

Avizul Comitetului Economic și Social European privind normele comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor aerieni (programul continuu)

COM(2013) 130 final

(2013/C 327/20)

Raportor: **dna Milena ANGELOVA**

Coraportor: **dl Raymond HENCKS**

La 16 aprilie și la 16 iulie 2013, în conformitate cu articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Parlamentul European și respectiv Consiliul Uniunii Europene au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor aerieni (program continuu)

COM(2013) 130 final.

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 20 iunie 2013.

În cea de-a 491-a sesiune plenară, care a avut loc la 10 și 11 iulie 2013 (ședința din 11 iulie 2013), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 136 voturi pentru, 6 voturi împotriva și 7 abțineri.

1. Concluzii și recomandări

1.1 CESE salută sporirea securității juridice pe care propunerea actuală o aduce, atât pentru pasageri, cât și pentru transportatorii aerieni, oferind definiții mai precise ale conceptelor relevante folosite de regulament, reflectând astfel principiile Curții de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) și asigurând un cadru juridic solid. Comitetul regretă însă că propunerea Comisiei nu prevede un nivel înalt de protecție a consumatorilor.

1.2 CESE aprobă în principiu măsurile pe care transportatorii aerieni trebuie să le ia în diferite circumstanțe pentru a-i despăgubi pe pasageri în caz de întârzieri prelungite, a le redirecționa și a le reprograma zborurile și a le spori confortul general atunci când zborurile sunt întârziate sau pierdute. Cu toate acestea, CESE își exprimă dezacordul mai ales cu privire la compensațiile prevăzute în caz de întârzieri sau de mari întârzieri ale zborurilor și zborurilor pe distanțe scurte, aspecte în legătură cu care propunerea se distanțează de jurisprudența CJUE în materie.

1.3 CESE apreciază faptul că propunerea este elaborată după o amplă evaluare a impactului și reamintește că punerea în aplicare efectivă și la timp a pachetului legislativ Cerul unic european II+ este un instrument important, care ar trebui să conducă la reducerea costurilor transportatorilor aerieni.

1.4 CESE respinge propunerea Comisiei de a crește pragul întârzierilor care dă naștere dreptului la despăgubiri în caz de întârziere, întrucât se abate de la cele trei hotărâri consecutive ale Curții Europene de Justiție.

1.5 CESE înțelege motivele pentru creșterea substanțială a pragului de întârziere care dă dreptul la despăgubiri în cazul călătoriilor pe distanțe mari, dar îndeamnă Comisia să își continue eforturile de a găsi stimulente pentru ca transportatorii aerieni să funcționeze în practică mult sub aceste praguri. În plus, întârzierile menționate mai sus ar trebui să fie și mai reduse în cazul persoanelor cu handicap sau cu mobilitate redusă, pentru a se ține seama de costurile specifice pe care le presupune orice întârziere prelungită pentru aceste persoane.

1.6 CESE apreciază faptul că se introduce un termen și că dacă transportatorul aerian nu poate redirecționa pasagerul prin propriile servicii, el trebuie să ia în considerare alți transportatori sau alte moduri de transport. Cu toate acestea, în opinia Comitetului, o perioadă de 12 ore înainte de a putea folosi alte servicii sau alți transportatori reprezintă un timp prea îndelungat. În plus, pasagerii ar trebui să aibă dreptul de a refuza călătoria cu alt mod de transport (de exemplu autobuz, tren sau navă maritimă). Pentru a acoperi costurile suplimentare de transfer la un alt transportator cât mai repede posibil, CESE își reiterează propunerea de a crea un fond de „răspundere în solidar” pentru repatrierea sau redirecționarea pasagerilor cu ajutorul altor transportatori.

1.7 În ceea ce privește definiția „circumstanțelor extraordinare”, în opinia CESE ar trebui să se precizeze în mod clar că întârzierile, schimbările de orar sau anulările trebuie considerate drept circumstanțe extraordinare doar dacă:

1. prin natura sau originea lor nu sunt inerente exercitării normale a activității transportatorului aerian;

2. scapă controlului acestuia și

3. nu ar fi putut fi evitate, în pofida tuturor măsurilor rezonabile luate.

Apoi trebuie să se analizeze de fiecare dată când sunt invocate circumstanțele extraordinare, dacă într-adevăr acestea îndeplinesc toate cele trei condiții, ceea ce nu se va întâmpla întotdeauna neapărat pentru unele din circumstanțele enumerate în anexa 1 a propunerii de regulament (de exemplu riscurile medicale și de securitate, condițiile meteorologice sau conflictele de muncă.

1.8 CESE solicită Comisiei să elaboreze reglementări neutre din perspectiva altor moduri de transport, pentru a nu încălca principiul egalității de tratament și a nu crea favoritisme în comparație cu acestea.

2. Introducere

2.1 În ultimii ani, îmbunătățirea transportului aerian în Europa a rămas o prioritate pe agenda Comisiei Europene. Respectarea normelor tot mai riguroase ale Uniunii privind siguranța în cadrul cerului unic european, eficiența aviației și impactul ei asupra mediului⁽¹⁾ au îmbunătățit operarea serviciilor aeriene și au consolidat drepturile dobândite de persoanele care călătoresc pe calea aerului. CESE a elaborat avize privind toate textele relevante⁽²⁾ și a încurajat Comisia să continue în aceeași direcție, înțelegând că este nevoie de mai multe eforturi.

2.2 Având în vedere faptul că o călătorie aeriană nu mai este un lux, ci o necesitate care răspunde obligațiilor de afaceri și permite cetățenilor europeni să-și exercite dreptul la sine înțeles la libera circulație, CESE consideră că există încă domenii care trebuie să fie în continuare examinate, atât pentru a garanta drepturile pasagerilor, cât și pentru a oferi transportatorilor aerieni un mediu juridic și de afaceri solid, care le va permite să aibă succes pe o piață extrem de competitivă. Printre domeniile în care sunt necesare perfecționarea cadrului legal și aplicarea mai eficientă a legislației existente se numără normele în materie de compensare și asistența acordată pasagerilor aerieni.

3. Sinteza propunerii Comisiei

3.1 Această propunere modifică actul legislativ în vigoare, respectiv Regulamentul nr. 261/2004, și este justificată de mai multe elemente evolutive:

— companiile aeriene nu reușesc întotdeauna să ofere pasagerilor drepturile de care ar trebui să beneficieze în cazuri de refuz la îmbarcare, de întârzieri prelungite, de anulări sau de manipularea necorespunzătoare a bagajelor;

— Comisia a constatat în 2011 existența unor zone gri și a unor lacune în normele actuale, ceea ce înseamnă că ele nu sunt aplicate uniform în toate statele membre și de către diferiții transportatori aerieni;

— jurisprudența CJUE a jucat un rol crucial, de exemplu definind „circumstanța extraordinară” și drepturile la compensații în cazul întârzierilor prelungite.

3.2 Scopul principal al propunerii este de a garanta drepturile fundamentale ale pasagerilor care călătoresc pe calea aerului - respectiv dreptul la informare, rambursare, re direcționare, asistență în așteptarea începerii călătoriei, și la compensare în anumite condiții⁽³⁾, luând în considerare implicațiile financiare pentru sectorul transportului aerian, și de a asigura funcționarea operatorilor de transport aerian în condiții armonizate pe piața liberalizată.

3.3 Propunerea abordează cele trei domenii principale în care Comisia consideră că sunt încă necesare măsuri pentru a îmbunătăți aplicarea regulamentului și anume: punerea în aplicare în mod eficient și armonizat a drepturilor UE, facilitarea exercitării lor în practică, precum și sensibilizarea publicului cu privire la existența acestor drepturi. Această propunere vine în întâmpinarea recomandării PE⁽⁴⁾ privind „mai multă certitudine juridică, o mai mare claritate în interpretare și o aplicare uniformă a Regulamentelor în UE”.

3.4 Astfel, reforma legislativă a Regulamentului nr. 261/2004 propusă de Comisia Europeană:

— încorporează principiile de jurisprudență definite de CJUE;

— definește domeniul de aplicare și sensul exact al „circumstanțelor extraordinare” în care un transportator aerian este scutit de plata unei compensații în cazul anulării zborului, a unei întârzieri prelungite sau a pierderii unei legături;

— stabilește drepturile pasagerilor în cazul pierderii legăturii din cauza întârzierii sau a schimbării orarului unui zbor precedent;

— stabilește o limită uniformă a întârzierilor după care pasagerii au dreptul la mese și băuturi răcoritoare;

— acoperă și alte aspecte precum informarea pasagerilor și dreptul de a corecta greșelile de redactare, recunoscând în același timp dreptul transportatorului aerian de a solicita despăgubiri de la terțe părți atunci când ele sunt răspunzătoare pentru eventualele perturbări ale zborurilor.

⁽¹⁾ COM(2012) 573 final.

⁽²⁾ JO C 24, 28.1.2012, p. 125-130, JO C 376, 22.12.2011, p. 38-43, JO C 198, 10.7.2013, p. 9-13

⁽³⁾ COM(2011) 174 final.

⁽⁴⁾ Rezoluția PE din 29 martie 2012 referitoare la funcționarea și aplicarea drepturilor dobândite ale persoanelor care călătoresc pe calea aerului [2011/2150 (INI)].

4. Observații generale

4.1 CESE regretă că propunerea nu ține seama de întreaga jurisprudență a CJUE, ba chiar se îndepărtează de la aceasta în aspectele cele mai importante pentru drepturile pasagerilor. Comitetul recunoaște totuși că, în acele domenii în care Comisia a inclus jurisprudența CJUE, propunerea îmbunătățește regulamentul actual.

4.2 CESE își exprimă satisfacția că propunerea actuală pare să fi corectat cele mai multe din deficiențele din versiunea anterioară identificate atât de operatori, cât și de pasageri ⁽⁵⁾ și că a clarificat totodată o serie de definiții.

4.2.1 Pentru sectorul transportului aerian, valoarea adăugată a propunerii, comparativ cu normele existente, se regăsește în modul în care acestea:

- limitează răspunderea de a asigura asistență în circumstanțe extraordinare care nu sunt sub controlul transportatorului;
- enumeră într-un mod neexhaustiv situațiile care sunt considerate „circumstanțe extraordinare”;
- clarifică posibilitatea de a reclama rambursarea costurilor de către un terț răspunzător și stabilește o „răspundere în solidar”;
- extinde perioadele considerate întârzieri prelungite după expirarea cărora transportatorul trebuie să plătească compensații;
- limitează obligația de a asigura cazare pasagerilor la maximum trei nopți și 100 de euro pentru fiecare pasager, în „circumstanțe extraordinare”. Această limită nu se aplică pentru persoanele cu mobilitate redusă, copii neînsoțiți, femei însărcinate sau persoane care necesită asistență medicală specifică;
- elimină orice obligație de a asigura cazare în cazul zborurilor mai scurte de 250 km pe aeronave cu o capacitate maximă de 80 de locuri, cu excepția cazurilor în care zborul este zbor de legătură.

4.2.2 Pentru pasageri, valoarea adăugată se regăsește în modul în care propunerea:

- clarifică condițiile de aplicare a regulamentului;
- specifică modul în care se tratează cazurile de refuz al îmbarcării, de anulare și întârzieri prelungite, de zboruri de legătură pierdute și formulează mai clar normele aplicabile dreptului la despăgubiri, la rambursare, la redirecționare și la asistență;

- furnizează detalii privind modul de aplicare;
- introduce compensații pentru întârzierile prelungite;
- stabilește un termen uniform de două ore dincolo de care transportatorul trebuie să asigure mese și răcoritoare;
- înăsprește substanțial obligația transportatorului de a informa pasagerii despre drepturile lor și îmbunătățește procedurile de compensare și de depunere a reclamațiilor pentru pasageri, precum și supravegherea de către autorități a aplicării corespunzătoare a normelor.

4.2.3 CESE recunoaște că este foarte dificil să fie satisfăcute în același timp cerințele tuturor părților interesate, iar valoarea adăugată oferită uneia din părți ar putea însemna reducerea gradului de satisfacție pentru cealaltă parte.

4.3 CESE consideră că acțiunile Comisiei care vizează sporirea protecției pasagerilor în caz de faliment al companiei aeriene ⁽⁶⁾ reprezintă un pas în direcția cea bună, dar subliniază că aceste măsuri nu sunt suficiente pentru a asigura o protecție completă și eficientă a pasagerilor în caz de faliment al companiei aeriene; consideră că ar trebui instituit un mecanism care să garanteze că, în caz de faliment, transportatorii aerieni respectă regulamentul propus.

4.4 Propunerea trage o linie de demarcație între conținutul său și Directiva 90/314/CEE a Consiliului, oferind pasagerilor dreptul de a alege în temeiul cărui text juridic depun cererea, dar fără să le confere dreptul de a cumula compensații pentru aceeași problemă în temeiul ambelor acte legislative.

4.5 În avizele sale precedente privind drepturile pasagerilor, CESE a prezentat diferite propuneri care ar consolida aceste drepturi ⁽⁷⁾, iar multe dintre acestea au fost incluse în acest proiect de regulament. Cu toate acestea, CESE constată cu regret că nu s-a ținut seama de următoarele propuneri:

- preluarea, în viitorul text de lege, a tuturor soluțiilor care se regăsesc în hotărârile CJUE;
- definirea, pentru anumite cazuri excepționale, a sferei de cuprindere a dreptului la asistență și a limitelor acesteia, stabilind cum ar putea fi salvagardate drepturile legitime ale pasagerilor cu ajutorul unor mecanisme alternative, prin decizii obligatorii pentru părți și emise într-un interval rezonabil;
- reglementarea situațiilor de reprogramare a zborurilor întâlnite în prezent;
- reglementarea asistenței obligatorii în punctele de legătură;

⁽⁶⁾ COM(2013) 129 final.

⁽⁷⁾ JO C 24, 28.1.2012, p. 125-130 și JO C 229, 31.7.2012, p. 122-125.

⁽⁵⁾ SEC(2011) 428.

- includerea agenților de handling la sol care lucrează în numele companiilor aeriene ca prestatori ai serviciilor prevăzute de regulament;
- stabilirea autorității competente care să soluționeze reclamațiile utilizatorilor și să vegheze la respectarea regulamentului;
- monitorizarea și publicarea, la nivelul UE și de către statele membre, a reclamațiilor privind nerespectarea regulamentului, în funcție de companie și de categorie; în acest sens, să se permită, în fiecare stat membru, auditarea companiilor cărora le-a fost acordat certificatul de operator aerian (AOC – air operator's certificate);
- corectarea neconcordanțelor existente între redactarea alineatelor (1) și (2) de la articolul 14 din regulament;
- stabilirea obligației de despăgubire a pasagerilor afectați dacă o companie aeriană declară faliment și prevederea principiului „răspunderii în solidar” pentru repatrierea acestora de către alte companii aeriene cu locuri disponibile, precum și prevederea înființării unui fond care să contribuie la despăgubirea pasagerilor, pe baza principiului „participanții la piață plătesc”;
- posibilitatea de cedare a contractului de călătorie către o terță parte;
- interzicerea practicii actuale a companiilor aeriene de a anula segmentul retur în cazul în care pasagerul nu a utilizat segmentul tur al aceluiași bilet.

4.6 CESE salută toate îmbunătățirile în ceea ce privește punerea în aplicare a drepturilor pasagerilor cu handicap și pasagerilor cu mobilitate redusă, deoarece acestea permit alinierea la dispozițiile Convenției privind drepturile persoanelor cu handicap. În acest context, CESE propune următoarele amendamente:

4.6.1 Termenul „persoană cu handicap sau cu mobilitate redusă”, astfel cum este utilizat în Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului, trebuie să înlocuiască termenul general „persoană cu mobilitate redusă” folosit în textul propunerii.

4.6.2 Termenul „echipamente de mobilitate” utilizat în propunere la articolul 6a se înlocuiește cu termenul „echipamente de mobilitate sau dispozitive de asistență”.

4.6.2.1 CESE recomandă insistent o manipulare mai profesională a echipamentelor de mobilitate și a dispozitivelor de asistență în timpul călătoriei aeriene. În acest scop, ar trebui ca întregul personal care manipulează astfel de echipamente să fie mai bine informat și pregătit corespunzător. Legislația UE care face referiri la drepturile pasagerilor cu handicap ar trebui modificată în consecință. Creșterea gradului de profesionalism ar fi în avantajul întreprinderilor de handling, al companiilor aeriene, al aeroporturilor și al pasagerilor deopotrivă.

4.6.3 În noul articol 6 din propunere trebuie să fie clarificat faptul că, în caz de întârzieri prelungite din orice cauză,

pasagerilor cu handicap sau pasagerilor cu mobilitate redusă li se oferă aceeași asistență, așa cum se specifică la anexele I și II din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006.

4.6.4 Trebuie să se clarifice riguros că tipul de cazare asigurat, transportul până la aceasta, informațiile cu privire la aranjamentele organizatorice și mijloacele (inclusiv site-urile web și alte mijloace electronice) folosite pentru a le difuza, precum și procedurile de depunere a reclamațiilor și a declarațiilor de interes, după caz, trebuie să fie accesibile persoanelor cu handicap și trebuie satisfăcută, de asemenea, nevoia de câini-ghizi și de asistență. În acest cadru, dispozițiile propuse la articolul 14 privind obligațiile de informare a pasagerilor trebuie extinse la toate categoriile de persoane cu handicap, fără a se adresa exclusiv persoanelor nevăzătoare și persoanelor cu deficiențe de vedere (articolul relevant 14.3).

4.6.5 Regulamentul stabilește că nu se poate refuza îmbarcarea unui pasager pe motive de handicap sau de mobilitate redusă, însă articolul 4 precizează derogările de la acest principiu, aplicabile pentru a se respecta cerințele de siguranță sau dacă dimensiunea aeronavei sau a ușilor sale face imposibilă din punct de vedere fizic îmbarcarea sau transportarea persoanei cu handicap sau cu mobilitate redusă. În acest sens, ar fi necesar să se aplice cel puțin o politică transparentă privind posibilitățile de acces la aeronave, furnizând informații clare și transparente la momentul achiziționării biletelor.

5. Observații specifice privind dispozițiile modificate

5.1 CESE este de acord cu principiul măsurilor pe care transportatorii aeriени trebuie să le ia în diferite circumstanțe pentru a-i despăgubi pe pasageri în caz de întârzieri prelungite, a le asigura o mai bună asistență, a-i redirecționa și a-i reprograma și pentru a le crește confortul general în cazul zborurilor întârziate sau pierdute.

5.2 CESE consideră că propunerea Comisiei de a crește pragul întârzierilor care dă naștere dreptului la despăgubiri de la trei la cinci ore pentru orice călătorie în interiorul UE⁽⁸⁾ nu este acceptabilă. CESE nu înțelege de ce reducerea pragului pentru acordarea compensațiilor ar determina reducerea ratei zborurilor anulate, dat fiind că, în cazul anulării, companiile aeriene trebuie oricum să plătească o compensație.

5.3 Este de înțeles că în cazul călătoriilor în/din țări terțe pragurile ar trebui să depindă de distanța călătoriei, ținând seama de problemele practice cu care se confruntă operatorii de transport aerian atunci când se încearcă remediarea cauzelor întârzierilor la aeroporturile îndepărtate. CESE consideră totuși că întârzierile propuse ca prag, de 9 sau 12 ore, sunt prea lungi și consideră că Comisia ar trebui să își continue eforturile de a găsi stimulente pentru ca transportatorii aeriени să funcționeze

⁽⁸⁾ Articolul 1 alineatul (5) punctul 2 litera (a) din propunere - articolul 6 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 modificat.

în practică mult sub aceste praguri. Întârzierile menționate mai sus ar trebui să fie și mai reduse în cazul persoanelor cu handicap sau cu mobilitate redusă, pentru a se ține seama de costurile specifice pe care le presupune orice întârziere prelungită pentru aceste persoane. CESE consideră că punerea în aplicare efectivă și la timp a pachetului legislativ Cerul unic european II+ este un instrument important pentru reducerea costurilor transportatorilor aerieni, care le permite o mai mare flexibilitate în finanțarea reducerii pragurilor.

5.4 CESE apreciază introducerea unui termen și faptul că, în cazul în care transportatorul aerian nu poate redirecționa pasagerul prin propriile servicii în acest termen, el trebuie să ia în considerare alți transportatori sau alte moduri de transport (în funcție de disponibilitatea locurilor). Cu toate acestea, în opinia Comitetului, o perioadă de 12 ore înainte de a putea folosi alte servicii sau alți transportatori reprezintă un timp prea îndelungat. În plus, pasagerii ar trebui să aibă dreptul de a refuza călătoria cu alt mod de transport (de exemplu autobuz, tren sau navă maritimă). Pentru a acoperi costurile suplimentare de transfer la un alt transportator cât mai repede posibil, CESE își reiterează propunerea de a crea un fond de „răspundere în solidar” pentru repatrierea sau redirecționarea pasagerilor cu ajutorul altor transportatori, în strânsă discuție cu alte părți interesate.

5.5 CESE consideră că este necesar să se definească mai clar responsabilitățile aeroporturilor de a ajuta pasagerii în cazul unor anulări multiple ale zborurilor, cauzate de incapacitatea autorităților aeroportuare de a asigura condițiile necesare unei funcționări fără incidente a serviciilor aeriene.

5.6 CESE sprijină cea de-a doua condiție de aplicare a clauzei de „circumstanțe extraordinare” la articolul 1 alineatul (4) litera (b) din propunere și recomandă ca organismele naționale de aplicare (ONA) să vegheze la respectarea sa riguroasă.

5.7 CESE sprijină propunerea de a se introduce un prag unic de 2 ore pentru zborurile la orice distanță, care să înlocuiască unele din actualele praguri, care depind în prezent de distanța de zbor. Aceasta este în interesul pasagerilor și le oferă condiții echitabile și confortabile de așteptare.

5.8 CESE salută propunerea ca pasagerii care pierd un zbor de legătură din cauza întârzierii zborului precedent să aibă dreptul la asistență și, în anumite circumstanțe, dreptul la o compensație, deoarece acest lucru îmbunătățește de asemenea și situația pasagerilor.

5.9 Un pas înainte pentru o mai bună garantare a drepturilor pasagerilor este propunerea ca pasagerii pe zboruri reprogramate cu o înștiințare prealabilă sub două săptămâni să aibă aceleași drepturi ca și pasagerii zborurilor întârziate.

5.10 CESE recomandă insistent Comisiei să stabilească măsuri de îmbunătățire a cooperării între aeroporturi și transportatorii aerieni, pentru a reduce semnificativ pierderea de timp pentru pasageri atunci când nava este întârziată pe pistă.

5.11 CESE invită Comisia să interzică actuala practică a companiilor aeriene de a anula biletul pentru segmentul retur dacă un pasager nu a folosit segmentul tur al aceluiași bilet⁽⁹⁾. Comitetul este de acord cu consolidarea dreptului pasagerilor de a primi informații despre perturbarea zborului (de îndată ce acestea sunt disponibile), deoarece acest lucru va îmbunătăți capacitatea pasagerilor de a-și planifica acțiunile, odată ajunși la destinație.

5.12 CESE înțelege nevoia de a limita perioada pe durata căreia transportatorii aerieni trebuie să acorde asistență pentru cazarea pasagerilor în cazul unor circumstanțe extraordinare și acceptă limita propusă, de maximum 3 nopți de cazare. Cu toate acestea, Comitetul recomandă insistent Comisiei să permită organismelor naționale de aplicare să stabilească un preț-limită al nopților de cazare pentru fiecare stat membru. Prețul-limită nu ar trebui să se aplice în cazul persoanelor cu mobilitate redusă.

6. Controlul punerii în aplicare

6.1 Propunerea de modificare a Regulamentului nr. 261/2004 clarifică rolul organismelor naționale de aplicare, alocându-le rolul de aplicare generală. Tratarea plângerilor individuale în afara instanțelor judecătorești va deveni responsabilitatea organismelor de tratare a reclamațiilor (organisme alternative de soluționare a litigiilor), așa cum CESE a sugerat anterior⁽¹⁰⁾. Aceste dispoziții oferă mai multă putere organismelor responsabile pentru sancționarea corespunzătoare a transportatorilor care nu respectă dispozițiile Regulamentului 261/2004 și oferă pasagerilor un mijloc mai fiabil de a exercita presiuni în favoarea aplicării corecte a drepturilor lor.

6.2 Schimbul de informații propus și coordonarea între organismele naționale de aplicare și între acestea și Comisie, pe care le presupun obligațiile de raportare îmbunătățite și procedurile formale de coordonare, vor permite o reacție rapidă la toate problemele de conformitate identificate.

7. Definiția „circumstanțelor extraordinare”

7.1 CESE salută faptul că prezenta propunere de regulament:

— se bazează pe definiția dată „circumstanțelor extraordinare” de Curtea de Justiție în cauza C-549/07 (Wallentin-Hermann) și

⁽⁹⁾ JO C 24, 28.1.2012, p. 127.

⁽¹⁰⁾ JO C 24, 28.1.2012, p. 130.

— precizează că întârzierile și anulările nu trebuie considerate drept circumstanțe extraordinare decât dacă:

1. prin natura sau originea lor nu sunt inerente exercitării normale a activității transportatorului aerian [articolul 1 alineatul (1) litera e)];
2. scapă controlului acestuia [articolul 1 alineatul (1) litera e)] și
3. dacă anularea, schimbarea de orar sau întârzierea nu ar fi putut fi evitate, în pofida tuturor măsurilor rezonabile luate [articolul 1 alineatul (4) litera b) și articolul 1 alineatul (5) punctul 4)].

Aceste precizări sunt atât în avantajul pasagerilor, permițându-le să constate ce drepturi au într-o anumită situație, cât și al

transportatorilor aerieni, pe care îi ajută să stabilească care le sunt obligațiile.

7.2 Propunerea unei liste neexhaustive de circumstanțe care să fie considerate drept extraordinare și a unor circumstanțe care să fie considerate ca non-extraordinare, prezentată în anexa I la propunerea de regulament, va contribui, de asemenea, la reducerea riscului de litigii inutile între pasageri și companiile aeriene.

7.3 Prin urmare, în opinia CESE, ar trebui să se precizeze în mod clar în propunerea de regulament că de fiecare dată când sunt invocate circumstanțele extraordinare va fi necesar să se analizeze dacă ele îndeplinesc într-adevăr această triplă condiție, ceea ce nu se constată întotdeauna în cazul unora dintre circumstanțele enumerate la anexa 1 (de exemplu, riscurile medicale și de securitate, condițiile meteorologice sau conflictele de muncă).

Bruxelles, 11 iulie 2013

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Henri MALOSSE

ANEXĂ

la Avizul Comitetului Economic și Social European

Următoarele amendamente, care au obținut cel puțin o pătrime din voturile exprimate, au fost respinse în cursul dezbaterilor.

Punct nou 4.1.3 (amendamentul 7)

CESE regretă că propunerea a rupt echilibrul care exista între toate interesele, având tendința să favorizeze mai curând protecția drepturilor transportatorilor aerieni, în detrimentul drepturilor pasagerilor.

Rezultatul votului:

Pentru: 52
Împotrivă: 70
Abțineri: 14

Punctul 5.3 (amendamentul 11)

Se modifică după cum urmează:

Este de neînțeles că în cazul călătoriilor în/din țări terțe pragurile ar trebui să depindă de distanța călătoriei, ținând seama de problemele practice cu care se confruntă operatorii de transport aerian atunci când se încearcă remedierea cauzelor întârzierilor la aeroporturile îndepărtate. CESE consideră totuși că întârzierile propuse ca prag, de 9 sau 12 ore, sunt prea lungi și consideră că Comisia ar trebui să își continue eforturile de a găsi stimulente pentru ca transportatorii aerieni să funcționeze în practică mult sub aceste praguri. Întârzierile menționate mai sus ar trebui să fie și mai reduse în cazul persoanelor cu handicap sau cu mobilitate redusă, pentru a se ține seama de costurile specifice pe care le presupune orice întârziere prelungită pentru aceste persoane. CESE consideră că punerea în aplicare efectivă și la timp a pachetului legislativ Cerul unic european II+ este un instrument important pentru reducerea costurilor transportatorilor aerieni, care le permite o mai mare flexibilitate în finanțarea reducerii pragurilor menținând pragul actual de 3 ore pentru toate situațiile.

Rezultatul votului:

Pentru: 50
Împotrivă: 81
Abțineri: 12

Punctul 5.12 (amendamentul 11)

Se modifică după cum urmează:

CESE înțelege nevoia de a limita perioada pe durata căreia transportatorii aerieni trebuie să acorde asistență pentru cazarea pasagerilor în cazul unor circumstanțe extraordinare și acceptă limita propusă, de maximum 3 nopți de cazare ⁽¹⁾. regretă că noua propunere face ca prevederile regulamentului actual, care asigură asistență pasagerilor aflați în așteptare în cazul unor perturbări ale traficului, să devină mai puțin stricte și astfel să se îndepărteze de la o hotărâre privind dreptul la cazare pronunțată de Curtea de Justiție (cauza Denise McDonagh vs. Ryanair, 31 ianuarie 2013). CESE consideră că dreptul la cazare este cu atât mai justificat în situații care durează timp îndelungat, iar pasagerii sunt deosebit de vulnerabili; în plus, transportul aerian, spre deosebire de alte mijloace de transport, implică de cele mai multe ori distanțe mari, iar pasagerii afectați de perturbări, care se află deseori departe de casă, nu pot găsi mijloace alternative pentru a ajunge la destinație din cauza acestor distanțe mari ce trebuie parcurse. Cu toate acestea, Comitetul recomandă insistent Comisiei să permită organismelor naționale de aplicare să stabilească un preț-limită al nopților de cazare pentru fiecare stat membru. Prețul-limită nu ar trebui să se aplice în cazul persoanelor cu mobilitate redusă.

Rezultatul votului:

Pentru: 56
Împotrivă: 78
Abțineri: 7

⁽¹⁾ Articolul 8 alineatul (9) din propunere — Articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 modificat.