολής παρακολουθεί τη συμμόρφωση του οργανισμού διαχείρισης αερολιμένα με τις απαιτήσεις*** του παρόντος ~~κανονισμού~~ ***άρθρου***. **[Τροπολογία 138]**

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

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

---

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

13) Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Επιβάτες με ειδικές ανάγκες

-1. 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 δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006.
[Τροπολογία 139]

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

2. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται στα άτομα με αναπηρία, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, τα βρέφη, τα ασυνόδευτα παιδιά και τις έγκυες γυναίκες, υπό την προϋπόθεση ότι, το αργότερο κατά τη στιγμή που ανακοινώνεται η διαταραχή, ο πραγματικός αερομεταφορέας έχει ενημερωθεί για τις ιδιαίτερες ανάγκες τους για τις οποίες χρήζουν βοήθειας. Εφαρμόζεται επίσης σε πρόσωπα που χρήζουν ειδικής ιατρικής βοήθειας, υπό την προϋπόθεση ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας έχει ενημερωθεί για τις ανάγκες τους για ειδική ιατρική βοήθεια το αργότερο κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων· οι πραγματικοί αερομεταφορείς δύνανται να ζητήσουν απόδειξη για τις ανάγκες αυτές.

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

3. ~~Το αργότερο κατά τον έλεγχο εισιτηρίων, και ανάλογα με τη διαθεσιμότητα θέσεων,~~ ***Ο αερομεταφορέας παρέχει δωρεάν*** σε κάθε πρόσωπο που συνοδεύει είτε τα πρόσωπα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 είτε παιδί ~~παρέχεται δωρεάν η~~***, 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.*** **[Τροπολογία 140]**

4. Κατά την επιβίβαση, οι πραγματικοί αερομεταφορείς δίνουν προτεραιότητα στα πρόσωπα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και σε κάθε πρόσωπο ή αναγνωρισμένο σκύλο συνοδείας που τα συνοδεύει***, καθώς και σε παιδιά σε καρότσι για βρέφη ή νήπια και στο πρόσωπο που τα συνοδεύει***. **[Τροπολογία 141]**

4α. Οι πραγματικοί αερομεταφορείς εξασφαλίζουν, χωρίς πρόσθετο κόστος, ότι τα βρέφη και τα νήπια που χρειάζονται καρότσι για βρέφη ή νήπια μπορούν να μεταφέρονται σε καρότσι για βρέφη ή νήπια μέχρι τη θύρα επιβίβασης ή τη θύρα του αεροσκάφους και ότι στη θύρα του αεροσκάφους έχουν στη διάθεσή τους καρότσι για βρέφη ή νήπια, εκτός εάν υπάρχουν περιορισμοί όσον αφορά την ασφάλεια, την προστασία, τη χωρητικότητα ή τη λειτουργία.
[Τροπολογία 142]

4β. Όταν ο αερολιμένας 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 ή οι ασυνόδευτοι ανήλικοι χάνουν την πτήση τους, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για την αποζημίωση, 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. Έως τις ... [ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού], η Επιτροπή καθορίζει τις λεπτομερείς ρυθμίσεις για την εφαρμογή των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων του αερομεταφορέα και του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα και τα μέσα προσφυγής, μέσω εκτελεστικής πράξης σύμφωνα με το άρθρο 16βδ του παρόντος κανονισμού. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη δεν υπονομεύει τις ευθύνες του αερομεταφορέα όσον αφορά την αποζημίωση, τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και την παροχή βοήθειας προς τους επιβάτες δυνάμει της παρούσας παραγράφου.
[Τροπολογία 143]

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

6. Το άρθρο 9 παράγραφος 6 δεν εφαρμόζεται στους επιβάτες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 ή σε τυχόν πρόσωπα ή αναγνωρισμένους σκύλους συνοδείας που τους συνοδεύουν.».

13α) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 11α
Δικαίωμα σε προσωπικό αντικείμενο και χειραποσκευή

1. Οι επιβάτες έχουν πάντα το δικαίωμα να φέρουν επί του αεροσκάφους ένα προσωπικό αντικείμενο, όπως μικρή τσάντα, τσάντα χειρός, σακίδιο πλάτης ή θήκη φορητού υπολογιστή, υπό την προϋπόθεση ότι μπορεί να αποθηκευτεί με ασφάλεια κάτω από το κάθισμα μπροστά από τον επιβάτη. Οι αερομεταφορείς δεν χρεώνουν στον επιβάτη προσαυξήσεις ή πρόσθετα τέλη επιπλέον της τιμής του αεροπορικού εισιτηρίου για αυτό το προσωπικό αντικείμενο. Οι μεταφορείς υποχρεούνται να παρέχουν, κατά τον χρόνο της κράτησης και μετά την ολοκλήρωση της κράτησης, σαφείς, διαφανείς και εύκολα προσβάσιμες πληροφορίες σχετικά με τις απαιτήσεις βάρους και διαστάσεων του προσωπικού αντικειμένου, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι επιβάτες είναι πλήρως ενημερωμένοι πριν από το ταξίδι τους.

2. ***Οι επιβάτες έχουν πάντοτε το δικαίωμα να φέρουν επί του αεροσκάφους μία χειραποσκευή. Για τη χειραποσκευή δεν επιβάλλεται προσαύξηση της τιμής του αεροπορικού εισιτηρίου εφόσον οι διαστάσεις δεν υπερβαίνουν τα 100 cm κατά το μέγιστο (άθροισμα μήκους, πλάτους και ύψους) και βάρος 7 κιλών κατά το μέγιστο. Οι αερομεταφορείς μπορούν να εφαρμόζουν διαφορετικές διατάξεις όσον αφορά πρόσθετες ή μεγαλύτερες χειραποσκευές.***

   Η χειραποσκευή μπορεί να αποθηκεύεται είτε στον θάλαμο του αεροσκάφους είτε στον χώρο αποσκευών του αεροσκάφους. Ο μεταφορέας δύναται να αρνηθεί να επιτρέψει χειραποσκευές επί του αεροσκάφους αποκλειστικά για λόγους ασφάλειας που σχετίζονται με το βάρος ή τις διαστάσεις της χειραποσκευής σε συνδυασμό με τα χαρακτηριστικά του αεροσκάφους.

   Οι αερομεταφορείς παρέχουν, κατά τον χρόνο της κράτησης και μετά την ολοκλήρωση της κράτησης, σαφείς, διαφανείς και εύκολα προσβάσιμες πληροφορίες σχετικά με τις απαιτήσεις βάρους και διαστάσεων της χειραποσκευής, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι επιβάτες είναι πλήρως ενημερωμένοι πριν από το ταξίδι τους.

3. Σε περίπτωση που στον θάλαμο επιβατών του αεροσκάφους αφεθούν προσωπικά αντικείμενα ή χειραποσκευές, οι πραγματικοί και οι συμβαλλόμενοι αερομεταφορείς καθορίζουν εκ των προτέρων το μέρος που είναι υπεύθυνο για τη διεκπεραίωση επακόλουθων αιτημάτων. Ο καθορισμένος αρμόδιος αερομεταφορέας ενημερώνει αυτομάτως τους επιβάτες, μόλις ολοκληρωθεί η κράτηση, σχετικά με τη διαδικασία ανάκτησης ξεχασμένων προσωπικών αντικειμένων ή χειραποσκευών. Οι πληροφορίες αυτές κοινοποιούνται με σαφή και κατανοητό τρόπο και περιλαμβάνουν ηλεκτρονικά στοιχεία επικοινωνίας, τα ισχύοντα έντυπα και κάθε άλλο σχετικό στοιχείο που είναι αναγκαίο για να υποβάλει το αίτημα ο επιβάτης.». **[Τροπολογία 144]**

13β) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 11αα
Δικαίωμα εκχώρησης εισιτηρίου σε περίπτωση θανάτου του ενδιαφερόμενου επιβάτη ή στενού συγγενούς του

1. ***Η εκχώρηση εισιτηρίου σε άλλο πρόσωπο επιτρέπεται σε περίπτωση θανάτου του ενδιαφερόμενου επιβάτη ή στενού συγγενούς του. Ο επιβάτης τον οποίο αφορά η απώλεια ή το πρόσωπο που χειρίζεται τις υποθέσεις του θανόντος επιβάτη μπορεί να ζητήσει την εκχώρηση του εισιτηρίου κατόπιν προσκόμισης των κατάλληλων δικαιολογητικών εγγράφων σε σταθερό μέσο.***
2. ***Οι αερομεταφορείς, οι φορείς εκμετάλλευσης ή οι μεσάζοντες υποχρεούνται να διεκπεραιώνουν τα εν λόγω αιτήματα υπό διαφανείς και δίκαιους όρους.***
3. ***Όταν το εν λόγω αίτημα υποβάλλεται τουλάχιστον 72 ώρες πριν από την πτήση και κατόπιν προσκόμισης των κατάλληλων δικαιολογητικών εγγράφων σε σταθερό μέσο, θεωρείται σε κάθε περίπτωση εύλογο και δεν υπόκειται σε καμία πρόσθετη χρηματική επιβάρυνση.***

4. ***Όταν το εν λόγω αίτημα υποβάλλεται εντός 72 ωρών πριν από την αναχώρηση της πτήσης και κατόπιν προσκόμισης των κατάλληλων δικαιολογητικών εγγράφων σε σταθερό μέσο, ο αερομεταφορέας ή ο μεσάζων ενημερώνει τον εκχωρητή για τυχόν επιβαρύνσεις που ενδέχεται να προκύψουν. Αυτές οι επιβαρύνσεις πρέπει να είναι εύλογες και να μην υπερβαίνουν το πραγματικό κόστος που βαρύνει τον μεταφορέα ή τον μεσάζοντα λόγω της εκχώρησης του εισιτηρίου.».*** **[Τροπολογία 145]**

13γ) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 11β
Έλεγχος εισιτηρίων

1. ***Οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα να υποβάλλονται σε έλεγχο εισιτηρίων είτε ηλεκτρονικά είτε στον αερολιμένα χωρίς να επιβαρύνονται με πρόσθετες χρεώσεις. Προς τον σκοπό αυτόν, οι αερομεταφορείς μπορούν να παρέχουν σταθμούς αυτοεξυπηρέτησης για τον έλεγχο εισιτηρίων στον αερολιμένα προκειμένου να διευκολύνουν τη διαδικασία ελέγχου εισιτηρίων.***

2. Οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα να επιλέγουν, κατά τη διακριτική τους ευχέρεια, τη χρήση κάρτας επιβίβασης είτε σε έντυπη είτε σε ψηφιακή μορφή.». **[Τροπολογία 146]**

14) Το άρθρο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 12
Περαιτέρω δικαιώματα

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

   Η αποζημίωση που χορηγείται δυνάμει του άρθρου 7 ή του άρθρου 10 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού αφαιρείται από την αποζημίωση ή τη μείωση της τιμής που χορηγείται δυνάμει άλλων νομικών πράξεων όπως η οδηγία (ΕΕ) 2015/2302, εάν τα δικαιώματα για τα οποία χορηγείται η αποζημίωση ή η μείωση της τιμής διασφαλίζουν το ίδιο συμφέρον ή έχουν τον ίδιο στόχο. Παρομοίως, η αποζημίωση ή η μείωση της τιμής που χορηγείται δυνάμει άλλων νομικών πράξεων όπως η οδηγία (ΕΕ) 2015/2302 αφαιρείται από την αποζημίωση που χορηγείται δυνάμει του άρθρου 7 ή του άρθρου 10 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, εάν τα δικαιώματα για τα οποία χορηγείται η αποζημίωση ή η μείωση της τιμής διασφαλίζουν το ίδιο συμφέρον ή έχουν τον ίδιο στόχο.

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

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

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

14α) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 12α
Διόρθωση ορθογραφικών λαθών

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 επικαιροποιεί το όνομα επιβάτη σε περίπτωση διοικητικής αλλαγής. Η εν λόγω διόρθωση ή επικαιροποίηση πραγματοποιείται δωρεάν τουλάχιστον μία φορά.

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.

Κάθε διόρθωση ή επικαιροποίηση που πραγματοποιείται σύμφωνα με την παράγραφο 1 δεν μπορεί να συνιστά εκχώρηση εισιτηρίου από τον επιβάτη σε άλλο πρόσωπο.». **[Τροπολογία 147]**

15) Το άρθρο 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 13
Δικαίωμα σε επανόρθωση

Σε περιπτώσεις που ένας πραγματικός αερομεταφορέας καταβάλει την αποζημίωση ή εκπληρώσει τις υπόλοιπες υποχρεώσεις του βάσει του παρόντος κανονισμού, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού ή εθνικής νομοθεσίας δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως περιορίζουσα το δικαίωμά του να απαιτήσει αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένων τρίτων μερών, σύμφωνα με το ισχύον ενωσιακό ή εθνικό δίκαιο. ***Ειδικότερα, ο παρών κανονισμός ουδόλως περιορίζει το δικαίωμα του πραγματικού αερομεταφορέα να διεκδικήσει αποζημίωση ή να ανακτήσει τις δαπάνες του από αερολιμένα ή άλλον τρίτο με τον οποίο ο πραγματικός αερομεταφορέας έχει συνάψει σύμβαση***.».
[Τροπολογία 148]

16) Το άρθρο 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 14
Υποχρεώσεις ενημέρωσης των επιβατών

1. Ο πραγματικός αερομεταφορέας ~~περιλαμβάνει~~ ***και ο μεσάζων περιλαμβάνουν*** στον ιστότοπό ~~του~~ ***τους*** και στην εφαρμογή ~~του~~ ***τους*** για φορητές συσκευές ***με σαφή, προσβάσιμο και μη διφορούμενο τρόπο*** ενημερωτική ανακοίνωση στην οποία προσδιορίζονται τα δικαιώματα που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό, ~~συμπεριλαμβανομένης της διαδικασίας~~ ***συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με τη διαδικασία*** διεκπεραίωσης καταγγελιών. ***Προκειμένου να συμμορφωθεί με αυτή την απαίτηση, ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιεί περίληψη των διατάξεων του παρόντος κανονισμού την οποία έχει καταρτίσει και έχει διαθέσει στο κοινό η Επιτροπή σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης.*** **[Τροπολογία 149]**

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

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

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

βα) τις βασικές ταξιδιωτικές υπηρεσίες και τις προαιρετικές προσαυξήσεις της τιμής·

γ) την προθεσμία και τη διαδικασία με την οποία ο επιβάτης μπορεί να ζητήσει αλλαγή ονόματος όπως προσδιορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 6, χωρίς πρόσθετη επιβάρυνση· και

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

~~Προκειμένου να συμμορφωθούν με την απαίτηση ενημέρωσης που ορίζεται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο β), ο αερομεταφορέας και ο μεσάζων μπορούν να χρησιμοποιούν περίληψη των διατάξεων του παρόντος κανονισμού την οποία έχει καταρτίσει και έχει διαθέσει στο κοινό η Επιτροπή σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης.~~ **[Τροπολογία 150]**

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

~~Οι αερομεταφορείς και οι μεσάζοντες παρέχουν σε σταθερό μέσο τις πληροφορίες, δυνάμει της παρούσας παραγράφου, στη γλώσσα της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς και σε διεθνώς χρησιμοποιούμενη γλώσσα.~~ **[Τροπολογία 151]**

4. Ο οργανισμός διαχείρισης ***του*** αερολιμένα ~~εξασφαλίζει~~ ***και ο πραγματικός αερομεταφορέας εξασφαλίζουν*** ότι στις θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων (μεταξύ άλλων σε μηχανές ελέγχου εισιτηρίων με αυτοεξυπηρέτηση)***, στο διαδίκτυο*** και στη θύρα επιβίβασης ~~έχει αναρτηθεί με τρόπο~~ ***υπάρχει αναρτημένο με*** ευδιάκριτο ***για τους επιβάτες τρόπο*** το ακόλουθο κείμενο: «Σε περίπτωση που σας αρνηθούν την επιβίβαση ή σε περίπτωση ματαίωσης ή δίωρης τουλάχιστον καθυστέρησης της πτήσης σας ***στην αναχώρηση ή για περισσότερες από 3 ώρες στην άφιξη στον τελικό σας προορισμό***, ζητήστε στη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων ή στη θύρα επιβίβασης την ενημερωτική ανακοίνωση που αναφέρει τα δικαιώματά σας, ιδίως όσον αφορά την επιστροφή χρημάτων ή τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, την παροχή βοήθειας και την ενδεχόμενη αποζημίωση.». Το κείμενο αυτό είναι αναρτημένο τουλάχιστον στη γλώσσα ή στις γλώσσες του τόπου όπου βρίσκεται ο αερολιμένας, καθώς και σε διεθνώς χρησιμοποιούμενη γλώσσα. ***Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα και ο πραγματικός αερομεταφορέας διασφαλίζουν επίσης ότι στις θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων, δίπλα στο κείμενο, εμφαίνεται κωδικός QR ή άλλο τεχνικό 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 οργανισμοί διαχείρισης αερολιμένα συνεργάζονται με τους πραγματικούς αερομεταφορείς. **[Τροπολογία 152]**

4α. Κατά την κράτηση, οι πραγματικοί αερομεταφορείς παρέχουν στους επιβάτες πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες διεκπεραίωσης καταγγελιών και τις σχετικές προθεσμίες όπως ορίζονται στο άρθρο 15αα. Οι πληροφορίες σχετικά με τη διεκπεραίωση καταγγελιών είναι επίσης προσβάσιμες στους δικτυακούς τόπους και στις εφαρμογές των αερομεταφορέων και των μεσαζόντων, κοινοποιούνται δε στο ηλεκτρονικό μήνυμα που γνωστοποιεί στους επιβάτες οποιοδήποτε συμβάν που θα μπορούσε να αιτιολογήσει τη διεκδίκηση των δικαιωμάτων που κατοχυρώνονται στον παρόντα κανονισμό. **[Τροπολογία 153]**

4β. Οι αερομεταφορείς συστήνουν, σε κάθε αερολιμένα όπου δραστηριοποιούνται, σημεία στα οποία εξασφαλίζουν την παρουσία προσωπικού επικοινωνίας ή τρίτων εξουσιοδοτημένων από τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα να παρέχουν στους επιβάτες τις απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματά τους, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών υποβολής καταγγελιών, για να τους βοηθούν και να προβαίνουν σε άμεσες ενέργειες σε περίπτωση ματαίωσης ή καθυστέρησης πτήσεων, άρνησης επιβίβασης, ή απώλειας ή καθυστέρησης άφιξης αποσκευών. Κατά τις ώρες λειτουργίας των αερομεταφορέων και έως την αποβίβαση του τελευταίου επιβάτη από το τελευταίο αεροσκάφος και για το χρονικό διάστημα που μπορεί εύλογα να αναμένεται ότι χρειάζεται για να ολοκληρωθούν οι διατυπώσεις διαβατηρίου και οι τελωνειακές διατυπώσεις, να παραλάβουν αποσκευές που παραδόθηκαν και να φτάσουν στο καθορισμένο σημείο επαφής χωρίς βιασύνη, τα εν λόγω σημεία

επαφής είναι διαθέσιμα για την παροχή βοήθειας στους επιβάτες όσον αφορά, μεταξύ άλλων, την επιστροφή χρημάτων, τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, την αλλαγή κράτησης και την αποδοχή της υποβολής των καταγγελιών τους. **[Τροπολογία 154]**

4γ. Ο πραγματικός αερομεταφορέας παρέχει στους επιβάτες ευανάγνωστες και διαφανείς πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών και τα στοιχεία επικοινωνίας για συνδρομή και βοήθεια ως προς τα ηλεκτρονικά εισιτήρια και τις ηλεκτρονικές και έντυπες εκδόσεις της κάρτας επιβίβασης.
[Τροπολογία 155]

4δ. Σε περίπτωση διαταραχής του ταξιδιού που θα μπορούσε να οδηγήσει στη διεκδίκηση των δικαιωμάτων που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, ο πραγματικός αερομεταφορέας ενημερώνει πλήρως, το συντομότερο δυνατόν, τους θιγόμενους επιβάτες και τους παρέχει ειδοποίηση στην οποία καθορίζονται οι κανόνες για την επιστροφή χρημάτων, τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, την αποζημίωση και την παροχή βοήθειας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με πιθανούς περιορισμούς σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 4, κατά περίπτωση. Ο πραγματικός αερομεταφορέας αποστέλλει επίσης στον επιβάτη το προσυμπληρωμένο κοινό έντυπο σύμφωνα με το άρθρο 15α. Παρέχονται επίσης εγγράφως στον επιβάτη τα στοιχεία επικοινωνίας του εθνικού φορέα επιβολής ή άλλου φορέα που έχει καθοριστεί σύμφωνα με το άρθρο 16.
[Τροπολογία 156]

***4ε. Οι αερομεταφορείς και οι μεσάζοντες παρέχουν, κατά περίπτωση, τις πληροφορίες, σύμφωνα με το παρόν άρθρο, σε σταθερό μέσο, στη γλώσσα της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς και σε διεθνώς χρησιμοποιούμενη γλώσσα.* [Τροπολογία 157]**

***4στ.Η αλληλογραφία με τους επιβάτες και η ενημέρωσή τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού πραγματοποιούνται με ηλεκτρονικά μέσα, όπου αυτό είναι τεχνικά εφικτό. Όταν οι πληροφορίες παρέχονται με τέτοια μέσα, οι αερομεταφορείς και οι μεσάζοντες εξασφαλίζουν ότι μπορεί να φυλάσσεται κάθε γραπτή αλληλογραφία, συμπεριλαμβανομένης της ημερομηνίας και της ώρας της εν λόγω αλληλογραφίας, για περαιτέρω χρήση. Το βάρος της απόδειξης σχετικά με το αν και πότε παρείχαν τις απαραίτητες πληροφορίες στους επιβάτες φέρουν οι αερομεταφορείς και οι μεσάζοντες. Όλα τα μέσα επικοινωνίας επιτρέπουν στον επιβάτη να έρχεται γρήγορα και δωρεάν σε επαφή με τους αερομεταφορείς και τους μεσάζοντες και να επικοινωνεί αποτελεσματικά.* [Τροπολογία 158]**

4ζ. Όσον αφορά τα τυφλά άτομα και τα άτομα με προβλήματα όρασης, τα άτομα με γνωστική ή διανοητική αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, το παρόν άρθρο εφαρμόζεται με τη χρήση εναλλακτικών κατάλληλων και προσβάσιμων μέσων. **[Τροπολογία 159]**

4η. Ο οργανισμός διαχείρισης του αερολιμένα εξασφαλίζει ότι στους χώρους του αερολιμένα που προορίζονται για τους επιβάτες είναι αναρτημένες με σαφή και ευδιάκριτο τρόπο γενικές πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών. Με βάση τις πληροφορίες που λαμβάνει, εξασφαλίζει επίσης ότι οι επιβάτες που βρίσκονται στον αερολιμένα ενημερώνονται για τις αιτίες σε περίπτωση καθυστέρησης και διαταραχής πτήσεων, όπως η ματαίωση της πτήσης τους, και για τα δικαιώματά τους σε σχέση με την εν λόγω καθυστέρηση και διαταραχή πτήσης, καθώς και σε περίπτωση που η αεροπορική εταιρεία διακόψει αιφνιδιαστικά τη λειτουργία της, όπως για παράδειγμα σε περίπτωση αφερεγγυότητας ή ανάκλησης της άδειας λειτουργίας της. **[Τροπολογία 160]**

***4θ. Σε περίπτωση ματαίωσης ή καθυστέρησης στην αναχώρηση, οι επιβάτες ενημερώνονται από τον πραγματικό αερομεταφορέα για την κατάσταση, μεταξύ άλλων για την αιτία της διαταραχής, αμέσως μόλις οι πληροφορίες αυτές καταστούν διαθέσιμες, και σε κάθε περίπτωση το αργότερο 30 λεπτά μετά την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, καθώς και για την εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης, εφόσον ο αερομεταφορέας έχει λάβει τα στοιχεία επικοινωνίας των επιβατών σύμφωνα με τον [*κανονισμό επιβολής] σε περίπτωση που το εισιτήριο αγοράστηκε από μεσάζοντα.* [Τροπολογία 161]**

***4ι. Οι αερομεταφορείς και οι μεσάζοντες παρέχουν προσβάσιμη και αποτελεσματική τηλεφωνική συνδρομή σε όλους τους επιβάτες μετά την κράτηση της πτήσης· στο πλαίσιο αυτής της υπηρεσίας τηλεφωνική συνδρομής παρέχονται πληροφορίες και εναλλακτικές προτάσεις σε περίπτωση διαταραχής πτήσης, ενώ η χρέωση δεν υπερβαίνει σε καμία περίπτωση το κόστος μιας τοπικής κλήσης.* [Τροπολογία 162]**

4ια. Σε κάθε ηλεκτρονική επικοινωνία με την οποία κοινοποιείται στον επιβάτη ματαίωση, μεγάλη καθυστέρηση ή αλλαγή της προγραμματισμένης πτήσης δηλώνεται ρητά ότι ο επιβάτης δικαιούται αποζημίωση και/ή βοήθεια βάσει του παρόντος κανονισμού.». **[Τροπολογία 163]**

17) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 15α

Καταγγελία στον αερομεταφορέα ή τον μεσάζοντα

1. Κάθε αερομεταφορέας και ~~κάθε~~ μεσάζων θεσπίζουν μηχανισμό διεκπεραίωσης καταγγελιών σε σχέση με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό στα αντίστοιχα πεδία αρμοδιότητάς τους. ~~Καθιστούν διαθέσιμα τα στοιχεία επικοινωνίας τους στη γλώσσα της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς και σε διεθνώς χρησιμοποιούμενη γλώσσα. Οι λεπτομέρειες της διαδικασίας διεκπεραίωσης καταγγελιών είναι προσβάσιμες στο κοινό, μεταξύ άλλων σε προσβάσιμη μορφή για άτομα με αναπηρία και άτομα μειωμένης κινητικότητας. Γνωστοποιούν επίσης στους επιβάτες με σαφή τρόπο τα στοιχεία επικοινωνίας του φορέα ή των φορέων που ορίζονται από τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 16 και του φορέα ή των φορέων που είναι αρμόδιοι για την εξωδικαστική επίλυση διαφορών βάσει του άρθρου 16α και, εφόσον συνάδει, ενημερώνουν τους επιβάτες για τις αντίστοιχες αρμοδιότητες των φορέων αυτών. Οι πληροφορίες αυτές διατίθενται στην επίσημη γλώσσα ή τις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους στο οποίο δραστηριοποιούνται ο αερομεταφορέας και ο μεσάζων.~~ **[Τροπολογία 164]**

2. ~~Όταν~~ ***Οι*** επιβάτες ***μπορούν να*** υποβάλλουν καταγγελία ~~χρησιμοποιώντας τον μηχανισμό που αναφέρεται~~ ***σε κάθε αερομεταφορέα ή μεσάζοντα όσον αφορά τα αντίστοιχα πεδία αρμοδιότητάς τους μέσω των μηχανισμών που αναφέρονται*** στην παράγραφο 1~~,~~**.** Η καταγγελία αυτή υποβάλλεται εντός ~~έξι μηνών από τη διαταραχή ταξιδιού την οποία αφορά. Εντός 30 ημερολογιακών ημερών από την υποβολή της καταγγελίας, ο αερομεταφορέας ή ο μεσάζων στους οποίους απευθύνεται η καταγγελία είτε παρέχει αιτιολογημένη απάντηση είτε, σε δεόντως αιτιολογημένες εξαιρετικές περιπτώσεις, ενημερώνει τον επιβάτη ότι ο επιβάτης θα λάβει τελική απάντηση εντός προθεσμίας μικρότερης των δύο μηνών~~ ***ενός έτους*** από την ημερομηνία ~~υποβολής της καταγγελίας~~ ***αναχώρησης ή προγραμματισμένης αναχώρησης της πτήσης***. ~~Η απάντηση περιλαμβάνει επίσης, σε περίπτωση που δεν κατέστη δυνατή η επίλυση της διαφοράς, τα σχετικά στοιχεία επικοινωνίας του φορέα ή των φορέων που ορίζονται βάσει του άρθρου 16 ή του φορέα ή των φορέων που είναι αρμόδιοι για την εξωδικαστική επίλυση διαφορών δυνάμει του άρθρου 16α, συμπεριλαμβανομένων της ταχυδρομικής διεύθυνσης, του ιστοτόπου και της διεύθυνσης ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του εν λόγω φορέα ή των εν λόγω φορέων.~~ **[Τροπολογία 165]**

2α. Όταν ο αερομεταφορέας επικαλείται την ύπαρξη έκτακτων περιστάσεων, ενημερώνει τον επιβάτη στην απάντησή του για τις συγκεκριμένες περιστάσεις που προκάλεσαν τη ματαίωση ή την καθυστέρηση. Ο αερομεταφορέας αποδεικνύει, επίσης, ότι έλαβε κάθε εύλογο μέτρο για να αποφύγει τη ματαίωση ή την καθυστέρηση. **[Τροπολογία 166]**

2β. Ο αερομεταφορέας και ο μεσάζων φέρουν το βάρος της απόδειξης όσον αφορά την παροχή των αναγκαίων πληροφοριών στους επιβάτες. **[Τροπολογία 167]**

3. ~~Η υποβολή καταγγελιών από επιβάτες μέσω του μηχανισμού που αναφέρεται στην παράγραφο 1 δεν θίγει το δικαίωμά τους να υποβάλλουν διαφορές για εξωδικαστική επίλυση σύμφωνα με το άρθρο 16α ή να προσφεύγουν ενώπιον των δικαστηρίων, με την επιφύλαξη των προθεσμιών παραγραφής που ορίζονται από το εθνικό δίκαιο.~~ ***Εντός επτά εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της καταγγελίας, ο αποδέκτης επιβεβαιώνει στον επιβάτη ότι παρέλαβε την καταγγελία. Εντός δύο μηνών από την παραλαβή της καταγγελίας, ο αποδέκτης παρέχει αιτιολογημένη απάντηση στην επιβάτη. Σε περίπτωση που ο αποδέκτης δεν παράσχει την εν λόγω απάντηση εντός του εν λόγω διαστήματος δύο μηνών, θεωρείται ότι έχει αποδεχθεί τις αξιώσεις του επιβάτη***. **[Τροπολογία 168]**

3α. Με την αιτιολογημένη απάντηση, ο αποδέκτης γνωστοποιεί επίσης στον επιβάτη με σαφή τρόπο τα στοιχεία επικοινωνίας του φορέα ή των φορέων που ορίζονται από τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 16 και του φορέα ή των φορέων που είναι αρμόδιοι για την εξωδικαστική επίλυση διαφορών βάσει του άρθρου 16α και, κατά περίπτωση, ενημερώνει τον επιβάτη για τις αντίστοιχες αρμοδιότητες των φορέων αυτών. **[Τροπολογία 169]**

3β. Όταν ο αερομεταφορέας επικαλείται την ύπαρξη έκτακτων περιστάσεων, ενημερώνει τον επιβάτη στην απάντησή του για τις συγκεκριμένες περιστάσεις που οδήγησαν στη ματαίωση ή την καθυστέρηση. Ο αερομεταφορέας αποδεικνύει, επίσης, ότι έλαβε κάθε εύλογο μέτρο για να αποφύγει τη ματαίωση ή την καθυστέρηση. **[Τροπολογία 170]**

3γ. Ο αερομεταφορέας και ο μεσάζων φέρουν το βάρος της απόδειξης όσον αφορά την παροχή των αναγκαίων πληροφοριών στους επιβάτες.». **[Τροπολογία 171]**

18) Το άρθρο 16 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 16

~~Επιβολή~~ ***Ορισμός εθνικών φορέων επιβολής***

[Τροπολογία 172]

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει ~~εθνικό~~ φορέα ~~επιβολής ή εθνικούς~~ ***ή*** φορείς ~~επιβολής~~ αρμόδιους για την επιβολή ~~του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τα ταξίδια από και προς αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφός του~~ ***των υποχρεώσεων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό***. ~~Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τον φορέα ή τους φορείς που ορίζονται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.~~

[Τροπολογία 173]

2. ~~Ο εθνικός~~ ***Κάθε*** φορέας ~~επιβολής παρακολουθεί στενά τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και λαμβάνει τα μέτρα που~~ είναι ~~απαραίτητα για να διασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών~~ ***ανεξάρτητος από οποιονδήποτε αερομεταφορέα, φορέα διαχείρισης αερολιμένα και μεσάζοντα ή άλλα εμπορικά συμφέροντα όσον αφορά την οργάνωση, τις αποφάσεις χρηματοδότησης, τη νομική διάρθρωση και τη λήψη αποφάσεων***. **[Τροπολογία 174]**

2α. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τον φορέα ή φορείς που ορίζονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο, καθώς και για τις αντίστοιχες αρμοδιότητές τους, συμπεριλαμβανομένων τυχόν αλλαγών σχετικά. Η Επιτροπή και ο ορισθείς φορέας ή οι ορισθέντες φορείς δημοσιεύουν τις πληροφορίες αυτές στους δικτυακούς τόπους τους. **[Τροπολογία 175]**

~~3. Οι επιβάτες μπορούν να αναφέρουν στον εθνικό φορέα επιβολής φερόμενες παραβάσεις του παρόντος κανονισμού. Ο εθνικός φορέας επιβολής μπορεί να διενεργεί έρευνες για τις φερόμενες παραβάσεις που αποτελούν αντικείμενο αναφοράς και να αποφασίζει να λάβει μέτρα επιβολής βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στις αναφορές αυτές.~~ **[Τροπολογία 176]**

~~4. Οι κυρώσεις που προβλέπουν τα κράτη μέλη για τις παραβάσεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Ειδικότερα, οι εν λόγω κυρώσεις πρέπει να είναι επαρκείς, ώστε να αποτελούν οικονομικό κίνητρο για τους αερομεταφορείς και τους μεσάζοντες να συμμορφώνονται με συνέπεια προς τον παρόντα κανονισμό.~~ **[Τροπολογία 177]**

5. ~~Έως ... [έξι έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού] και εν συνεχεία ανά πενταετία, οι εθνικοί φορείς επιβολής δημοσιεύουν στους ιστοτόπους τους έκθεση σχετικά με τις δραστηριότητές τους, τα μέτρα επιβολής και τα αποτελέσματά τους, συμπεριλαμβανομένων των κυρώσεων που επέβαλαν. Οι εκθέσεις αυτές υποβάλλονται επίσης στην Επιτροπή.~~

[Τροπολογία 178]

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

18α) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 16-α
Καθήκοντα επιβολής

1. ***Ο εθνικός φορέας επιβολής παρακολουθεί στενά τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό και λαμβάνει τα μέτρα που είναι αναγκαία για να διασφαλίζεται ότι τηρούνται τα δικαιώματα των επιβατών.***
2. ***Οι εθνικοί φορείς επιβολής μπορούν να ζητούν από τους αερομεταφορείς, τους φορείς διαχείρισης αερολιμένων και τους μεσάζοντες να παρέχουν έγγραφα και πληροφορίες που είναι σημαντικά για τους σκοπούς της εκτέλεσης των καθηκόντων τους που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Τα εν λόγω έγγραφα και πληροφορίες παρέχονται εντός ενός μηνός από την παραλαβή του αιτήματος, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από τον εθνικό φορέα επιβολής.***
3. ***Κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, οι εθνικοί φορείς επιβολής λαμβάνουν υπόψη, κατά περίπτωση, τις πληροφορίες που τους υποβάλλει ο φορέας που έχει οριστεί για τη διεκπεραίωση καταγγελιών, όπως ορίζεται στο άρθρο 16β παράγραφος 2.***

4. ***Οι εθνικοί φορείς επιβολής δύνανται να εκτελούν από κοινού δραστηριότητες παρακολούθησης σε περίπτωση αεροπορικών υπηρεσιών που παρέχονται μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών μελών.***

5. ***Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αντίστοιχοι εθνικοί τους φορείς επιβολής διαθέτουν επαρκή εξουσία ώστε να προβαίνουν σε ενέργειες επιβολής.***

6. ***Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας επικαλείται έκτακτες περιστάσεις για να αιτιολογήσει την άρνηση αποζημίωσης βάσει του παρόντος κανονισμού, ο αερομεταφορέας τεκμηριώνει τον ισχυρισμό του προσκομίζοντας στους εθνικούς φορείς επιβολής, εντός 48 ωρών, στοιχεία που αποδεικνύουν επαρκώς τις εν λόγω περιστάσεις και τα συναφή τεχνικά προβλήματα. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας αποδεικνύει ότι ελήφθησαν όλα τα εύλογα μέτρα για να αποτραπεί η ματαίωση ή καθυστέρηση της εν λόγω πτήσης.***

7. ***Ο εθνικός φορέας επιβολής κοινοποιεί τις πληροφορίες αυτές στους φορείς που έχουν οριστεί για την εναλλακτική επίλυση διαφορών σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, κατά περίπτωση.***

8. ***Ανά δύο έτη και έως την 30ή Ιουνίου, οι εθνικοί φορείς επιβολής δημοσιεύουν εκθέσεις με στατιστικά στοιχεία για τις δραστηριότητές τους, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των κυρώσεων που επέβαλαν κατά τα δύο προηγούμενα ημερολογιακά έτη.***

9. ***Με βάση τα στοιχεία που υποχρεούνται να παρέχουν οι αερομεταφορείς, οι οργανισμοί διαχείρισης αερολιμένων και οι μεσάζοντες σχετικά με τα πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 15α, ο εθνικός φορέας επιβολής δημοσιεύει στατιστικά στοιχεία για τον αριθμό και τη φύση των καταγγελιών, τον αριθμό των ματαιώσεων, των αρνήσεων επιβίβασης, και των καθυστερήσεων, και τη διάρκειά τους, καθώς και στοιχεία σχετικά με τις απολεσθείσες αποσκευές τις αποσκευές των οποίων η άφιξη καθυστέρησε ή τις αποσκευές που υπέστησαν φθορά.***

10. Οι αερομεταφορείς και οι μεσάζοντες παρέχουν τα οικεία στοιχεία επικοινωνίας στον εθνικό φορέα ή φορείς επιβολής των κρατών μελών στα οποία δραστηριοποιούνται.». **[Τροπολογία 179]**

18β) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 16-αα
Διεκπεραίωση καταγγελιών από εθνικούς φορείς επιβολής και άλλους φορείς

1. Με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των καταναλωτών να επιδιώκουν εναλλακτικό τρόπο έννομης προστασίας σύμφωνα με την οδηγία 2013/11/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[1α], μετά από ατελέσφορη υποβολή καταγγελίας στον αερομεταφορέα ή στον μεσάζοντα σύμφωνα με το άρθρο 13α, ο επιβάτης μπορεί να υποβάλει καταγγελία στον εθνικό φορέα επιβολής ή οποιονδήποτε άλλο φορέα έχει οριστεί δυνάμει της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου εντός διαστήματος που δεν υπερβαίνει το ένα έτος από την παραλαβή της πληροφορίας για την απόρριψη της αρχικής καταγγελίας από τον αερομεταφορέα ή τον μεσάζοντα.

2. ***Κάθε επιβάτης μπορεί να υποβάλει καταγγελία για εικαζόμενη παράβαση του παρόντος κανονισμού σε οποιονδήποτε αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους ή για οποιαδήποτε πτήση από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους ή τρίτης χώρας προς τους εν λόγω αερολιμένες, είτε στον εθνικό φορέα επιβολής είτε σε οποιονδήποτε άλλον φορέα έχει οριστεί από κράτος μέλος για τον σκοπό αυτόν.***

3. ***Ο εθνικός φορέας επιβολής ή οποιοσδήποτε άλλος φορέας έχει οριστεί δυνάμει της παραγράφου 2 βεβαιώνει την παραλαβή της καταγγελίας εντός δύο εβδομάδων από την παραλαβή της. Η διαδικασία διεκπεραίωσης της καταγγελίας διαρκεί το πολύ τρεις μήνες από την ημερομηνία κατάρτισης του φακέλου της καταγγελίας. Τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα έχουν πρόσβαση στη διαδικασία διεκπεραίωσης καταγγελιών σε προσβάσιμο μορφότυπο.***

4. ***Εφόσον η καταγγελία σχετίζεται με εικαζόμενες παραβάσεις από τον οργανισμό διαχείρισης αερολιμένα, την καταγγελία διεκπεραιώνει ο εθνικός φορέας επιβολής ή οποιοσδήποτε άλλος ορισθείς δυνάμει της παραγράφου 2 φορέας του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου συνέβη το περιστατικό.***

5. ***Ο εθνικός φορέας επιβολής ή οποιοσδήποτε άλλος φορέας έχει οριστεί δυνάμει της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου είναι σε θέση να χειρίζεται ατομικές καταγγελίες επιβατών και του ανατίθενται, τουλάχιστον, οι ελάχιστες εξουσίες έρευνας και επιβολής που ορίζονται στο άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2394 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[1β].***

6. ***Οι αποφάσεις των εθνικών φορέων επιβολής ή οποιουδήποτε άλλου φορέα έχει οριστεί δυνάμει της παραγράφου 2 είναι δεσμευτικές για αμφότερα τα μέρη και εκτελεστές, με την επιφύλαξη του δικαιώματος των μερών να προσφύγουν στο δικαστικό σύστημα.***

_____

1α ***Οδηγία 2013/11/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2013, για την εναλλακτική επίλυση καταναλωτικών διαφορών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 και της οδηγίας 2009/22/ΕΚ (οδηγία ΕΕΚΔ) (ΕΕ L 165 της 18.6.2013, σ. 63, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj).***

1β ***Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2394 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2017, σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004, ΕΕ L 345 της 27.12.2017, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).».***
[Τροπολογία 180]

18γ) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 16-αβ

1. ***Εφόσον έχουν ορισθεί διαφορετικοί φορείς από κράτος μέλος βάσει των άρθρων 16 και 16β του παρόντος κανονισμού, οι εν λόγω φορείς διασφαλίζουν την ανταλλαγή σχετικών πληροφοριών μεταξύ τους, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679, ώστε να διευκολύνεται ο εθνικός φορέας επιβολής στην εκτέλεση των οικείων καθηκόντων εποπτείας και επιβολής και να μπορεί ο φορέας διεκπεραίωσης των καταγγελιών που έχει ορισθεί βάσει του άρθρου 16β να συλλέγει τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την εξέταση μεμονωμένων καταγγελιών.***

2. ***Οι εθνικοί φορείς επιβολής διαφορετικών κρατών μελών ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με το έργο τους και τις αρχές που διέπουν τη λήψη των αποφάσεών τους, καθώς και τις πρακτικές τους για τον σκοπό του διασυνοριακού συντονισμού. Η Επιτροπή τους στηρίζει στα εν λόγω καθήκοντα.».***
[Τροπολογία 181]

18δ) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 16-αγ
Επιθεωρήσεις των εθνικών φορέων επιβολής

1. ***Η Επιτροπή δύναται να διενεργεί επιθεωρήσεις των εθνικών φορέων επιβολής προκειμένου να παρακολουθεί την εφαρμογή του κανονισμού από τα κράτη μέλη και να διατυπώνει συστάσεις για τη βελτίωση της επιβολής του.***
2. ***Η Επιτροπή ενημερώνει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος σχετικά με την επιθεώρηση έγκαιρα, αρκετά πριν από τη διεξαγωγή της.***
3. ***Κάθε έκθεση επιθεώρησης της Επιτροπής κοινοποιείται στην εθνική αρχή επιβολής του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους, η οποία, στην απάντησή της, περιγράφει τα μέτρα ελήφθησαν για τη διόρθωση των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης που εντοπίστηκαν και την υλοποίηση των συστάσεων.***
4. ***Η έκθεση, μαζί με την απάντηση του εθνικού φορέα επιβολής, κοινοποιείται ακολούθως στους εθνικούς φορείς επιβολής των άλλων κρατών μελών, κατά περίπτωση.».*** **[Τροπολογία 182]**

18ε) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 16-αδ
Κυρώσεις

1. ***Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τους εν λόγω κανόνες και τα εν λόγω μέτρα στην Επιτροπή και την ενημερώνουν αμελλητί σχετικά με κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους.***

2. ***Στο πλαίσιο της συνεργασίας που αναφέρεται στο άρθρο 16γ, ο εθνικός φορέας επιβολής που είναι αρμόδιος για τους σκοπούς του άρθρου 16β παράγραφος 4 ή 5, κατόπιν αιτήματος του εθνικού φορέα επιβολής που χειρίζεται την καταγγελία, διερευνά την παράβαση του παρόντος κανονισμού που διαπίστωσε ο εν λόγω φορέας και, εάν αυτό είναι αναγκαίο, επιβάλλει κυρώσεις.».* **[Τροπολογία 183]**

18στ) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 16-αε

Συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής

1. ***Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν τακτικά τις σχετικές πληροφορίες όσον αφορά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στην Επιτροπή, η οποία καθιστά τις πληροφορίες αυτές διαθέσιμες σε ηλεκτρονική μορφή στα άλλα κράτη μέλη.***
2. ***Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, οι εθνικοί φορείς επιβολής διερευνούν συγκεκριμένες εικαζόμενες πρακτικές μη συμμόρφωσης ενός ή περισσοτέρων αερομεταφορέων και οργανισμών διαχείρισης αερολιμένων με τις υποχρεώσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και υποβάλλουν τα πορίσματά τους στην Επιτροπή εντός τεσσάρων μηνών από την υποβολή του αιτήματος.***
3. ***Η Επιτροπή στηρίζει τον διάλογο και προωθεί τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με την ερμηνεία ανά κράτος μέλος και την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού μέσω της επιτροπής του άρθρου 16α του [κανονισμού επιβολής].***

4. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους ή εθνικού φορέα επιβολής ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή εξετάζει τις περιπτώσεις όπου προκύπτουν διαφορές στην εφαρμογή και την επιβολή οποιασδήποτε από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

5. Η Επιτροπή μπορεί, κατά περίπτωση, να εγκρίνει κατευθυντήριες γραμμές με σκοπό την προώθηση της κοινής εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.». **[Τροπολογία 184]**

19) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 16α
Εξωδικαστική επίλυση διαφορών

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι επιβάτες αερομεταφορών να μπορούν να υποβάλλουν ατομικά αιτήματα επίλυσης διαφορών σε φορέα ή φορείς αρμόδιους για την εξωδικαστική επίλυση διαφορών μετά την υποβολή καταγγελιών ή αιτήσεων δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τον φορέα ή τους φορείς που είναι αρμόδιοι για τον χειρισμό διαφορών δυνάμει του παρόντος άρθρου. ~~Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν να εφαρμόζουν το παρόν άρθρο μόνο σε διαφορές μεταξύ~~ ***Η συμμετοχή των*** αερομεταφορέων ~~ή~~ ***και των*** μεσαζόντων~~, αφενός, και καταναλωτών, αφετέρου.~~ ***που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε διαδικασίες εναλλακτικής επίλυσης διαφορών είναι υποχρεωτική και οι αποφάσεις στο πλαίσιο των διαδικασιών αυτών είναι δεσμευτικές, με την επιφύλαξη του δικαιώματος πρόσβασης των μερών στο δικαστικό σύστημα***.». **[Τροπολογία 185]**

19α) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 16αα
Έγγραφα συμμόρφωσης

1. ***Οι ενωσιακοί αερομεταφορείς καταρτίζουν και υποβάλλουν στον εθνικό φορέα επιβολής του κράτους μέλους που εξέδωσε την άδεια λειτουργίας τους, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, καθώς και στην Επιτροπή έως ... [την 1η Ιανουαρίου xxxx], έγγραφο το οποίο αποδεικνύει με ευλόγως λεπτομερή τρόπο ότι οι διαδικασίες λειτουργίας τους είναι επαρκείς ώστε να διασφαλιστεί ότι συμμορφώνονται με συνέπεια προς όλα τα σχετικά άρθρα του παρόντος κανονισμού.***
2. ***Η Επιτροπή δύναται να εγκρίνει εκτελεστικές πράξεις που να ορίζουν το ελάχιστο περιεχόμενο αυτών των εγγράφων συμμόρφωσης. Το ελάχιστο περιεχόμενο περιλαμβάνει τουλάχιστον σχέδια έκτακτης ανάγκης για σημαντικές διαταραχές πτήσεων, καθορίζει τους υπεύθυνους για την παροχή βοήθειας καθώς και άλλα δικαιώματα, τις πρακτικές ρυθμίσεις και διαδικασίες με τις οποίες διεκπεραιώνονται οι καταγγελίες και παρέχονται βοήθεια και αποζημίωση, καθώς και τις διαδικασίες και τα υποδείγματα για την επικοινωνία με τους επιβάτες. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εγκρίνονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 16γ παράγραφος 2.***

3. ***Κάθε άλλος μεταφορέας που παρέχει υπηρεσίες από αερολιμένα της Ένωσης υποβάλλει έγγραφο συμμόρφωσης στους εθνικούς φορείς επιβολής όλων των κρατών μελών στα οποία δραστηριοποιείται, καθώς και στην Επιτροπή.***

4. ***Οι αερομεταφορείς αναθεωρούν τα έγγραφα συμμόρφωσής τους και υποβάλλουν επικαιροποιημένες εκδόσεις στον σχετικό εθνικό φορέα ή στους σχετικούς εθνικούς φορείς επιβολής, καθώς και στην Επιτροπή κάθε τρία έτη από … [την 1η Ιανουαρίου xxxx].***

5. ***Ο εθνικός φορέας επιβολής λαμβάνει υπόψη του τα έγγραφα συμμόρφωσης που υποβάλλουν οι αερομεταφορείς, ελέγχοντας, όποτε είναι δυνατόν, την εγκυρότητα των εγγράφων συμμόρφωσης έναντι των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στις καταγγελίες.».* **[Τροπολογία 186]**

19β) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 16αβ
Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. ***Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.***

2. ***Η προβλεπόμενη στο άρθρο 6γ και στο άρθρο 7 εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού]. Η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.***

3. ***Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 6γ και στο άρθρο 7 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.***

4. ***Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.***

5. ***Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.***

6. ***Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 6γ και του άρθρου 7 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.».***
[Τροπολογία 187]

19γ) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 16αγ
Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή δικαιωμάτων των επιβατών, η οποία απαρτίζεται από δύο αντιπροσώπους από κάθε κράτος μέλος, ένας τουλάχιστον εκ των οποίων εκπροσωπεί εθνικό φορέα επιβολής. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.». **[Τροπολογία 188]**

20) Το άρθρο 17 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 17
Επανεξέταση και υποβολή εκθέσεων

~~1. Έως ... [πέντε έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού] και εν συνεχεία ανά τριετία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με τον κατάλογο έκτακτων περιστάσεων ο οποίος περιέχεται στο παράρτημα, υπό το φως των συμβάντων που επηρέασαν την έγκαιρη και αποτελεσματική εκτέλεση πτήσεων κατά τα δύο προηγούμενα κάθε έκθεσης έτη.~~

~~Η έκθεση συνοδεύεται, εάν χρειάζεται, από νομοθετική πρόταση.~~ **[Τροπολογία 189]**

2. Έως … [πέντε έτη ~~μετά~~ ***από*** την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού] και εν συνεχεία ανά πενταετία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εκτέλεση, την επιβολή και τα αποτελέσματα του παρόντος κανονισμού. Η Επιτροπή συμπεριλαμβάνει στην εν λόγω έκθεση πληροφορίες σχετικά με την ενισχυμένη προστασία των επιβατών αερομεταφορών σε πτήσεις προς και από τρίτες χώρες που εκτελούνται από αερομεταφορείς τρίτων χωρών.

   ~~Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει επίσης επανεξέταση των ποσών που ορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 και των ποσοστών που ορίζονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, την εξέλιξη των αεροπορικών ναύλων, το ποσοστό του πληθωρισμού και στατιστικά στοιχεία για τις περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης, τις ματαιώσεις, τις καθυστερήσεις και τις απώλειες πτήσεων ανταπόκρισης που καταλογίζονται στους αερομεταφορείς, καθώς και στατιστικά στοιχεία για τις περιπτώσεις τοποθέτησης σε κατώτερη κατηγορία ναύλου, κατά τα πέντε προηγούμενα έτη.~~ **[Τροπολογία 190]**

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

α) ~~αν είναι αναγκαίο και σκόπιμο να αναθεωρηθεί το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, προκειμένου να ενισχυθούν περαιτέρω η προστασία των επιβατών και η ισότητα των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των ενωσιακών αερομεταφορέων και των αερομεταφορέων τρίτων χωρών, καθώς και οι πτυχές της συνδεσιμότητας. Ειδικότερα, η Επιτροπή εκτιμά τους κινδύνους σύγκρουσης δικαιοδοσιών και τις δυσκολίες που σχετίζονται με την επιβολή, προτείνει δε τρόπους για να μετριαστούν οι κίνδυνοι και να αντιμετωπιστούν οι δυσκολίες αυτές.~~ **[Τροπολογία 191]**

β) ~~αν είναι αναγκαία η προσαρμογή των ορίων που καθορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 με βάση στατιστικά στοιχεία σχετικά με την εξέλιξη των καθυστερήσεων και των ματαιώσεων κατά τη διάρκεια των πέντε ετών που προηγούνται της αξιολόγησης της Επιτροπής και κάθε έτους από … [δύο έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού] και έπειτα.~~
[Τροπολογία 192]

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

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

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

Άρθρο 2

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

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

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

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

_____

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

β) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

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

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

ι) “προσβάσιμη μορφή”: μορφότυπος ο οποίος παρέχει σε άτομο με αναπηρία ή άτομο με μειωμένη κινητικότητα πρόσβαση σε κάθε σχετική πληροφορία, μεταξύ άλλων με την παροχή πρόσβασης στο εν λόγω άτομο με εξίσου εύκολο και άνετο τρόπο με ένα άτομο χωρίς δυσκολία ή αναπηρία, και ο οποίος πληροί τις απαιτήσεις προσβασιμότητας που ορίζονται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, ιδίως την οδηγία (ΕΕ) 2019/882 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**·

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

ιβ) “προσωπικό αντικείμενο”: μη παραδιδόμενη κατά τον έλεγχο εισιτηρίων αποσκευή που ~~είναι αναγκαίο στοιχείο της μεταφοράς επιβατών και~~ πληροί τις απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας και είτε έχει μέγιστες διαστάσεις 40x30x15 cm είτε χωράει κάτω από το κάθισμα μπροστά από το κάθισμα στο οποίο κάθεται ο επιβάτης· **[Τροπολογία 193]**

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

---

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

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

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

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

3) Στο άρθρο 3, η παράγραφος 2 ~~διαγράφεται~~ ***αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:***

«2. Σε όλους τους αερολιμένες εντός της Ένωσης, ο ενωσιακός αερομεταφορέας και οι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους που ενεργούν εξ ονόματός του συστήνουν υπηρεσία που παρέχει στους επιβάτες έντυπα καταγγελίας με τα οποία ο επιβάτης μπορεί να υποβάλει αμέσως καταγγελία για φθορά ή καθυστέρηση αποσκευών κατά την άφιξή του. Ομοίως, ο ενωσιακός αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι παρέχεται στους επιβάτες εύκολη και φιλική προς τον χρήστη πρόσβαση στο έντυπο καταγγελίας που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο μέσω της χρήσης κωδικών QR. Οι εν λόγω κωδικοί QR κοινοποιούνται και εμφανίζονται με σαφή και ευδιάκριτο τρόπο, μεταξύ άλλων στις θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων, στις θυρίδες εξυπηρέτησης του αερολιμένα, στις θύρες επιβίβασης και στον δικτυακό τόπο του αερομεταφορέα ή σε ισοδύναμη διαδικτυακή πλατφόρμα, ώστε να μπορούν οι επιβάτες να έχουν πρόσβαση στο έντυπο καταγγελίας γρήγορα και χωρίς υπέρμετρη δυσκολία. Το εν λόγω έντυπο καταγγελίας, το οποίο είναι δυνατόν να έχει την μορφή Δήλωσης Μη Παράδοσης Αποσκευής (PIR) γίνεται αποδεκτό από τον αερομεταφορέα στον αερολιμένα ως καταγγελία δυνάμει του άρθρου 31 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ. Η εν λόγω δυνατότητα δεν θίγει το δικαίωμα του επιβάτη να υποβάλει καταγγελία με άλλα μέσα εντός των προθεσμιών που προβλέπονται από τη σύμβαση του Μόντρεαλ.

[Τροπολογία 194]

2α. Η Επιτροπή δύναται να εκδώσει εκτελεστικές πράξεις με σκοπό τον ορισμό της μορφής του τυποποιημένου εντύπου καταγγελίας. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία/διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 6στ παράγραφος 2.». **[Τροπολογία 195]**

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

«Άρθρο 3α

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

5) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

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

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

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

3α. Σε περίπτωση απώλειας, καθυστερημένης άφιξης ή φθοράς αποσκευών, οι αερομεταφορείς αποζημιώνουν πρώτα τους επιβάτες με τους οποίους έχουν συνάψει σύμβαση, προτού μπορέσουν να εγείρουν οποιαδήποτε αξίωση έναντι των αεροδρομίων ή των φορέων παροχής υπηρεσιών για τις ζημίες, για τις οποίες δεν φέρουν απαραιτήτως την ευθύνη.». **[Τροπολογία 196]**

6) Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

[Τροπολογία 197]

αα) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«1α. Όλοι οι αερομεταφορείς, οσάκις πωλούν αεροπορική μεταφορά στην Ένωση, εξασφαλίζουν ότι διατίθεται στους επιβάτες, σε όλα τα σημεία πώλησης, μεταξύ άλλων στις πωλήσεις μέσω τηλεφώνου και στο Διαδίκτυο, περίληψη των κύριων διατάξεων που διέπουν την ευθύνη έναντι των επιβατών και των αποσκευών τους, συμπεριλαμβανομένων των προθεσμιών για την άσκηση αγωγής αποζημίωσης και της δυνατότητας υποβολής ειδικής δήλωσης για αποσκευές. Προκειμένου να συμμορφώνονται προς την εν λόγω απαίτηση πληροφόρησης, οι ενωσιακοί αερομεταφορείς κάνουν χρήση της ενημερωτικής ανακοίνωσης που παρατίθεται στο παράρτημα. Η εν λόγω περίληψη ή ενημερωτική ανακοίνωση δεν μπορεί να χρησιμοποιείται ως βάση για αξίωση αποζημίωσης, ούτε για την ερμηνεία των διατάξεων του παρόντος κανονισμού ή της σύμβασης του Μόντρεαλ. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 6δ, με σκοπό την προσαρμογή των ποσών που αναφέρονται στο παράρτημα, πλην του ποσού που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2, βάσει απόφασης του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ.»· **[Τροπολογία 198]**

β) στην παράγραφο 2, προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση:

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

γ) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

δ) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

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

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

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

7) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 6α

1. Όταν μεταφέρει εξοπλισμό κινητικότητας που παραδίδεται κατά τον έλεγχο εισιτηρίων ή αναγνωρισμένους σκύλους συνοδείας, ο ενωσιακός αερομεταφορέας ***ενημερώνει τους επιβάτες σχετικά με τα δικαιώματά τους και*** μεριμνά ώστε σε κάθε άτομο με αναπηρία ή άτομο με μειωμένη κινητικότητα να παρέχεται η δυνατότητα να υποβάλλει, σε προσβάσιμη μορφή, ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος για την παράδοση του εξοπλισμού στον τόπο προορισμού δυνάμει του άρθρου 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ κατά την κράτηση, ταυτόχρονα με την κοινοποίηση δυνάμει του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006, και το αργότερο όταν ο εξοπλισμός παραδίδεται στον αερομεταφορέα και, στην περίπτωση αναγνωρισμένου σκύλου συνοδείας, κατά την επιβίβαση. Στην περίπτωση αυτήν, ο ενωσιακός αερομεταφορέας δεν χρεώνει στους ενδιαφερόμενους επιβάτες πρόσθετο τέλος. ***Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις με σκοπό τον ορισμό του υποδείγματος του εντύπου που χρησιμοποιείται γι' αυτήν την δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο [6στ παράγραφος 2].*** Σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, φθοράς ή καθυστέρησης του εξοπλισμού ή σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού αναγνωρισμένου σκύλου συνοδείας, ο ενωσιακός αερομεταφορέας μπορεί να απαιτήσει από το άτομο με αναπηρία ή μειωμένη

κινητικότητα να προσκομίσει δικαιολογητικά για το ποσό που έχει δηλωθεί στην ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος τα οποία να αποδεικνύουν το κόστος αντικατάστασης, συμπεριλαμβανομένης της προσωρινής αντικατάστασης, του εξοπλισμού κινητικότητας ή του αναγνωρισμένου σκύλου συνοδείας. **[Τροπολογία 199]**

Κατά την πώληση αεροπορικής μεταφοράς εξ ονόματος του ενωσιακού αερομεταφορέα, οι μεσάζοντες ***ενημερώνουν τους επιβάτες σχετικά με τα δικαιώματά τους και*** προσφέρουν στους ενδιαφερόμενους επιβάτες τη δυνατότητα να υποβάλουν ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος, σε προσβάσιμη μορφή, δυνάμει του άρθρου 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ, κατά την κράτηση και ταυτόχρονα με την κοινοποίηση δυνάμει του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006. Η ειδική αυτή δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος υποβάλλεται υπό τις ίδιες προϋποθέσεις που καθορίζονται στο πρώτο εδάφιο. Ο μεσάζων διαβιβάζει τη δήλωση στον ενωσιακό αερομεταφορέα το συντομότερο δυνατόν. **[Τροπολογία 200]**

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

3. Όταν εφαρμόζεται η παράγραφος 2 και με την επιφύλαξη των άρθρων 7 και 8 και του παραρτήματος 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 2 ή έως ότου οι ενωσιακοί αερομεταφορείς αποζημιώσουν τα νομικά ή φυσικά πρόσωπα για τις δαπάνες της αναγκαίας προσωρινής αντικατάστασης του εξοπλισμού κινητικότητας ή αναγνωρισμένου σκύλου συνοδείας.

4. Η συμμόρφωση με την παράγραφο 3 δεν συνιστά αναγνώριση ευθύνης του ενωσιακού αερομεταφορέα.

Άρθρο 6αα

1. Ο εθνικός φορέας επιβολής που έχει ορισθεί βάσει του άρθρου 16 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό. Για τον σκοπό αυτόν παρακολουθεί:

α) τους όρους και τις προϋποθέσεις των συμβάσεων αεροπορικής μεταφοράς·

β) τη συστηματική διάθεση ειδικής δήλωσης ασφαλιστικού συμφέροντος για τον εξοπλισμό κινητικότητας που έχει παραδοθεί κατά τον έλεγχο εισιτηρίων και κατάλληλου επιπέδου αποζημίωσης σε περίπτωση φθοράς που προκαλείται στον εξοπλισμό κινητικότητας·

γ) την καταβολή προκαταβολής βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 1, εάν απαιτείται·

δ) την εφαρμογή του άρθρου 6.

2. ***Για την παρακολούθηση της προστασίας των επιβατών με μειωμένη κινητικότητα και των επιβατών με αναπηρία σε περίπτωση φθοράς του εξοπλισμού κινητικότητας ή των συσκευών υποβοήθησής τους, ο εθνικός φορέας επιβολής, εξετάζει επίσης και συνεκτιμά τις πληροφορίες σχετικά με τις καταγγελίες που αφορούν τον εξοπλισμό κινητικότητας που έχουν υποβληθεί στους φορείς που έχουν ορισθεί δυνάμει του άρθρου 16α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004.***

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

4. ***Στις ετήσιες εκθέσεις τους δυνάμει του άρθρου 16 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, οι εθνικοί φορείς επιβολής δημοσιεύουν επίσης στατιστικά στοιχεία σχετικά με τη δραστηριότητά τους και με τις κυρώσεις που επιβάλλονται αναφορικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.».*** **[Τροπολογία 201]**

Άρθρο 6β

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

– τα μέγιστα όρια αποσκευών, ως προς τις διαστάσεις και το βάρος, που επιτρέπεται να μεταφέρουν οι επιβάτες στον θάλαμο επιβατών και στον χώρο φορτίου του αεροσκάφους και που αντιστοιχούν στον ναύλο για την κατηγορία ναύλου για κάθε πτήση που περιλαμβάνεται στην κράτηση του επιβάτη,

– τυχόν περιορισμούς στον αριθμό των αποσκευών που ισχύουν στο πλαίσιο δεδομένου μέγιστου επιτρεπόμενου ορίου αποσκευών,

– τους όρους υπό τους οποίους ευαίσθητα ή πολύτιμα αντικείμενα, όπως μουσικά όργανα, αθλητικός εξοπλισμός, παιδικά καρότσια και βρεφικά καθίσματα, μεταφέρονται στον θάλαμο επιβατών ή στον χώρο φορτίου του αεροσκάφους,

– με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, ενδεχόμενα πρόσθετα τέλη που επιβάλλονται για τη μεταφορά παραδιδόμενων και μη παραδιδόμενων αποσκευών, συμπεριλαμβανομένων των μουσικών οργάνων που αναφέρονται στο άρθρο 6γ,

– τους συγκεκριμένους λόγους για τους οποίους ενδέχεται να μην είναι δυνατή η μεταφορά στον θάλαμο επιβατών μη παραδιδόμενων αποσκευών κατ’ εφαρμογή της παραγράφου 3.

Οι βασικές ταξιδιωτικές υπηρεσίες και οι πρόσθετες χρεώσεις πρέπει να είναι σαφώς αναγνωρίσιμες και να μπορούν να αγοράζονται χωριστά οι μεν από τις δε. **[Τροπολογία 202]**

Εάν μια χειραποσκευή μεταφερθεί από τον θάλαμο επιβατών του αεροσκάφους στον χώρο φορτίου του αεροσκάφους πριν από την επιβίβαση σε αυτό ή την απογείωσή του, πρέπει να αποδοθεί στον επιβάτη ως χειραποσκευή κατά την αποβίβασή του από το αεροσκάφος. **[Τροπολογία 203]**

2. Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006, οι αερομεταφορείς επιτρέπουν στους επιβάτες να μεταφέρουν ένα προσωπικό αντικείμενο ***και μια χειραποσκευή με μέγιστες διαστάσεις τα 100 cm (άθροισμα μήκους, πλάτους και ύψους)*** στον θάλαμο επιβατών χωρίς επιπλέον χρέωση ***σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004. Οι αποσκευές που μπορούν να μεταφερθούν στον θάλαμο επιβατών μπορούν να εκφραστούν με τη μορφή μέγιστου ορίου διαστάσεων ή μέγιστου ορίου βάρους επί του συνολικού επιτρεπόμενου ορίου αποσκευών που μπορούν να μεταφερθούν στον θάλαμο επιβατών ανά επιβάτη, ή με αμφότερους τους τρόπους, χωρίς όμως κανέναν περιορισμό ως προς τον συγκεκριμένο αριθμό αποσκευών που μεταφέρονται.*** **[Τροπολογία 204]**

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

4. Οι παράγραφοι 2 και 3 εφαρμόζονται σε όλους τους αερομεταφορείς που αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες και σε όλους τους ~~ενωσιακούς~~ αερομεταφορείς που αφικνούνται στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες. **[Τροπολογία 205]**

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

Άρθρο 6γ

1. Οι αερομεταφορείς της Ένωσης επιτρέπουν στους επιβάτες να μεταφέρουν μουσικό όργανο στον θάλαμο επιβατών του αεροσκάφους, με την προϋπόθεση ότι εφαρμόζονται οι σχετικοί κανόνες για την ασφάλεια και την προστασία και ότι συμμορφώνεται με τις τεχνικές προδιαγραφές και περιορισμούς του οικείου αεροσκάφους. Τα μουσικά όργανα γίνονται δεκτά προς μεταφορά εντός του θαλάμου επιβατών του αεροσκάφους, εφόσον τα εν λόγω μουσικά όργανα είναι δυνατόν να τοποθετηθούν με ασφάλεια σε κατάλληλο διαμέρισμα αποσκευών εντός του θαλάμου επιβατών ή κάτω από το κάθισμα του επιβάτη, εφόσον επιτρέπεται. ~~Οι αερομεταφορείς μπορούν να καθορίσουν ότι~~ ***Όταν γίνεται δεκτό για μεταφορά εντός του θαλάμου επιβατών του αεροσκάφους,*** το μουσικό όργανο αποτελεί μέρος του επιτρεπόμενου ορίου ~~μη παραδιδόμενων αποσκευών~~ ***χειραποσκευών*** του επιβάτη ~~και ότι η μεταφορά του δεν γίνεται~~***. Ο αερομεταφορέας δύναται να καθορίσει την επιβολή πρόσθετων χρεώσεων για τις χειραποσκευές που μεταφέρονται*** επιπλέον του εν λόγω επιτρεπόμενου ορίου. **[Τροπολογία 206]**

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~~ ***χειραποσκευή*** σε δεύτερο κάθισμα. ~~Επιπλέον, μπορεί να ζητηθεί από τον~~ ***Ο εν λόγω πρόσθετος ναύλος δεν υπόκειται στην καταβολή σχετικού τέλους αεροδρομίου αναχώρησης. Όταν πραγματοποιείται αγορά δεύτερου καθίσματος, οι αερομεταφορείς καταβάλλουν εύλογες προσπάθειες το κάθισμα του*** επιβάτη να ~~προβεί στην επιλογή και αγορά παρακείμενων καθισμάτων για τον ίδιο και για το μουσικό όργανο· το δε κάθισμα για~~ ***είναι δίπλα σε εκείνο στο οποίο τοποθετείται*** το μουσικό όργανο ~~να βρίσκεται δίπλα σε παράθυρο. Όταν υπάρχει η δυνατότητα και εάν ζητηθεί, τα μουσικά όργανα μεταφέρονται σε θερμαινόμενο τμήμα του χώρου φορτίου του αεροσκάφους, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι σχετικοί κανόνες ασφαλείας και ότι συμμορφώνονται με τους περιορισμούς από άποψη χώρου και τις τεχνικές προδιαγραφές του οικείου αεροσκάφους.~~

[Τροπολογία 207]

2α. Όταν διατίθεται χώρος και εάν ζητηθεί, τα μουσικά όργανα μεταφέρονται σε θερμαινόμενο τμήμα του χώρου φορτίου του αεροσκάφους με την επιφύλαξη των εφαρμοστέων κανόνων ασφαλείας, των περιορισμών χώρου και των τεχνικών προδιαγραφών του εν λόγω αεροσκάφους. Οι αερομεταφορείς παρέχουν ειδικές ετικέτες οι οποίες τοποθετούνται σε ευδιάκριτες θέσεις στα μουσικά όργανα προκειμένου να διασφαλίζεται ότι θα τυγχάνουν της απαραίτητης φροντίδας. Μόνο τα μουσικά όργανα που είναι κατάλληλα συσκευασμένα σε άκαμπτη και/ή σκληρή θήκη, η οποία έχει σχεδιαστεί ειδικά για τα αντικείμενα αυτά, επιτρέπεται να μεταφέρονται ως φορτίο αεροσκάφους.
[Τροπολογία 208]

2β. Οι αερομεταφορείς αναφέρουν σαφώς κατά την κράτηση, καθώς και στους οικείους όρους και προϋποθέσεις, τη βάση επί της οποίας μεταφέρονται τα μουσικά όργανα, συμπεριλαμβανομένων των εφαρμοστέων χρεώσεων, των εγκαταστάσεων για τη μεταφορά των μουσικών οργάνων που είναι διαθέσιμες στο εκάστοτε αεροσκάφος και των διαστάσεων των εν λόγω εγκαταστάσεων. Όταν πρέπει να γίνει κράτηση για δεύτερο κάθισμα, προσφέρεται στους επιβάτες η δυνατότητα κράτησης του εν λόγω δεύτερου καθίσματος ηλεκτρονικά.
[Τροπολογία 209]

Άρθρο 6β

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή δικαιωμάτων των επιβατών. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. **[Τροπολογία 210]**

---

* Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 (ΕΕ L 97 της 9.4.2008, σ. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

** Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής, της 5ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες (ΕΕ L 299 της 14.11.2015, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).».

8) Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έως ... [~~πέντε~~ ***τρία*** έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού] έκθεση σχετικά με τη λειτουργία και τα αποτελέσματα του παρόντος κανονισμού. ***Η έκθεση συνοδεύεται, εάν είναι αναγκαίο, από νομοθετική πρόταση***. **[Τροπολογία 211]**

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

Άρθρο 3

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

~~Εφαρμόζεται από την ... [δύο έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού].~~ **[Τροπολογία 212]**

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

…,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Η Πρόεδρος	*Ο/Η Πρόεδρος*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

«Παράρτημα

~~Μη εξαντλητικοί κατάλογοι~~ *Εξαντλητικός κατάλογος* περιστάσεων που *μπορούν να θεωρηθούν* ~~θεωρούνται~~ έκτακτες περιστάσεις ~~και περιστάσεων που δεν θεωρούνται έκτακτες περιστάσεις~~ για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού
[Τροπολογία 213]

1. Οι ακόλουθες περιστάσεις ~~θεωρούνται~~ ***μπορούν να θεωρηθούν*** έκτακτες: **[Τροπολογία 214]**

   ~~α) περιστάσεις που δεν συνδέονται με τη λειτουργία του αεροσκάφους, όπως:~~ **[Τροπολογία 215]**

   i) φυσικές ~~ή περιβαλλοντικές~~ καταστροφές που δεν συνάδουν με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης· **[Τροπολογία 216]**

   ii) μετεωρολογικές συνθήκες ~~και ζημία στο αεροσκάφος η οποία συνδέεται με μετεωρολογικά γεγονότα~~ που δεν συνάδουν με ***την ασφάλεια της πτήσης ή που προκάλεσαν ζημίες στο αεροσκάφος κατά τη διάρκεια της πτήσης ή όταν βρισκόταν στον διάδρομο μετά τη διάθεσή του σε χρήση, οι οποίες καθιστούν αδύνατη*** την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης ~~(όπως πτώσεις κεραυνών, χαλαζόπτωση, καταιγίδες, σφοδρές αναταράξεις ή ισχυροί άνεμοι)~~· **[Τροπολογία 217]**

iii) πόλεμος***, πολιτικές ταραχές, πράξεις δολιοφθοράς ή τρομοκρατίας που καθιστούν αδύνατη*** ~~ή εξέγερση που δεν συνάδει με~~ την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης**·** **[Τροπολογία 218]**

iv) ~~διασυνοριακές απειλές κατά της υγείας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 παράγραφος 1 ή 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2371 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[1] και οι οποίες δεν συνάδουν με την ασφαλή εκτέλεση της~~ ***υγειονομικοί κίνδυνοι ή καταστάσεις ιατρικής έκτακτης ανάγκης που επιτάσσουν τη διακοπή ή την εκτροπή της σχετικής*** πτήσης~~· και~~**·**
[Τροπολογία 219]

v) ~~πρόσκρουση του αεροσκάφους με πτηνό ή άλλο~~ ***ζημία σε αεροσκάφος που προκαλείται από*** ξένο αντικείμενο ~~που δεν συνάδει με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης·~~ ***ευρισκόμενο σε διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης του αερολιμένα·***
[Τροπολογία 220]

β) ~~περιστατικά που σχετίζονται με επιβάτη, μεταξύ των οποίων:~~
[Τροπολογία 221]

i) ~~περιστατικά με απείθαρχους επιβάτες κατά την έννοια του πρωτοκόλλου 2014 του Μόντρεαλ που δεν συνάδουν με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης ή που καθυστερούν την αναχώρηση της πτήσης·~~ ***απείθαρχη συμπεριφορά επιβάτη η οποία έχει ως αποτέλεσμα να εκτρέψει τη συγκεκριμένη πτήση ο κυβερνήτης του αεροσκάφους προς αερολιμένα διαφορετικό από τον αερολιμένα άφιξης προκειμένου να αποβιβαστεί ο επιβάτης αυτός και οι αποσκευές του·*** **[Τροπολογία 222]**

ii) ~~κίνδυνοι για την υγεία ή επείγοντα ιατρικά περιστατικά (όπως σοβαρή ασθένεια) που διαπιστώνονται λίγο πριν από την αναχώρηση της πτήσης ή που επιβάλλουν την διακοπή ή την εκτροπή της πτήσης.~~ **[Τροπολογία 223]**

γ) ~~άλλα περιστατικά, όπως:~~ **[Τροπολογία 224]**

i) ~~κίνδυνοι για την ασφάλεια, ζημία προκληθείσα από δολιοφθορά, τρομοκρατικές ενέργειες ή παράνομες πράξεις, που δεν συνάδουν με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης.~~ **[Τροπολογία 225]**

ii) μη εμφανές κατασκευαστικό ή σχεδιαστικό ελάττωμα***,*** που αποκαλύφθηκε από τον κατασκευαστή ή από αρμόδια αρχή και το οποίο δεν συνάδει με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης***·*** **[Τροπολογία 226]**

iii) ***απρόβλεπτοι*** περιορισμοί στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας ή στη δυναμικότητα του αερολιμένα~~,~~ ή ***απρόβλεπτο*** κλείσιμο του εναέριου χώρου~~.~~***, συμπεριλαμβανομένων περιπτώσεων κλεισίματος διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης από τις αρχές·*** **[Τροπολογία 227]**

~~iv) μερικό ή πλήρες μη προγραμματισμένο κλείσιμο αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένων της γενικής βλάβης του συστήματος του αερολιμένα, της διακοπής ηλεκτρικού ρεύματος και της κατάρρευσης των ηλεκτρονικών επικοινωνιών ή της ενεργοποίησης του σχεδίου έκτακτης ανάγκης από τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα.~~ **[Τροπολογία 228]**

v) ~~απεργίες φορέων~~ ***απρόβλεπτες εργατικές διαφορές στον πραγματικό αερομεταφορέα ή σε φορείς*** παροχής βασικών υπηρεσιών~~, όπως ο οργανισμός διαχείρισης αερολιμένα,~~ ***όπως οι αερολιμένες και*** οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας ~~ή οι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους, ή απεργίες στον πραγματικό αερομεταφορέα, όταν συνδέονται με~~***, εξαιρουμένων των απεργιών του προσωπικού των αεροπορικών εταιρειών, εκτός εάν βασίζονται σε*** αιτήματα που ~~δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του πραγματικού αερομεταφορέα.~~ ***μόνον οι δημόσιες αρχές μπορούν να ικανοποιήσουν·*** **[Τροπολογία 229]**

~~vi) απρόβλεπτη απουσία μέλους του πληρώματος που είναι απαραίτητο για την εκτέλεση της πτήσης, λόγω ασθένειας ή θανάτου, όταν προκύπτει εκτός της έδρας του πραγματικού αερομεταφορέα ή λόγω πανδημίας.~~ **[Τροπολογία 230]**

vii) ~~ζημίες στο~~ ***πρόσκρουση σταθμευμένου αεροσκάφους με*** αεροσκάφος ~~οι οποίες έχουν~~ ***άλλης αεροπορικής εταιρείας, η οποία έχει*** προκληθεί ~~ενώ το αεροσκάφος βρίσκεται στο έδαφος από τρίτους για τους οποίους δεν ευθύνεται ο αερομεταφορέας και οι οποίες δεν συνάδουν με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης.~~ ***από την κίνηση του αεροσκάφους της άλλης αεροπορικής εταιρείας.*** **[Τροπολογία 231]**

~~viii) ζημία σε ελαστικό του αεροσκάφους η οποία έχει προκληθεί από ξένο αντικείμενο που δεν συνάδει με την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης.~~ **[Τροπολογία 232]**

ix) ~~διάδρομος~~ ***παρουσία βενζίνης σε διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης με αποτέλεσμα το κλείσιμο του*** αερολιμένα ~~με επικαθίσεις που δεν συνάδει με την ασφαλή εκτέλεση της~~ ***και, συνεπώς, σημαντική καθυστέρηση*** πτήσης. ***από ή προς τον εν λόγω αερολιμένα, υπό την προϋπόθεση ότι η βενζίνη δεν προέρχεται από αεροσκάφος του αερομεταφορέα που εκτελεί την πτήση.*** **[Τροπολογία 233]**

~~x) απρόβλεπτες ελλείψεις από άποψη ασφάλειας της πτήσης που αφορούν τον εξοπλισμό του αεροσκάφους ο οποίος δεν βρίσκεται σε αποδεκτά επίπεδα πτητικής λειτουργίας, όπως ορίζονται στον κύριο πίνακα ελάχιστου εξοπλισμού ή στις ελάχιστες συνθήκες λειτουργίας του εξοπλισμού που καθορίζονται σε αυτόν, και οι οποίες δεν θα μπορούσαν να είχαν αποκατασταθεί στο πλαίσιο της προληπτικής συντήρησης (όπως προβλέπεται στην παράγραφο 2 στοιχείο α))· και~~ **[Τροπολογία 234]**

~~xi) μετά την απογείωση, κίνδυνοι για την υγεία ή ιατρικής φύσεως καταστάσεις έκτακτης ανάγκης (όπως σοβαρή νόσος) μέλους του πληρώματος που επιβάλλουν τη διακοπή ή την εκτροπή της πτήσης.~~ **[Τροπολογία 235]**

xiα) πρόσκρουση πτηνού σε αεροσκάφος και κάθε ζημία που έχει προκληθεί από την εν λόγω πρόσκρουση· **[Τροπολογία 236]**

xiβ) έλλειψη, στον αερολιμένα, προσωπικού που παρέχει υπηρεσίες φόρτωσης αποσκευών· **[Τροπολογία 237]**

xiγ) συμφόρηση αερολιμένα λόγω μετεωρολογικών συνθηκών, με αποτέλεσμα να αναγκαστεί ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών να καθυστερήσει ή να ματαιώσει την πτήση· **[Τροπολογία 238]**

xiδ) γενικευμένη βλάβη του συστήματος ανεφοδιασμού αεροσκαφών, όταν ο αερολιμένας αναχώρησης της εν λόγω πτήσης ή του εν λόγω αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για το σύστημα ανεφοδιασμού αεροσκαφών. **[Τροπολογία 239]**

~~2. Ο ακόλουθος κατάλογος περιλαμβάνει περιστάσεις που δεν θεωρούνται έκτακτες περιστάσεις:~~

~~α) τεχνικά προβλήματα που θα μπορούσαν να είχαν αποκατασταθεί στο πλαίσιο της προληπτικής συντήρησης σύμφωνα με τους κανόνες και τις διαδικασίες της Ένωσης για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας των αεροσκαφών·~~

~~β) επιχειρησιακές αποφάσεις και διαδικασίες για καθυστερήσεις πληρώματος, ελέγχους εισιτηρίων και επιβίβαση· και~~

~~γ) μη διαθεσιμότητα πληρώματος πτήσης ή πληρώματος θαλάμου επιβατών (εκτός εάν οφείλεται σε απεργίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο γ) σημείο v) ή απρόβλεπτες απουσίες λόγω ασθένειας ή θανάτου που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο γ) σημείο vi)).~~

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

[Τροπολογία 240]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

«Παράρτημα

Ενημερωτική ανακοίνωση όπως αναφέρεται στο άρθρο 6

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

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

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΘΑΝΑΤΟΥ Η ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΥ

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

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

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

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

ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ

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

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΠΟΥ ΠΡΟΚΑΛΕΙΤΑΙ ΣΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ

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

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ

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

ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ, ΑΠΩΛΕΙΑ Η ΦΘΟΡΑ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ

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

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

Σε περίπτωση μη παραδιδόμενων αποσκευών (~~χειραποσκευών~~ ***χειραποσκευή***), συμπεριλαμβανομένων των προσωπικών αντικειμένων, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος μόνον εφόσον η ζημία οφείλεται σε υπαιτιότητα δική του ή του προσωπικού ή των υπαλλήλων του.
[Τροπολογία 241]

ΑΝΩΤΕΡΑ ΟΡΙΑ ΓΙΑ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ

Ένας επιβάτης μπορεί να τύχει υψηλότερου ορίου ευθύνης, εφόσον κάνει ειδική δήλωση το αργότερο κατά την παράδοση των αποσκευών κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων και εφόσον πληρώσει ένα συμπληρωματικό ποσό, εάν απαιτείται. Το εν λόγω συμπληρωματικό ποσό βασίζεται σε τιμολόγιο συνδεόμενο με τα πρόσθετα έξοδα που συνεπάγεται η μεταφορά και η ασφάλιση της συγκεκριμένης αποσκευής άνω του ορίου ευθύνης που προβλέπεται στο άρθρο 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ, όπως επικαιροποιήθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ ***[(***ο αερομεταφορέας αναφέρει εντός παρενθέσεων το κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα***)***]. Το τιμολόγιο διατίθεται στους επιβάτες, εφόσον το ζητήσουν. **[Τροπολογία 242]**

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

ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΑΠΟ ΕΥΘΥΝΗ

Εάν ο μεταφορέας αποδείξει ότι οι τυχόν ζημίες 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~~ ***ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ*** ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ **[Τροπολογία 243]**

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

ΕΥΘΥΝΗ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ

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

ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΚΗΣΗ ΑΓΩΓΗΣ

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

ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ, ΑΠΩΛΕΙΑ, ΦΘΟΡΑ Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

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

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

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

ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ

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

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