ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 16.2.2005
COM(2005) 47 τελικό

2005/0007 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς

(Κείμενο που ενδιαφέρει τον ΕΟΧ)

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Η ενιαία αγορά αερομεταφορών έχει ωφελήσει σημαντικά τους Ευρωπαίους, προσφέροντας μεταξύ άλλων μεγαλύτερη επιλογή προορισμών και αερομεταφορέων και χαμηλότερους ναύλους. Έχει βοηθήσει στο άνοιγμα των αερομεταφορών στην πλειονότητα των πολιτών, στους οποίους είναι πλέον συχνά απαραίτητες για την ενεργό συμμετοχή τους στην οικονομική και κοινωνική ζωή. Τα αεροπορικά ταξίδια παραδείγματος χάριν είναι συχνά απαραίτητα στην εργασία, τη συνέρευση συγγενών και φίλων και στην αναψυχή και τον τουρισμό· η δύσκολη πρόσβαση στις αερομεταφορές μπορεί να παρεμποδίσει σοβαρά την ένταξη πολλών πολιτών, σε βάρος του κοινωνικού συνόλου. Συνεπώς, πρέπει να προσφέρονται ίδιες μεταφορικές δυνατότητες στα άτομα που υποφέρουν από μειωμένη κινητικότητα, είτε αυτή οφείλεται σε αναπηρία, στην ηλικία ή σε κάποιο άλλον παράγοντα. Οι επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα πρέπει να είναι βέβαιοι ότι θα εξυπηρετούνται ανάλογα με τις ανάγκες τους σε όλην την Κοινότητα, ανεξάρτητα από την αεροπορική εταιρεία ή τον αερολιμένα που πρόκειται να χρησιμοποιήσουν.

2. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή προσέδωσε ιδιαίτερη προτεραιότητα στην εξασφάλιση των δικαιωμάτων των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Ήδη, το 2000 έγειρε το όλο θέμα σε ανακοίνωσή της για την προστασία των επιβατών αεροπορικών μεταφορών[1], το 2001, στη Λευκή της Βίβλο για την πολιτική μεταφορών έως το 2010[2], ανήγγειλε την πρόθεσή της να αναλάβει δράση σε ό,τι αφορά τα δικαιώματα των χρηστών και το 2002 δημοσίευσε ένα συμβουλευτικό έγγραφο για τις συμβάσεις μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και επιβατών, όπου θίγονταν επιχειρησιακά ζητήματα[3]. Στο έγγραφο αυτό εντοπίζονταν ορισμένες πιθανές βελτιώσεις στα δικαιώματα των επιβατών και οι ενδιαφερόμενοι παράγοντες καλούνταν να προσδιορίσουν σε ποια θέματα απαιτείται να αναλάβει δράση η Ευρωπαϊκή Ένωση. Μετά από διεξοδική ανάλυση των πολυάριθμων απαντήσεων και αφού άκουσε τους αρμόδιους παράγοντες, η Επιτροπή κατέληξε στην άποψη ότι η προστασία των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα αποτελεί την πρώτη προτεραιότητα έχουν .

3. Η Επιτροπή δεν πιστεύει πάντως ότι μια πολιτική υπέρ των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα πρέπει να περιορίζεται στις αερομεταφορές. Έχει χρηματοδοτήσει ερευνητικά προγράμματα για την προσαρμογή των διαφόρων μεταφορικών μέσων στις ανάγκες τους, όπως τα χαμηλά δάπεδα στα λεωφορεία και η δυνατότητα πρόσβασης σε πούλμαν και λεωφορεία μεγάλων αποστάσεων και σε τρένα, τα οποία οδήγησαν ή θα οδηγήσουν σε νομοθετικές πρωτοβουλίες[4]. Περισσότερες ενέργειες έγιναν στους σιδηροδρόμους. Πρώτον,

---

1 Προστασία των επιβατών αεροπορικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση - COM(2000) 365, 21.6.2000.

2 Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών - COM(2001) 370, 12.9.2001.

3 Συμβάσεις μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και επιβατών. Συμβουλευτικό έγγραφο της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας και Μεταφορών, 21.6.2002. Το συμβουλευτικό έγγραφο, οι απαντήσεις και η αναλυτική σύνοψη των αντιδράσεων διατίθενται στο Διαδίκτυο στη διεύθυνση http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/consult_contract_en.htm.

4 Οδηγία 2001/85/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2001, περί ειδικών διατάξεων για οχήματα μεταφοράς επιβατών, άνω των οκτώ θέσεων εκτός της θέσεως του οδηγού (ΕΕ L 42, 13.2.2002); Απόφαση της Επιτροπής, της 30ής Μαΐου 2002, σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας του υποσυστήματος τροχαίου υλικού του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της

με βάση την οδηγία για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος[5], καταρτίζονται τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας που καλύπτουν τη δυνατότητα πρόσβασης των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, με στόχο να μπορέσει η Επιτροπή να εκδώσει απόφαση το 2005. Δεύτερον, όπως είχε αναγγείλει στην ανακοίνωσή της για έναν ολοκληρωμένο σιδηροδρομικό χώρο[6], το Μάρτιο του 2004 η Επιτροπή ενέκρινε πρόταση κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών των διεθνών γραμμών, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα[7]. Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, η τροποποιημένη οδηγία για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας των επιβατηγών πλοίων εισήγαγε απαιτήσεις για την ασφάλεια των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα[8].

4. Οι πρωτοβουλίες αυτές πρέπει να ειδωθούν υπό το πρίσμα της κοινοτικής πολιτικής για τη μη εισαγωγή διακρίσεων. Το άρθρο 21 του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων ορίζει ως γενική αρχή ότι απαγορεύεται κάθε διάκριση για οιοδήποτε λόγο, όπως το φύλο, η φυλή, το χρώμα, η εθνική ή κοινωνική καταγωγή, τα γενετικά χαρακτηριστικά, η γλώσσα, η θρησκεία ή οι πεποιθήσεις, οι πολιτικές ή άλλες απόψεις, η ιδιότητα του μέλους εθνικής μειονότητας, η περιουσία, η γέννηση, η αναπηρία, η ηλικία ή ο γενετήσιος προσανατολισμός. Επίσης, το άρθρο 13 της συνθήκης ΕΚ παρέχει στην Κοινότητα τη δυνατότητα να αναλαμβάνει δράση για την καταπολέμηση των διακρίσεων λόγω φύλου, φυλετικής ή εθνικής καταγωγής, θρησκείας ή πεποιθήσεων, αναπηρίας, ηλικίας και γενετήσιου προσανατολισμού, σε πεδία κοινοτικής αρμοδιότητας. Το Συμβούλιο εξέδωσε στις 27 Νοεμβρίου 2000 την οδηγία 2000/78/ΕΚ[9] "για τη διαμόρφωση γενικού πλαισίου για την ίση μεταχείριση στην απασχόληση και την εργασία". Η οδηγία απαγορεύει τις διακρίσεις, άμεσες ή έμμεσες, για λόγους θρησκείας ή πεποιθήσεων, αναπηρίας, ηλικίας ή γενετήσιου προσανατολισμού[10]. Όσον αφορά την αναπηρία, η οδηγία αναγνωρίζει ότι η μη εύλογη διευθέτηση του χώρου εργασίας μπορεί να αποτελέσει διάκριση. Στην πράξη, η υποχρέωση αυτή απαιτεί από τους εργοδότες να κάνουν θετικά βήματα ώστε να εξασφαλίζουν δίκαιη μεταχείριση των ατόμων με αναπηρίες. Με πρωτοβουλία της Επιτροπής το έτος 2003 ανακήρύχθηκε Ευρωπαϊκό Έτος των Ατόμων με Αναπηρίες, το δε Συμβούλιο ακολούθησε την πρωτοβουλία αυτή στη συνέχεια. Για να υπάρχουν αποτελέσματα και μετά το 2003 και για να επιτευχθεί μια βιώσιμη και λειτουργική προσέγγιση στα θέματα αναπηρίας, η Επιτροπή εξέδωσε τον Οκτώβριο του 2003 ανακοίνωση [COM(2003) 650] με τίτλο "Ίσες ευκαιρίες για τα άτομα με αναπηρίες: ένα ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης". Εκτός αυτού, κρίνει αναγκαίο να αντιμετωπισθεί η αρνητική στάση, να αυξηθεί η ευαισθητοποίηση, να προωθηθούν οι ανταλλαγές εμπειρίας και να ενισχυθεί η συνεργασία μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων.

οδηγίας 96/48/ΕΚ (ΕΕ L 275, 11.10.2002); Απόφαση της Επιτροπής, της 30ής Μαΐου 2002, για τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας του υποσυστήματος υποδομής του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/48/ΕΚ (ΕΕ L 245, 12.9.2002).

5 Οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Μαρτίου 2001 για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος - ΕΕ L 110, 20.4.2001.

6 Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο «Για έναν ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο» - COM(2002) 18, 23.1.2002.

7 Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών. COM (2004) 143 τελικό, 3.3.2004.

8 Οδηγία 2003/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Απριλίου 2003, για την τροποποίηση της οδηγίας 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία - ΕΕ L 123, 17.5.2003.

9 ΕΕ L 303, 2.12.2000, σ. 16.

10 Τις διακρίσεις για λόγους φύλου και εθνικής ή φυλετικής καταγωγής πραγματεύονται άλλες οδηγίες.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

5. Το κείμενο διαβούλευσης της Επιτροπής για τις συμβάσεις των αεροπορικών εταιρειών είχε μεγάλη ανταπόκριση. Η Επιτροπή έλαβε μάλιστα σαράντα επτά απαντήσεις από διαφόρους παράγοντες, ιδίως από αεροπορικές εταιρείες και τις ενώσεις τους, οργανώσεις καταναλωτών, υπουργεία και κυβερνητικούς φορείς. Από τη διαδικασία διαβούλευσης προέκυψε ευρεία συναίνεση στη διαπίστωση ότι η κοινοτική νομοθεσία πρέπει να προστατεύει τα δικαιώματα των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Συμφωνήθηκε εν γένει ότι πρέπει να απαγορευθεί η αδικαιολόγητη άρνηση μεταφοράς λόγω μειωμένης κινητικότητας, έτσι ώστε να προληφθεί η άνιση μεταχείριση. Από την άλλη πλευρά, έγινε γενικά δεκτό ότι πρέπει να επιτραπεί στους αερομεταφορείς να αρνούνται τη μεταφορά για λόγους ασφαλείας, εφόσον αυτό δικαιολογείται και απαιτείται από το νόμο για να αποφεύγεται η κατάχρηση. Υπήρξε επίσης συναίνεση στο θέμα ότι τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα δεν πρέπει να επιβαρύνονται για τη συνδρομή που χρειάζονται στη χρήση των αερομεταφορών και ότι το σχετικό κόστος πρέπει να κατανέμεται στους επιβάτες συνολικά.

6. Σε αυτήν την ευρεία συμφωνία, ανασταλτικός παράγοντας ήταν η έντονη αντιπαράθεση εάν για την παροχή της συνδρομής στους αερολιμένες πρέπει να είναι υπεύθυνοι οι αερολιμένες ή οι αεροπορικές εταιρείες. Οι αεροπορικές εταιρείες έτειναν στην άποψη ότι τη συνδρομή πριν και μετά την πτήση πρέπει να παρέχουν οι αερολιμένες, διότι πρόκειται για θέμα της αρμοδιότητάς τους. Η παροχή της συνδρομής πρέπει να οργανωθεί κεντρικά σε κάθε αερολιμένα και να χρηματοδοτείται με επιβάρυνση κάθε αεροπορικής εταιρείας ανάλογη του αριθμού επιβατών που μεταφέρει από και προς τον αερολιμένα. Οι διαχειριστές αερολιμένων υποστήριξαν ότι πρέπει να αναλαμβάνουν την ευθύνη οι αεροπορικές εταιρείες, διότι αυτές έρχονται σε επαφή με τους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα και διαθέτουν πληροφορίες σχετικά με αυτούς και τις ανάγκες τους.

7. Η συζήτηση συνεχίσθηκε επί αρκετό διάστημα χωρίς όμως να λυθεί το θέμα. Μολονότι στις εκούσιες δεσμεύσεις τους οι αεροπορικές εταιρείες και οι αερολιμένες[11] καλύπτουν το θέμα της μεταχείρισης των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, δεν απαντούν στο ερώτημα ποιος πρέπει να είναι υπεύθυνος για την παροχή της συνδρομής στους αερολιμένες. Δεδομένης της σημασίας που έχει η κινητικότητα στην κοινωνική ένταξη και επειδή το θέμα δεν πρέπει να παραμείνει ανοικτό και μπορεί να λυθεί μόνον νομοθετικά, η Επιτροπή αποφάσισε να υποβάλει την παρούσα πρόταση κανονισμού. Έτσι θα επιτευχθούν δύο βασικοί στόχοι: πρώτον, θα αποτραπεί η άνιση μεταχείριση, η οποία είναι η άρνηση μεταφοράς λόγω μειωμένης κινητικότητας, και, δεύτερον, θα εξασφαλισθεί η δωρεάν συνδρομή που χρειάζονται τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα για να έχουν πραγματική δυνατότητα να ταξιδεύουν αεροπορικώς.

8. Η Επιτροπή αναγνωρίζει τις σοβαρές προσπάθειες που καταβάλλουν στην πλειονότητά τους αεροπορικές εταιρείες και αερολιμένες για να ανταποκριθούν στις ανάγκες των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Όντως, οι αερομεταφορές προπορεύονται των περισσότερων άλλων τομέων στο θέμα αυτό. Η Επιτροπή αναγνωρίζει επίσης το αξιόλογο έργο που έχει επιτελέσει η Ευρωπαϊκή Συνδιάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας όλα αυτά τα χρόνια για να διευκολυνθεί η μεταφορά των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα[12]. Την ενδιαφέρει όμως να

---

[11] Δέσμευση Εξυπηρέτησης Επιβατών των Αεροπορικών Εταιρειών και Εκούσια Δέσμευση Αερολιμένων για την Εξυπηρέτηση Επιβατών που εκτέθηκαν στο διάλογο μεταξύ Ευρωπαϊκής Συνδιάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας και Ευρωπαϊκής Ένωσης στη Λισαβόνα στις, 10 Μαΐου 2001.

[12] Ευρωπαϊκή Συνδιάσκεψη Πολιτική Αεροπορία: Έγγραφο 30, Μέρος 1 Διευκόλυνση, με συνημμένο Κώδικα Ορθής Δεοντολογίας για την επίγεια εξυπηρέτηση των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

εξασφαλίσει ότι ακολουθείται ορθή πρακτική σε όλους τους κοινοτικούς αερολιμένες και σε όλες τις πτήσεις που αναχωρούν από αυτούς και ότι αυτό θα συνεχισθεί παρά την αύξηση των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, η οποία οφείλεται στη γήρανση του πληθυσμού, και παρά τη συνεχή πίεση που ασκείται στις αεροπορικές εταιρείες να μειώνουν το κόστος για λόγους ανταγωνισμού.

3. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

Ρήτρα ίσης μεταχείρισης

9. Μια αεροπορική εταιρεία θα μπορούσε να αποπειραθεί να αρνηθεί τη μεταφορά ατόμων με μειωμένη κινητικότητα για να εξοικονομήσει έξοδα, εκτός εάν επιβαρύνει τους επιβάτες αυτούς με το πλήρες κόστος της συνδρομής, πράγμα που θα ήταν απαράδεκτο. Θα μπορούσε επίσης να ανησυχήσει για τους τυχόν κινδύνους ασφαλείας ή την αδικαιολόγητη αντίδραση άλλων επιβατών. Η Επιτροπή, χωρίς να υπονοεί ότι αυτές οι πρακτικές είναι διαδεδομένες, πιστεύει ότι οι συγκεκριμένοι επιβάτες πρέπει να έχουν την εγγύηση ότι δεν θα τους αρνηθούν τη μεταφορά λόγω μειωμένης κινητικότητάς. Μια αεροπορική εταιρεία ή ένας ταξιδιωτικός πράκτορας μπορεί να αρνηθεί ενδεχομένως είτε να αποδεχθεί κρατήσεις από άτομα με μειωμένη κινητικότητα είτε, όταν φθάσουν στο αεροδρόμιο, την επιβίβασή τους. Η Επιτροπή προτείνει λοιπόν, για τις πτήσεις που αναχωρούν από αερολιμένες ευρισκόμενους στο έδαφος κράτους μέλους όπου ισχύει η Συνθήκη, να απαγορευθεί τόσο η μη αποδοχή κρατήσεων όσο και η άρνηση επιβίβασης σε επιβάτες για λόγους μειωμένης κινητικότητάς τους. Η απαγόρευση της άρνησης κράτησης ή επιβίβασης πρέπει να ισχύει επίσης και για τους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα με προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους όπου ισχύει η Συνθήκη, εφόσον η πτήση αποτελεί μέρος ταξιδίου το οποίο άρχισε στην Κοινότητα και εφόσον ο αερομεταφορέας είναι κοινοτικός.

10. Ωστόσο, η εγγύηση αυτή δεν μπορεί να είναι απόλυτη. Η μεταφορά ατόμων με σοβαρά περιορισμένη κινητικότητα ή η μεταφορά πολλών ατόμων με μειωμένη κινητικότητα με την ίδια πτήση μπορεί να είναι αντίθετη προς τις δεόντως θεσπισμένες απαιτήσεις ασφαλείας. Παραδείγματος χάριν, η τυχόν εκκένωση του αεροπλάνου σε περίπτωση ανάγκης θα ήταν εξαιρετικά αργή και δύσκολη. Συνεπώς, ο προτεινόμενος κανονισμός πρέπει να επιτρέπει στις αεροπορικές εταιρείες και τους αερομεταφορείς να αρνούνται τη μεταφορά προκειμένου να συμμορφώνονται προς τους προδιαγεγραμμένους κανόνες ασφαλείας. Για να αποφεύγεται η κατάχρηση, όμως, πρέπει να είναι υποχρεωμένοι αφενός να ενημερώνουν γραπτώς τους επιβάτες γιατί αρνούνται τη μεταφορά τους και να γνωστοποιούν στο κοινό τους κανόνες ασφαλείας που ισχύουν για τη μεταφορά ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

Παροχή συνδρομής σε αερολιμένες: ορισμένες διακρίσεις

11. Τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, για να επιβιβασθούν σε πτήσεις, χρειάζονται ενδεχομένως συνδρομή που να ανταποκρίνεται στις ιδιαίτερες ανάγκες τους. Παραδείγματος χάριν, χρειάζονται ίσως βοήθεια για να μεταβούν από το σημείο άφιξής τους σε ένα αεροδρόμιο στο αεροπλάνο τους και, κατά την άφιξη της πτήσης τους, από το αεροπλάνο στο σημείο αναχώρησής τους από το αεροδρόμιο. Η συνδρομή αυτή εκλαμβάνεται ορισμένες φορές ως παροχή αναπηρικής πολυθρόνας και συνοδού στη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων, αυτό όμως είναι μια απλοποιημένη εικόνα όπου αγνοείται η ποικιλομορφία των αναγκών.

12. Πρώτον, ανάγει κάποιον με μειωμένη κινητικότητα σε ανάπηρο που δεν μπορεί να περπατήσει και χρειάζεται επομένως αναπηρική πολυθρόνα. Καίτοι αυτό ισχύει για ορισμένους, σε άλλα άτομα, όπως οι τυφλοί και οι κωφοί, οι αναπηρίες τους δεν επηρεάζουν την ικανότητά τους να βαδίζουν. Αυτοί χρειάζονται περισσότερο καθοδήγηση, ώστε να βρίσκουν το δρόμο τους, ή την κοινοποίηση βασικών πληροφοριών σε κατάλληλη μορφή, για τη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων παραδείγματος χάριν, τη θύρα αναχώρησης και την ώρα επιβίβασης. Από την άλλη πλευρά, οι επιβάτες που χρειάζονται βοήθεια στη μετακίνησή τους μέσα σε ένα αεροδρόμιο δεν έχουν απαραίτητα κάποια αναπηρία. Παραδείγματος χάριν, πολλοί ηλικιωμένοι δεν χρειάζονται βοήθεια στην καθημερινή τους ζωή αλλά δεν μπορούν να περπατήσουν μεγάλες αποστάσεις στα αεροδρόμια. Το αυξανόμενο μέγεθος και η συνθετότητα των σύγχρονων αερολιμένων οδηγούν αυτάρκη άτομα να ζητούν συνδρομή. Η Ευρωπαϊκή Συνδιάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας έχει εκπονήσει έναν ορισμό που εκφράζει την ποικιλομορφία αυτή στο έργο της για τη διευκόλυνση της μετακίνησης, τον οποίο ακολούθησε η Επιτροπή στην παρούσα πρόταση.

13. Δεύτερον, η παροχή συνδρομής δεν αρχίζει αναγκαστικά από τη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων κατά την αναχώρηση ούτε τερματίζεται στην αίθουσα παραλαβής των αποσκευών κατά την άφιξη. Κάποιοι επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα φθάνουν ενδεχομένως σε χώρους στάθμευσης των αυτοκινήτων ή σε στάσεις λεωφορείων ή σε σταθμούς τρένων και χρειάζονται κατόπιν βοήθεια για να φθάσουν στη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων. Επίσης, μπορεί στη συνέχεια να χρειάζονται βοήθεια για να μεταβούν από την αίθουσα παραλαβής των αποσκευών, όπου συχνά μένουν ασυνόδευτοι, στο σημείο αναχώρησής τους από το αεροδρόμιο. Οι μετεπιβιβαζόμενοι επιβάτες μπορεί να χρειάζονται βοήθεια για να μεταβούν από τη μια θύρα εξόδου στην άλλη και πιθανόν από έναν αεροσταθμό σε άλλο. Ακόμη, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα χρειάζονται ενδεχομένως βοήθεια καθ'οδόν, επί παραδείγματι στην ολοκλήρωση των διαδικασιών ελέγχου των εισιτηρίων, ελέγχου ασφαλείας, ελέγχου διαβατηρίων, παραλαβής των αποσκευών και εκτελωνισμού Αυτό δεν σημαίνει ότι όλοι οι επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα θέλουν τόσο εκτεταμένες υπηρεσίες, αλλά μάλλον ότι πρέπει αυτές να είναι διαθέσιμες εάν τις χρειασθούν. Ούτε αυτό υπονοεί αναγκαστικά ότι η συνδρομή πρέπει να παρέχεται σε ολόκληρο το χώρο του αεροδρομίου, αλλά περισσότερο από και προς σημεία όπου οι επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα μπορούν να τη ζητήσουν εύκολα.

14. Για να δοθεί στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα πραγματικά η δυνατότητα να ταξιδεύουν αεροπορικώς, η συνδρομή πρέπει να ερμηνεύεται με την ευρεία έννοια. Προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι διατίθεται πάντοτε πλήρες φάσμα συνδρομής, ο προτεινόμενος κανονισμός καθορίζει έναν τυποποιημένο κατάλογο υπηρεσιών που πρέπει να παρέχονται στα αεροδρόμια της Κοινότητας. Στο πλαίσιο της ισότιμης μεταχείρισης και της κοινωνικής ένταξης, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα δεν πρέπει να επιβαρύνονται για την παροχή της συνδρομής· το κόστος αυτό πρέπει να κατανέμεται αντίθετα σε όλους τους επιβάτες των αερομεταφορών εν γένει. Όπως εξηγήθηκε, κατά τη διαβούλευση φάνηκε ότι οι διάφοροι παράγοντες υποστηρίζουν την αρχή αυτή, οι αεροπορικές εταιρίες όμως και οι αερολιμένες διαφωνούν για το ποιος θα έχει την ευθύνη οργάνωσης και χρηματοδότησης της συνδρομής. Αυτό μπορεί να ρυθμισθεί μόνον με κοινοτικό νομοθέτημα.

<u>Παροχή συνδρομής στους αερολιμένες: επιλογές</u>

15. Ποια επιλογή θα ωφελούσε περισσότερο τους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα που αναχωρούν από αερολιμένες κρατών μελών ή φθάνουν σε αυτούς: να είναι υπεύθυνοι για την παροχή συνδρομής οι αερολιμένες ή να ανατεθεί το καθήκον αυτό στις αεροπορικές εταιρείες; Για να έχουν πλήρη δυνατότητα αερομεταφοράς, τα άτομα με μειωμένη

κινητικότητα πρέπει να έχουν την πεποίθηση ότι θα δεχθούν τη συνδρομή που χρειάζονται, ανεξάρτητα από τον αερολιμένα ή την αεροπορική εταιρεία που χρησιμοποιούν. Η πεποίθηση αυτή μπορεί να δημιουργηθεί μόνον με την εγγύηση ότι θα τους παρέχεται δωρεάν συνδρομή υψηλής ποιότητας σε όλους τους αερολιμένες των κρατών μελών. Οι επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα χρειάζεται επίσης να έχουν την εγγύηση ότι, ανεξάρτητα από την αεροπορική εταιρεία που θα επιλέξουν, θα έχουν την ίδια βοήθεια και μεταχείριση υψηλών προδιαγραφών.

16. Ένας συγκεκριμένος στόχος είναι να εξασφαλισθεί η παροχή εκτεταμένης και αδιάκοπτης συνδρομής σε όλους τους αερολιμένες. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να αποφεύγονται κατά το δυνατόν οι διακοπές στην εξυπηρέτηση και οι μετακινήσεις από τον έναν πάροχο στον άλλο, διότι έτσι δημιουργούνται καθυστερήσεις και οι επιβάτες αναγκάζονται να περιμένουν άλλους συνοδούς. Η αδιάκοπτη παροχή υπηρεσιών με εύλογο κόστος θα διευκολυνθεί σε μεγάλο βαθμό εάν σε κάθε αερολιμένα είναι υπεύθυνος ένας και μόνον φορέας. Έτσι θα υπάρξει εκμετάλλευση οικονομιών κλίμακας, παραδείγματος χάριν στην παροχή και τη χρήση οχημάτων και μηχανημάτων ανύψωσης.

17. Ο φορέας διαχείρισης έχει μεγάλες αρμοδιότητες σε όλον τον αερολιμένα και για το λόγο αυτό είναι στην κατάλληλη θέση για να παρέχει εκτεταμένη και συνεχή εξυπηρέτηση. Η Επιτροπή προτείνει λοιπόν να είναι υπεύθυνος αυτός ο φορέας για την οργάνωση και τη χρηματοδότηση της συνδρομής που χρειάζονται τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα στους αερολιμένες. Ο φορέας αυτός μπορεί έτσι να παρέχει τη συνδρομή ο ίδιος ή να την αναθέτει με συμβάσεις σε παρόχους. Όσο για την άλλη επιλογή, θα ήταν παράλογο να περιμένει κανείς από μία αεροπορική εταιρία να παρέχει συνδρομή σε ολόκληρο τον αερολιμένα, τόσο για τους δικούς της επιβάτες όσο και για εκείνους που μεταφέρονται με πτήση ανταπόκρισης σε άλλους αερομεταφορείς, στους αεροσταθμούς που χρησιμοποιεί εκείνη όσο και στους αεροσταθμούς των άλλων αεροπορικών εταιριών.

18. Ένας δεύτερος στόχος είναι να αποφεύγεται η παροχή κινήτρων στις αεροπορικές εταιρίες να μειώνουν τον αριθμό των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα που μεταφέρουν. Εάν ήταν υπεύθυνη για την παροχή συνδρομής μία αεροπορική εταιρία σε κάθε αερολιμένα και επομένως αναλάμβανε χονδρικά το κόστος ανάλογα με τον αριθμό επιβατών με μειωμένη κινητικότητα που μεταφέρει, ορισμένοι θα έμπαιναν στον πειρασμό να μεταφέρουν όσο το δυνατόν λιγότερους τέτοιους επιβάτες. Μολονότι δεν θα μπορούσαν απευθείας να αρνούνται τη μεταφορά των επιβατών αυτών χωρίς να παραβιάζουν τη ρήτρα ισότιμης μεταχείρισης, θα μπορούσαν να αποφεύγουν τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα με την παροχή κακής εξυπηρέτησης ή με κατάχρηση των κανόνων ασφαλείας. Εάν αυτές οι αεροπορικές εταιρίες αποκτούσαν τέτοια φήμη, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα σύντομα θα άρχιζαν να τις αποφεύγουν. Οι περισσότεροι αερομεταφορείς δεν θα ασκούσαν τέτοια πρακτική αλλά, εάν ορισμένοι την υιοθετούσαν και είχαν μεγάλη εξοικονόμηση κόστους, οι υπόλοιποι θα ήταν υπό την ισχυρή πίεση να ακολουθήσουν τους αερομεταφορείς αυτούς. Έτσι, η πραγματική δυνατότητα αεροπορικής μεταφοράς θα μειωνόταν.

19. Αυτό θα μπορούσε να αποφευχθεί εάν οι αεροπορικές εταιρίες έπρεπε να πληρώνουν επιβαρύνσεις ανάλογες του αριθμού επιβατών που μεταφέρουν από ή προς τον αερολιμένα, ώστε να είναι ανεξάρτητες από τον αριθμό ατόμων με μειωμένη κινητικότητα που μεταφέρουν. Μια τέτοια προσέγγιση θα μείωνε σε μεγάλο βαθμό τα κίνητρα για τις αεροπορικές εταιρίες να μειώσουν τον αριθμό των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα που μεταφέρουν (δεν θα τα εξουδετέρωνε τελείως καθόσον οι αεροπορικές εταιρίες θα έπρεπε να παρέχουν κάποια συνδρομή μέσα στο αεροσκάφος). Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί με την καθιέρωση ενός κεντρικού συστήματος σε κάθε αεροδρόμιο και κατόπιν να επαφίεται στον

διοργανωτή να εισπράττει κάποιο τέλος από όλες τις αεροπορικές εταιρίες που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα ανάλογα με τον αριθμό των επιβατών που μεταφέρουν από και προς αυτόν. Και πάλι στην περίπτωση αυτή ο φορέας διαχείρισης ενός αερολιμένα είναι στην κατάλληλη θέση για να εισπράττει το τέλος αυτό, το οποίο πρέπει να συνδέεται με το κόστος, να είναι διαφανές και να καθιερώνεται κατόπιν διαβούλευσης με τους αερομεταφορείς. Όλες οι αεροπορικές εταιρίες που χρησιμοποιούν έναν αερολιμένα πρέπει τότε να το καταβάλλουν, είτε πρόκειται για αερομεταφορέα της Κοινότητας είτε τρίτης χώρας.

20. Ο κανονισμός θα υποχρεώσει λοιπόν τους φορείς διαχείρισης των αερολιμένων να παρέχουν εξειδικευμένη εξυπηρέτηση στους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα (βλέπε παράρτημα Ι της πρότασης), έτσι ώστε να επιτευχθούν ορισμένοι κοινωνικοί στόχοι. Αυτό δεν σημαίνει ότι θα επιβληθεί ένα μοντέλο για όλες τις περιστάσεις· αντίθετα πρέπει να επιτραπεί μεγάλη ευελιξία. Πρώτον, τα ποιοτικά πρότυπα δεν θα επιβληθούν κεντρικά αλλά κάθε φορέας διαχείρισης θα καθορίζει τα πρότυπα αυτά και τους απαιτούμενους πόρους, αφού συμβουλευτεί τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα και τις οργανώσεις εκπροσώπησης των επιβατών με μειωμένη κινητικότητα. Με τον τρόπο αυτό θα επιτραπούν πρότυπα και προδιαγραφές που θα αντιστοιχούν στο μέγεθος και τη μορφή των διαφόρων αερολιμένων και στους τύπους των χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών.

21. Δεύτερον, ο προτεινόμενος κανονισμός θα επιτρέπει σε κάθε φορέα διαχείρισης να επιλέγει κατά πόσον θα παρέχει ο ίδιος τη συνδρομή ή θα παρέχονται οι υπηρεσίες αυτές από παρόχους, συμπεριλαμβανομένων των αεροπορικών εταιριών, εφόσον αυτοί τηρούν τους όρους της κοινοτικής νομοθεσίας περί δημοσίων συμβάσεων[13]. Εάν η συνδρομή παρέχεται από εξωτερικό πάροχο, ο φορέας διαχείρισης θα είναι ελεύθερος να επιλέξει ανάμεσα σε μία και μόνο σύμβαση ή να την χωρίσει σε περισσότερες συμβάσεις μεταξύ παρόχων ανά αεροσταθμό, αεροπορική εταιρία ή όπως κρίνει καλύτερα. Σημειώνεται ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται στους φορείς διαχείρισης των αερολιμένων δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για την εξυπηρέτηση εδάφους[14]. Η οδηγία αυτή καλύπτει τις υπηρεσίες των παρόχων υπηρεσιών στους χρήστες του αερολιμένα (βασικά τους αερομεταφορείς), με σκοπό να δημιουργηθεί ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά αυτή εντός ορισμένων ορίων. Τα δύο νομοθετήματα επομένως δεν θα αλληλεπικαλύπτονται ούτε θα δημιουργήσουν προβλήματα συνοχής.

Παροχή συνδρομής μέσα στο αεροσκάφος

22. Ορισμένες υπηρεσίες προς τους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα παρέχονται μέσα στο αεροσκάφος και αυτό φυσιολογικά αποτελεί ευθύνη των αερομεταφορέων. Παραδείγματα είναι η μεταφορά αναπηρικών πολυθρόνων και άλλου εξοπλισμού μετακίνησης και η μεταφορά εκπαιδευμένων σκύλων για τυφλούς που οι περισσότερες αεροπορικές εταιρίες δέχονται μέσα στο θάλαμο (βλ. παράρτημα ΙΙ του προτεινόμενου κανονισμού). Στην περίπτωση των πτήσεων που αναχωρούν από αερολιμένα κράτους μέλους, η Επιτροπή προτείνει να απαιτείται από τις αεροπορικές εταιρίες να παρέχουν τις υπηρεσίες αυτές δωρεάν.

---

[13] Οδηγία 93/38/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1993, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών - ΕΕ L 199 της 9.8.1993.

[14] 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.

Γνωστοποίηση της ανάγκης για παροχή συνδρομής

23. Η εκ των προτέρων γνώση των ιδιαίτερων αναγκών των επιβατών με μειωμένη κινητικότητα θα βοηθήσει τους αερολιμένες και τις αεροπορικές εταιρίες να οργανώσουν τη συνδρομή, να παρέχουν κατάλληλη εξυπηρέτηση και να χρησιμοποιούν κατά τον καλύτερο τρόπο τους πόρους τους. Σήμερα, δεν ειδοποιούνται πολλές φορές εκ των προτέρων και αναγκάζονται να οργανώνονται όσο καλύτερα μπορούν. Θα ήταν υπερβολικό να αποτελεί η ειδοποίηση προϋπόθεση για την παροχή συνδρομής, καθόσον πολλοί αερολιμένες και αεροπορικές εταιρίες παρέχουν σήμερα ικανοποιητική εξυπηρέτηση χωρίς να ειδοποιούνται. Η κοινοτική νομοθεσία πρέπει μάλλον να ενθαρρύνει τους επιβάτες να ειδοποιούν εκ των προτέρων, χωρίς να τους δημιουργεί σχετική υποχρέωση. Η Επιτροπή προτείνει ένα μηχανισμό που θα εξισορροπήσει τα πράγματα. Εάν οι επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα ειδοποιούσαν εκ των προτέρων για τις ανάγκες τους, οι αερολιμένες θα είνι υποχρεωμένοι να τους παρέχουν συνδρομή έτσι ώστε οι επιβάτες αυτοί να μπορούν να ταξιδέψουν. Ελλείψει εκ των προτέρων ειδοποίησης, οι αερολιμένες πρέπει να καταβάλλουν απλώς κάθε προσπάθεια για να εξασφαλίσουν ότι οι συγκεκριμένοι επιβάτες θα πετάξουν. Αυτό ενθαρρύνει την εκ των προτέρων ειδοποίηση, χωρίς να δημιουργεί μία υποχρέωση που θα μπορούσε να θεωρηθεί σαν οπισθοδρόμηση σε σχέση με τη σημερινή πρακτική.

Επιβολή

24. Οι επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα βρίσκονται σε δύσκολη θέση όταν οι αεροπορικές εταιρίες ή αερολιμένες δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες τους, οπότε θα είναι αναγκαία η αυστηρή επιβολή του προτεινόμενου κανονισμού. Η πρόταση της Επιτροπής περιλαμβάνει λοιπόν ένα άρθρο το οποίο απαιτεί από τα κράτη μέλη να θεσπίσουν κυρώσεις για τη μη συμμόρφωση προς τον κανονισμό και να υποδείξουν φορείς αρμόδιους για την εφαρμογή του κανονισμού και για τη διεκπεραίωση των καταγγελιών από επιβάτες. Παρεμπιπτόντως, οι διατάξεις αυτές μοιάζουν πολύ με εκείνες του κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αποζημίωση και τη συνδρομή σε επιβάτες σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης πτήσεων[15].

4. ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

25. Η Κοινότητα έχει δημιουργήσει μία εσωτερική αγορά αερομεταφορών, στην οποία οι αερομεταφορείς λειτουργούν με ομοιόμορφους κανόνες. Οι κανόνες αυτοί δεν διέπουν μόνο την πρόσβαση στην αγορά αλλά και την προστασία των επιβατών. Όπως οι υπόλοιποι επιβάτες των αερομεταφορών, πολλά άτομα με μειωμένη κινητικότητα ταξιδεύουν στα κράτη μέλη και θα ωφελούνταν επομένως από την υψηλού επιπέδου εναρμονισμένη προστασία. Χωρίς εναρμόνιση, στην καλύτερη των περιπτώσεων θα έχαιραν διαφορετικών δικαιωμάτων και στη χειρότερη καμιάς προστασίας. Επίσης, θα ήταν δύσκολο γι'αυτούς να γνωρίζουν τα δικαιώματά τους όταν ταξιδεύουν στην Ευρώπη και να εμμένουν επομένως στο σεβασμό τους. Όσον αφορά τις αεροπορικές εταιρίες, χωρίς εναρμόνιση θα ήταν αναγκασμένες να λειτουργούν υπό διαφορετικούς κανόνες και να αντιμετωπίζουν άρα μεγαλύτερο κόστος και χρονοβόρες διαδικασίες. Έτσι, οι εθνικοί κανόνες, ακόμη και αν υποτεθεί ότι παρέχουν

---

[15] 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.

υψηλό επίπεδο προστασίας, δεν θα μπορούσαν να επιτύχουν τους βασικούς κοινοτικούς στόχους και θα μπορούσαν ακόμα και να εμποδίσουν την επίτευξή τους.

26. Η Κοινότητα έχει αναγνωρίσει από καιρού την ανάγκη να υπάρχουν εναρμονισμένοι κανόνες για την προστασία των επιβατών των αερομεταφορών. Έχει θεσπίσει νομοθεσία για την αποζημίωση σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης[16], για την ευθύνη των αερομεταφορέων[17] και πιο πρόσφατα για την αποζημίωση και την παροχή συνδρομής σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης[18]. Επίσης, η Κοινότητα έχει εκδώσει νομοθεσία για τα οργανωμένα ταξίδια, τα οποία συχνά περιλαμβάνουν αεροπορική μεταφορά[19]. Ο προτεινόμενος κανονισμός θα είναι επομένως ο πλέον πρόσφατος αυτής της σειράς νομοθετικών πράξεων. Η Κοινότητα δεν έχει άλλο μέσο από τη νομοθεσία για να δημιουργήσει δικαιώματα για τους επιβάτες των αερομεταφορών.

27. Επιβάτες, αερολιμένες και αεροπορικές εταιρίες θα ωφεληθούν από την καθιέρωση σαφών και ολοκληρωμένων κανόνων. Οι αερομεταφορές είναι ένας πολύ διεθνοποιημένος κλάδος, οπότε οι διαφορές μεταξύ εθνικών κανόνων μπορούν να προκαλέσουν σοβαρές δυσχέρειες. Επίσης, οι αποφάσεις για τα δικαιώματα των επιβατών συχνά πρέπει να λαμβάνονται γρήγορα επιτόπου, αυξάνοντας έτσι την αξία των επακριβών κανόνων σε κοινοτικό επίπεδο. Συνεπώς, ένας κανονισμός είναι καλύτερο εργαλείο από μία οδηγία, όπως έχει διαπιστωθεί με άλλα μέτρα για την προστασία των δικαιωμάτων του επιβατικού κοινού στις αερομεταφορές.

28. Η Επιτροπή περιόρισε την πρότασή της σε πεδία, όπου χρειάζονται σαφείς κοινοτικοί κανόνες, τους οποίους άλλωστε επιθυμούσαν οι ενδιαφερόμενοι παράγοντες. Ο κανονισμός περιγράφει τη συνδρομή που πρέπει να δίδεται σε αερολιμένες και μέσα στα αεροσκάφη, δεν καθορίζει όμως με λεπτομέρειες ούτε προδιαγράφει πώς πρέπει να παρέχεται· ούτε καλύπτει άλλα θέματα όπως διευκολύνσεις των επιβατών μέσα στο αεροσκάφος. Μολονότι παραδέχεται ότι η πιο λεπτομερής εναρμόνιση θα ωφελούσε τόσο τους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα όσο και τους αερομεταφορείς, η Επιτροπή κρίνει ότι η εναρμόνιση μέσω διεθνώς αναγνωρισμένων συστάσεων θα διατηρήσει την ευελιξία και θα επιτρέψει την προσαρμογή σε ιδιαίτερες περιστάσεις.

29. Η Επιτροπή υποστήριξε συνεπώς το έργο της Ευρωπαϊκής Συνδιάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας για τη διευκόλυνση της μεταφοράς ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Οι συστάσεις της αποτελούν διεξοδικό οδηγό για την παροχή συνδρομής σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα, καλύπτοντας την ενημέρωση αυτών και του προσωπικού αεροπορικών εταιριών και αερολιμένων, τις διευκολύνσεις επικοινωνίας, την εκπαίδευση του προσωπικού, τη δυνατότητα πρόσβασης σε αερολιμένες, τις ρυθμίσεις επιβίβασης και αποβίβασης, τη συνδρομή μέσα στο αεροσκάφος, τον εξοπλισμό μέσα στο αεροσκάφος και τα οργανωμένα ταξίδια. Ο εν λόγω φορέας πρόσφατα εξέδωσε κώδικα ορθής πρακτικής για την εξυπηρέτηση

---

16 Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 1991, για τη θέσπιση κοινών κανόνων σχετικών με ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές - ΕΕ L 36 της 8.2.1991.

17 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος - ΕΕ L 140 της 30.5.2002.

18 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004.

19 Οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις - ΕΕ L 158 της 23.6.1990.

εδάφους των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, ο οποίος καθορίζει περαιτέρω αρχές και πρότυπα.

30. Η πρόταση της Επιτροπής αποφεύγει τέτοια θέματα, τα οποία είναι καλύτερο να αποτελέσουν το αντικείμενο συστάσεων, και περιορίζεται σε πεδία όπου είναι σαφής και ευρέως αποδεκτή η ανάγκη για κοινοτική δράση. Η πρότασή της επομένως είναι ανάλογη του επιζητούμενου στόχου και αρμόζει στις περιστάσεις στις οποίες επιδιώκεται ο στόχος αυτός.

5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Κοινωνικές επιπτώσεις

31. Στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα περιλαμβάνονται όχι μόνον οι ανάπηροι, οι οποίοι υπολογίζονται σε περίπου 45 εκατομμύρια άτομα στην Κοινότητα ή το 10% του πληθυσμού της, αλλά επίσης και άλλα άτομα που δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις αερομεταφορές χωρίς την παροχή συνδρομής. Τα άτομα αυτά είναι συχνά ηλικιωμένοι που δεν μπορούν να διανύσουν μεγάλες αποστάσεις στους μεγάλους σύγχρονους αερολιμένες, μολονότι μπορούν να μετακινούνται στην καθημερινή τους ζωή. Υπολογίζεται ότι, από τους επιβάτες που επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται σε αερολιμένες των κρατών μελών, παρέχεται συνδρομή στο 1% περίπου των επιβατών των προγραμματισμένων πτήσεων[20] και στο 1,6% των επιβατών ταξιδίων αναψυχής[21], περίπου 7 εκατομμύρια περιπτώσεις παροχής συνδρομής ετησίως. Μακροπρόθεσμα, η γήρανση του πληθυσμού θα αυξήσει τον αριθμό τόσο των αναπήρων – η υπεροχή των αναπήρων είναι αρκετές φορές υψηλότερη στους ηλικιωμένους πολίτες απ'ό,τι στον πληθυσμό εν γένει – όσο και τον αριθμό ατόμων που δεν μπορούν να κινούνται ικανοποιητικά ώστε να ταξιδεύουν αεροπορικώς χωρίς την παροχή συνδρομής.

32. Η πρόταση θα προωθήσει σε μεγάλο βαθμό την επίτευξη ενός σοβαρού κοινωνικού στόχου, ο οποίος είναι να χαίρουν τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα ίδιων δυνατοτήτων αερομεταφοράς, παρά την αύξηση του αριθμού τους και την πίεση του ανταγωνισμού στις αεροπορικές εταιρίες. Χωρίς τη δυνατότητα αυτή, τα εν λόγω άτομα όχι μόνον θα χάσουν τα άμεσα οφέλη των αερομεταφορών αλλά και το έμμεσο όφελος να ενταχθούν πλήρως στην οικονομική και κοινωνική ζωή της Κοινότητας. Παραδείγματος χάρη, δεν θα ήταν ικανοί να ταξιδεύουν για λόγους εργασίας, να επισκέπτονται συγγενείς και φίλους και να πηγαίνουν διακοπές όπως οι άλλοι πολίτες. Πρέπει λοιπόν να λαμβάνουν, δωρεάν, την παροχή συνδρομής σε αερολιμένες και μέσα στο αεροσκάφος για τις ιδιαίτερες ανάγκες τους.

33. Ο κανονισμός θα εξασφαλίσει την παροχή συνδρομής όχι μόνο στη μετακίνηση από τη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων έως το αεροσκάφος και από το αεροσκάφος έως την αίθουσα παραλαβής αποσκευών, όπως είναι σήμερα η συνήθης πρακτική, αλλά και από ένα καθορισμένο σημείο άφιξης στον αερολιμένα έως το αεροσκάφος και από το αεροσκάφος έως ένα καθορισμένο σημείο αναχώρησης του συγκεκριμένου επιβάτη από τον αερολιμένα. Εάν δοθεί η ευθύνη αυτή σε έναν φορέα σε κάθε αερολιμένα θα δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για συνεχή εξυπηρέτηση, χωρίς διακοπές και καθυστερήσεις, ακόμη και όταν ο επιβάτης αλλάζει αερομεταφορέα και μεταφέρεται μεταξύ αεροσταθμών.

---

[20] Πηγή: Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιριών, η οποία αντιπροσωπεύει τους αερομεταφορείς προγραμματισμένων πτήσεων, εξαιρουμένων των περιφερειακών αερογραμμών.

[21] Πηγή: International air carrier association representing operators of leisure services.

34. Ο φορέας διαχείρισης ενός αερολιμένα έχει ευρείες αρμοδιότητες για την εξυπηρέτηση σε όλον τον αερολιμένα και επομένως βρίσκεται στην καλύτερη θέση για να επιτελεί τον ρόλο αυτό σε σύγκριση με τις μεμονωμένες αεροπορικές εταιρίες, σύμφωνα με την πρόταση της Επιτροπής. Παρά τις μακρές συζητήσεις, οι αεροπορικές εταιρίες και οι αερολιμένες δεν μπόρεσαν να συμφωνήσουν ποιος πρέπει να είναι υπεύθυνος και είναι πολύ πιθανό το ίδιο να συμβεί και στο μέλλον. Συνεπώς, εάν η κατάσταση πραγμάτων συνεχιστεί, οι επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα δεν θα λαμβάνουν ούτε ολοκληρωμένη ούτε συνεχή εξυπηρέτηση.

Οικονομικές επιπτώσεις

35. Πρέπει να εξασφαλισθεί σε όλους τους αερολιμένες δωρεάν παροχή συνδρομής υψηλών προδιαγραφών για τους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα. Οι επιβάτες αυτοί πρέπει επίσης να είναι βέβαιοι ότι η παροχή συνδρομής θα συνεχιστεί στο μέλλον παρά τις αυξανόμενες δαπάνες και την πίεση που δέχονται οι αεροπορικές εταιρείες να μειώσουν το κόστος τους για να παραμείνουν ανταγωνιστικές. Το κόστος της παροχής συνδρομής σε έναν αερολιμένα για επιβάτες με αναπηρική πολυθρόνα υπολογίστηκε σε 24 €[22] ή 30 €[23], τόσο κατά την αναχώρηση όσο και κατά την άφιξή τους, που αντιπροσωπεύουν χαμηλή επιβάρυνση σε περίπτωση που το συνολικό κόστος της παροχής συνδρομής σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα κατανεμηθεί σε όλους τους επιβάτες των αερομεταφορών στην Ευρώπη (περίπου 590 εκατομμύρια επιβάτες το 2003). Σήμερα, οι αεροπορικές εταιρίες συνήθως παρέχουν τη συνδρομή αυτή δωρεάν, οπότε ο κανονισμός δεν θα επιβάλει νέο κόστος στον τομέα αυτόν. Πρέπει να σημειωθεί ότι, από τη μία πλευρά, δεν χρειάζονται όλοι οι επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα την παροχή συνδρομής και, από την άλλη, ο κανονισμός θα απαιτεί να διατίθεται εκτενέστερο φάσμα υπηρεσιών.

36. Σήμερα, η παροχή συνδρομής σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα επηρεάζει τα κέρδη των αεροπορικών εταιριών, ιδίως όταν τα άτομα αυτά ταξιδεύουν με φθηνότερα εισιτήρια. Με την πίεση που ασκείται να μειώσουν το κόστος τους λόγω ανταγωνισμού και, μακρόχρονα, λόγω της αύξησης του αριθμού επιβατών με μειωμένη κινητικότητα εξαιτίας της γήρανσης του πληθυσμού, είναι αμφίβολο εάν οι αεροπορικές εταιρίες μπορούν να συνεχίσουν να παρέχουν το σημερινό επίπεδο συνδρομής στους αερολιμένες. Το κρίσιμο ερώτημα είναι επομένως πώς θα κατανεμηθεί το κόστος αυτό μεταξύ των διαφόρων παραγόντων, έτσι ώστε να ελαχιστοποιηθεί το οικονομικό κίνητρο μείωσης στο ελάχιστο του αριθμού των μεταφερόμενων ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

37. Η διατήρηση της σημερινής κατάστασης δεν θα ωφελούσε. Όπως έχουν τα πράγματα, κάθε αεροπορική εταιρία θα παρείχε περιορισμένη συνδρομή στους δικούς της επιβάτες, συνήθως δωρεάν. Οι αεροπορικές εταιρίες θα είχαν οικονομικό κίνητρο να ελαχιστοποιούν τον αριθμό μεταφερόμενων επιβατών με μειωμένη κινητικότητα και θα μπορούσαν συχνά να το πράττουν αυτό χωρίς να παραβιάζουν την απαγόρευση άρνησης μεταφοράς. Σήμερα σχεδόν όλοι οι αερομεταφορείς δέχονται την ευθύνη να μεταφέρουν και να παρέχουν συνδρομή στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, και δαπανούν προς το σκοπό αυτό αξιοσημείωτα ποσά. Ωστόσο, εάν κάποιος άλλαζε πολιτική, η πίεση του ανταγωνισμού θα υποχρέωνε άλλους είτε να ακολουθήσουν είτε να επιβάλουν επιβάρυνση για την παροχή συνδρομής. Και τα δύο θα ήταν απαράδεκτα.

---

22 Πηγή: Διεθνής Ένωση Αερομεταφορέων.

23 Πηγή: Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιριών.

38. Η προτεινόμενη λύση θα αποτρέψει τέτοια προβλήματα, καθώς το τέλος που θα εισπράττεται από κάθε αεροπορική εταιρία θα είναι ανάλογο του συνολικού αριθμού επιβατών που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται σε έναν αερολιμένα. Το τέλος θα είναι ανεξάρτητο από τον αριθμό μεταφερόμενων επιβατών με μειωμένη κινητικότητα, έτσι ώστε οι αεροπορικές εταιρίες να έχουν μικρό οικονομικό κίνητρο να μειώσουν τον αριθμό των επιβατών αυτών. Η πρόταση θα επιβάλει ένα επιπλέον κόστος στον κλάδο, εκείνο της εκτεταμένης παροχής συνδρομής, όταν τη χρειάζεται το επιβατικό κοινό. Το κύριο οικονομικό αποτέλεσμα θα είναι η αλλαγή του τρόπου με τον οποίο είναι οργανωμένη και χρηματοδοτείται η παροχή συνδρομής στους αερολιμένες. Η ευθύνη θα μετατεθεί από τους αερομεταφορείς στους φορείς διαχείρισης των αερολιμένων. Ωστόσο, οι φορείς διαχείρισης δεν θα αναλάβουν οι ίδιοι το κόστος αλλά θα επιβαρύνουν τις αεροπορικές εταιρίες που χρησιμοποιούν τους αερολιμένες τους. Οι αεροπορικές εταιρίες θα μεταβιβάζουν το κόστος στους επιβάτες τους συνολικά, έτσι ώστε αυτό να κατανέμεται σε μεγάλο αριθμό πολιτών. Ένα πρόσωπο δε με μειωμένη κινητικότητα δεν θα θεωρείται ως επιπλέον κόστος αλλά θα είναι ευπρόσδεκτο ως επιβάτης, σε όλα τα στάδια από την κράτηση θέσης έως την άφιξή του στον προορισμό του.

6. ΣΧΟΛΙΑ ΑΝΑ ΑΡΘΡΟ

Το άρθρο 1 ορίζει το βασικό σκοπό και το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

Το άρθρο 2 δίνει τον ορισμό των εννοιών που χρησιμοποιούνται στον κανονισμό.

Το άρθρο 3 απαγορεύει στους αερομεταφορείς ή τους ταξιδιωτικούς πράκτορες να αρνούνται τη μεταφορά ατόμων με μειωμένη κινητικότητα λόγω μειωμένης κινητικότητας. Η απαγόρευση αυτή θεσπίζεται με την επιφύλαξη ορισμένων εξαιρέσεων και παρεκκλίσεων, ιδίως εκείνων που δικαιολογούνται για λόγους ασφαλείας θεσπισμένους από το νόμο, όπως προβλέπει το άρθρο 4.

Το άρθρο 5 παρέχει στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα το δικαίωμα σε ένα φάσμα συνδρομής σε αερολιμένες όπως διευκρινίζεται στο παράρτημα Ι, κατά την αναχώρηση, κατά την άφιξη και κατά τη διαμετακόμισή τους· περιέχει επίσης διατάξεις για την εκ των προτέρων ειδοποίηση σχετικά με την ανάγκη της συνδρομής αυτής.

Το άρθρο 6 καθιστά τους φορείς διαχείρισης των αερολιμένων υπεύθυνους για την δωρεάν παροχή της συνδρομής σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα που αναφέρεται στο άρθρο 5 και τους επιτρέπει να εισπράττουν τέλη από τους αερομεταφορείς για τη χρηματοδότηση της συνδρομής.

Το άρθρο 7 απαιτεί από τον φορέα διαχείρισης ενός αερολιμένα να καθορίσει ποιοτικά πρότυπα για τη συνδρομή, κατόπιν κατάλληλης διαβούλευσης.

Το άρθρο 8 απαιτεί από τους αερομεταφορείς να παρέχουν δωρεάν συνδρομή σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα μέσα στο αεροσκάφος όπως προδιαγράφεται στο παράρτημα ΙΙ.

Το άρθρο 9 απαιτεί από τους αερομεταφορείς και τους ταξιδιωτικούς πράκτορες να προβαίνουν σε ορισμένες ρυθμίσεις σχετικά με την εκ των προτέρων ειδοποίηση για την ανάγκη παροχής συνδρομής.

Το άρθρο 10 απαγορεύει τον περιορισμό ή την απαλλαγή από τις υποχρεώσεις που δημιουργεί ο παρών κανονισμός.

Το άρθρο 11 απαιτεί από τα κράτη μέλη να ορίσουν τους φορείς που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή του κανονισμού και τη διεκπεραίωση των καταγγελιών.

Το άρθρο 12 απαιτεί από τα κράτη μέλη να καθορίσουν κυρώσεις για τις παραβάσεις.

Το άρθρο 13 απαιτεί από την Επιτροπή να υποβάλλει εκθέσεις σχετικά με τη λειτουργία και τα αποτελέσματα του κανονισμού.

Το άρθρο 14 ορίζει την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού.

2005/0007 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς

(Κείμενο που ενδιαφέρει τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής[24],

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[25],

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[26],

Ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 251 της Συνθήκης[27],

Εκτιμώντας τα εξής:

(1) Η ενιαία αγορά αεροπορικών υπηρεσιών πρέπει να λειτουργεί προς όφελος των πολιτών εν γένει. Συνεπώς, τα άτομα που υποφέρουν από μειωμένη κινητικότητα, είτε αυτή οφείλεται σε αναπηρία, στην ηλικία ή σε άλλον παράγοντα, πρέπει να έχουν τις συγκρίσιμες δυνατότητες αεροπορικής μετακίνησης με τους υπόλοιπους πολίτες.

(2) Τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα πρέπει επομένως να γίνονται δεκτά στις αερομεταφορές και η αδυναμία τους αυτή δεν πρέπει να αποτελεί λόγο άρνησης της μεταφοράς τους, εξαιρουμένων των δικαιολογημένων λόγων ασφαλείας που ορίζει ο νόμος.

(3) Ο παρών κανονισμός δεν πρέπει να θίγει τα άλλα δικαιώματα των επιβατών που έχουν θεσπισθεί από την κοινοτική νομοθεσία και ιδίως από την οδηγία 90/314/ΕΟΚ για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις[28]και από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

---

24 ΕΕ C […], […], σ. […].
25 ΕΕ C […], […], σ. […].
26 ΕΕ C […], […], σ. […].
27 ΕΕ C […], […], σ. […].
28 ΕΕ L 158, της 23.6.1990, σ. 59.

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[29].

(4) Για να έχουν τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα συγκρίσιμες δυνατότητες αεροπορικής μετακίνησης με τους υπόλοιπους πολίτες, πρέπει να τους παρέχεται η αναγκαία συνδρομή ιδίως στους αερολιμένες και μέσα στο αεροσκάφος και, για λόγους κοινωνικής ένταξης, η συνδρομή αυτή πρέπει να παρέχεται δωρεάν.

(5) Η συνδρομή που παρέχεται σε αερολιμένες ευρισκόμενους στο έδαφος κράτους μέλους όπου ισχύει η Συνθήκη πρέπει, μεταξύ άλλων, να επιτρέπει στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα να μετακινούνται από ένα καθορισμένο σημείο άφιξής τους στον αερολιμένα στο αεροσκάφος και από το αεροσκάφος προς καθορισμένο σημείο αναχώρησής τους από τον αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένης της επιβίβασης και της αποβίβασής τους. Η συνδρομή πρέπει να είναι οργανωμένη έτσι ώστε να αποφεύγεται η διακοπή και η καθυστέρηση, ταυτόχρονα δε να εξασφαλίζονται υψηλά και ισοδύναμα πρότυπα σε όλη την Κοινότητα και βέλτιστη χρήση των πόρων, είτε πρόκειται για αερολιμένα είτε για αερομεταφορέα.

(6) Για να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί, η συνδρομή στους αερολιμένες πρέπει να παρέχεται από κεντρικό φορέα. Καθόσον οι φορείς διαχείρισης των αερολιμένων διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο στην παροχή υπηρεσιών, σε αυτούς πρέπει ανατεθεί η ευθύνη αυτή.

(7) Η συνδρομή πρέπει να χρηματοδοτείται με τρόπο που να ισοκατανέμονται τα βάρη σε όλους τους επιβάτες που χρησιμοποιούν έναν αερολιμένα και να μην αποθαρρύνεται η μεταφορά επιβατών με μειωμένη κινητικότητα. Ο αποτελεσματικότερος τρόπος χρηματοδότησης φαίνεται να είναι η είσπραξη επιβάρυνσης από κάθε αεροπορική εταιρεία, ανάλογης προς τον αριθμό επιβατών που μεταφέρει από και προς τον αερολιμένα.

(8) Οι αερομεταφορείς, για να προσφέρουν πραγματικές δυνατότητες αεροπορικής μεταφοράς στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, πρέπει να παρέχουν ορισμένες μορφές συνδρομής μέσα στο αεροσκάφος.

(9) Επειδή οι στόχοι της δράσης που πρόκειται να αναληφθεί, ήτοι να εξασφαλισθούν υψηλά και ισοδύναμα επίπεδα προστασίας και συνδρομής στα κράτη μέλη και να διασφαλισθεί ότι οι οικονομικοί παράγοντες θα δρουν με εναρμονισμένους όρους μέσα στην ενιαία αγορά, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη αλλά μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζει το άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως προβλέπεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.

(10) Τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν κυρώσεις που θα επιβάλλονται σε περίπτωση παραβίασης του παρόντος κανονισμού και να εξασφαλίσουν την επιβολή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

---

[29] ΕΕ L 46, της 17.2.2004, σ. 1.

(11) Τα κράτη μέλη οφείλουν να εποπτεύουν και να εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση προς τον παρόντα κανονισμό και να υποδείξουν κατάλληλο φορέα, ο οποίος θα αναλάβει το έργο της εφαρμογής. Η εποπτεία δεν πρέπει να θίγει τα δικαιώματα προσφυγής των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα στη δικαιοσύνη με βάση το εθνικό δίκαιο.

(12) Ο παρών κανονισμός σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως από το Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Σκοπός και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες για την προστασία και την παροχή συνδρομής στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα που ταξιδεύουν αεροπορικώς.

2. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού ισχύουν για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα που ταξιδεύουν αεροπορικώς και αναχωρούν από αερολιμένα, φθάνουν σε αερολιμένα ή διέρχονται από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους όπου ισχύει η Συνθήκη.

3. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2, τα άρθρα 3, 4 και 8 ισχύουν επίσης για τους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα με προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους όπου ισχύει η Συνθήκη, εφόσον η πτήση αποτελεί μέρος ταξιδίου, το οποίο άρχισε στην Κοινότητα και εφόσον την πτήση εκτελεί κοινοτικός αερομεταφορέας.

4. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα των επιβατών που έχουν θεσπισθεί από την οδηγία 90/314/ΕΟΚ για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις και βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοείται ως:

(α) "πρόσωπο με μειωμένη κινητικότητα", οιοδήποτε πρόσωπο, του οποίου η κινητικότητα είναι μειωμένη λόγω σωματικής ανικανότητας (αισθητήριας ή κινητικής), διανοητικής αναπηρίας, ηλικίας, ασθένειας, ή λόγω οιασδήποτε άλλης αιτίας ανικανότητας κατά τη χρήση των μεταφορών και του οποίου η κατάσταση χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή και προσαρμογή των προσφερόμενων σε όλους τους επιβάτες υπηρεσιών στις ανάγκες του προσώπου αυτού·

(β) "αερομεταφορέας", κάθε επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών με ισχύουσα άδεια λειτουργίας·

(γ) "αερομεταφορέας εκμετάλλευσης", ο αερομεταφορέας που εκτελεί ή σκοπεύει να εκτελέσει πτήση βάσει σύμβασης μεταφοράς με επιβάτη ή για λογαριασμό άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου το οποίο έχει σύμβαση μεταφοράς με τον επιβάτη αυτόν·

(δ) "κοινοτικός αερομεταφορέας", ο αερομεταφορέας με ισχύουσα άδεια λειτουργίας την οποία έχει εκδώσει κράτος μέλος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για τις άδειες των αερομεταφορέων[30]·

(ε) "ταξιδιωτικός πράκτορας", εξαιρουμένου του αερομεταφορέα, ο διοργανωτής ή ο πωλητής υπό την έννοια του άρθρου 2, σημεία 2 και 3, της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις·

(στ) "φορέας διαχείρισης του αερολιμένα", ο φορέας ο οποίος με βάση την εθνική νομοθεσία έχει ιδίως ως αποστολή τη διοίκηση και τη διαχείριση των αερολιμενικών υποδομών και το συντονισμό και τον έλεγχο των δραστηριοτήτων των διαφόρων αερομεταφορέων που χρησιμοποιούν τον συγκεκριμένο αερολιμένα ή σύστημα αερολιμένων·

(ζ) "χρήστης αερολιμένα", κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο υπεύθυνο για την αεροπορική μεταφορά επιβατών από ή προς τον συγκεκριμένο αερολιμένα·

(η) "επιτροπή χρηστών του αερολιμένα", μια επιτροπή εκπροσώπησης των χρηστών του αερολιμένα ή των οργανώσεων εκπροσώπησής τους·

(θ) "κράτηση", το γεγονός ότι ο επιβάτης έχει εισιτήριο, ή άλλο αποδεικτικό στοιχείο, το οποίο δείχνει ότι η κράτηση έχει γίνει δεκτή και καταχωρισθεί από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα.

Άρθρο 3

Πρόληψη άρνησης μεταφοράς

1. Οι αερομεταφορείς ή οι πράκτορές τους ή οι ταξιδιωτικοί πράκτορες δεν αρνούνται, για λόγους μειωμένης κινητικότητας του επιβάτη, την αποδοχή κράτησης για πτήση που αναχωρεί από αερολιμένα όπου ισχύει ο παρών κανονισμός.

2. Οι αερομεταφορείς ή οι πράκτορές τους ή οι ταξιδιωτικοί πράκτορες δεν αρνούνται την επιβίβαση σε πρόσωπο με μειωμένη κινητικότητα, το οποίο αναχωρεί από αερολιμένα όπου ισχύει ο παρών κανονισμός:

   α) εφόσον ο ενδιαφερόμενος έχει κράτηση για την πτήση και παρουσιάζεται στον έλεγχο εισιτηρίων:

   την προκαθορισμένη ώρα που έχει αναγραφεί (ακόμη και με ηλεκτρονικά μέσα) από τον αερομεταφορέα, τον πράκτορα του ή από εγκεκριμένο ταξιδιωτικό πράκτορα, ή

[30] ΕΕ L 240, της 24.08.1992, σ. 1.

εφόσον δεν καθορίζεται η ώρα, το αργότερο εξήντα λεπτά πριν τη δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης ή

β) εφόσον μεταφέρεται ο ενδιαφερόμενος, ανεξαρτήτως αιτίας, από αερομεταφορέα ή ταξιδιωτικό πράκτορα από την πτήση για την οποία έχει κράτηση σε άλλη πτήση.

Άρθρο 4

Παρεκκλίσεις, ειδικοί όροι και πληροφόρηση

1. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του άρθρου 3, οι αερομεταφορείς ή οι πράκτορές τους ή οι ταξιδιωτικοί πράκτορες μπορούν να αρνηθούν την αποδοχή κράτησης προσώπου με μειωμένη κινητικότητα ή την επιβίβασή του ή μπορούν να ζητήσουν από τον ενδιαφερόμενο που ταξιδεύει να συνοδεύεται από άλλο πρόσωπο έτσι ώστε να πληρούνται δεόντως οι ισχύουσες βάσει του νόμου απαιτήσεις ασφαλείας ή εφόσον το μέγεθος του αεροσκάφους ή η δικαιολογημένη απουσία πληρώματος θαλάμου κωλύει τη μεταφορά ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένης της επιβίβασης και της αποβίβασής τους.

2. Όταν ένας αερομεταφορέας ή ο πράκτοράς του ή ένας ταξιδιωτικός πράκτορας εφαρμόζει τις παρεκκλίσεις βάσει της παραγράφου 1, ενημερώνει γραπτώς το ενδιαφερόμενο πρόσωπο με μειωμένη κινητικότητα για τους σχετικούς λόγους, εντός πέντε εργάσιμων ημερών από την άρνηση κράτησης ή επιβίβασης ή για τον επιβαλλόμενο όρο συνοδείας του.

3. Ο αερομεταφορέας ή ο πράκτοράς του γνωστοποιεί αμέσως, εφόσον του ζητηθεί, τους όρους ασφαλείας που ισχύουν για τη μεταφορά ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, καθώς και τους τυχόν περιορισμούς μεταφοράς τους ή εξοπλισμού μετακίνησής τους λόγω του μεγέθους τού αεροσκάφους ή της απουσίας πληρώματος θαλάμου. Οι ταξιδιωτικοί πράκτορες γνωστοποιούν αμέσως, εφόσον τους ζητηθεί, τους εν λόγω όρους ασφαλείας και περιορισμούς για πτήσεις που περιλαμβάνουν τα οργανωμένα ταξίδια και οι οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις, τις οποίες οργανώνουν, πωλούν ή προσφέρουν προς πώληση.

Άρθρο 5

Δικαίωμα στην παροχή συνδρομής σε αερολιμένες

1. Κατά την αναχώρηση προσώπου με μειωμένη κινητικότητα από αερολιμένα στον οποίο εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα παρέχει τη συνδρομή που προδιαγράφεται στο Παράρτημα Ι, έτσι ώστε ο ενδιαφερόμενος να πετάξει με την πτήση για την οποία έχει κράτηση, υπό τον όρο ότι έχουν γνωστοποιηθεί στον αντίστοιχο αερομεταφορέα ή ταξιδιωτικό πράκτορα οι ιδιαίτερες ανάγκες για την παροχή συνδρομής στον ενδιαφερόμενο τουλάχιστον είκοσι τέσσερις ώρες πριν τη δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης της πτήσης.

2. Εφόσον δεν γίνει γνωστοποίηση σύμφωνα με την παράγραφο 1, ο φορέας διαχείρισης καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια να παράσχει τη συνδρομή που προδιαγράφεται στο Παράρτημα Ι, έτσι ώστε ο ενδιαφερόμενος να μπορέσει να πετάξει με την πτήση για την οποία έχει κράτηση.

3. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 δεν εφαρμόζονται εφόσον:

α) ο ενδιαφερόμενος παρουσιασθεί στον έλεγχο εισιτηρίων:

- την προκαθορισμένη ώρα που έχει αναγραφεί (ακόμη και με ηλεκτρονικά μέσα) από τον αερομεταφορέα, τον ταξιδιωτικό πράκτορα , ή

- εφόσον δεν καθορίζεται η ώρα, το αργότερο μια ώρα πριν τη δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης, ή

β) ο ενδιαφερόμενος φθάσει σε σημείο του αερολιμένα καθορισμένο σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 4:

- την προκαθορισμένη ώρα που έχει αναγραφεί (ακόμη και με ηλεκτρονικά μέσα) από τον αερομεταφορέα, τον ταξιδιωτικό πράκτορα, ή

- εφόσον δεν καθορίζεται η ώρα, το αργότερο δυο ώρες πριν τη δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης.

4. Όταν ένα πρόσωπο με μειωμένη κινητικότητα διέρχεται από έναν αερολιμένα, ή μεταφέρεται από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα από την πτήση για την οποία έχει κράτηση σε άλλη πτήση, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια για την παροχή της συνδρομής που προδιαγράφεται στο Παράρτημα Ι, έτσι ώστε ο ενδιαφερόμενος να μπορέσει να πετάξει με την πτήση για την οποία έχει κράτηση.

5. Κατά την αεροπορική άφιξη ενός προσώπου με μειωμένη κινητικότητα σε αερολιμένα στον οποίο εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα παρέχει την συνδρομή που προδιαγράφεται στο Παράρτημα Ι, έτσι ώστε ο ενδιαφερόμενος να μπορέσει να εγκαταλείψει τον αερολιμένα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 6, παράγραφος 4.

Άρθρο 6

Ευθύνη για την παροχή συνδρομής σε αερολιμένες

1. Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα παρέχει δωρεάν στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα την συνδρομή που προδιαγράφεται στο Παράρτημα Ι. Ο φορέας διαχείρισης μπορεί να παρέχει ο ίδιος τη συνδρομή ή να αναθέσει με σύμβαση την παροχή της σε τρίτους.

2. Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα, ο οποίος παρέχει συνδρομή σύμφωνα με την παράγραφο 1 μπορεί για τη χρηματοδότηση της συνδρομής αυτής να εισπράττει επιβάρυνση από τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα.

3. Το τέλος που αναφέρεται στην παράγραφο 2 είναι ανάλογο του κόστους, διαφανές και καθορίζεται κατόπιν διαβούλευσης με την επιτροπή χρηστών του αερολιμένα, εφόσον υφίσταται τέτοια επιτροπή. Το τέλος κατανέμεται μεταξύ των αερομεταφορέων που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα κατ'αναλογία του αριθμού επιβατών που μεταφέρει καθένας από αυτούς από και προς τον αερολιμένα.

4. Ο φορέας διαχείρισης ενός αερολιμένα, αφού συμβουλευθεί τους χρήστες τού αερολιμένα, μέσω της επιτροπής χρηστών του αερολιμένα εάν υπάρχει, και τις οργανώσεις εκπροσώπησης των επιβατών με μειωμένη κινητικότητα, καθορίζει τα σημεία άφιξης και αναχώρησης εντός και εκτός των κτιρίων των αεροσταθμών, στα οποία τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα μπορούν, με ευκολία, να γνωστοποιούν την άφιξή τους στον αερολιμένα και να ζητούν συνδρομή. Ο φορέας διαχείρισης καθορίζει τέτοια σημεία τουλάχιστον στην είσοδο των κτιρίων των αεροσταθμών, στις θυρίδες ελέγχου των εισιτηρίων, στους σταθμούς τρένων, μετρό και λεωφορείων, στους σταθμούς ταξί και στους εγγύτερους στα κτίρια των αεροσταθμών χώρους στάθμευσης των αυτοκινήτων.

Άρθρο 7

Ποιοτικά πρότυπα συνδρομής

1. Εξαιρουμένων των αερολιμένων με ετήσια κίνηση επιβατών κάτω των δύο εκατομμυρίων, ο φορέας διαχείρισης καθορίζει πρότυπα ποιότητας για την συνδρομή που προδιαγράφεται στο Παράρτημα Ι και απαιτήσεις όσον αφορά το ανθρώπινο δυναμικό για τη συμμόρφωση προς τα πρότυπα αυτά, αφού συμβουλευθεί τους χρήστες του αερολιμένα, μέσω της επιτροπής χρηστών του αερολιμένα εφόσον υπάρχει, και τις οργανώσεις εκπροσώπησης των επιβατών με μειωμένη κινητικότητα. Στον καθορισμό των προτύπων αυτών, λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι πολιτικές και οι κώδικες δεοντολογίας που αναγνωρίζονται διεθνώς σχετικά με τη διευκόλυνση μεταφοράς ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα δημοσιεύει τα πρότυπα ποιότητας που έχει καθορίσει.

2. Ένας αερομεταφορέας και ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα μπορούν να συμφωνήσουν ότι, στους επιβάτες που μεταφέρει ο αερομεταφορέας από και προς τον αερολιμένα, ο φορέας διαχείρισης παρέχει συνδρομή υψηλότερων προτύπων από τα πρότυπα που καθορίζονται στην παράγραφο 1 ή ότι παρέχει πρόσθετη εξυπηρέτηση από εκείνη που προδιαγράφεται στο Παράρτημα Ι. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, ο φορέας διαχείρισης μπορεί να εισπράττει για τη χρηματοδότησή τους τέλος από τον αερομεταφορέα επιπροσθέτως εκείνου που αναφέρεται στο άρθρο 6, παράγραφος 2, το οποίο είναι διαφανές, ανάλογο του κόστους και καθορίζεται κατόπιν διαβούλευσης με τον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα.

Άρθρο 8

Παροχή συνδρομής από τους αερομεταφορείς

Οι αερομεταφορείς παρέχουν δωρεάν τη συνδρομή που προδιαγράφεται στο Παράρτημα ΙΙ σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα, τα οποία αναχωρούν ή διέρχονται από έναν αερολιμένα όπου ισχύει ο παρών κανονισμός, με την προϋπόθεση ότι τα άτομα αυτά πληρούν τους όρους του άρθρου 5, παράγραφος 3.

Άρθρο 9

Γνωστοποίηση για την αναγκαιότητα παροχής συνδρομής

1. Οι αερομεταφορείς ή οι ταξιδιωτικοί πράκτορες λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την παραλαβή, σε όλα τα σημεία πώλησης στο έδαφος κράτους μέλους όπου ισχύει η Συνθήκη, συμπεριλαμβανομένης της πώλησης από τηλεφώνου ή μέσω του Διαδικτύου, γνωστοποιήσεων από άτομα με μειωμένη κινητικότητα για την αναγκαιότητα συνδρομής.

2. Όταν ένας αερομεταφορέας ή ταξιδιωτικός πράκτορας ειδοποιείται για την αναγκαιότητα συνδρομής, την κοινοποιεί αμέσως:

   - στους φορείς διαχείρισης των αερολιμένων αναχώρησης, άφιξης και ανταπόκρισης, και

   - στον αερομεταφορέα εκμετάλλευσης της πτήσης, εφόσον η κράτηση δεν έχει γίνει στον εν λόγω αερομεταφορέα.

3. Αμέσως μετά την αναχώρηση της πτήσης, ο αερομεταφορέας εκμετάλλευσης της πτήσης ενημερώνει τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα προορισμού, εφόσον ο αερολιμένας αυτός βρίσκεται στην επικράτεια κράτους μέλους όπου ισχύει η Συνθήκη, για τον αριθμό ατόμων με μειωμένη κινητικότητα που χρειάζονται την παροχή της συνδρομής που προδιαγράφεται στο Παράρτημα 1 και για τη φύση της εν λόγω συνδρομής.

Άρθρο 10

Αποκλεισμός αποποίησης

Δεν επιτρέπεται περιορισμός ή αποποίηση των υποχρεώσεων έναντι των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 11

Παραβάσεις

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει έναν φορέα υπεύθυνο για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού για τις πτήσεις που αναχωρούν από αερολιμένες ευρισκόμενους στην επικράτειά τους ή φθάνουν σε αυτούς. Εφόσον χρειάζεται, ο εν λόγω φορέας λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίσει ότι τηρούνται τα δικαιώματα των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, καθώς και η συμμόρφωση προς τα ποιοτικά πρότυπα που αναφέρονται στο άρθρο 7, παράγραφος 1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τον φορέα που έχουν ορίσει.

2. Καταγγελίες μπορούν να υποβάλλονται σε κάθε φορέα που έχει ορισθεί βάσει της παραγράφου 1, ή σε κάθε άλλο αρμόδιο φορέα που έχει ορισθεί από κράτος μέλος, για φερόμενη παραβίαση του παρόντος κανονισμού. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για την ενημέρωση των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα σχετικά με τα

δικαιώματά τους βάσει του παρόντος κανονισμού και για τη δυνατότητά τους να υποβάλουν καταγγελία σε αυτόν τον φορέα.

Άρθρο 12

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις ισχύουσες κυρώσεις για τις παραβιάσεις των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλιστεί η επιβολή των διατάξεων αυτών. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες της παράβασης και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή το αργότερο έως την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, καθώς και κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους χωρίς καθυστέρηση.

Άρθρο 13

Έκθεση

Η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τη λειτουργία και τα αποτελέσματα του παρόντος κανονισμού το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2010. Η έκθεση θα συνοδεύεται, εφόσον κριθεί απαραίτητο, από νομοθετικές προτάσεις για τη λεπτομερέστερη εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού ή για την αναθεώρησή του.

Άρθρο 14

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός τίθεται σε ισχύ την --[31] .

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

Βρυξέλλες, […]

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

[31] Ένα έτος από τη δημοσίευσή του παρόντος κανονισμού στην Επίσημη Εφημερίδα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Παροχή συνδρομής από τους φορείς διαχείρισης των αερολιμένων

Συνδρομή και διευθετήσεις ούτως ώστε να μπορούν τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα:

– να γνωστοποιούν την άφιξή τους σε έναν αερολιμένα και να ζητούν συνδρομή σε καθορισμένα σημεία εντός και εκτός των κτιρίων των αεροσταθμών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 5, παράγραφος 6·

– να μεταβαίνουν από ένα καθορισμένο σημείο στη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων·

– να περνούν από έλεγχο εισιτηρίων και αποσκευών·

– να μεταβαίνουν από τη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων στο αεροσκάφος, αφού ολοκληρώσουν τη διαδικασία εξόδου, τελωνείου και ασφαλείας·

– να επιβιβάζονται στο αεροσκάφος, με ανελκυστήρες, αναπηρικές πολυθρόνες ή άλλη απαιτούμενη συνδρομή·

– να μεταβαίνουν από τη θύρα του αεροσκάφους στο κάθισμά τους·

– να τακτοποιούν και να ανακτούν την αποσκευή τους μέσα στο αεροσκάφος·

– να μεταβαίνουν από κάθισμά τους στην έξοδο του αεροσκάφους·

– να αποβιβάζονται από το αεροσκάφος, με ανελκυστήρες, αναπηρικές πολυθρόνες ή με άλλη απαιτούμενη βοήθεια·

– να μεταβαίνουν από το αεροσκάφος στο χώρο παραλαβής των αποσκευών, αφού ολοκληρώσουν τη διαδικασία εξόδου, τελωνείου και ασφαλείας·

– να μεταβαίνουν από το χώρο παραλαβής των αποσκευών σε καθορισμένο σημείο·

– να παίρνουν τις πτήσεις ανταπόκρισης όταν διέρχονται από έναν αερολιμένα, με την παροχή συνδρομής στον αέρα, στο έδαφος και εντός και μεταξύ των αεροσταθμών, εφόσον χρειάζεται.

Επίγεια διαχείριση του εξοπλισμού μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών αναπηρικών πολυθρόνων (με την προϋπόθεση 24ωρης προειδοποίησης και ανάλογα με τους περιορισμούς χώρου μέσα στο αεροσκάφος).

Προσωρινή αντικατάσταση κατεστραμμένου ή απωλεσθέντος εξοπλισμού μεταφοράς.

Επίγεια διαχείριση ειδικά εκπαιδευμένων και πιστοποιημένων σκύλων, αναλόγως της περίπτωσης.

Κοινοποίηση των απαιτούμενων πληροφοριών επιβίβασης σε προσβάσιμη μορφή.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Παροχή συνδρομής από τους αερομεταφορείς

Μεταφορά ειδικά εκπαιδευμένων και πιστοποιημένων σκύλων μέσα στο θάλαμο επιβατών, με βάση την εθνική νομοθεσία και για πτήσεις των οποίων η προγραμματισμένη διάρκεια είναι μικρότερη των πέντε ωρών.

Μεταφορά ενός τεμαχίου εξοπλισμού μεταφοράς ανά επιβάτη με μειωμένη κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών αναπηρικών πολυθρόνων (με την προϋπόθεση 24ωρης προειδοποίησης και ανάλογα με τους περιορισμούς χώρου μέσα στο αεροσκάφος).

Κοινοποίηση των απαιτούμενων πληροφοριών επιβίβασης σε προσβάσιμη μορφή.

Ρύθμιση καθίσματος αναλόγως των αναγκών των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, εφόσον ζητηθεί, και με βάση τις απαιτήσεις ασφαλείας.