



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 16.2.2005
COM(2005) 48 τελικό

2005/0008 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**για την ενημέρωση των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την
ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα και για τη γνωστοποίηση πληροφοριών
από τα κράτη μέλη σχετικά με την ασφάλεια**

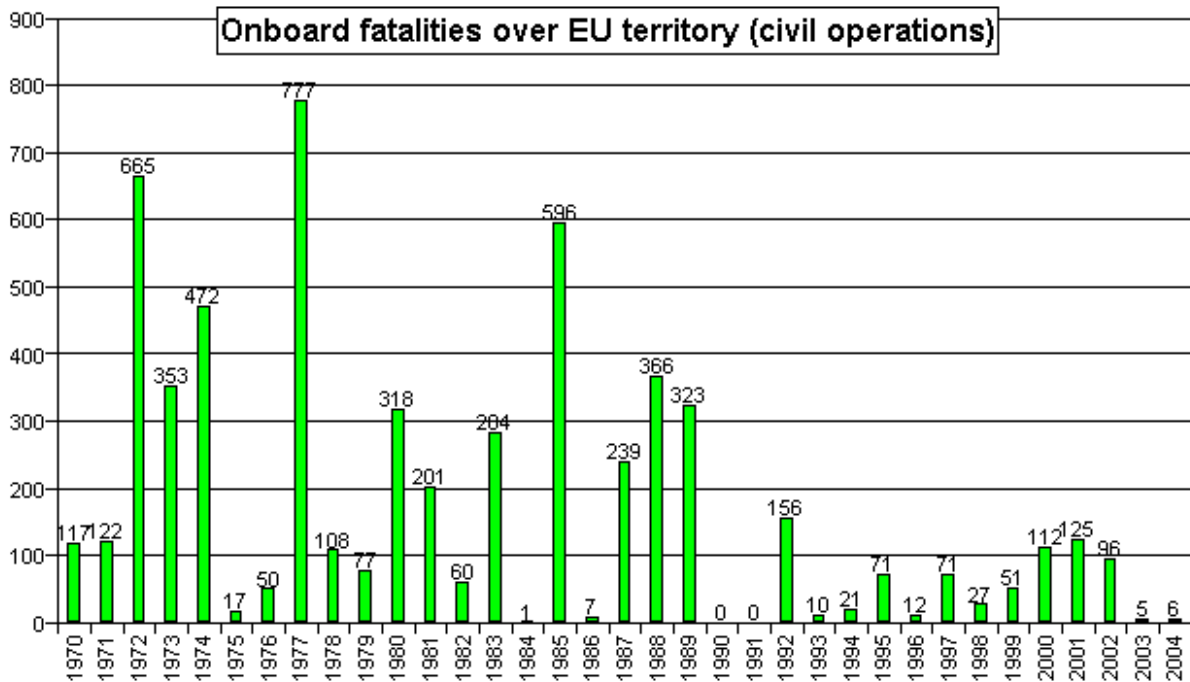
(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1) Η ανάγκη ανάληψης δράσης για τη βελτίωση της ασφάλειας

Οι στατιστικές δείχνουν (βλέπε κατωτέρω πίνακα) ότι τα αεροπορικά ατυχήματα έχουν γίνει εξαιρετικά σπάνια στην Ευρώπη. Το 2003, 5 άτομα έχασαν τη ζωή τους σε αεροπορικά ατυχήματα που συνέβησαν στο έδαφος της Ευρώπης. Και αυτό, σε σύγκριση με τα περισσότερα από 63,47 **εκατομμύρια** επιβατών που ταξίδεψαν, στο ίδιο χρονικό διάστημα, μέσω ενός και μόνον μεγάλου αερολιμένα (London-Heathrow)¹.



* Θάνατοι επιβαινόντων στο έδαφος της ΕΕ (πολιτική αεροπορία)

Αυτό το υψηλό επίπεδο ασφαλείας οφείλεται σε συνεχείς προσπάθειες όχι μόνον να διατηρείται η επιχειρησιακή ασφάλεια, αλλά να βελτιώνεται συνεχώς το επίπεδο ασφαλείας. Έτσι, μειώνεται ακόμη περισσότερο το ποσοστό θανάτων σε αεροπορικά ατυχήματα, καθώς ο απόλυτος αριθμός ατόμων που χάνουν τη ζωή τους σε αεροπορικά ατυχήματα εξακολουθεί να μειώνεται, ενώ αυξάνεται ο αριθμός επιβατών.

Η επιτήρηση των πτυχών ασφαλείας ρυθμίζεται παγκοσμίως στο πλαίσιο της Σύμβασης του Σικάγου του 1944 για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία και βασίζεται σε πρότυπα που έχουν καταρτιστεί από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, ο οποίος ιδρύθηκε με την εν λόγω Σύμβαση. Κατ' ουσία, οι αερομεταφορείς επιτηρούνται, ιδίως όσον αφορά τη συμμόρφωσή τους προς τις απαιτήσεις ασφαλείας, από τη χώρα τους, δηλαδή τη χώρα που τους έχει χορηγήσει την άδεια εκμετάλλευσης και/ή τη χώρα νηολόγησης του αεροσκάφους που εκμεταλλεύονται. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων πενήντα ετών, με αυτό το σύστημα

¹ Πηγή: στατιστικές Airclaims του 2003 και στατιστικές του EUROSTAT που δημοσιεύθηκαν το 2003, κεφάλαιο 3.5.14 «κυκλοφορία σε επιλεγμένους σημαντικούς αερολιμένες»· οι στατιστικές αυτές βασίζονται σε συνδυασμένα δεδομένα από πληροφορίες του Airports Council International, του International Civil Aviation Organisation, του Airports Magazine και των τοπικών αερολιμενικών αρχών.

έχει εξασφαλιστεί, σε υπέρτατο βαθμό, η επάρκεια των επιπέδων ασφαλείας. Παρ' όλα ταύτα, η αυστηρή εφαρμογή των διεθνών προτύπων και η επιβολή των κριτηρίων ποιότητας επί του παρόντος δεν εξασφαλίζονται εξ ίσου σε ολόκληρο τον κόσμο.

Εντός της ΕΕ, οι διαδικασίες ασφαλείας βασίζονται στην αυστηρή επιβολή της κοινοτικής νομοθεσίας², για την εξασφάλιση των προαναφερομένων υψηλών επιπέδων ασφαλείας. Ιδίως, η ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (European Aviation Safety Agency - EASA), το 2002, αποτέλεσε ακρογωνιαίο λίθο της ομοιόμορφης εφαρμογής των απαιτήσεων ασφαλείας, διότι λειτουργεί ως ενιαίος φορέας για την πιστοποίηση της αξιοπιστίας όλων των αεροναυτικών προϊόντων, συμπεριλαμβανομένων του σχεδιασμού, της κατασκευής τους και των οργανισμών συντήρησης. Όπως ορίζεται ήδη στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1592/2002³, με την προβλεπόμενη επέκταση των αρμοδιοτήτων του EASA θα εξασφαλιστεί ότι σύντομα θα υπάγεται στις αρμοδιότητες του Οργανισμού ολόκληρο το επιχειρησιακό φάσμα των αεροπορικών μεταφορών. Κατά συνέπεια, έχει καθιερωθεί αυστηρός έλεγχος της ασφάλειας του σχεδιασμού, της κατασκευής, της συντήρησης και της λειτουργίας των αεροναυτικών προϊόντων και κατασκευαστικών στοιχείων, καθώς και των οργανισμών και των ατόμων που εδρεύουν στην Κοινότητα και ασχολούνται με αυτές τις δραστηριότητες, με σκοπό την προστασία του επιβατικού κοινού, των εργαζομένων στις αεροπορικές μεταφορές και των πολιτών που ζουν γύρω από τα αεροδρόμια.

Εκτός της ΕΕ, τα επίπεδα ασφαλείας εξαρτώνται από την αποτελεσματικότητα των διαδικασιών επιτήρησης των πτυχών ασφαλείας που εφαρμόζονται σε τρίτες χώρες. Προκειμένου να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο αεροπορικής ασφάλειας όλων των αεροσκαφών που φθάνουν στην Κοινότητα, αναχωρούν από αυτήν ή κυκλοφορούν στο εσωτερικό της, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν πρόσφατα την οδηγία 2004/36/ΕΚ σχετικά με την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών τα οποία χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες⁴, η οποία προβλέπει εναρμονισμένο σύστημα επιθεωρήσεων των ξένων αεροσκαφών, όταν χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες. Εκτός αυτού, η οδηγία προβλέπει ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, όπως και τη δυνατότητα επέκτασης σε ολόκληρη την Κοινότητα των μέτρων που λαμβάνει ένα κράτος μέλος έναντι αεροσκάφους ή αερομεταφορέα τρίτης χώρας, εφόσον δεν πληροί τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.

Αυτό το εναρμονισμένο σύστημα επιθεώρησης βασίζεται σε ήδη ισχύουσες δοκιμασμένες διαδικασίες, στο πλαίσιο του λεγόμενου «προγράμματος SAFA» (Safety Assessment of Foreign Aircraft - Αξιολόγηση της Ασφάλειας των Ξένων Αεροσκαφών), που καταρτίστηκε από την Ευρωπαϊκή Συνδιάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας από το 1996. Κατά τις ονομαζόμενες «επιθεωρήσεις διαδρόμου», ένα δείγμα ξένων αεροσκαφών, τα οποία έχουν προσγειωθεί σε ευρωπαϊκούς αερολιμένες, εξετάζονται για να διαπιστωθεί κατά πόσον

2 Βλέπε: Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας· Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας· Οδηγία 94/56/ΕΚ του Συμβουλίου για την θέσπιση των βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας· Οδηγία 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2003, για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία.

3 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας, άρθρο 7.

4 ΕΕ L 143 της 30.4.2004, σ. 76.

πληρούν τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας που ισχύουν παγκοσμίως, όπως περιλαμβάνονται στα παραρτήματα 1, 6 και 8 της Σύμβασης του Σικάγου. Για οποιαδήποτε παρατηρούμενη παράλειψη συμμόρφωσης, ένα λεγόμενο στην οδηγία «εύρημα», αναλόγως της σοβαρότητας της παράβασης για την ασφάλεια του αεροσκάφους, μπορεί να απαιτηθεί άμεση διόρθωση ή να απαγορευθεί η απογείωση του αεροσκάφους.

Εν συνόψει, βάσει της οδηγίας «SAFA», τα κράτη μέλη υποχρεούνται να καθιερώσουν έναν μηχανισμό συγκέντρωσης πληροφοριών, ώστε να είναι σε θέση να επισημαίνουν τους ενδεχομένως μη ασφαλείς αερομεταφορείς και να διενεργούν ελέγχους διαδρόμου, με σκοπό να αξιολογούν κατά πόσον τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες πληρούν τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας. Οι πληροφορίες που συγκεντρώνονται και οι εκθέσεις των επιθεωρήσεων που διενεργούνται αποτελούν αντικείμενο ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ όλων των κρατών μελών, ώστε τα κράτη μέλη να μπορούν να αποφασίσουν τη διενέργεια τυχόν περαιτέρω επιθεωρήσεων ή να κρίνουν κατά πόσον έχουν αποκατασταθεί προηγούμενες ελλείψεις. Πέραν αυτού, με την οδηγία καθιερώνεται διαδικασία σύμφωνα με την οποία η Επιτροπή μπορεί μόνον να συστήσει να επεκταθούν σε ολόκληρη την Κοινότητα τα μέτρα που έχουν ληφθεί από ένα κράτος μέλος έναντι ενός αερομεταφορέα.

Παρ' όλα ταύτα, στις 3 Ιανουαρίου 2004, ένα επιβατικό αεροσκάφος, το οποίο μετέφερε 148 επιβάτες με προορισμό το Παρίσι, συνετρίβη λίγο μετά την απογείωση στο αιγυπτιακό θέρετρο Sharm-El-Sheikh και σκοτώθηκαν όλοι οι επιβαίνοντες. Ύστερα από το ατύχημα, έγινε γνωστό ότι, τον καιρό που έγινε το ατύχημα, είχε απαγορευθεί σε αυτόν τον πραγματικό αερομεταφορέα να εκτελεί πτήσεις προς την Ελβετία, διότι υπήρχαν αμφιβολίες ως προς το επίπεδο της ασφάλειάς του, του επιτρεπόταν όμως να εκτελεί πτήσεις σε ορισμένα κράτη μέλη. Μέχρι σήμερα, το αίτιο του ατυχήματος δεν έχει γίνει γνωστό μετά βεβαιότητας. Η έρευνα βρίσκεται εν εξελίξει και, επομένως, είναι πρόωρο να εξαχθούν συμπεράσματα όσον αφορά τους λόγους που οδήγησαν στην καταστροφή.

Το ατύχημα στο Sharm-el-Sheikh έδειξε ωστόσο ότι χρειάζονται αυστηρότερες διατάξεις από τις ισχύουσες, ώστε να καταστούν υποχρεωτικές οι επιθεωρήσεις διαδρόμου και να υποχρεωθούν τα κράτη μέλη να συμμετέχουν σε ευρύτερη ανταλλαγή πληροφοριών, όπως και να εφαρμόζουν κοινά μέτρα που αποφασίζονται με βάση τα αποτελέσματα των εν λόγω ελέγχων.

Σκοπός της παρούσας νομοθετικής πρότασης είναι να βελτιωθεί, κατά πρώτον, η θέση του επιβατικού κοινού έναντι του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών. Για τον σκοπό αυτόν, προτείνεται να δοθεί στους επιβάτες το δικαίωμα να ενημερώνονται σχετικά με την ταυτότητα του αερομεταφορέα που θα εκτελέσει την πτήση (ή πτήσεις), στην οποία έχουν κάνει κράτηση θέσης, και, παράλληλα, να ενισχυθεί η υποχρέωση γνωστοποίησης πληροφοριών από πλευράς κρατών μελών σχετικά με την ασφάλεια. Πρέπει να σημειωθεί ότι μπορεί να απαγορευθεί στα αεροσκάφη τρίτων χωρών να απογειωθούν ή να πετάξουν προς ή από την Κοινότητα για διάφορους λόγους, μεταξύ άλλων, αλλά όχι ήσσονος σημασίας, και για τους λόγους που αναφέρονται στην οδηγία SAFA.

Εν ευθέτω χρόνω, η Επιτροπή σκοπεύει να υποβάλει προτάσεις για να ενισχύσει το παρόν σύστημα επιθεωρήσεων ασφαλείας, που βασίζονται στην οδηγία «SAFA» 2004/36/EK. Η Επιτροπή, επί του παρόντος, εξετάζει πώς μπορεί να επιφέρει αλλαγές κατά τον καλύτερο και αποτελεσματικότερο τρόπο, χρησιμοποιώντας τις δυνατότητες που προσφέρουν τα μέτρα εφαρμογής που αφορούν το περιεχόμενο των διαδικασιών των παραρτημάτων της οδηγίας «SAFA».

Άλλα μέτρα, μεγαλύτερης εμβέλειας, πιθανόν μέσω τροποποίησης της οδηγίας, θα μπορούσαν να είναι η καθιέρωση συστήματος «συναγερμού», ώστε να εξασφαλίζεται ότι θα εφιστάται η προσοχή όλων των επιθεωρητών των κρατών μελών σε σημαντικά ζητήματα ασφαλείας, και η έκδοση μιας σειράς λεπτομερών διαδικασιών που πρέπει να ακολουθούνται. Αυτή η κίνηση θα βοηθούσε στη βελτίωση της ποιότητας και της τυποποίησης των δεδομένων, θα βελτίωνε την ανάλυση των διαθέσιμων πληροφοριών και θα προσέφερε τη δυνατότητα ευκολότερης ανίχνευσης των προβληματικών πεδίων. Επίσης, στις προτάσεις για τροποποίηση θα μπορούσαν να ληφθούν υπόψη διεθνείς πρωτοβουλίες, όπως ο Έλεγχος Επιχειρησιακής Ασφάλειας της IATA (Operational Safety Audit - IOSA), ο οποίος συνίσταται στη διάθεση ενός τυποποιημένου προγράμματος ελέγχου, βάσει διεθνώς αναγνωρισμένων προτύπων, και ένα διαρθρωμένο σύστημα για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τους ελέγχους.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, για τα ανωτέρω μέτρα, θα απαιτηθεί βελτιωμένη κοινή επιμόρφωση του αντίστοιχου προσωπικού και αξιοποίηση της πείρας της Κοινότητας στον τομέα των ανταλλαγών προσωπικού από τα διάφορα κράτη μέλη. Με τον τρόπο αυτόν, οι επιθεωρητές θα αποκτήσουν καλύτερη γνώση των βέλτιστων πρακτικών, που με τη σειρά της θα δημιουργήσει την αναγκαία εμπιστοσύνη και αυτοπεποίθηση για συνεργασία σε ένα συνεκτικό σύστημα κοινοτικής κλίμακας.

Επιπλέον αυτών των τεχνικών μέτρων, μπορεί να χρειαστεί να προβλεφθούν περισσότερες κοινές δράσεις έναντι αερομεταφορέων που θεωρούνται μη ασφαλείς, δίδοντας μεγαλύτερη δημοσιότητα στις περιπτώσεις απαγόρευσης απογείωσης των αεροσκαφών και λαμβάνοντας αποφασιστικότερα κοινά μέτρα έναντι τρίτων χωρών που δεν τηρούν τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την επιτήρηση, ακολουθώντας την κατεύθυνση της αρχικής πρότασης της Επιτροπής του 1997, της οποίας η εμβέλεια περιορίστηκε σημαντικά.

2) Η ανάγκη ανάληψης δράσης για την αύξηση της διαφάνειας

Προκειμένου οι επιβάτες των αεροπορικών εταιρειών να είναι σε θέση να επιλέγουν μια πτήση έχοντας καλύτερη γνώση του πραγματικού αερομεταφορέα, κατά τη στιγμή της κράτησης θέσης, οι επιβάτες πρέπει να μπορούν να γνωρίζουν ποιος αερομεταφορέας εκτελεί την πτήση.

Μετά το ατύχημα στο Sharm-El-Sheikh, στο κοινό επικρατούσε ευρέως η αίσθηση ότι οι επιβάτες θα πρέπει να ενημερώνονται σχετικά με την επακριβή ταυτότητα της εταιρείας που πράγματι τους μεταφέρει. Ο μεγαλύτερος βαθμός διαφάνειας θα οδηγήσει τις εταιρείες να ενισχύσουν τις δεσμεύσεις τους ως προς την ασφάλεια.

Και σήμερα ήδη, οι επιβάτες γνωρίζουν, στις περισσότερες περιπτώσεις, ποιος αερομεταφορέας θα εκτελέσει την πτήση στην οποία κάνουν κράτηση θέσης. Αφενός, εάν αγοράσουν εισιτήριο ως μεμονωμένο προϊόν, αγοράζουν την υπηρεσία από συγκεκριμένη και γνωστή αεροπορική εταιρεία. Υπάρχουν δύο πρακτικές του κλάδου, οι οποίες μπορεί κάποιες φορές να έχουν ως αποτέλεσμα ο αερομεταφορέας που έχει πωλήσει τις θέσεις σε μια πτήση υπό την επωνυμία του, στην πραγματικότητα να μην εκτελεί την πτήση. Μια τέτοια πρακτική είναι η πτήση με κοινό κωδικό, όπου δύο αεροπορικές εταιρείες συμφωνούν να πωλήσουν θέσεις σε ορισμένες πτήσεις και υπό τις δύο αντίστοιχες επωνυμίες τους, παρ' όλον ότι ορισμένες από τις πτήσεις εκτελούνται από τον ένα αερομεταφορέα και άλλες από τον άλλον. Είναι άρα πιθανόν να αγοράσει ο επιβάτης εισιτήριο από την αεροπορική εταιρεία x, αλλά στην πραγματικότητα να τον μεταφέρει η αεροπορική εταιρεία y.

Πάντως, εάν ο επιβάτης κάνει κράτηση θέσης ως μεμονωμένου προϊόντος, μέσω ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων (ΗΣΚ)⁵, ο κώδικας δεοντολογίας της ΕΕ γι' αυτά τα ΗΣΚ ήδη καθιστά υποχρεωτική την ένδειξη του πραγματικού αερομεταφορέα. Η υποχρέωση αυτή δεν υφίσταται για άμεσες κρατήσεις από αεροπορικές εταιρείες, χωρίς τη μεσολάβηση ΗΣΚ, παραδείγματος χάρη για πωλήσεις μέσω του Διαδικτύου. Ωστόσο, οι περισσότερες ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν πτήσεις με κοινό κωδικό έχουν προσυπογράψει τις δεσμεύσεις των αεροπορικών εταιρειών για την παροχή υπηρεσιών στους επιβάτες (Airline Passenger Service Commitments - ASPC)⁶, αναλαμβάνοντας τη δέσμευση να παρέχουν αυτές τις πληροφορίες εκουσίως. Φαίνεται ότι η δέσμευση αυτή τηρείται σε μεγάλο βαθμό.

Η άλλη πρακτική που ενδέχεται να συγκαλύπτει την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα είναι η λεγόμενη πλήρης εκμίσθωση, όπου μια αεροπορική εταιρεία μισθώνει ένα αεροπλάνο, με το πλήρωμά του, από άλλη αεροπορική εταιρεία. Δεν είναι υποχρεωτικό να εμφανίζονται αυτές οι πληροφορίες στο ΗΣΚ. Παρ' όλα ταύτα, η εν λόγω πρακτική δεν είναι τόσο ευρέως διαδεδομένη όσο η πτήση με κοινό κωδικό, και εξ άλλου καλύπτεται ομοίως από τις ASPC.

Από την άλλη πλευρά, όσον αφορά τις πτήσεις που αποτελούν μέρος οργανωμένου ταξιδιού, επί του παρόντος δεν υπάρχει καμία υποχρέωση ή δέσμευση του κλάδου να ενημερώνει τον επιβάτη σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα. Εν τούτοις, σημαντικό μέρος του κλάδου ήδη παρέχει αυτές τις πληροφορίες εκουσίως, ως μέσο εμπορικής προώθησης.

Κατ' αρχήν, είναι προφανής η απαίτηση προστασίας των καταναλωτών να έχουν οι επιβάτες το δικαίωμα να γνωρίζουν ποιος θα παρέχει ένα βασικό στοιχείο των οργανωμένων διακοπών ή πτήσεων για τις οποίες καταβάλλουν αντίτιμο. Για παράδειγμα, κανείς δεν θα μπορούσε να αναμένει να μην γνωρίζουν οι καταναλωτές σε ποιο ξενοδοχείο θα μείνουν. Ο στόχος των προτεινόμενων μέτρων έχει επιλεγεί με προσοχή, ώστε να εξασφαλίζεται μεν η ασφάλεια των επιβατών, αλλά να περιορίζονται δε στο ελάχιστο τυχόν μέτρα που θα μπορούσαν να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του ταξιδιωτικού κλάδου· επομένως, διατηρείται ιδίως η ευελιξία όσον αφορά την επιλογή του πραγματικού αερομεταφορέα. Αν και θα ήταν ίσως δικαιολογημένο να διενεργηθεί εκτεταμένη εκτίμηση επιπτώσεων – συγκεκριμένα, εάν είχαν χρειαστεί εκτενέστερα μέτρα – λόγω του χαρακτήρα των προτεινόμενων απαιτήσεων (ιδίως, λόγω του επείγοντος χαρακτήρα των μέτρων που πρέπει να ληφθούν και της ανάγκης να αποφευχθεί η θέσπιση διαφορετικών εθνικών διατάξεων), επιβάλλεται να εγκριθεί ταχέως η παρούσα πρόταση.

Μεταξύ της στιγμής της κράτησης, όμως, και της παροχής της υπηρεσίας, μπορεί να μεσολαβήσει μεγάλο χρονικό διάστημα και ενδέχεται να χρειαστούν αλλαγές στις αρχικές διευθετήσεις. Η δυνατότητα ευέλικτης προσαρμογής στις εξελίξεις της αγοράς αποτελεί καθοριστικό παράγοντα επιτυχίας στον ταξιδιωτικό κλάδο. Συν τοις άλλοις, για τεχνικούς λόγους, μπορεί να χρειαστεί οι πάροχοι υπηρεσιών – τόσο οι αεροπορικές εταιρείες, όσο και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες – να αλλάξουν τον πραγματικό αερομεταφορέα την τελευταία στιγμή, παραδείγματος χάρη, εάν ένα τεχνικό ελάττωμα του αεροπλάνου καθιστά απαραίτητη

⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 323/1999 του Συμβουλίου για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89 για τη θέσπιση κώδικα συμπεριφοράς για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων (ΗΣΚ)

⁶ Εκούσιες δεσμεύσεις του κλάδου, που υπεγράφησαν στις 14 Φεβρουαρίου 2002· δικτυακός τόπος: http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/commitments_en.htm.

τη χρήση αεροπλάνου άλλης αεροπορικής εταιρείας. Είναι, επομένως, αναγκαίο να εξισορροπούνται οι απαιτήσεις διαφάνειας και ευελιξίας. Η διαφάνεια επιβάλλει να γνωστοποιούνται αμέσως στους σχετικούς επιβάτες οι όποιες αλλαγές του πραγματικού αερομεταφορέα· η ευελιξία επιβάλλει να μπορούν οι αεροπορικές εταιρείες και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες να αλλάζουν τον πραγματικό αερομεταφορέα την τελευταία στιγμή, χωρίς να αντιμετωπίζουν και άλλη αναστάτωση των δραστηριοτήτων τους.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι μπορούν οι συμβαλλόμενοι αερομεταφορείς να προσφέρουν ελκυστικές τιμές, για παράδειγμα, στην περίπτωση οργανωμένων διακοπών που διατίθενται από ταξιδιωτικούς πράκτορες, και λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι για τα οργανωμένα ταξίδια οι κρατήσεις γίνονται πολύ πριν από την πραγματοποίηση του ταξιδιού, είναι σημαντικό να έχουν την ευχέρεια οι συμβαλλόμενοι αερομεταφορείς να κανονίζουν αναλόγως ποιον ή ποιους πραγματικούς αερομεταφορείς σκοπεύουν να χρησιμοποιήσουν, υπό τον όρο ότι οι επιβάτες ενημερώνονται σχετικά με τυχόν αλλαγές του εν λόγω αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων.

Ως εκ τούτου, οι επιβάτες θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να γνωρίζουν, σε κάθε περίπτωση, την ταυτότητα του αερομεταφορέα που εκτελεί την πτήση τους. Όσο για το μέλλον, η Επιτροπή θα εξετάσει κατά πόσον η ενημέρωση αυτή προσφέρει επαρκή προστασία στους επιβάτες.

Πάντως, η διαφάνεια συνιστά βασική αρχή, η οποία ισχύει επίσης και μεταξύ κρατών μελών. Για τον λόγο αυτόν, ο παρών κανονισμός περιλαμβάνει γενική υποχρέωση των κρατών μελών να ανταλλάσσουν μεταξύ τους πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια των αερομεταφορέων, ώστε να εξασφαλίσουν αποτελεσματική, συνεκτική και ενιαία επιβολή των αποφάσεων που αφορούν την ασφάλεια σε ολόκληρη την Ευρώπη.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**για την ενημέρωση των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την
ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα
και για τη γνωστοποίηση πληροφοριών από τα κράτη μέλη σχετικά με την ασφάλεια**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για 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 Επιτροπής¹,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής²,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών³,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁴,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η ανάληψη δράσης από την Κοινότητα στο πεδίο των αερομεταφορών πρέπει να αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού από κινδύνους για την ασφάλεια. Συν τοις άλλοις, πρέπει να λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών εν γένει.
- (2) Προκειμένου να μπορέσει το ανταγωνιστικό πλαίσιο των αερομεταφορών να αποδώσει τα μέγιστα δυνατά οφέλη στις εταιρείες και στους επιβάτες, είναι σημαντικό να παρέχονται στους καταναλωτές επαρκείς πληροφορίες, ώστε να είναι σε θέση να κάνουν επιλογές έχοντας επίγνωση των πραγμάτων.
- (3) Η ταυτότητα του αερομεταφορέα που πράγματι εκτελεί το δρομολόγιο αποτελεί βασική πληροφορία. Ωστόσο, οι καταναλωτές που κάνουν κράτηση θέσης σε μια πτήση δεν ενημερώνονται πάντοτε για την ταυτότητα του αερομεταφορέα που όντως εκτελεί την πτήση.

¹ EE C της , σ. .

² EE C της , σ. .

³ EE C της , σ. .

⁴ EE C της , σ. .

- (4) Η οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13^{ης} Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις⁵ προβλέπει την παροχή μιας σειράς πληροφοριών στους καταναλωτές, αλλά δεν περιλαμβάνει την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα.
- (5) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89 του Συμβουλίου⁶, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 323/1999⁷, για τη θέσπιση κώδικα συμπεριφοράς για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων (ΗΣΚ) παρέχει το δικαίωμα στους καταναλωτές, που κάνουν κράτηση θέσης σε μια πτήση μέσω ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων, να ενημερώνονται για την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα. Παρ' όλα αυτά, ακόμη και στις τακτικές αεροπορικές μεταφορές, υπάρχουν ορισμένες πρακτικές του κλάδου, όπως η πλήρης εκμίσθωση, ή η πτήση με κοινό κωδικό εάν γίνει κράτηση χωρίς ΗΣΚ, όπου ο αερομεταφορέας ο οποίος έχει πωλήσει τις θέσεις σε μια πτήση υπό την επωνυμία του στην πραγματικότητα δεν εκτελεί την πτήση και επί του παρόντος μάλιστα δεν προβλέπεται νόμιμο δικαίωμα του επιβάτη να ενημερώνεται σχετικά με την ταυτότητα του αερομεταφορέα που όντως εκτελεί το δρομολόγιο.
- (6) Αφού αυτές οι πρακτικές αυξάνουν την ευελιξία και μπορούν να βελτιώσουν τις υπηρεσίες που παρέχονται τους επιβάτες, ορισμένες αλλαγές της τελευταίας στιγμής είναι αναπόφευκτες για τεχνικούς λόγους και συμβάλλουν στην ασφάλεια των αερομεταφορών. Η ευελιξία αυτή πρέπει να αντισταθμίζεται από διαφάνεια για τους καταναλωτές.
- (7) Είναι θέμα ουσιώδους σημασίας να βελτιωθεί από τα κράτη μέλη η γνωστοποίηση πληροφοριών που αφορούν την ασφάλεια των αερομεταφορών, προκειμένου να βελτιωθεί το γενικό επίπεδο ασφάλειας των αερομεταφορών στην Κοινότητα.
- (8) Η Επιτροπή πρέπει να αναλύσει την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και, κατόπιν επαρκούς χρονικού διαστήματος, να υποβάλει έκθεση σχετικά με την αποτελεσματικότητα των διατάξεών του,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1 **Αντικείμενο**

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει διατάξεις προκειμένου να εξασφαλίζεται η ενημέρωση των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του αερομεταφορέα που εκτελεί την πτήση στην οποία επιβαίνουν και επιβάλλει υποχρέωση ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλεια.

⁵ ΕΕ L 158 της 23.6.1990, σ. 59.

⁶ ΕΕ L 220 της 29.7.1989, σ. 1-7.

⁷ ΕΕ L 40 της 13.2.1999, σ. 1.

Άρθρο 2 **Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- (a) «αερομεταφορέας»: επιχείρηση αερομεταφορών με ισχύουσα άδεια εκμετάλλευσης·
- (b) «σύμβαση μεταφοράς»: σύμβαση για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφορών ή σύμβαση η οποία περιλαμβάνει παροχή των εν λόγω υπηρεσιών·
- (c) «συμβαλλόμενος αερομεταφορέας»: αερομεταφορέας που συνάπτει σύμβαση μεταφοράς με τον επιβάτη. Εάν η σύμβαση περιλαμβάνει οργανωμένο ταξίδι, ο συμβαλλόμενος μεταφορέας είναι ο ταξιδιωτικός πράκτορας·
- (d) «πραγματικός αερομεταφορέας»: αερομεταφορέας που πραγματοποιεί ή σκοπεύει να πραγματοποιήσει πτήση κατόπιν συμβάσεως μεταφοράς με τον επιβάτη ή για λογαριασμό άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου που έχει σύμβαση μεταφοράς με τον επιβάτη·
- (e) «οργανωμένο ταξίδι»: οι υπηρεσίες που ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 1 της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις.
- (f) «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 ταξιδιωτικό πράκτορα.

Άρθρο 3 **Πεδίο εφαρμογής**

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται για την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών στην περίπτωση που μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη ή από αερολιμένα που βρίσκεται σε τρίτη χώρα, εάν η πτήση αποτελεί μέρος ταξιδιού που άρχισε από την Κοινότητα, εφόσον ο συμβαλλόμενος αερομεταφορέας διαθέτει επιχειρηματική εγκατάσταση στο έδαφος της Κοινότητας.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται ανεξαρτήτως του εάν η πτήση είναι τακτική ή έκτακτη, και ανεξαρτήτως του εάν η πτήση αποτελεί ή όχι μέρος οργανωμένου ταξιδιού.
3. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα των επιβατών βάσει της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89 του Συμβουλίου για τη θέσπιση κώδικα συμπεριφοράς για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων (ΗΣΚ).

Άρθρο 4
Ανταλλαγή πληροφοριών

1. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν κατάλογο όλων των αερομεταφορέων οι οποίοι έχουν αποκλεισθεί από τον εναέριο χώρο τους ή οι οποίοι υπόκεινται σε περιορισμούς των δικαιωμάτων κυκλοφορίας για λόγους ασφαλείας. Ο κατάλογος αυτός διατίθεται σε όλα τα κράτη μέλη και στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει συγκεντρωτικό κατάλογο των εν λόγω αερομεταφορέων.
2. Η Επιτροπή λαμβάνει τα ενδεδειγμένα μέτρα προκειμένου να διευκολύνει την ανταλλαγή των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 5
Ενημέρωση σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα

1. Ο συμβαλλόμενος αερομεταφορέας ενημερώνει τον επιβάτη σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα (ή αερομεταφορέων) κατά την κράτηση.
2. Ο συμβαλλόμενος αερομεταφορέας ενημερώνει αμέσως τον επιβάτη σε περίπτωση που αλλάξει η ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα (ή αερομεταφορέων) μετά την κράτηση, ανεξαρτήτως του λόγου της αλλαγής.

Άρθρο 6
Ενημέρωση και αναθεώρηση

Το αργότερο πέντε έτη από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Η έκθεση συνοδεύεται, εν ανάγκη, από προτάσεις για αναθεώρηση του κανονισμού.

Άρθρο 7
Έναρξη ισχύος

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

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος