

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre las Normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos (programa evolutivo)

[COM(2013) 130 final]

(2013/C 327/20)

Ponente: **Milena ANGELOVA**

Coponente: **Raymond HENCKS**

El 16 de abril de 2013 el Parlamento Europeo y el 16 de julio de 2013 el Consejo de la Unión Europea, de conformidad con el artículo 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, decidieron consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre las

Normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos (programa evolutivo)

COM(2013) 130 final.

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 20 de junio de 2013.

En su 491º pleno de los días 10 y 11 de julio de 2013 (sesión del 11 de julio), el Comité Económico y Social Europeo aprobó por 136 votos a favor, 6 en contra y 7 abstenciones el presente dictamen.

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El CESE acoge con satisfacción la mayor seguridad jurídica que aporta esta propuesta tanto a los pasajeros como a los transportistas aéreos al establecer definiciones más precisas de los conceptos pertinentes empleados en el Reglamento, reflejando así los principios de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJCE) y estableciendo un marco jurídico sólido. No obstante, el CESE lamenta que la propuesta de la Comisión no contenga un alto nivel de protección de los consumidores.

1.2 El CESE está, en principio, de acuerdo con las medidas que deben tomar los transportistas aéreos en distintos supuestos para compensar a los pasajeros en caso de grandes retrasos, ofrecer transporte alternativo y reprogramar vuelos, así como para mejorar en general la comodidad de los pasajeros en caso de retraso o pérdida de un vuelo. Sin embargo, el CESE muestra su disconformidad, en especial, en lo relativo a la compensación prevista para los retrasos, los grandes retrasos en vuelos y en los vuelos de pequeñas distancias en los que la propuesta se distancia de la jurisprudencia del TJUE sobre la materia.

1.3 El CESE se congratula de que la propuesta se formule a raíz de una amplia evaluación de impacto y recuerda que la aplicación eficaz y oportuna del paquete legislativo SES II+ sería una herramienta muy útil que debería reducir los costes que contraen los transportistas aéreos.

1.4 El CESE rechaza la propuesta de la Comisión de aumentar el período mínimo de retraso que abre el derecho a compensación, apartándose así de tres sentencias consecutivas del TJCE.

1.5 El CESE entiende los motivos de la ampliación sustancial del período mínimo de retraso que da derecho a una compensación para los viajes de larga distancia, pero insta a la Comisión a proseguir su búsqueda de incentivos para animar a los transportistas a mantenerse considerablemente por debajo de dichos límites. Estos períodos mínimos de retraso deberían reducirse aún más cuando se trate de personas con discapacidad o movilidad reducida para tener en cuenta los costes específicos que generan los grandes retrasos para estas personas.

1.6 El CESE valora positivamente la introducción de un plazo de manera que, si el transportista aéreo no puede ofrecer transporte alternativo al pasajero en sus propios servicios, debe considerar la posibilidad de recurrir a otras compañías u otros modos de transporte. No obstante, el Comité considera demasiado largo un plazo de doce horas antes de poder acudir a otros servicios o compañías. Además, los pasajeros deberían poder negarse a viajar mediante otro modo de transporte (por ejemplo, en autobús, tren o barco). Para compensar los costes adicionales de la transferencia a otras compañías de la manera más rápida posible, el CESE reitera su propuesta de crear un fondo de «responsabilidad solidaria» para repatriar o proponer un transporte alternativo a los pasajeros por otros transportistas.

1.7 En cuanto a la definición del concepto de «circunstancias extraordinarias», el CESE considera que debería preverse explícitamente que los retrasos, los cambios de horarios o las cancelaciones solo pueden considerarse circunstancias extraordinarias si:

1. por su naturaleza o por su origen no son inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo,

2. escapan a su control, y
3. no se podrían haber evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.

Por tanto, deberá evaluarse caso por caso si las circunstancias extraordinarias invocadas cumplen efectivamente este triple requisito, lo cual no siempre será necesariamente así en algunas de las circunstancias enumeradas en el anexo 1 de la propuesta de Reglamento (por ejemplo, razones de salud o de seguridad, condiciones meteorológicas o conflictos laborales).

1.8 EL CESE pide a la Comisión una regulación de carácter neutro respecto a los otros modos de transporte, para no violar el principio de igualdad de trato ni crear favoritismos en detrimento de los otros medios de transporte.

2. Introducción

2.1 La mejora del transporte aéreo en Europa ha sido una de las prioridades de la Comisión Europea durante los últimos años. La aplicación de normas europeas cada vez más estrictas sobre la seguridad, la eficiencia y la reducción del impacto medioambiental de la aviación⁽¹⁾ en el marco del Cielo Único Europeo han mejorado la explotación de servicios aéreos y reforzado los derechos reconocidos a los usuarios del transporte aéreo. El CESE ha emitido dictámenes sobre todos los textos pertinentes⁽²⁾ y ha animado a la Comisión a proseguir sus esfuerzos en este sentido, quedando entendido que queda camino por recorrer.

2.2 Habida cuenta de que viajar en avión ha dejado de ser un lujo y se ha convertido en una necesidad para atender a las necesidades de las empresas y permitir a los ciudadanos europeos ejercer su derecho inalienable a circular libremente, el CESE considera que quedan ámbitos que deben seguir analizándose para garantizar los derechos de los pasajeros y, al mismo tiempo, facilitar a los transportistas aéreos un entorno legal y empresarial sólido que les permita prosperar en un mercado altamente competitivo. Entre los ámbitos que requieren la mejora del marco jurídico existente y una aplicación más eficaz de la legislación en vigor figuran las normas sobre compensación y asistencia a los pasajeros del transporte aéreo.

3. Síntesis de la propuesta de la Comisión

3.1 Esta propuesta tiene por objetivo modificar el Reglamento (CE) n° 261/2004 en vigor y está motivada por una serie de nuevas circunstancias:

- a menudo las compañías aéreas no garantizan a los pasajeros los derechos que les asisten en caso de denegación de embarque, gran retraso, cancelación o extravío de equipaje;
- la Comisión constató en 2011 que, debido a cuestiones confusas y lagunas en las normas vigentes, estas disposicio-

nes no se aplican de manera uniforme en todos los Estados miembros ni por los diferentes agentes del sector del transporte aéreo;

- la jurisprudencia del TJCE ha tenido un impacto decisivo, por ejemplo, en cuanto a la definición del concepto de «circunstancias extraordinarias» y a los derechos a obtener compensación relacionados con los grandes retrasos;

3.2 El principal objetivo de esta propuesta es garantizar los derechos básicos de los usuarios del transporte aéreo, concretamente el derecho a la información, al reembolso, a un transporte alternativo, a ser atendidos mientras esperan un transporte alternativo y a obtener compensaciones en determinadas condiciones⁽³⁾, teniendo en cuenta al mismo tiempo las consecuencias económicas que ello pueda tener para el sector del transporte aéreo y velando por que los transportistas aéreos desarrollen sus actividades en condiciones armonizadas en un mercado liberalizado.

3.3 La propuesta aborda los tres ámbitos principales en los cuales la Comisión considera que sigue siendo necesario tomar medidas para mejorar la aplicación del Reglamento. Se trata, concretamente, de hacer cumplir de manera efectiva y armonizada los derechos reconocidos por la legislación de la UE, permitir su disfrute en la práctica y sensibilizar a la opinión pública. Esto se ajusta a la recomendación del Parlamento Europeo de velar por «una mayor seguridad jurídica, una mayor claridad en su interpretación y una aplicación más uniforme de los Reglamentos en toda la UE»⁽⁴⁾.

3.4 Por consiguiente, la modificación del Reglamento (CE) n° 261/2004 propuesta por la Comisión Europea:

- incorpora los principios de la jurisprudencia del TJCE;
- define el alcance y el significado preciso de las «circunstancias extraordinarias» en las cuales el transportista aéreo queda exento de la obligación de abonar una compensación en caso de cancelación, gran retraso o pérdida de conexión aérea;
- establece los derechos de los pasajeros en caso de que pierdan un vuelo de conexión debido a un retraso o al cambio de horario de un vuelo anterior;
- establece un período mínimo de retraso único a partir del cual los pasajeros tienen derecho a recibir refrescos y alimentos;
- contempla otras cuestiones como informara los pasajeros, el derecho a enmendar erratas, reconociendo, al mismo tiempo, el derecho de los transportistas aéreos a solicitar compensación a los terceros responsables de perturbaciones.

⁽¹⁾ COM(2012) 573 final.

⁽²⁾ DO C 24, 28.1.2012, pp. 125-130, DO C 376, 22.12.2011, pp. 38-43 y DO C 198, 10.7.2013, pp. 9-13.

⁽³⁾ COM(2011) 174 final.

⁽⁴⁾ Resolución del Parlamento Europeo, de 29 de marzo de 2012, sobre «El funcionamiento y la aplicación de los derechos establecidos para los pasajeros del transporte aéreo» (2011/2150 (INI)).

4. Observaciones generales

4.1 El CESE lamenta que la propuesta no se ajuste a toda la jurisprudencia del TJUE, y se aparte de ella en los aspectos más importantes para los derechos de los pasajeros. No obstante, reconoce que en los ámbitos en que la Comisión ha incorporado la jurisprudencia del Tribunal, la propuesta mejora el actual Reglamento.

4.2 El CESE se congratula de que esta propuesta parece subsanar la mayoría de las insuficiencias de la versión anterior constatadas tanto por el sector del transporte aéreo como por los pasajeros ⁽⁵⁾ y aclara, además, una serie de definiciones.

4.2.1 Para el sector del transporte aéreo, el valor añadido de la propuesta respecto de las normas en vigor estribaría en que:

- limita la responsabilidad a prestar asistencia en caso de circunstancias extraordinarias que escapan al control del transportista;
- enumera de manera no exhaustiva lo que debe considerarse «circunstancias extraordinarias»;
- aclara la posibilidad de reclamar a los terceros responsables una compensación por los costes contraídos y de establecer una responsabilidad compartida;
- amplía en cuanto a los grandes retrasos los plazos a partir de los cuales el transportista está obligado a abonar una compensación;
- limita la obligación de facilitar alojamiento a los pasajeros a tres noches y 100 euros por pasajero como máximo en caso de «circunstancias extraordinarias». Este umbral no se aplica a las personas con movilidad reducida, a los menores no acompañados, a las mujeres embarazadas ni a las personas que necesitan atención médica especial;
- excluye la obligación de facilitar alojamiento cuando el vuelo en cuestión cubra una distancia igual o inferior a 250 kilómetros con una aeronave cuya capacidad máxima sea de ochenta asientos, excepto cuando se trate de un vuelo de conexión.

4.2.2 Para los pasajeros, el valor añadido de la propuesta estribaría en que:

- aclara los requisitos de aplicación del Reglamento;
- especifica cómo actuar en caso de denegación del embarque, cancelación y grandes retrasos o pérdida del vuelo de conexión; establece, además, normas más claras sobre el derecho a obtener compensación, reembolso, un transporte alternativo o atención;
- facilita detalles en cuanto al cumplimiento de la normativa;

- introduce la compensación en caso de grandes retrasos;
- establece un período mínimo de retraso único de dos horas a partir del cual el transportista tiene que facilitar refrescos y alimentos;
- endurece sensiblemente la obligación del transportista de informar a los pasajeros sobre sus derechos, así como sobre la compensación que les corresponde, los procedimientos de reclamación y la obligación de supervisión por las autoridades para garantizar el adecuado cumplimiento de las normas.

4.2.3 El CESE reconoce el gran reto que supone responder al mismo tiempo a las exigencias de todas las partes interesadas, ya que el valor añadido que se aporte a una de ellas podría redundar en detrimento de otra.

4.3 El CESE considera que las iniciativas de la Comisión destinadas a mejorar la protección de los pasajeros en caso de insolvencia de la compañía aérea ⁽⁶⁾ representan un paso en la dirección correcta, pero insiste en que estas medidas no bastan para garantizar a los pasajeros una protección completa y efectiva en caso de insolvencia de la compañía aérea; considera necesario instaurar un mecanismo para garantizar que, en caso de insolvencia, las compañías aéreas cumplen las disposiciones del Reglamento propuesto.

4.4 La propuesta traza una línea de demarcación respecto de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, al reconocer a los pasajeros el derecho a elegir la base jurídica de sus reclamaciones, pero no a acumular compensaciones por el mismo problema acogiéndose a ambos actos jurídicos.

4.5 En sus dictámenes anteriores sobre los derechos de los pasajeros aéreos, el CESE presentó varias propuestas para reforzar estos derechos ⁽⁷⁾, muchas de las cuales han sido incorporadas a este proyecto de Reglamento. No obstante, el CESE lamenta que no han sido tomadas en consideración sus propuestas siguientes:

- incorporar todas las soluciones contenidas en las sentencias del TJUE al cuerpo del futuro articulado;
- definir, para determinados casos excepcionales, hasta dónde llega el derecho de asistencia o dónde se encuentra el límite de ésta, estableciendo cómo se podrían salvaguardar los legítimos derechos de los pasajeros a través de mecanismos alternativos, resueltos mediante decisiones vinculantes para las partes y emitidas en un plazo razonable;
- regular las situaciones que se vienen produciendo en la actualidad en relación con las reprogramaciones de vuelos;
- regular la obligación de asistencia en los puntos de conexión;

⁽⁶⁾ COM(2013) 129 final.

⁽⁷⁾ DO C 24, 28.1.2012, pp. 125-130 y DO C 229, 31.7.2012, pp. 122-125.

⁽⁵⁾ SEC(2011) 428.

- incorporar a los agentes de asistencia en tierra, que trabajan en nombre de las compañías aéreas, a la prestación de los servicios previstos en el Reglamento;
- precisar cuál será la autoridad competente para tramitar las quejas de los usuarios y velar por el cumplimiento del Reglamento;
- monitorizar y publicar, a nivel de la UE y por parte de los Estados miembros, las quejas desglosadas por compañías y por incumplimientos tipificados en el Reglamento y permitir que esta cuestión se pueda auditar en cada Estado miembro a aquellas compañías a las que se concede el Certificado de Operador Aéreo (AOC);
- corregir la incoherencia en la redacción que se produce entre los apartados 1 y 2 del artículo 14 del Reglamento;
- establecer la obligación de indemnizar a los pasajeros afectados si una compañía aérea se declara en quiebra, con previsión del principio de «responsabilidad solidaria» para su repatriación por otras aerolíneas con asientos disponibles y prever la creación de un fondo que permita la indemnización a los pasajeros en base al principio de «quien participa en el mercado paga»;
- posibilidad de ceder el contrato de pasaje a un tercero;
- prohibir la actual práctica de las compañías aéreas de anular el trayecto de vuelta si el pasajero no ha utilizado el trayecto de ida, en el mismo billete.

4.6 El CESE acoge con satisfacción todas las mejoras relacionadas con el cumplimiento de las disposiciones sobre los derechos de los pasajeros con discapacidad y los pasajeros con movilidad reducida ya que permiten alinearse con las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad. En tal contexto, el CESE propone las modificaciones que se exponen a continuación.

4.6.1 La expresión «personas con discapacidad o movilidad reducida» que figura en el Reglamento (CE) n° 1107/2006 sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo debe reemplazar la expresión general «persona con movilidad reducida» empleada en la propuesta.

4.6.2 La expresión «equipos de movilidad» empleada en el artículo 6 bis debería reemplazarse por «equipos de movilidad o dispositivos de asistencia».

4.6.2.1 El CESE recomienda firmemente velar por una gestión más profesional de los equipos de movilidad o dispositivos de asistencia durante el transporte aéreo. A tal efecto, todo el personal que gestione estos equipos deberá estar más informado y formado al respecto. La legislación de la UE sobre los derechos de los pasajeros con discapacidad deberá modificarse en consecuencia. Un incremento de la profesionalidad redundará simultáneamente en beneficio de las empresas de asistencia en tierra, las compañías aéreas, los aeropuertos y los pasajeros.

4.6.3 En el nuevo artículo 6 de la propuesta se debe aclarar que, en caso de grandes retrasos ocasionados por cualquier motivo, debe prestarse a los pasajeros con discapacidad o movilidad reducida la misma asistencia descrita en los anexos I y II del Reglamento (CE) n° 1107/2006.

4.6.4 Se debe especificar claramente que el alojamiento ofrecido, el transporte hasta él, la información sobre las modalidades prácticas y los medios (incluidas las páginas web y otros medios electrónicos) empleados para difundirla, así como la información sobre cómo incoar procedimientos de reclamación y realizar declaraciones de interés en caso necesario, han de ser accesibles para las personas con discapacidad. Además, se debería atender a las necesidades de los perros guía y de asistencia. En este contexto, las disposiciones del artículo 14 de la propuesta sobre la obligación de informar a los pasajeros deben ampliarse a todas las categorías de personas con discapacidad y no limitarse a las personas invidentes o con problemas de vista (véase el artículo 14, apartado 3).

4.6.5 El Reglamento determina que no se podrá denegar el embarque, alegando la discapacidad o movilidad reducida de un pasajero, pero en su artículo 4 establece una excepción al principio atendiendo a los requisitos de seguridad y dimensiones de la aeronave o al hecho de que sus puertas imposibiliten el embarque o transporte de la persona con discapacidad o movilidad reducida.

Sobre esta materia sería necesaria, como mínimo, una política de transparencia sobre las posibilidades de accesibilidad a las aeronaves mediante información clara y transparente a la hora de contratar un billete, lo cual no es práctica habitual.

5. Observaciones particulares sobre las normas modificadas

5.1 El CESE está de acuerdo, en principio, con las medidas que los transportistas aéreos deben emprender en diferentes condiciones para compensar a los pasajeros en caso de grandes retrasos, prestar mejor atención, ofrecer transporte alternativo y reprogramar vuelos, así como para mejorar en general la comodidad de los pasajeros en caso de retraso o pérdida del vuelo de conexión.

5.2 El CESE considera que la propuesta de la Comisión de ampliar el período mínimo de retraso que abre el derecho a compensación de las tres horas actuales a cinco horas para cualquier viaje dentro de la UE no es aceptable. El CESE no comprende por qué la reducción del período mínimo que abre el derecho a recibir compensación podría reducir la tasa de cancelación de vuelos ya que si se produce una cancelación la compañía aérea tiene, en cualquier caso, que abonar una compensación.

5.3 Es comprensible que los viajes con origen o destino en terceros países estén sujetos a límites de tiempo en función de la distancia recorrida, atendiendo a las dificultades operativas que han de afrontar los transportistas aéreos cuando sufren retrasos en aeropuertos lejanos. No obstante, el CESE considera demasiado largos los plazos propuestos de entre nueve y doce horas y que la Comisión debe proseguir su búsqueda de incentivos para animar a los transportistas aéreos a mantenerse considerablemente por debajo de dichos límites. Estos períodos

mínimos de retraso deberían reducirse aún más cuando se trate de personas con discapacidad o movilidad reducida para tener en cuenta los costes específicos que generan los grandes retrasos para estas personas. El CESE considera que la aplicación eficaz y oportuna del paquete legislativo SES II+ sería una herramienta muy útil para reducir los costes que contraen los transportistas aéreos, brindándoles mayor flexibilidad en la financiación de la reducción de los períodos mínimos de retraso.

5.4 El CESE valora positivamente la introducción de un plazo de manera que, si el transportista aéreo no puede ofrecer transporte alternativo al pasajero en sus propios servicios en dicho plazo, debe considerar la posibilidad de recurrir a otras compañías u otros modos de transporte, en función de la disponibilidad de asientos. No obstante, considera demasiado largo un plazo de doce horas antes de poder acudir a otros servicios o compañías. Además, los pasajeros deberían poder negarse a viajar mediante otro modo de transporte (por ejemplo, en autobús, tren o barco). Para compensar los costes adicionales de la transferencia a otras compañías de la manera más rápida posible, el CESE reitera su propuesta de crear un fondo de «responsabilidad solidaria» para repatriar o proponer un transporte alternativo a los pasajeros por otros transportistas, en estrecha colaboración con todas las partes interesadas.

5.5 El CESE considera necesario determinar más claramente la obligación de los aeropuertos de ofrecer asistencia a los pasajeros en caso de cancelaciones múltiples de vuelos, ocasionadas por no haber establecido las autoridades aeroportuarias las condiciones necesarias para ofrecer un servicio ininterrumpido.

5.6 El CESE está de acuerdo en que se emprenda una segunda evaluación de la aplicación de la cláusula de «circunstancias extraordinarias», prevista en el artículo 1, apartado 4, letra b), de la propuesta, y recomienda que los organismos nacionales competentes (ONC) velen por que se realice de manera exhaustiva.

5.7 El CESE apoya la propuesta de introducir un período mínimo de retraso único de dos horas para todos los vuelos, cualquiera que sea la distancia recorrida, que sustituya el período mínimo que actualmente da derecho a recibir atención y que depende de la distancia del vuelo. Esto resulta muy favorable a los pasajeros y les ofrece condiciones equitativas y confortables mientras esperan.

5.8 El CESE acoge con satisfacción la propuesta de que los pasajeros que pierden un vuelo de conexión debido al retraso del vuelo precedente tienen derecho a atención y, en determinadas circunstancias a obtener compensación, porque también mejora la situación de los pasajeros.

5.9 La propuesta de que los pasajeros de los vuelos que hayan sido reprogramados con un plazo de preaviso inferior a dos semanas tengan derechos similares a los de los pasajeros que sufren retrasos permitirá garantizar en mayor medida los derechos de los pasajeros.

5.10 El CESE recomienda insistentemente a la Comisión que explore las posibles medidas para mejorar la cooperación entre los aeropuertos y los transportistas aéreos con vistas a reducir significativamente el tiempo que deberán esperar los pasajeros cuya aeronave sufre retrasos en la plataforma del aeropuerto.

5.11 El CESE pide a la Comisión que prohíba la práctica actual de cancelar el viaje de vuelta por no haber utilizado el trayecto de ida del mismo billete⁽⁸⁾ de avión. El Comité está igualmente de acuerdo en que se refuerce el derecho a la información de los pasajeros sobre los problemas que sufran sus vuelos tan pronto como se disponga de información al respecto que ello mejorará también la capacidad de los pasajeros para decidir qué medidas desean tomar cuando lleguen a su destino final.

5.12. El CESE comprende la necesidad de limitar el período durante el cual los transportistas aéreos deberán encargarse del alojamiento de los pasajeros en caso de circunstancias extraordinarias y acepta el límite de tiempo propuesto de tres pernoctaciones. No obstante, el Comité recomienda encarecidamente a la Comisión que permita a los ONC establecer un límite de precio para esas pernoctaciones en cada Estado miembro. Este límite no debería aplicarse a las personas con movilidad reducida.

6. Cumplimiento de la normativa

6.1 La propuesta de modificación del Reglamento (CE) n° 261/2004 aclara el papel de los ONC ya que les hace responsables de velar por la aplicación y el cumplimiento generales de la normativa. La función de tramitar extrajudicialmente las reclamaciones individuales se encomendará a los organismos encargados de la tramitación de reclamaciones (organismos de resolución alternativa de litigios), con arreglo a las propuestas anteriores del CESE⁽⁹⁾. Estas disposiciones amplían las competencias de los organismos encargados de imponer sanciones a los transportistas por incumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) n° 261/2004 y brinda a los pasajeros medios más eficaces para hacer valer sus derechos adecuadamente.

6.2 La propuesta de intercambio de información y la coordinación entre los ONC y entre estos y la Comisión mediante la imposición de obligaciones de notificación más estrictas y el establecimiento de procedimientos formales de coordinación permitirá reaccionar rápidamente ante todos los casos identificados de incumplimiento.

7. Definición del concepto de «circunstancias extraordinarias»

7.1 El CESE está de acuerdo en que la propuesta de Reglamento objeto de examen:

— se basa en la definición del concepto de «circunstancias extraordinarias» empleada por el TJUE en el asunto C-549/07 (Wallentin-Hermann) y

⁽⁸⁾ DO C 24, 28.1.2012, p. 127.

⁽⁹⁾ DO C 24, 28.1.2012, p. 130.

— precisa que los retrasos o cancelaciones solo pueden considerarse circunstancias extraordinarias si:

1. por su naturaleza o por su origen, dichas circunstancias no son inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo [artículo 1, apartado 1, letra e)];
2. escapan a su control [artículo 1, apartado 1, letra e)] y
3. la cancelación, el cambio de horario o el retraso no se podrían haber evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables [artículos 1, apartado 4, letra b) y 1, apartado 5, subapartado 4].

Estas precisiones beneficiarán tanto a los pasajeros, en cuanto a la apreciación de sus derechos en este ámbito, como a los

transportistas aéreos, en cuanto a la determinación de sus obligaciones al respecto.

7.2 Además, la lista no exhaustiva, que figura en la propuesta, de circunstancias que deben considerarse extraordinarias y de circunstancias que no deben considerarse extraordinarias recogidas en el anexo I de la propuesta de Reglamento contribuirá a reducir el riesgo de conflictos innecesarios entre pasajeros y compañías aéreas.

7.3 El CESE considera que debería preverse explícitamente en el Reglamento que, por tanto, deberá evaluarse caso por caso si las circunstancias extraordinarias invocadas cumplen efectivamente este triple requisito, lo cual no siempre será necesariamente así en algunas de las circunstancias enumeradas en el anexo I (por ejemplo, razones de salud o de seguridad, circunstancias meteorológicas o conflictos laborales).

Bruselas, 11 de julio de 2013.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Henri MALOSSE

ANEXO

al dictamen del Comité Económico y Social Europeo

Las enmiendas siguientes, que obtuvieron como mínimo un cuarto de los votos, fueron rechazadas en el transcurso de los debates:

Nuevo punto 4.1.3 (enmienda 7)

El CESE lamenta que la propuesta haya roto el equilibrio existente, entre todos los intereses, mostrándose favorable a proteger los derechos de los transportistas por encima de los derechos de los pasajeros.

Resultado de la votación

A favor: 52
En contra: 70
Abstenciones: 14

Punto 5.3 (enmienda 11)

Modifíquese de la manera siguiente:

Es incomprensible que los viajes con origen o destino en terceros países estén sujetos a límites de tiempo en función de la distancia recorrida, atendiendo a las dificultades operativas que han de afrontar los transportistas aéreos cuando sufren retrasos en aeropuertos lejanos. No obstante, el CESE considera demasiado largos los plazos propuestos entre nueve y doce horas y que la Comisión debe mantener/proseguir su búsqueda de incentivos para animar el actual plazo de tres horas para todos los supuestos, a los transportistas aéreos a mantenerse considerablemente por debajo de dichos límites. Estos períodos mínimos de retraso deberían reducirse aún más cuando se trate de personas con discapacidad o movilidad reducida para tener en cuenta los costes específicos que generan los grandes retrasos para estas personas. El CESE considera que la aplicación eficaz y oportuna del paquete legislativo SES II+ sería una herramienta muy útil para reducir los costes que contraen los transportistas aéreos, brindándoles mayor flexibilidad en la financiación de la reducción de los períodos mínimos de retraso.

Resultado de la votación

A favor: 50
En contra: 81
Abstenciones: 12

Punto 5.12 (enmienda 12)

Modifíquese de la manera siguiente:

El CESE lamenta que la nueva propuesta debilite las disposiciones del Reglamento actual que garantiza el ofrecimiento de atención a los pasajeros mientras esperan en caso de perturbaciones, apartándose así de la jurisprudencia reciente del TJUE sobre el derecho a recibir alojamiento (asunto Denise McDonagh contra Ryanair, 31 de enero de 2013). El CESE considera que el derecho a recibir alojamiento se justifica en particular en circunstancias que perduran en el tiempo o cuando los pasajeros son especialmente vulnerables; además, el transporte aéreo, a diferencia de otros medios de transporte, implica generalmente recorridos largos y, a menudo, los pasajeros afectados por perturbaciones se encuentran lejos de sus hogares, de manera que estas largas distancias impiden a los pasajeros encontrar medios alternativos para llegar a su destino final (comprende la necesidad de limitar el período durante el cual los transportistas aéreos deberán encargarse del alojamiento de los pasajeros en caso de circunstancias extraordinarias y acepta el límite de tiempo propuesto de tres pernотaciones. No obstante, el Comité recomienda encarecidamente a la Comisión que permita a los ONC establecer un límite de precio para esas pernотaciones en cada Estado miembro. Este límite no debería aplicarse a las personas con movilidad reducida.

Resultado de la votación

A favor: 56
En contra: 78
Abstenciones: 7
