

Miercuri, 5 februarie 2014

P7_TA(2014)0092

Compensarea și asistența acordată pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și a anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor *I**

Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 5 februarie 2014 referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și a Regulamentului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora (COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

(2017/C 093/60)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei înaintată Parlamentului și Consiliului (COM(2013)0130),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C7-0066/2013),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
 - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 11 iulie 2013 ⁽¹⁾,
 - după consultarea Comitetului Regiunilor,
 - având în vedere articolul 55 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor (A7-0020/2014),
1. adoptă poziția în primă lectură prezentată în continuare;
 2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care intenționează să modifice în mod substanțial propunerea sau să o înlocuiască cu un alt text;
 3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

P7_TC1-COD(2013)0072

Poziția Parlamentului European adoptată în primă lectură la 5 februarie 2014 în vederea adoptării Regulamentului (UE) nr. .../2014 al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și a Regulamentului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

⁽¹⁾ JO C 327, 12.11.2013, p. 115.

Miercuri, 5 februarie 2014

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴⁾ și Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului ⁽⁵⁾ au contribuit semnificativ la protejarea drepturilor pasagerilor aerieni atunci când planurile de călătorie ale acestora sunt perturbate de refuz la îmbarcare, întârzieri prelungite, anulări sau manipulare necorespunzătoare a bagajelor.
- (2) O serie de deficiențe constatate la implementarea drepturilor în temeiul regulamentelor au împiedicat însă realizarea potențialului maxim al acestora în ceea ce privește protecția pasagerilor. Pentru a garanta o aplicare mai eficace, mai eficientă și mai consecventă a drepturilor pasagerilor în întreaga Uniune, sunt necesare o serie de adaptări ale cadrului juridic actual. Acest lucru a fost subliniat în Raportul Comisiei din 2010 privind cetățenia UE referitor la eliminarea obstacolelor din calea drepturilor cetățenilor UE, care a anunțat măsuri pentru asigurarea unui set comun de drepturi în special pentru pasagerii aerieni și pentru aplicarea în mod corespunzător a acestor drepturi.
- (2a) **Serviciile de transport aerian sunt plătite în avans de pasageri și subvenționate în mod direct sau indirect de contribuabili. Prin urmare, biletele de avion ar trebui considerate drept „contracte cu rezultat”, companiile aeriene garantând îndeplinirea obligațiilor contractuale cu toată diligența. [AM 1]**
- (3) Pentru a spori gradul de securitate juridică pentru transportatorii aerieni și pentru pasageri, este necesară o definire mai exactă a noțiunii „circumstanțe extraordinare”, care să ia în considerare hotărârea Curții Europene de Justiție în cauza C-549/07 (Wallentin-Hermann). O astfel de definiție trebuie să fie clarificată prin intermediul unei liste ~~nec exhaustive~~ **complete** a circumstanțelor care pot fi identificate cu precizie ca fiind extraordinare ~~sau nu. Ar trebui să se delege Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene pentru a completa această listă dacă este necesar.~~ **[AM 2]**
- (4) În cauza C-173/07 (Emirates), Curtea Europeană de Justiție a hotărât că noțiunea de „zbor” în sensul Regulamentului (CE) nr. 261/2004 trebuie interpretată ca fiind formată esențialmente dintr-o operațiune unitară de transport aerian, efectuată de un transportator aerian care stabilește itinerariul. Pentru a evita incertitudinea, trebuie realizată o definire clară a „zborului”, precum și a noțiunilor asociate „zbor de legătură” și „călătorie”.
- (5) În Cauza C-22/11 (Finnair), Curtea **de Justiție** a decis că noțiunea „refuz la îmbarcare” trebuie interpretată ca fiind referitoare nu numai la cazurile în care se refuză îmbarcarea din cauza supraz rezervării, ci și la cazurile în care se refuză îmbarcarea din alte motive, cum ar fi cele operaționale. ~~Având în vedere această confirmare, nu există niciun motiv pentru a modifica Definiția actuală a „refuzului la îmbarcare”~~ **ar trebui să acopere cazurile în care ora plecării a fost anticipată, cu consecința că un pasager a pierdut zborul. [AM 3]**

⁽¹⁾ JO C 327, 12.11.2013, p. 115.

⁽²⁾ JO C , , p. .

⁽³⁾ Poziția Parlamentului European din 5 februarie 2014.

⁽⁴⁾ Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO L 46, 17.2.2004, p.1).

⁽⁵⁾ Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora (JO L 285, 17.10.1997, p. 1).

Miercuri, 5 februarie 2014

- (6) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 se aplică, de asemenea, pasagerilor care au rezervat un zbor ca parte a unui pachet de călătorie. Cu toate acestea, trebuie să se precizeze că pasagerii nu pot cumula drepturile corespunzătoare atât în temeiul prezentului regulament, cât și al Directivei 90/314/CEE a Consiliului⁽¹⁾. Pasagerii ar trebui să aibă posibilitatea de a alege în temeiul cărui text de lege depun cererile, dar nu ar trebui să aibă dreptul de a cumula compensații pentru aceeași problemă în temeiul ambelor texte legislative. ~~Pasagerii nu ar trebui să fie preocupați de modul în care transportatorii aerieni și agențiile de voiaj își repartizează între ele aceste cereri.~~ **Ar trebui să fie responsabilitatea transportatorilor aerieni și a operatorilor de turism de a furniza pasagerilor dovezile necesare pentru ca aceștia să-și finalizeze cererile fără întârziere.** [AM 4]
- (7) Pentru a îmbunătăți nivelurile de protecție, pasagerilor nu ar trebui să li se ~~refuze~~ **poată refuza** îmbarcarea pe ~~segmentul întors un segment~~ al unui bilet dus-întors pe motiv că ~~segmentul dus nu a fost~~ **nu au** utilizat **fiecare segment al călătoriei inclus în bilet.** [AM 5]
- (8) În prezent, pasagerii sunt uneori penalizați pentru greșelile de ortografiere a numelor lor, prin aplicarea unor taxe administrative. ~~Corecțiile rezonabile ale~~ **Corecturile aduse** greșelilor la rezervare ar trebui să fie permise gratuit, cu condiția ca acestea să nu presupună o modificare a orei, datei, itinerariului sau pasagerului. [AM 6]
- (9) Trebuie precizat că, în cazurile de anulare, alegerea între a primi despăgubiri, a continua călătoria prin redirectionare sau a amâna călătoria **pe mai târziu, în aceeași zi sau** la o dată ulterioară reprezintă decizia pasagerului și nu a transportatorului aerian. [AM 7]
- (9a) **În cazul în care un pasager anulează zborul, operatorii de transport aerian ar trebui să aibă obligația de a rambursa, cu titlu gratuit, taxele deja plătite de acesta.** [AM 8]
- (9b) **În cazul în care un pasager hotărăște, în conformitate cu un acord, să călătorească la o dată ulterioară, ar trebui să i se restituie întotdeauna integral costurile aferente zborului dus-întors anulat. Printre acestea ar trebui să se numere costurile pentru mijloacele de transport în comun, taxi și taxele de parcare în parcare aeroportului.** [AM 9]
- (9c) **Protecția financiară a pasagerilor în caz de faliment al companiei aeriene constituie o componentă esențială a unui sistem eficace în materie de drepturi ale călătorilor. Pentru a consolida protecția pasagerilor companiilor aeriene în eventualitatea anulării zborurilor din cauza insolvenței unui transportator aerian sau a suspendării activității unui transportator aerian din cauza revocării licenței sale de operare, operatorii de transport aerian ar trebui să fie obligați să prezinte dovezi suficiente care să garanteze rambursarea banilor pasagerilor sau repatrierea acestora.** [AM 10]
- (9d) **De exemplu, crearea unui fond de garanție sau a unui sistem de asigurare obligatorie va permite transportatorului aerian să asigure rambursarea pasagerilor sau repatrierea acestora în cazul anulării unui zbor ca urmare a insolvabilității unui alt transportator aerian sau în cazul suspendării activității acestuia din cauza revocării licenței sale de funcționare.** [AM 11]
- (10) ~~Aeroporturile~~ **Organismul de gestionare a aeroportului** și utilizatorii ~~aeroporturilor~~, precum transportatorii aerieni și companiile de handling la sol ~~trebuie să coopereze pentru a reduce~~, **furnizorii de servicii de navigație aeriană și furnizorii de servicii de asistență pentru pasagerii cu handicap și pentru cei cu mobilitate redusă, ar trebui să ia măsurile adecvate pentru a intensifica coordonarea și cooperarea dintre utilizatorii aeroportului în vederea reducerii la minimum impactul a impactului** perturbărilor de zbor multiple asupra pasagerilor prin asigurarea serviciilor de asistență și prin redirectionare. În acest scop, ~~statele membre trebuie să întocmească planuri alternative~~ **organismele de gestionare a aeroportului ar trebui să asigure o coordonare adecvată prin intermediul unui plan alternativ corespunzător** pentru astfel de situații și să ~~continueze~~ **lucreze împreună cu autoritățile naționale, regionale sau locale** la elaborarea acestor planuri. **Astfel de planuri ar trebui evaluate de organismele naționale de aplicare a legii care pot solicita ajustări atunci când este necesar.** [AM 12]
- (10a) **Operatorii de transport aerian ar trebui să instituie proceduri și acțiuni coordonate pentru informarea corespunzătoare a pasagerilor aflați în situație de necesitate. Respectivetele proceduri ar trebui să indice clar cine răspunde, în fiecare aeroport, de îngrijire, asistență, redirectionare sau rambursare și să instituie metode și condiții privind prestarea acestor servicii.** [AM 13]

⁽¹⁾ Directiva 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite (JO L 158, 23.6.1990, p. 59).

Miercuri, 5 februarie 2014

- (10b) **Pentru a oferi asistență pasagerilor în caz de perturbări de zbor sau în caz de întârziere, deteriorare sau pierdere a unui bagaj, transportatorii aerieni ar trebui să instituie puncte de contact în aeroporturi unde personalul acestora sau terți desemnați de aceștia ar trebui să ofere pasagerilor informațiile necesare cu privire la drepturile lor, inclusiv procedurile de reclamație, și să-i asiste în acest sens. [AM 14]**
- (11) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să includă în mod explicit dreptul la despăgubiri pentru pasagerii care suferă întârzieri prelungite, în conformitate cu hotărârea Curții Europene de Justiție în cauzele conexe C-402/07 și C-432/07 (Sturgeon) **și în conformitate cu principiul egalității de tratament, care impune ca situațiile comparabile să nu fie tratate în mod diferit. În același timp, Pragurile care dau dreptul la despăgubiri trebuie mărite pentru a se ține cont, printre altele, de impactul financiar asupra sectorului și a se evita creșterea în consecință a frecvenței anulărilor. Pentru a se asigura . Acestea ar trebui să aibă ca efect de a se asigura** că cetățenii care călătoresc în UE beneficiază de condiții omogene de despăgubire, pragul ar trebui să fie aceeași pentru toate călătoriile în interiorul Uniunii, însă trebuie să depindă . **În același timp, anumite praguri ar trebui să fie stabilite la un nivel superior în funcție de distanța de parcurs pentru călătoriile înspre și dinspre țări terțe pentru a ține seama de dificultățile operaționale întâmpinate de transportatorii aerieni în tratarea cazurilor de întârziere la aeroporturi îndepărtate. În ceea ce privește cuantumul compensației, ar trebuie să se aplice întotdeauna aceeași metodă de calcul pentru aceeași distanță a zborului în cauză. [AM 15]**
- (12) Pentru a garanta securitatea juridică, Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să confirme în mod explicit că schimbarea orarelor de zbor are un impact similar asupra pasagerilor la întârzierile prelungite **sau la refuzarea îmbarcării** și că, prin urmare, trebuie să dea naștere unor drepturi similare. [AM 16]
- (13) Pasagerii care pierd zborul de legătură **din cauza unei schimbări de orar sau a unei întârzieri** trebuie beneficieze de asistență adecvată în așteptarea redirectionării. În conformitate cu principiul egalității de tratament **și cu hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene în Cauza C-11/11 (Air France/Folkerts)**, acești pasageri ~~trebuie~~ **ar trebui** să poată solicita despăgubiri în același temei cu pasagerii ale căror zboruri sunt amânate sau anulate, ținând cont de întârzierea cu care ajung la destinația finală a călătoriei. [AM 17]
- (13a) **În principiu, obligația de oferi asistență și redirectionare ar trebui să-i incumbe operatorului de transport aerian căruia i se datorează schimbarea orarului sau întârzierea. Cu toate acestea, pentru a diminua povara economică impusă operatorului de transport aerian în cauză, compensația de achitat pasagerului ar trebui raportată la întârzierea unui zbor de legătură precedent în punctul de transfer. [AM 18]**
- (13b) **Pasagerii cu handicap sau pasagerii cu mobilitate redusă care pierd zborul de legătură din cauza unei întârzieri produse de serviciile de asistență aeroportuare ar trebui să beneficieze de îngrijiri adecvate în așteptarea redirectionării. Respectivii pasageri ar trebui să poată solicita despăgubiri de la organismul de gestionare a aeroportului pe același temei cu pasagerii ale căror zboruri sunt amânate sau anulate de transportatorii aerieni. [AM 19]**
- (14) Pentru a spori protecția pasagerilor, ar trebui să se clarifice faptul că pasagerii întârziați au dreptul la asistență și la despăgubiri, indiferent dacă așteaptă în aeroport sau la bordul aeronavei. Cu toate acestea, de vreme ce aceștia din urmă nu au acces la serviciile disponibile în terminal, drepturile lor ar trebui consolidate în ceea ce privește necesitățile de bază și dreptul la debarcare.
- (15) În cazul pasagerilor care aleg redirectionarea cât mai rapidă, transportatorul aerian face în general redirectionarea în funcție de disponibilitatea locurilor în propriile sale curse și, prin urmare, refuză să acorde pasagerilor lor opțiunea de a fi redirectionați mai rapid prin servicii alternative. Ar trebui stabilit că, după o anumită perioadă de timp, transportatorul trebuie să ofere redirectionarea la o cursă a altui transportator aerian sau la alte moduri de transport, dacă acest lucru poate grăbi redirectionarea. Redirectionarea alternativă ar trebui să se facă în funcție de disponibilitatea locurilor.
- (16) Transportatorii aerieni au în prezent răspundere nelimitată pentru cazarea pasagerilor lor în cazul unor circumstanțe extraordinare de lungă durată. ~~Incertitudinea generată de absența unei limite de timp poate pune în pericol stabilitatea financiară a respectivului transportator. Prin urmare,~~ Transportatorii aerieni ar trebui **totuși** să fie în măsură să limiteze acordarea de asistență **în ceea ce privește durata cazării și, în cazul în care pasagerii se cazează ei înșiși, în ceea ce privește costurile și îngrijirea** după o anumită perioadă de timp. De asemenea, planificarea pentru situații de urgență și redirectionarea rapidă ar trebui să limiteze riscul ca pasagerii să rămână blocați pentru perioade lungi de timp. [AM 20]

Miercuri, 5 februarie 2014

- (17) ~~Implementarea anumitor drepturi ale pasagerilor, în special dreptul la cazare, s-a dovedit a fi disproporționată față de veniturile transportatorilor aerieni pentru anumite operațiuni de dimensiuni limitate. Zborurile efectuate de aeronave de mici dimensiuni pe distanțe scurte ar trebui, prin urmare, să fie exceptate de la obligația de plată a cazării, dar transportatorul ar trebui să ajute pasagerii să își găsească aceste locuri de cazare. [AM 21]~~
- (18) Pentru persoanele cu handicap, persoanele cu mobilitate redusă și a alte persoane cu nevoi speciale, cum ar fi copiii neînsoțiți, femeile însărcinate și persoanele care au nevoie de îngrijiri medicale specifice, găsirea unei cazări se poate dovedi mai dificilă atunci când se produc perturbări ale zborurilor. Prin urmare, limitările dreptului la cazare în cazul unor circumstanțe extraordinare ~~sau în cazul operațiunilor regionale~~ nu ar trebui să se aplice **în niciun caz** acestor categorii de pasageri. [AM 22]
- (18a) **În cazul în care transportatorul aerian comunitar prevede obligația ca persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă să fie însoțite de un îngrijitor, acesta din urmă nu ar trebui să plătească taxa de plecare aplicabilă pe aeroportul respectiv. [AM 23]**
- (18b) **Furnizorii de servicii ar trebui să se asigure că persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap au dreptul în orice moment să utilizeze în mod gratuit în aeronave dispozitive de protecție respiratorie omologate pentru siguranță. Comisia ar trebui să întocmească, în cooperare cu partenerii din industrie și cu organizațiile care reprezintă persoanele cu handicap și PMR, o listă de echipamente medicale de oxigen autorizate, ținând seama în mod corespunzător de cerințele de siguranță. [AM 24]**
- (19) Motivele care generează situația actuală a întârzierilor lungi și a zborurilor anulate în UE nu pot fi atribuite numai transportatorilor aerieni. Pentru a impulsiona toți actorii din lanțul transporturilor aeriene să caute soluții eficiente și prompte în scopul de a se reduce la minimum inconvenientele suferite de pasageri ca urmare a întârzierilor lungi și anulărilor, transportatorii aerieni ar trebui să aibă dreptul de a solicita despăgubiri de la orice terț care a contribuit la evenimentul care a declanșat dreptul la despăgubiri sau la nașterea unor obligații de altă natură.
- (20) Pasagerii ar trebui să fie corect informați nu numai ~~atât~~ cu privire la drepturile lor în cazuri de perturbare a zborului, **schimbare de orar sau refuz la îmbarcare**, ci și la cauza în sine a perturbării, de îndată ce informațiile sunt disponibile. Aceste informații ar trebui să fie de asemenea furnizate **de către transportorul aerian** și atunci când pasagerii au achiziționat biletul de la un intermediar stabilit în Uniune. **În plus, pasagerii ar trebui să fie informați cu privire la procedurile cele mai simple și mai rapide de depunere a cererilor și a reclamațiilor pentru a-și putea exercita drepturile. [AM 25]**
- (21) Pentru a se asigura o mai bună aplicare a drepturilor pasagerilor, rolul organismelor naționale de aplicare ar trebui definit cu mai multă precizie și diferențiat în mod clar de tratarea reclamațiilor pasagerilor individuali.
- (21a) **Pentru a ajuta organismele naționale de aplicare a legii să își îndeplinească rolul de aplicare a prezentului regulament, transportatorii aerieni ar trebui să le furnizeze documente de conformitate pertinente, care să demonstreze respectarea în totalitate a tuturor articolelor aplicabile din regulament. [AM 26]**
- (21b) **Întrucât aviația comercială constituie o piață integrată a UE, măsurile de garantare a punerii în aplicare a regulamentului vor fi mai eficiente la nivelul Uniunii grație unei mai mari implicări a Comisiei Europene. Concret, Comisia Europeană ar trebui să sporească gradul de conștientizare a pasagerilor aerieni cu privire la respectarea cerințelor referitoare la drepturile pasagerilor de către transportatorii aerieni, prin publicarea unei liste de transportatori care încalcă în mod sistematic dispozițiile prezentului regulament. [AM 27]**
- (22) Pasagerii ar trebui să fie informați corespunzător cu privire la procedurile relevante pentru depunerea cererilor și reclamațiilor la transportatorii aerieni și **cu privire la termenele aferente acestora, în special cele prevăzute la articolul 16a alineatul (2) și** ar trebui să primească un răspuns într-o perioadă ~~de timp rezonabilă cât mai scurtă posibilă~~. Pasagerii ar trebui să aibă la dispoziție și mijloace extrajudiciare de soluționare a plângerilor referitoare la transportatorii aerieni. **Statele membre ar trebui să asigure servicii de mediere bine organizate, prin intermediul cărora ar putea fi soluționat un conflict între pasager și compania aeriană.** Cu toate acestea, deoarece dreptul la o cale de atac eficientă în fața unei instanțe judecătorești este un drept fundamental recunoscut în articolul 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, aceste căi nu ar trebui să împiedice și nici să îngreuneze accesul pasagerilor la instanțele judecătorești. **În acest sens, pasagerii ar trebui să primească întotdeauna adresele și datele de contact ale organismelor responsabile de desfășurarea acestor proceduri în fiecare țară. Pentru a permite o procesare rapidă și necostisitoare a reclamațiilor pe cale extrajudiciară și în instanță ar trebui să se recomande recurgerea la procedurile online sau alternative de soluționare a litigiilor, precum și la procedura europeană cu privire la cererile de despăgubire cu valoare redusă. [AM 28]**

Miercuri, 5 februarie 2014

- (22a) *Înainte de depunerea unei cereri de despăgubiri, este recomandabilă depunerea unei plângeri, ca regulă.* [AM 29]
- (23) În cauza C-139/11 (Moré/KLM), Curtea Europeană de Justiție a clarificat faptul că termenele pentru introducerea acțiunilor în despăgubire sunt determinate în conformitate cu normele naționale ale fiecărui stat membru. **În ceea ce privește soluționările extra-judiciare, termenele se stabilesc în conformitate cu Directiva 2013/11/UE a Parlamentului European și a Consiliului** ⁽¹⁾. [AM 30]
- (24) Un flux regulat de informații între Comisie și organismele de aplicare ar permite Comisiei, pe de o parte, să-și îndeplinească mai bine rolul de monitorizare și de coordonare al organismelor naționale și, pe de altă parte, să le acorde acestora sprijinul necesar.
- (25) În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivul competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾.
- (26) În ceea ce privește conținutul rapoartelor de activitate furnizate Comisiei de către statele membre ar trebui utilizată procedura de consultare pentru adoptarea deciziilor de punere în aplicare.
- (26a) **Pentru a spori gradul de securitate juridică pentru pasageri și pentru transportatorii aerieni, ar trebui să fie posibilă definirea mai exactă a noțiunii „circumstanțe extraordinare” în baza analizelor organismelor naționale de aplicare a legii și a hotărârilor instanțelor. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate cu organismele naționale de aplicare a legii. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure o transmitere simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.** [AM 31]
- (27) Pentru a garanta că deteriorarea sau pierderea echipamentelor de mobilitate este compensată la valoarea lor integrală, transportatorii aerieni ~~ar trebui să ofere gratuit persoanelor și serviciile de asistență aeroportuare~~ **informează persoanele cu handicap sau pe cele cu mobilitate redusă în momentul rezervării și, din nou, în momentul înregistrării cu privire la posibilitatea de a face o declarație specială de interes, care în temeiul Convenției de la Montreal le permite să urmărească despăgubirea integrală pentru pierderi sau daune. La momentul rezervării biletului, transportatorii aerieni ar trebui să informeze pasagerii cu privire la existența acestei declarații și la drepturile care decurg din aceasta.** [AM 32]
- (28) Pasagerii nu sunt întotdeauna siguri de dimensiunea, greutatea sau numărul bagajelor pe care au dreptul să le ia la bord. Pentru a se asigura că pasagerii sunt pe deplin conștienți de caracteristicile bagajelor de cabină și de cală permise conform biletului achiziționat, transportatorii aerieni trebuie să indice în mod clar aceste caracteristici în momentul rezervării și la aeroport.
- (29) Instrumentele muzicale ar trebui, în măsura posibilului, să fie acceptate ca bagaje în cabina pasagerilor și, dacă acest lucru nu este posibil, ar trebui, pe cât posibil, să fie transportate în condiții adecvate în cala aeronavei. **Pentru a le permite pasagerilor în cauză să decidă dacă instrumentele lor pot fi păstrate în cabină, transportatorii aerieni ar trebui să-i informeze cu privire la dimensiunea locurilor de depozitare.** Regulamentul (CE) nr. 2027/97 ar trebui modificat în consecință. [AM 33]
- (30) Pentru a asigura aplicarea corectă și coerentă a drepturilor conferite pasagerilor prin Regulamentul (CE) nr. 2027/97, organismele naționale de aplicare desemnate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 261/2004 ar trebui, de asemenea, să monitorizeze și să asigure respectarea drepturilor în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2027/97.
- (31) Având în vedere termenele scurte de depunere a reclamațiilor pentru bagajele pierdute, deteriorate sau întârziate, ~~transportatorii aerieni ar trebui să ofere pasagerilor~~ **în toate aeroporturile în care pasagerii au** posibilitatea de a depune o reclamație ~~prin furnizarea unui~~ **la sosire ar trebui înființate servicii speciale pentru recuperarea bagajelor. În acest scop, transportatorii aerieni ar trebui să ofere pasagerilor un** formular de reclamație ~~la aeroport~~ **în toate limbile oficiale ale UE. Acest formular ar putea în egală măsură să ia forma raportului PIR – Property Irregularity Report. Comisia ar trebui să stabilească forma standard a formularului de cerere prin intermediul actelor de punere în aplicare.** [AM 34]

⁽¹⁾ Directiva 2013/11/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2013 privind soluționarea alternativă a litigiilor în materie de consum și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 și a Directivei 2009/22/CE (Directiva privind SAL în materie de consum) (JO L 165, 18.6.2013, p. 65).

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

Miercuri, 5 februarie 2014

- (32) Articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2027/97 a devenit caduc deoarece chestiunile de asigurare sunt în prezent reglementate de Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁾. Prin urmare, acest articol ar trebui eliminat.
- (33) Este necesar ca limitele pecuniare exprimate în Regulamentul (CE) nr. 2027/97 să fie modificate pentru a se ține cont de evoluțiile economice, în linie cu revizuirea efectuată de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) în 2009, în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal.
- (34) Pentru a asigura corespondența permanentă între Regulamentul (CE) nr. 2027/97 și Convenția de la Montreal, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei. Această competență va permite Comisiei să modifice limitele pecuniare exprimate în Regulamentul (CE) nr. 2027/97, în cazul în care acestea sunt adaptate de către Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI), în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal.
- (35) Prezentul regulament ar trebui să respecte drepturile fundamentale și principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, mai ales protecția consumatorului, dreptul la protecția datelor cu caracter personal, interzicerea oricărei forme de discriminare și integrarea persoanelor cu handicap, dreptul la o cale de atac eficientă și la un proces echitabil.
- (35a) ***Pentru a se îmbunătăți protecția pasagerilor, inclusiv dincolo de frontierele Uniunii, drepturile pasagerilor ar trebui să fie abordate în cadrul unor acorduri bilaterale și internaționale. [AM 35]***
- (35b) ***Instalații specifice pentru pasagerii cu handicap grav care necesită instalații pentru schimbat și grupuri sanitare (așa-numitele „locuri pentru schimbat”) ar trebui puse la dispoziția pasagerilor în mod gratuit în toate aeroporturile din Uniune cu un volum anual de peste un milion de pasageri; [AM 36]***
- (35c) ***Organismele naționale de aplicare a legii instituite de statele membre („ONA”) nu au întotdeauna competențe suficiente pentru a asigura protecția efectivă a drepturilor pasagerilor. Prin urmare, statele membre ar trebui să acorde ONA competențe suficiente pentru a sancționa încălcarea dispozițiilor legale și pentru a soluționa disputele dintre pasageri și partenerii din domeniu, iar aceste organisme ar trebui să investigheze integral toate reclamațiile primite, [AM 37]***

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 261/2004 se modifică după cum urmează:

-1. La articolul 1 alineatul (1) se adaugă următoarea literă:

„(d) în caz de declasificare.”; [AM 38]

-1a. La articolul 1 alineatul (1), se introduce următoarea literă:

„(e) pierd un zbor de legătură.”; [AM 39]

-1b. La articolul 1, alineatul (3) se elimină. [AM 174/rev]

1. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) Definiția de la punctul (c) se înlocuiește cu următorul text:

„transportator aerian comunitar» înseamnă un transportator aerian care deține o licență de operare valabilă, acordată de un stat membru în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (*).

(*) Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3).”

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave (JO L 138, 30.4.2004, p. 1).

Miercuri, 5 februarie 2014

- (b) Definiția de la punctul (d) se înlocuiește cu următorul text:

„«organizator» înseamnă ~~o persoană în sensul articolului 2 alineatul (2) din Directiva 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite~~ ⁽¹⁾ **persoana care, în mod neocazional, organizează pachete de servicii și le vinde sau le oferă spre vânzare direct sau prin intermediul unui detailist;**” [AM 40]

(¹) JO L 158, 23.6.1990, p. 59

- (ba) Litera (g) se înlocuiește cu următorul text:

„(g) «rezervare» înseamnă **faptul că pasagerul deține un bilet sau altă dovadă care indică acceptarea și înregistrarea rezervării de către operatorul de transport aerian sau organizator;**” [AM 41]

- (c) Definiția de la punctul (i) se înlocuiește cu următorul text:

„persoane cu **handicap**» sau «**persoane cu mobilitate redusă**» înseamnă ~~persoanele definite la articolul 2 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei aeriene~~ **orice persoană a cărei mobilitate la călătoria cu un mijloc de transport este redusă ca urmare a unui handicap fizic (senzorial sau locomotor, permanent sau temporar), a unui handicap sau a unei deficiențe intelectuale sau a oricărui alt tip de handicap sau din cauza vârstei și a cărei situație necesită atenția cuvenită și adaptarea serviciilor disponibile tuturor pasagerilor la necesitățile speciale ale acesteia.**” [AM 42]

- (ca) litera (j) se înlocuiește cu următorul text:

„(j) «refuz la îmbarcare» înseamnă **refuzul de a transporta pasageri pe un anumit zbor, deși aceștia s-au prezentat pentru îmbarcare în condițiile stabilite la articolul 3 alineatul (2), cu excepția cazurilor în care există motive temeinice pentru refuzul la îmbarcare, cum ar fi starea sănătății, cerințele de siguranță sau securitate sau documente de călătorie necorespunzătoare. Un zbor a cărui oră de plecare a fost anticipată, cu rezultatul că pasagerul pierde respectivul zbor, se consideră zbor pentru care pasagerului i s-a refuzat îmbarcarea.**” [AM 43]

- (d) La definiția noțiunii „anulare” de la punctul (l) se adaugă următoarea teză:

„un zbor în care aeronava a decolat, dar, ~~dintr-un motiv oarecare~~, a fost ulterior obligată să aterizeze la un alt aeroport decât aeroportul de destinație sau să revină la aeroportul de plecare, **și ai cărei pasageri au fost transferați spre decolare către alte zboruri** este considerat un zbor anulat.” [AM 44]

- (e) Se adaugă următoarele definiții:

„(m) «circumstanțe extraordinare» înseamnă circumstanțe care, ~~prin natura sau originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității transportatorului~~ **nu pot fi controlate de transportatorul aerian în cauză în exercitarea normală a activității sale și depășesc controlul său efectiv se află în afara obligațiilor impuse de normele de siguranță și de securitate care trebuie respectate.** În sensul prezentului regulament, circumstanțele extraordinare ~~inclusiv sunt limitate la circumstanțele prevăzute în anexă~~ **anexa 1;** [AM 45]

(n) «zbor» înseamnă o operațiune de transport aerian între două aeroporturi; opririle intermediare numai în scopuri tehnice și operaționale nu sunt luate în considerare;

(o) «zbor de legătură» înseamnă un zbor care, în temeiul unui contract unic de transport **sau pe baza unei rezervări unice, sau a amândurora**, este destinat să permită călătorilor să ajungă la un punct de transfer pentru a se îmbarca pe un alt zbor, sau, după caz, **în contextul articolului 6a**, înseamnă zborul cu plecare din punctul de transfer. [AM 46]

(p) «călătorie» înseamnă un zbor sau o serie de zboruri de legătură care transportă pasagerii de la un aeroport de plecare la destinația finală, în conformitate cu contractul de transport;

(q) «aeroport» înseamnă o suprafață de teren special amenajată pentru aterizarea, decolarea și manevrele aeronavei, inclusiv instalațiile auxiliare pe care aceste operațiuni le implică pentru cerințele traficului și serviciilor aeriene, inclusiv instalațiile necesare pentru a asista serviciile aeriene comerciale;

Miercuri, 5 februarie 2014

- (r) «organism de administrare a aeroportului» înseamnă un organism care, pe lângă alte activități sau nu, după caz, are ca obiectiv, în temeiul legislației sau reglementărilor naționale sau a unor contracte, administrarea și gestionarea infrastructurilor unui aeroport sau ale unei rețele de aeroporturi, precum și coordonarea și ~~controlul~~ activităților diferiților operatori prezenți în aeroporturile sau în rețeaua de aeroporturi în cauză, **în conformitate cu competențele sale**; [AM 47]
- (s) «prețul biletului» înseamnă prețul integral plătit pentru un bilet, inclusiv tarifele aeriene, precum și toate taxele aplicabile, costurile, suprataxele și comisioanele plătite pentru toate serviciile obligatorii și opționale incluse în bilet, **precum costurile aferente înregistrării, furnizării biletelor și emiterii cărților de îmbarcare, transportul bagajului minim admis, inclusiv al unui bagaj de mână, al unui bagaj înregistrat și al unor articole esențiale, precum și costurile legate de plată, de exemplu costurile aferente plăților cu cardul de credit; prețul biletului publicat în prealabil reflectă întotdeauna prețul final al biletului ce trebuie achitat**; [AM 48]
- (t) «prețul zborului» înseamnă valoarea obținută prin înmulțirea prețului biletului cu raportul dintre distanța zborului și distanța totală a călătoriei sau călătoriilor incluse în bilet; **atunci când prețul unui bilet nu este cunoscut, suma rambursată se ridică la valoarea suplimentului plătit pentru un loc premium pentru respectivul zbor**; [AM 49]
- (u) «ora plecării» înseamnă momentul în care aeronava părăsește locul de plecare, tractată sau rulând singură (*off-block time*);
- (v) «ora de sosire» înseamnă momentul în care aeronava ajunge la locul de sosire și frânele de parcare sunt cuplate (*in-block time*);
- (w) «întârziere pe pistă» înseamnă, la plecare, perioada de timp în care aeronava rămâne la sol între ~~începutul~~ **sfârșitul** îmbarcării pasagerilor și ora decolării aeronavei sau, la sosire, perioada de timp dintre aterizarea aeronavei și începerea debarcării pasagerilor; [AM 50]
- (x) «noapte» înseamnă perioada dintre miezul nopții și 6 a.m.,
- (y) «copil neînsoțit» înseamnă un copil care călătorește fără părinte sau tutore însoțitor și pentru care transportatorul aerian a acceptat să fie responsabil în conformitate cu normele sale publicate;
- (ya) «întârziere la sosire» înseamnă diferența de timp între ora de sosire programată, înscrisă pe biletul pasagerului, și ora efectivă de sosire a aeronavei. Un zbor în care aeronava a decolat, dar a fost ulterior obligată să revină la aeroportul de plecare, decolând din nou la un moment ulterior este considerat ca făcând obiectul unei întârzieri la sosire. În mod similar, un zbor care este deviat dar care ajunge în cele din urmă la destinația finală sau într-un aeroport care se află în apropiere de destinația finală este considerat ca făcând obiectul unei întârzieri la sosire; [AM 51]
- (yb) «redirecționare» înseamnă o ofertă alternativă de transport, fără costuri suplimentare, care permite pasagerilor să ajungă la destinația lor finală.” [AM 52]

2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

- (a) Alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„Alineatul (1) se aplică cu condiția ca pasagerii:

- (a) să aibă o rezervare confirmată pentru zborul respectiv și, cu excepția cazului anulării menționate la articolul 5 și a cazului schimbării orarului menționat la articolul 6 **sau, în cazul unui zbor de legătură, menționat la articolul 6a**, să se prezinte personal la îmbarcare, [AM 53]

— în condițiile prevăzute și la ora indicată în prealabil și în scris (inclusiv prin mijloace electronice) de către transportatorul aerian, organizator sau un agent de voiaj autorizat,

sau, în cazul în care ora nu este indicată,

— nu mai târziu de 45 de minute înainte de ora de plecare prevăzută; sau

Miercuri, 5 februarie 2014

- (b) să fi fost transferați de către un transportator aerian sau un organizator de la zborul la care au avut o rezervare către un alt zbor, indiferent de motiv.”

(aa) la alineatul (3), se inserează următoarea literă:

„(3) Prezentul regulament nu se aplică pasagerilor care călătoresc gratuit sau la un tarif redus care nu este disponibil direct sau indirect publicului, **inclusiv copiilor cu vârsta sub doi ani, pentru care nu a fost rezervat niciun loc separat.** Cu toate acestea, prezentul regulament se aplică pasagerilor care posedă bilete emise de un ~~operator de transport~~ **transportator** aerian sau un ~~tour~~ **operator de turism** în cadrul unui program de fidelizare a clientelei **pasagerilor** sau al unui alt program comercial.” [AM 54]

(b) Alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (6), prezentul regulament se aplică numai pasagerilor transportați cu aeronave motorizate cu aripă fixă. Cu toate acestea, în cazul în care o parte a călătoriei este efectuată, în conformitate cu un contract **unic** de transport **și pe baza unei rezervări unice**, cu un alt mod de transport sau cu elicopterul, ~~prezentul regulament~~ **articolul 6a** se aplică pentru întreaga călătorie, iar ~~segmentele călătoriei efectuate cu un alt~~ **cu condiția ca celălalt** mod de transport ~~se consideră zbor de legătură în sensul prezentului să fi fost menționat în contractul de transport. Transportatorul este obligat să aplice prezentul~~ **regulament pentru întreaga călătorie.**” [AM 55]

(c) Alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„(6) Prezentul regulament se aplică, de asemenea, pasagerilor transportați **pe calea aerului** în conformitate cu contractele de pachete de servicii de călătorie, însă nu aduce atingere drepturilor ce revin pasagerilor în temeiul Directivei 90/314/CEE. Pasagerul are dreptul să formuleze cereri de daune în temeiul prezentului regulament **la adresa operatorului de transport aerian** și în temeiul Directivei 90/314/CEE **la adresa organizatorului**, dar nu poate, în ceea ce privește aceleași fapte, să cumuleze drepturi în temeiul ambelor acte legislative în cazul în care drepturile apără același interes sau au același obiectiv. Prezentul regulament nu se aplică în cazurile în care un pachet de servicii turistice este anulat sau amânat din alte motive decât anularea sau întârzierea zborului.” [AM 56]

3. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

(-a) articolul 4 alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Atunci când un transportator aerian efectiv preconizează în mod rezonabil un refuz la îmbarcare, atunci mai întâi trebuie să facă un apel la voluntari dispuși să renunțe la rezervările lor în schimbul unor beneficii acordate în condiții care urmează a fi convenite între pasagerul respectiv și transportatorul aerian efectiv. Voluntarii sunt **informați cu privire la drepturile lor în conformitate cu articolul 14 alineatul (2)**, asistați în conformitate cu articolul 8 **și, în cazul în care ora de plecare convenită depășește cu cel puțin două ore ora inițială de plecare, transportatorul oferă îngrijiri pasagerilor în conformitate cu articolul 9, asistența și îngrijirile fiind oferite furnizate** pe lângă indemnizațiile menționate în prezentul alineat.” [AM 57]

(a) Alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Dacă pasagerilor li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor, operatorul de transport aerian le acordă ~~imediat compensații în conformitate cu articolul 7 și le oferă asistență în conformitate cu articolul 8. Dacă pasagerul optează pentru redirectionarea în cel mai scurt timp posibil în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b) și dacă ora de plecare depășește cu cel puțin două ore ora de plecare inițială, operatorul de transport aerian asistă pasagerul în conformitate cu articolul 9.~~” [AM 58]

(aa) se inserează următorul alineat:

„(3a) **Transportatorii aerieni sau agenții acestora nu pot refuza îmbarcarea pentru zborurile interne pe motiv că documentele prezentate nu sunt valide dacă pasagerul în cauză își dovedește identitatea prin intermediul documentelor prevăzute de legislația națională a statului în care are loc îmbarcarea.**” [AM 169]

Miercuri, 5 februarie 2014

- (b) Se adaugă următoarele două alineate:

„(4) Alineatele (1), (2) și (3) se aplică, de asemenea, biletelor retur cu care pasagerului **Pasagerilor nu li** se refuză îmbarcarea pe segmentul retur, **inclusiv pe un segment care include zboruri multiple, pe** motiv că acesta nu s-a îmbarcat pe segmentul tur **al unui bilet dus-întors** sau nu a plătit un cost suplimentar în acest scop. **În cazul în care pasagerilor le este refuzată îmbarcarea din astfel de motive, împotriva voinței lor, se aplică** alineatele (1) și (2). De asemenea, operatorul de transport aerian compensează imediat pasagerii în cauză în conformitate cu articolul 7 și le acordă asistență în conformitate cu articolele 8 și 9.

Primul paragraf din prezentul alineat nu se aplică în cazul biletului care include cupoane de zbor multiple și pasagerilor li se refuză îmbarcarea pe motiv că transportul pe durata călătoriei nu este folosit pentru toate zborurile individuale sau nu este utilizat în ordinea stabilită care figurează pe bilet. [AM 59]

(5) Dacă pasagerul sau un intermediar care acționează în numele unui pasager raportează ~~o greșală~~ **greșeli** de ortografiere a numelui unuia sau mai multor pasageri incluși în același contract de transport, care poate conduce la refuzul la îmbarcare, transportatorul aerian trebuie să corecteze ~~această greșală~~ **aceste greșeli** cu cel puțin 48 de ore înainte de plecare, fără niciun cost suplimentar pentru pasageri sau intermediar, cu excepția cazului în care acesta este împiedicat să acționeze în acest sens prin legislația națională sau internațională.” [AM 60]

- (ba) se adaugă următorul alineat:

„(5a) Alineatele (1), (2) și (4) se aplică și în cazul în care pasagerul pierde zborul din cauză că:

(a) aeronava a decolat înainte de ora de plecare programată, pasagerul ajungând la timp la aeroport, în conformitate cu articolul 3 alineatul (2); sau

(b) ora de plecare a aeronavei a fost anticipată, iar pasagerul nu a fost informat despre aceasta cu cel puțin 24 de ore înainte; sarcina dovedirii faptului că pasagerul a fost informat în timp util cu privire la schimbarea orei de plecare programate îi revine operatorului de transport aerian.

De asemenea, operatorul de transport aerian compensează imediat pasagerul în cauză în conformitate cu articolul 7 și îi acordă asistență în conformitate cu articolele 8 și 9.” [AM 61]

4. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

- (a) La alineatul (1), literele (a) și (b) se înlocuiesc cu următorul text:

„(a) să i se ofere de către operatorul de transport aerian posibilitatea de a alege între rambursare, continuarea călătoriei prin redirectionare sau amânarea călătoriei **pe mai târziu, în aceeași zi, sau** la o dată ulterioară, în conformitate cu articolul 8; precum și [AM 63]

(b) să i se ofere de către operatorul de transport aerian în caz de redirectionare atunci când ora de plecare preconizată a zborului depășește cu cel puțin 2 ore ora de plecare planificată a zborului anulat, deservirea prevăzută la articolul 9 și”

- (aa) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Atunci când **pasagerilor li se comunică anularea zborului, aceștia trebuie să fie** informați **pe deplin, de către operatorul de transport aerian sau de organizator,** cu privire la **drepturile pe care le au în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) și cu eventualele modalități alternative** de transport.” [AM 64]

- (b) Alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Operatorul de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 dacă poate face dovada că anularea este provocată de împrejurări excepționale ~~și că nu a putut fi evitată în pofda luării tuturor măsurilor posibile și rezonabile~~. Astfel de circumstanțe extraordinare pot fi invocate numai în măsura în care afectează zborul respectiv sau zborul precedent operat de aceeași aeronavă. **În cazul neprezentării de către transportatorul aerian a unei dovezi în formă scrisă privind existența unor circumstanțe excepționale, compensația prevăzută la articolul 7 este plătită de transportatorul însuși.**

Miercuri, 5 februarie 2014

Primul paragraf nu scutește transportatorii aerieni de obligația de a oferi pasagerilor asistență în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (b) din prezentul regulament.” [AM 65]

(c) Se adaugă următorul alineat (5):

~~„(5) În aeroporturile cu trafic anual de minimum trei milioane de pasageri timp de cel puțin trei ani consecutivi, organismul de gestionare a aeroportului se asigură că operațiunile aeroportului și ale utilizatorilor aeroportului, în special transportatorii aerieni și furnizorii de servicii de handling la sol, sunt coordonate. În cazul unor eventuale anulări multiple și/sau întârzieri ale zborurilor de natură să blocheze un număr considerabil de călători în aeroport, inclusiv în cazurile de insolvență a companiilor aeriene sau de revocare a licenței de operare, organismele de gestionare a aeroporturilor ar trebui să asigure coordonarea adecvată a utilizatorilor aeroportului prin intermediul unui plan alternativ corespunzător în cazul unor eventuale anulări multiple și/sau întârzieri ale zborurilor de natură să blocheze un număr considerabil de călători în aeroport, inclusiv în cazurile de insolvență a companiilor aeriene sau de revocare a licenței de operare în aeroporturile din Uniune cu trafic anual de minimum un 1,5 milioane de pasageri timp de cel puțin trei ani consecutivi.~~

~~Planul alternativ trebuie să fie este conceput pentru a asigura informarea și asistarea corespunzătoare a pasagerilor blocați de către organismul de gestionare a aeroportului în colaborare cu utilizatorii aeroportului, în special cu transportatorii aerieni, furnizorii de servicii de handling la sol, furnizorii de servicii de navigație aeriană, punctele de vânzare cu amănuntul din aeroport și furnizorii de servicii de asistență specială pentru persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă, și cu participarea autorităților naționale, regionale sau locale relevante și a organizațiilor, după caz.~~

~~Organismul de gestionare a aeroportului trebuie să comunice planul alternativ, cu modificările ulterioare, organismului național de aplicare desemnat în conformitate cu articolul 16. Statele membre se asigură că organismul național de aplicare a legii dispune atât de capacitatea, cât și de resursele pentru a se implica în mod eficient în transpunerea planurilor alternative și pentru a le adapta, dacă este necesar.~~

~~În cazul aeroporturilor care au un trafic anual mai mic decât valoarea prevăzută mai sus, organismul de gestionare a aeroportului trebuie să depună toate eforturile rezonabile în astfel de situații pentru a coordona utilizatorii aeroportului și pentru a asista și informa pasagerii blocați.” [AM 66]~~

(ca) se adaugă următorul alineat (5a):

~~„(5a) Deși operatorii de transport aerian nu-și pot reduce obligațiile, astfel cum sunt definite în prezentul regulament, planul alternativ prevăzut la alineatul (5) se instituie pentru a defini o acțiune coordonată atunci când este necesar pentru a garanta furnizarea unei asistențe și a unor informații corespunzătoare pasagerilor blocați, în special persoanelor cu dizabilități și celor cu mobilitate redusă, mai ales cu privire la:~~

- ~~— furnizarea de informații pasagerilor blocați în aeroport sau care se îndreaptă spre aeroport pentru a-și începe călătoria pe calea aerului;~~
- ~~— asigurarea cazării la nivel local, atunci când numărul mare de pasageri blocați depășește capacitatea de cazare disponibilă în hoteluri;~~
- ~~— furnizarea de informații și asistență pasagerilor afectați de restricțiile menționate la articolul 9 alineatele (4) și (5);~~
- ~~— redirectionarea pasagerilor blocați prin intermediul altor transportatori sau prin alte modalități de transport, în mod gratuit sau cu costuri limitate pentru pasageri, atunci când transportatorul care operează zborul și-a încetat activitatea.” [AM 67]~~

(cb) se adaugă următorul alineat (5b):

~~„(5b) Operatorii de transport aerian elaborează și pun în practică proceduri detaliate, care le permit să respecte pe deplin și în mod consecvent prezentul regulament, în special în cazul în care survin întârzieri, anulări, disfuncționalități majore și insolvențe. Aceste proceduri indică în mod clar persoana de contact a companiei aeriene din fiecare aeroport, responsabilă pentru furnizarea de informații fiabile privind îngrijirea, asistența, redirectionarea sau rambursarea, și capabilă să ia măsurile imediate necesare. Transportatorul aerian definește procesele și condițiile de furnizare a serviciilor respective în așa fel încât respectiva persoană de contact să poată îndeplini această obligație fără întârziere. Transportatorul aerian comunică aceste metode, precum și orice modificări aduse acestora, organismului național de aplicare a legii desemnat în temeiul articolului 16.” [AM 68]~~

Miercuri, 5 februarie 2014

(cc) se adaugă următorul alineat (5c):

„(5c) Anularea unui zbor ca urmare a insolvabilității, a falimentului, a suspendării sau a întreruperii activității unui transportator aerian, le conferă pasagerilor imobilizați dreptul la rambursare, la un zbor de întoarcere pe aeroportul de plecare sau la redirectionare, precum și dreptul la asistență, astfel cum se prevede la articolele 8 și 9 din prezentul regulament. Totodată, pasagerii care încă nu și-au început călătoria au dreptul la rambursare. Transportatorii aerieni dovedesc că au luat măsurile necesare, precum încheierea unei asigurări sau crearea de fonduri de garanție, pentru a garanta, dacă este cazul, asistența, rambursarea sau redirectionarea pasagerilor imobilizați. Pasagerii în cauză beneficiază de aceste drepturi indiferent de locul lor de reședință, locul de plecare sau locul de vânzare a biletului.” [AM 69]

5. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

Întârzierea prelungită

(1) În cazul în care un operator de transport aerian anticipează, în mod rezonabil, o posibilă întârziere a unui zbor, sau un **operator de transport aerian** amână ora programată de plecare dincolo de ora de plecare programată inițial, pasagerilor li se oferă de către operatorul de transport aerian: **[AM 70]**

(i) dacă întârzierea este de cel puțin două ore, asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (a) și la articolul 9 alineatul (2); și

(ii) dacă întârzierea este de cel puțin ~~unei trei~~ ore și include ~~una sau mai multe nopți~~ **ore nocturne**, asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 alineatul (1) litera (c); **, precum și [AM 71]**

(iii) dacă întârzierea este de cel puțin ~~unei trei~~ ore, asistența specificată la articolul 8 alineatul (1) ~~litera (a)~~. **[AM 72]**

(1a) Atunci când un transportor aerian anticipează ora de plecare programată cu mai mult de trei ore, acesta le oferă pasagerilor rambursarea specificată la articolul 8 alineatul (1) litera (a) sau redirectionarea specificată la articolul 8 alineatul (1) litera (b). Pasagerul își poate organiza el însuși redirectionarea și poate revendica rambursarea costurilor aferente, în cazul în care operatorul de transport aerian nu-i oferă alternativa redirectionării în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b). [AM 73]

(2) Pasagerii au dreptul la compensații din partea operatorului de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, în cazul în care ajung la destinația finală:

(a) cu o întârziere de cel puțin ~~unei trei~~ ore față de ora programată de sosire pentru toate călătoriile în interiorul UE și pentru călătoriile înspre/dinspre țări terțe de **pe distanțe de 3 500 de kilometri sau mai puțin; .**

(b) cu o întârziere de cel puțin ~~nouă cinci~~ ore față de ora programată de sosire pentru călătoriile **în interiorul UE de peste 3 500 de kilometri sau pentru călătoriile** înspre/dinspre țări terțe pe distanțe între **3 500** și 6 000 de kilometri;

(c) cu o întârziere de cel puțin ~~douăsprezece~~ **șapte** ore față de ora programată de sosire pentru călătoriile înspre/dinspre țări terțe pe distanțe ~~mai mari~~ de **peste 6 000 de kilometri. [AM 74]**

(3) Alineatul (2) se aplică, de asemenea, în cazul în care operatorul de transport aerian modifică orarele de plecare și de sosire, provocând o întârziere față de ora de sosire din programul inițial, cu excepția cazului în care pasagerul a fost informat cu privire la respectivele modificări cu mai mult de cincisprezece zile în avans față de ora programată de plecare.

(4) Operatorul de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 dacă ~~se poate dovedi~~ **poate face dovada** că întârzierea sau schimbarea de program este cauzată de circumstanțe **provocate de împrejurări** extraordinare și că întârzierea sau schimbarea de program nu ar fi putut fi evitate chiar dacă ar fi fost luate toate măsurile rezonabile.

Astfel de circumstanțe extraordinare pot fi invocate numai în măsura în care acestea afectează zborul respectiv sau a zborul precedent operat de aceeași aeronavă. **În cazul neprezentării de către transportatorul aerian a unei dovezi în formă scrisă privind existența unor circumstanțe excepționale, compensația prevăzută la articolul 7 este plătită de transportatorul însuși. Precizările de mai sus nu scutesc transportatorii aerieni de obligația de a oferi pasagerilor asistență în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (b). [AM 75]**

Miercuri, 5 februarie 2014

(5) Sub rezerva constrângerilor de siguranță, în cazul în care o întârziere pe pistă depășește o oră, operatorul de transport aerian furnizează gratuit accesul la instalații sanitare și la apă potabilă, asigură un nivel adecvat de încălzire sau răcire în cabina pasagerilor și se asigură că, în caz de nevoie, se pot asigura îngrijiri medicale. În cazul în care o întârziere pe pistă atinge un maxim de ~~cinci două~~ ore, ~~aeronavele vor reveni~~ **aeronava revine** la poarta de îmbarcare sau la un alt punct de debarcare unde pasagerilor li se permite să debarce și să beneficieze de aceeași asistență ~~menționată la alineatul (1)~~, cu excepția cazului în care există motive de securitate sau de siguranță care împiedică aeronava să își părăsească poziția de pe pistă. **După o întârziere totală de peste trei ore de la momentul inițial al plecării, pasagerii beneficiază de aceeași asistență menționată la alineatul (1), inclusiv de opțiunile de rambursare, de retur și de redirecționare, astfel cum se prevede la articolul 8 alineatul (1), și sunt informați în mod corespunzător.** [AM 76]

6. Se introduce următorul articol:

„Articolul 6a

Pierderea zborului de legătură

(1) În cazul în care un pasager pierde un zbor de legătură **pentru care are rezervare, inclusiv atunci când i s-a rezervat un zbor alternativ în cazul unei redirecționări**, ca urmare a unei întârzieri sau a unei schimbări a orarului unui zbor precedent, transportatorul aerian ~~comunitar~~ **din Uniune** care operează zborul de legătură **precedent și care este responsabil pentru respectiva întârziere sau schimbare de orar**, oferă pasagerului: [AM 77]

(i) asistența prevăzută la articolul 9 alineatul (1) litera (a) și la articolul 9 alineatul (2) dacă pasagerul este nevoit să aștepte zborul de legătură cel puțin două ore; și

(ii) redirecționarea, în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b); și

(iii) dacă ora de plecare programată a zborului alternativ sau a altor moduri de transport oferite în temeiul articolului 8 depășește cu cel puțin ~~5~~ **3** ore ora programată de plecare a zborului pierdut și întârzierea include ~~una sau mai multe nopți~~ **ore nocturne**, asistența prevăzută la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 alineatul (1) litera (c). [AM 78]

(2) În cazul în care un pasager pierde un zbor de legătură ca urmare a **schimbării programului sau a** întârzierii unui zbor de legătură precedent **de 90 de minute sau mai mult, calculată prin raportare la timpul sosirii în punctul de transfer**, pasagerul are dreptul să fie despăgubit de către transportatorul aerian ~~comunitar~~ **european** care operează zborul precedent în conformitate cu articolul 6 alineatul (2). În acest sens, întârzierea **totală** se calculează prin trimitere la ora programată de sosire la destinația finală. [AM 79]

(3) Alineatul (2) se aplică fără a aduce atingere înțelegerilor referitoare la despăgubiri existente între transportatorii aerieni afectați.

(4) Alineatele (1) și (2) se aplică, de asemenea, transportatorilor aerieni din ~~țările~~ **țări** terțe care operează un zbor de legătură **dinspre un aeroport din UE înspre un alt aeroport din Uniune**, sau dinspre un aeroport din ~~UE~~ **Uniune înspre un aeroport din afara Uniunii.** [AM 80]

7. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de:

(a) ~~250~~ **300** EUR pentru toate ~~zborurile de 1 500~~ **călătoriile de 2 500** de kilometri sau mai puțin;

(b) 400 EUR pentru toate ~~zborurile intracomunitare de peste 1 500 de kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500~~ **călătoriile între 2 500 și 6 000** de kilometri;

(c) 600 EUR pentru toate ~~zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b)~~ **călătoriile de 6 000 de kilometri sau mai mult;**

Pentru stabilirea distanței se ia în considerare ultima destinație ~~unde pasagerul urmează să sosească la care refuzul la îmbarcare sau anularea zborului va întârzia sosirea pasagerului după ora prevăzută ca urmare a refuzului la îmbarcare sau a anulării zborului.~~ [AM 81]

Miercuri, 5 februarie 2014

(b) Alineatele (2), (3), (4) și (5) se înlocuiesc cu următorul text:

„(2) Dacă pasagerul a optat pentru continuarea călătoriei în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b), dreptul la compensații poate lua naștere doar o singură dată pe durata călătoriei sale către destinația finală, chiar dacă pe durata redirectionării se produce o nouă anulare sau pierderea zborului de legătură.

(3) **În acord cu pasagerul**, compensația menționată la alineatul (1) se plătește ~~în numerar~~, prin transfer bancar electronic, **creditate a cardului de credit sau ordin de plată sau cec bancar bancar, în contul indicat de pasagerul în cauză. Comisia decide majorarea compensărilor în consultare cu Comitetul instituit în temeiul articolului 16. [AM 82]**

(4) Distanțele indicate la alineatul (1) se măsoară prin metoda rutei ortodromice.

(5) Operatorul de transport aerian poate ajunge la un acord voluntar cu pasagerul, care înlocuiește ~~dispozițiile referitoare la compensație prevăzute la~~ **compensația prevăzută la** alineatul (1) **cu alte beneficii, nepecuniare, de valoare cel puțin echivalentă (de exemplu: bonuri de călătorie aeriană fără dată de expirare la 100 % din valoarea compensării)**, cu condiția ca respectivul acord să fie confirmat de un document semnat de pasager, **prin care reamintește acestuia acesta este informat în mod clar cu privire la drepturile sale la despăgubiri în conformitate cu prezentul regulament. Un astfel de acord poate fi încheiat numai după ce au avut loc evenimentele care dau dreptul la despăgubiri.** [AM 83]

(c) **La articolul 7 se adaugă următorul alineat:**

„(5a) **Sarcina dovezii cu privire la data și modul în care pasagerul a acceptat forma de plată a compensației sau a rambursării costurilor biletului stabilite la articolul 7 alineatul (3), precum și data și confirmarea acceptării de către pasager a acordului menționat la alineatul (5) îi revine operatorului de transport aerian.** [AM 84]

8. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

Dreptul la rambursare sau redirectionare

(1) În cazul în care se face trimitere la prezentul articol, pasagerilor li se dă, cu titlu gratuit, posibilitatea de a alege între trei opțiuni:

(a) — rambursarea prețului ~~zborului~~ **biletului** în termen de șapte zile **lucrătoare** de la solicitarea pasagerului, prin mijloacele prevăzute la articolul 7 alineatul (3), pentru segmentul sau segmentele de călătorie neefectuate și pentru segmentul sau segmentele de călătorie efectuate deja în cazul în care zborul nu mai servește niciunui scop raportat la planul inițial de călătorie al pasagerului, precum și, dacă este relevant, [AM 85]

— un zbor de retur la punctul de plecare inițial, cât mai repede posibil;

(b) continuarea călătoriei pasagerilor prin redirectionare, în condiții de transport comparabile, către destinația finală, cu prima ocazie posibilă; sau

(c) redirectionarea, în condiții de transport comparabile, către destinația finală, la o dată ulterioară, la alegerea pasagerului, sub rezerva existenței unor locuri disponibile.

(2) Alineatul (1) litera (a) se aplică, de asemenea, pasagerilor ale căror zboruri fac parte dintr-un pachet de servicii turistice, cu excepția dreptului la rambursare, în cazul în care un astfel de drept se naște în temeiul Directivei 90/314/CEE.

(2a) **Alineatul (1) litera (b) se aplică, de asemenea, în cazul în care aeronava a decolat dar a fost ulterior forțată să aterizeze pe alt aeroport decât cel de destinație. În conformitate cu alineatul (3), operatorul de transport aerian suportă costurile de transfer al pasagerului de la aeroportul alternativ la aeroportul la care a fost făcută rezervarea. [AM 86]**

(3) Un operator de transport aerian, dacă oferă unui pasager un zbor înspre sau dinspre un aeroport alternativ față de cel pentru care a fost făcută rezervarea, trebuie să suporte costul transferării pasagerului din respectivul aeroport alternativ către cel pentru care a fost făcută rezervarea ~~sau, în ceea ce privește aeroportul de destinație, către o altă destinație apropiată, de comun acord cu pasagerul. [AM 87]~~

Miercuri, 5 februarie 2014

(4) Dacă pasagerul își dă acordul în acest sens, zborul sau zborurile retur menționate la alineatul (1) litera (a) sau redirectionarea menționată la alineatul (1) litera (b) sau (c) poate utiliza serviciile operate de un alt transportator aerian, poate urma o rută diferită sau poate utiliza un alt mod de transport.

(5) Atunci când aleg opțiunea prevăzută la alineatul (1) litera (b), pasagerii, în funcție de disponibilitate **și cu condiția existenței unei alternative comparabile**, au dreptul la redirectionare, **cu prima ocazie apărută**, prin intermediul altui transportator aerian sau printr-un alt mod de transport, dacă operatorul de transport aerian nu poate transporta pasagerii prin propriile sale servicii și suficient de rapid pentru a ajunge la destinația finală în maximum ~~12~~ **8** ore de la ora de sosire programată. ~~Fără a aduce atingere articolului 22 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008⁽¹⁾, celălalt transportator aerian sau operator de transport nu percepe de la transportatorul contractant un preț care să depășească prețul mediu plătit de propriii pasageri pentru servicii echivalente în cursul ultimelor trei luni. În termen de 30 de minute de la ora de plecare programată, operatorul de transport aerian informează pasagerii dacă îi poate transporta în timp util prin propriile servicii. Pasagerul are dreptul de a refuza redirectionarea printr-un alt mijloc de transport și, în acest caz, își menține drepturile la îngrijiri specificate la articolul 9 în timpul așteptării pentru redirectionare.~~ [AM 88]

(6) Dacă pasagerilor li se oferă, în conformitate cu alineatul (1), redirectionarea totală sau parțială cu un alt mod de transport, ~~prezentul regulament~~ **articolul 6a** se aplică transportului efectuat prin acest din urmă mod de transport, ~~ea și cum ar fi efectuat de aeronave cu aripă fixă~~, **în conformitate cu acordurile de redirectionare în vigoare între compania aeriană și celălalt mod de transport. Transportatorul aerian rămâne responsabil cu aplicarea prezentului regulament pentru întreaga călătorie.** [AM 89]

⁽¹⁾ JO L 293, 31.10.2008, p. 3.

(8a) La articolul 8 se adaugă următorul alineat:

„(6a) Pasagerul își poate organiza el însuși redirectionarea și rambursarea cheltuielilor aferente în cazul în care operatorul de transport aerian nu îi oferă posibilitatea redirectionării în conformitate cu alineatul (1) litera (b).”
[AM 90]

9. Articolul 9 se modifică după cum urmează:

(-a) la alineatul (1), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) mese și băuturi răcoritoare, direct proporționale cu timpul de așteptare. Transportatorul aerian oferă automat apă potabilă la meaeă, precum și la cererea pasagerilor.” [AM 91]

(a) La alineatul (1), litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) transportul între de la aeroport și la locul de cazare (hotel, locul de reședință al pasagerului sau altele) și retur.” [AM 92]

(aa) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) În plus, pasagerii au dreptul la două apeluri telefonice gratuite și mesaje fax sau e-mail.” [AM 93]

(ab) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) La aplicarea prezentului articol, operatorul de transport aerian acordă o atenție specială nevoilor persoanelor cu dizabilități și ale persoanelor cu mobilitate redusă și tuturor însoțitorilor acestora, precum și nevoilor părinților care călătoresc singuri cu copii mici și ale copiilor care călătoresc fără însoțitor custode adult.” [AM 94]

(ac) se inserează următorul alineat:

„(3a) Organismele de gestionare a aeroporturilor asigură gratuit facilități specifice pentru pasagerii cu handicapuri grave care necesită facilități de schimbare și sanitare speciale, în toate aeroporturile din Uniune cu un volum de peste un milion de pasageri.” [AM 95]

Miercuri, 5 februarie 2014

(b) Se adaugă următoarele alineate:

„(4) Dacă operatorul de transport aerian poate dovedi că anularea, întârzierea sau schimbarea de program este cauzată de circumstanțe extraordinare și că anularea, întârzierea sau schimbarea de program nu ar fi putut să fie evitate chiar dacă ar fi fost luate **în mod corect** toate măsurile rezonabile, acesta poate limita ~~costul total~~ **durata totală** a cazării furnizate în conformitate cu alineatul (1) litera (b) la ~~100 EUR pe noapte și per pasager și la o durată maximă de 3 nopți~~ **maximum cinci nopți** de cazare. **Dacă pasagerul decide să organizeze propria cazare, se poate limita și mai mult costul de cazare, la 125 EUR pe noapte pentru fiecare pasager.** Dacă alege să aplice această limitare, operatorul de transport aerian trebuie să furnizeze pasagerilor informații despre cazarea disponibilă după aceste ~~trei~~ **cinci** nopți, în plus față de obligațiile permanente de informare prevăzute la articolul 14.

Această limitare nu aduce în niciun caz atingere obligației transportatorilor aerieni operanți de a oferi cazare, iar operatorul de transport se conformează în mod prioritar acestei obligații. Această limitare nu se aplică în cazul în care transportorul aerian nu a asigurat cazare. [AM 96]

(5) Obligația de a oferi cazare în temeiul alineatului (1) litera (b) nu se aplică în cazul în care zborul în cauză este de maximum 250 km și este programat să fie operat de o aeronavă cu o capacitate maximă de 80 de locuri (cu excepția zborurilor de legătură). Cu toate acestea, operatorul de transport aerian trebuie să furnizeze pasagerilor informații despre cazările disponibile dacă decide să aplice această excepție. [AM 97]

(6) În cazul în care optează pentru rambursare în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (a) ~~în timp ce se află la aeroportul de plecare în călătoria sa~~ sau optează pentru redirectionarea la o dată ulterioară în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (c), pasagerul nu are alte drepturi la asistență în temeiul articolului 9 alineatul (1) în ceea ce privește zborul relevant. **În cazul în care, ca urmare a acestei decizii, pasagerii demonstrează că au avut de suportat cheltuieli pentru călătoria înspre și dinspre aeroport, aceștia primesc despăgubire pentru toate cheltuielile suportate pentru deplasarea la aeroport în vederea efectuării călătoriei pe care nu au mai făcut-o.” [AM 98]**

(-10) La articolul 10 alineatul (2), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„(2) În cazul în care un operator de transport aerian cazează pasagerul la o clasă inferioară prețului de achiziție a biletului, atunci acesta, în termen de șapte zile lucrătoare și în conformitate cu prevederile din articolul 7 alineatul (3), rambursează.” [AM 99]

10. La articolul 10 alineatul (2) literele (a), (b) și (c), termenul „prețul biletului” se înlocuiește cu „prețul zborului”.

11. La articolul 11 se adaugă următoarele alineate:

„(3) Operatorul de transport aerian nu aplică limitările prevăzute la articolul 9 alineatele (4) și (5) dacă pasagerul este **o persoană cu dizabilități sau** o persoană cu mobilitate redusă sau un însoțitor al acesteia, un copil neînsoțit, o femeie însărcinată sau o persoană care are nevoie de asistență medicală specifică, cu condiția ca transportatorul aerian **operant** sau agentul acestuia sau organizatorul să fie notificat cu privire la nevoile de asistență ale persoanei respective cu cel puțin 48 de ore înainte de ora programată de plecare a zborului. O astfel de notificare este considerată valabilă pentru întreaga călătorie, inclusiv pentru călătoria retur, dacă ambele călătorii au fost contractate cu același transportator aerian **figurează pe același bilet.**

Transportatorii aerieni trebuie să încerce, de asemenea, să asigure bune condiții de îngrijire pentru ghidare și câinii de asistență. Informațiile privind asistența și aranjamentele disponibile sunt furnizate prin diverse mijloace de comunicare accesibile. [AM 100]

(3a) **Personalul de zbor trebuie format în privința asistenței pentru persoanele cu handicap și cele cu mobilitate redusă, astfel încât să faciliteze accesul și ieșirea acestora din aeronave; [AM 101]**

(3b) **O companie nu poate refuza imbarcarea unui pasager cu handicap sau cu mobilitate redusă sub pretextul că nu este însoțit și nu poate solicita prezența sistematică a unui însoțitor;” [AM 102]**

Miercuri, 5 februarie 2014

11a. Articolul 12 alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Prezentul regulament se aplică indiferent de orice altă despăgubire la care au dreptul pasagerii. Compensația acordată în temeiul prezentului regulament nu poate fi acordată în contul unei astfel de despăgubiri.” [AM 103]

12. Articolul 13 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 13

Dreptul la reparații

În cazurile în care un operator de transport aerian plătește compensații sau îndeplinește celelalte obligații care îi revin în temeiul prezentului regulament **și fără a aduce atingere contractelor în vigoare de transfer al răspunderii între părți terțe în momentul litigiului în cauză**, nicio dispoziție a prezentului regulament sau a legislației naționale nu poate fi interpretată ca limitând dreptul său de a solicita reparații pentru costurile suportate, **sau recuperarea lor integrală**, în temeiul prezentului regulament de la ~~terți~~ **orice persoană, inclusiv orice terți** care au contribuit la evenimentul care a declanșat dreptul la despăgubiri sau alte obligații, **în conformitate cu dreptul aplicabil. În special, prezentul regulament nu limitează în nici un fel dreptul operatorului de transport aerian de a solicita o compensație sau de a-și recupera cheltuielile de la un aeroport sau de la alt terț cu care operatorul de transport aerian a încheiat un contract.** [AM 104]

13. Articolul 14 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 14

Obligația de a informa pasagerii

(1) Organismul de gestionare a aeroportului și operatorul de transport aerian se asigură că la ghișeele de check-in (inclusiv la automatele de check-in) și la poarta de îmbarcare se afișează un anunț lizibil și vizibil destinat pasagerilor, conținând următorul text: Dacă vi se refuză îmbarcarea sau dacă zborul dumneavoastră este anulat sau are o întârziere de cel puțin două ore, **sau dacă ora de plecare programată a zborului dumneavoastră a fost amânată cu cel puțin două ore față de ora inițială planificată indicată pe bilet**, solicitați la ghișeu de check-in sau la poarta de îmbarcare textul care prevede drepturile dumneavoastră, în special cu privire la asistență și la posibilitatea unei compensații. [AM 105]

(1a) **Operatorii de transport aerian asigură, în toate aeroporturile în care operează, puncte de contact la care să fie prezente persoane de contact sau terți desemnați de operatorul de transport aerian în cauză, care să ofere pasagerilor informațiile necesare cu privire la drepturile lor, inclusiv procedurile de reclamație, pentru a-i asista și pentru a lua măsuri imediate în cazul anulării ori întreruperii zborului, refuzului de îmbarcare sau pierderii ori întârzierii bagajelor. În timpul programului de funcționare al transportatorilor aerieni și până la debarcarea ultimilor pasagerii din ultimul avion, aceste puncte de contact sunt disponibile pentru a ajuta pasagerii, printre altele în ceea ce privește rambursarea, redirecționarea sau noi rezervări, precum și pentru a recepționa reclamațiile depuse de aceștia.** [AM 106]

(1b) **Operatorul de transport aerian furnizează pasagerilor informații ușor lizibile și transparente cu privire la drepturile pasagerilor și persoanele de contact pentru ajutor și asistență privind biletele electronice și versiunile electronice și tipărite ale permisului de îmbarcare.** [AM 107]

(2) **În eventualitatea refuzării îmbarcării, a anulării zborului sau a schimbării orarului cu cel puțin două ore**, operatorul de transport aerian care refuză îmbarcarea sau anulează un zbor prezintă fiecărui pasager **în mod exhaustiv și cât mai repede pasagerul** afectat **și îi transmite un înscris sau o notificare în formă electronică** care conține regulile pentru compensare și asistență în conformitate cu prezentul regulament, inclusiv informații cu privire la eventualele limitări în conformitate cu articolul 9 alineatele (4) și (5). ~~De asemenea, el prezintă un înscris echivalent fiecărui pasager afectat de o întârziere sau de o schimbare a orarului de cel puțin două ore.~~ **și îl informează cu privire la modurile alternative de transport posibile. Adresa transportatorului la care pot fi depuse plângerile și datele de contact ale organismelor competente de tratare a plângerilor desemnate în conformitate cu articolul 16a trebuie transmise pasagerilor tot în formă scrisă.** [AM 108]

Miercuri, 5 februarie 2014

(3) În ceea ce privește **persoanele cu dizabilități și persoanele cu mobilitate redusă, în special** persoanele nevăzătoare și persoanele cu deficiențe de vedere, dispozițiile prezentului articol se aplică utilizându-se mijloace ~~alternative~~ corespunzătoare **și formele adecvate**. [AM 109]

(4) Organismul de gestionare a aeroportului se asigură că în spațiile din aeroport unde au acces pasagerii se afișează clar și vizibil informații generale privind drepturile pasagerilor. ~~El~~ **Pe baza informațiilor primite, organismul** se asigură, de asemenea, că pasagerii prezenți la aeroport sunt informați cu privire la **cauzele întârzierilor sau a perturbărilor zborurilor, cum ar fi** anularea zborurilor lor **și la drepturile lor în aceste situații, precum** și cu privire la drepturile pe care le au în cazul în care compania aeriană își încetează operațiunile în mod neașteptat, de exemplu în caz de insolvență sau de revocare a licenței de operare. [AM 110]

(5) În caz de anulare sau de întârziere la plecare, pasagerii vor fi informați de către operatorul de transport aerian asupra situației ~~cât mai curând posibil~~, **inclusiv asupra cauzei perturbării, imediat ce aceste informații sunt disponibile** și, în orice caz, nu mai târziu de 30 de minute după ora de plecare prevăzută, precum și asupra orelor de plecare, ~~de îndată ce aceste informații sunt disponibile~~, cu condiția ca transportatorul aerian să fi primit datele de contact ale pasagerului în conformitate cu alineatele (6) și (7) în cazul în care biletul a fost achiziționat de la un intermediar. [AM 111]

(5a) **Transportatorul aerian trebuie să dispună, la ghișeul de check-in și la ghișeul de îmbarcare, de documente care conțin Carta europeană a drepturilor pasagerilor aerieni, aceasta trebuind să fie furnizată de personalul său la cererea pasagerilor aerieni. Comisia Europeană reactualizează documentele care conțin cartea la fiecare modificare substanțială a drepturilor pasagerilor aerieni.** [AM 112]

(5b) **Operatorii de transport aerian oferă centre de asistență telefonică accesibilă și eficientă pentru toți pasagerii, odată ce călătoria este rezervată; aceste centre trebuie să furnizeze informații și propuneri alternative în caz de evenimente neprevăzute, iar costul unui apel către aceste centre nu ar trebui, în niciun caz, să depășească costul unei convorbiri locale.** [AM 113]

(6) În cazul în care pasagerul nu achiziționează un bilet direct de la operatorul de transport aerian, ci de la un intermediar stabilit în Uniune, acest intermediar furnizează transportatorului aerian datele de contact ale pasagerului, cu condiția ca pasagerul să-și fi dat ~~autorizarea scrisă în acest sens. Această autorizare~~ **acordul. Acordul** poate fi ~~acordată~~ **dat** numai pe baza alegerii clientului. Transportatorul aerian poate utiliza aceste date de contact exclusiv pentru îndeplinirea obligației de informare în temeiul prezentului articol și nu în scopuri comerciale, având obligația să șteargă datele de contact în termen de 72 de ore de la finalizarea contractului de transport. **Acordul pasagerului cu privire la transferarea datelor sale de contact către operatorul de transport aerian și cu privire la** prelucrarea, accesarea și stocarea acestor date se realizează în conformitate cu Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*). [AM 114]

(7) Intermediarii sunt exceptați de la **obligațiile care le revin în conformitate cu** dispozițiile alineatului (6) dacă pot demonstra existența unui sistem alternativ care să garanteze că pasagerul este informat, fără transmiterea datelor de contact relevante, **sau dacă pasagerul a decis să nu ofere datele sale de contact**. [AM 115]

(7a) **Furnizorul de servicii oferă un acces facil la informații corecte și obiective, care detaliază impactul asupra mediului (inclusiv asupra climei) și eficiența energetică a călătoriei lor. Aceste informații se publică într-o formă clar vizibilă atât pe paginile de internet ale transportatorilor aerieni și operatorilor de turism, cât și pe bilete; Comisia sprijină activitatea în desfășurare în această privință.** [AM 116]

(7b) **Fără a aduce atingere obligațiilor în temeiul alineatului (2), orice comunicare electronică către pasageri prin care sunt informați cu privire la anularea, întârzierea prelungită sau schimbarea orarului, menționează clar că pasagerul are dreptul la compensații și/sau asistență în temeiul prezentului regulament.**

(*) Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date (JO L 281, 23.11.1995, p. 31). [AM 117]

Miercuri, 5 februarie 2014

14. Articolul 16 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 16

Punere în aplicare

(1) Fiecare stat membru desemnează un organism național de aplicare, responsabil de aplicarea prezentului regulament în ceea ce privește **încălcarea regulamentului în aeroporturile situate pe teritoriul său**, zborurile de pe aeroporturile situate pe teritoriul lor și zborurile dintr-o țară terță spre aceste aeroporturi. Statele membre notifică Comisiei organismul desemnat în conformitate cu prezentul alineat. [AM 118]

(2) Organismul național de aplicare supraveghează îndeaproape respectarea cerințelor prevăzute de prezentul regulament și ia măsurile necesare pentru a se asigura că drepturile pasagerilor sunt respectate. În acest scop, transportatorii aerieni și organismele de gestionare a aeroporturilor trebuie să furnizeze organismului național de aplicare documentele relevante, ~~la cererea acestuia~~ **în termen de o lună de la cererea acestuia, fără a aduce atingere obligațiilor transportatorilor aerieni în temeiul articolului 14a**. Pentru a-și exercita funcțiile, organismul național de aplicare ține cont și de informațiile care i-au fost furnizate de organismul desemnat în temeiul articolului 16a. El poate ~~decide și cu privire la măsurile de~~ **lua măsuri** de aplicare, pe baza plângerilor individuale transmise de organismul desemnat în temeiul articolului 16a. **Statele membre se asigură că organismelor lor naționale de aplicare respective dispun de suficientă putere pentru a sancționa în mod eficient încălcările.** [AM 119]

(2a) **Transportatorii aerieni furnizează în mod proactiv organismului național de aplicare informații cuprinzătoare în ceea ce privește apariția unor probleme tehnice, în special în ceea ce privește motivele acestora. Organismul național de aplicare comunică aceste informații organismelor responsabile cu soluționarea pe care extrajudiciară a litigiilor, menționate la articolul 16a.** [AM 120]

(3) Sancțiunile stabilite de statele membre pentru nerespectarea prezentului regulament sunt eficiente, proporționale și disuasive **și suficiente pentru a asigura transportatorilor un stimul financiar pentru a respecta în mod consecvent regulamentul.** [AM 121]

(4) ~~În cazul în care organismele desemnate în temeiul articolelor 16 și 16a sunt diferite, se instituie în conformitate cu Directiva 2013/11/EU, se creează mecanisme de raportare pentru a asigura schimbul de informații între diferitele organisme, cooperare între organismul național de aplicare și organismul desemnat în conformitate cu articolul 16a. Aceste mecanisme de cooperare includ schimburi reciproce de informații care să ajute organismul național de aplicare să își îndeplinească sarcinile de supraveghere și de aplicare a legii și să ajute organismul desemnat în temeiul articolului 16a la colectarea informațiilor și dobândirea expertizei tehnice necesare pentru examinarea tratării reclamațiilor individuale.~~ [AM 122]

(5) Pentru fiecare an, cel mai târziu la sfârșitul lunii aprilie a anului calendaristic următor, organismele naționale de aplicare publică statistici privind activitatea lor, inclusiv privind sancțiunile aplicate. **Organismele naționale de aplicare publică în același timp, pe baza datelor pe care transportatorii aerieni și organismele de gestionare a aeroportului trebuie să le mențină și să le furnizeze, statisticile privind numărul și natura plângerilor, numărul de anulări, refuzuri de îmbarcare și întârzieri și durata acestora, precum și datele privind bagajele pierdute, întârziate sau avariate.** [AM 123]

(6) ~~Transportatorii aerieni vor comunica datele lor de contact, pentru chestiunile reglementate de prezentul regulament, organismelor naționale de aplicare din statele membre în care își desfășoară activitatea. Până la transpunerea de către statele membre a dispozițiilor Directivei 2013/11/EU, pasagerii pot adresa, în oricare aeroport situat pe teritoriul unui stat membru, o plângere către oricare organism național de aplicare, cu privire la o presupusă încălcare a prezentului regulament survenită pe oricare dintre aeroporturile situate pe teritoriul statelor membre, sau cu privire la zborurile de pe oricare aeroport situat pe teritoriul unui stat membru ori la zborurile dintr-o țară terță spre aceste aeroporturi.~~ [AM 124]

14a. Se adaugă următorul articol:

„Articolul 16-a

Documente de conformitate

(1) **Transportatorii aerieni comunitari pregătesc și prezintă, până la 1 ianuarie 2016, organismului național de aplicare al statului membru care a emis licența de operare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008, precum și Comisiei, un document care demonstrează prin detalii rezonabile faptul că procedurile lor de funcționare sunt suficiente pentru a garanta că îndeplinesc în mod consecvent toate articolele relevante ale regulamentului.**

Miercuri, 5 februarie 2014

(1a) *Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili conținutul minim al documentelor de conformitate. Conținutul minim include însă cel puțin planurile de intervenție pentru perturbări majore, identifică persoanele responsabile cu furnizarea de asistență și alte drepturi, modalitățile practice și procedurile prin care sunt tratate plângerile și prin care sunt furnizate asistența și compensația și procedurile și modelele pentru comunicarea cu pasagerii. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 16c alineatul (2).*

(2) *Orice alte operator care furnizează servicii de pe un aeroport al Uniunii depune un document de conformitate la organismele naționale de aplicare din toate statele membre în care operează și la Comisie.*

(3) *Transportatorii aerieni își revizuiesc documentele de conformitate și prezintă versiunile actualizate organismelor naționale de aplicare și Comisiei o dată la trei ani, începând cu 1 ianuarie 2019.*

(4) *Organismul național de aplicare ține seama de documentele de conformitate prezentate de transportatorii aerieni, verificând, dacă este posibil, valabilitatea documentelor de conformitate în raport cu informațiile din plângeri.” [AM 125]*

15. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 16a

Reclamațiile și plângerile pasagerilor

(1) *În momentul rezervării, transportatorii aerieni trebuie să ofere, **organizatorii sau agenții care vând biletele în sensul articolului 2 litera (d) din regulamentul (CE) nr. 2111/2005 oferă** pasagerilor informații referitoare la procesele **procedurile transportatorilor aerieni** de tratare a reclamațiilor și plângerilor **și la termenele aferente conform alineatului (2) din prezentul articol** cu privire la drepturile prevăzute în prezentul regulament, precum și la adresele de contact relevante, la care pasagerii pot depune reclamațiile și plângerile, inclusiv prin mijloace electronice. Transportatorul aerian ~~trebuie~~ **și, dacă este cazul, organizatorul informează**, de asemenea, să informeze pasagerii cu privire la organismul sau organismele competente pentru tratarea plângerilor pasagerilor, **desemnate de statele membre în temeiul prezentului articol și al articolului 16. Informațiile relevante se comunică în momentul rezervării, sunt accesibile tuturor, sunt indicate clar pe biletul pasagerului și pe site-ul internet al transportatorului aerian, sunt disponibile la ghișeele operatorului de transport aerian din aeroporturi și sunt comunicate în mesajele email prin care sunt anunțați că zborul a fost anulat sau întârziat. Se oferă pasagerilor, la cerere, un formular de reclamație.** [AM 126]*

(1a) *Sarcina probei în legătură cu oferirea informațiilor necesare pasagerilor revine operatorului de transport aerian. [AM 127]*

(2) *În cazul în care un pasager dorește să adreseze transportatorului aerian o reclamație cu privire la drepturile ce îi revin în temeiul prezentului regulament, acesta trebuie să depună reclamația în termen de trei luni de la data la care zborul a fost efectuat sau a fost programat a fi efectuat. **Introducerea unei reclamații în termen de trei luni și după scurgerea acestui termen nu aduce atingere dreptului care revine pasagerului în temeiul prezentului regulament de a-și apăra drepturile în cadrul sistemului judiciar sau al unei proceduri de soluționare extrajudiciare.** În termen de **7 șapte** zile lucrătoare de la data primirii reclamației, transportatorul trebuie să confirme pasagerului primirea acesteia. În termen de două luni de la data primirii reclamației, transportatorul trebuie să transmită pasagerului un răspuns complet. **În cazul în care operatorul de transport aerian nu oferă un răspuns complet în perioada respectivă de două luni, se consideră că acceptă pretențiile pasagerului.***

În cazul în care operatorul de transport aerian invocă în răspunsul său circumstanțe extraordinare, acesta informează pasagerul cu privire la motivele specifice ale anulării sau întârzierii. În plus, operatorul de transport aerian demonstrează că au fost luate toate măsurile rezonabile pentru a evita anularea sau întârzierea.

Împreună cu răspunsul complet, operatorul de transport aerian comunică, de asemenea, pasagerului în cauză datele de contact relevante ale organismului desemnat menționat la alineatul (3), inclusiv adresa poștală, numărul de telefon, adresa de e-mail și site-ul internet. [AM 128]

Miercuri, 5 februarie 2014

(3) ~~În conformitate cu legislația UE și cu legislația națională pertinentă~~ **Statele membre iau măsuri pentru ca pasagerii să poată beneficia, pentru litigiile cu transportatorii aerieni referitoare la drepturile și obligațiile stabilite în prezentul regulament, de mecanisme de soluționare extrajudiciară independente, eficace și eficiente.** În acest scop, fiecare stat membru desemnează un organism național sau organismele responsabile pentru soluționarea extrajudiciară a litigiilor între transportatorii aerieni și pasageri, având ca obiect drepturile prevăzute de prezentul regulament. **Aceste organisme ar trebui să fie diferite de organismul de aplicare menționat la articolul 16 alineatul (1).** Statele membre se asigură că aceste organisme sunt împuternicite să soluționeze litigiul principal dintre pasageri și transportatorii aerieni printr-o decizie care este obligatorie din punct de vedere legal pentru ambele părți și aplicabilă. Pentru litigiile care intră sub incidența Directivei 2013/11/UE, se aplică exclusiv directiva respectivă. Toți transportatorii aerieni sunt implicați în zboruri de la un aeroport de pe teritoriul unui stat membru către aceste aeroporturi respectă acest sistem alternativ de soluționare a litigiilor menționat în Directiva 2013/11/UE, care va asigura soluționarea extrajudiciară simplă, rapidă și necostisitoare a litigiilor dintre pasageri și transportatorii aerieni. [AM 129]

(4) **După primirea răspunsului complet de la transportatorul aerian, pasagerii în cauză pot adresa plângeri** oricărui organism național **de soluționare extrajudiciară a litigiilor** desemnat în conformitate cu alineatul (3) referitoare la o presupusă încălcare a prezentului regulament în orice aeroport situat pe teritoriul unui stat membru sau referitoare la orice zbor ~~dintr-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru sau dintr-o țară terță spre un aeroport situat pe teritoriul respectiv spre un astfel de aeroport.~~ Aceste plângeri pot fi depuse cel mai devreme în termen de două luni de la depunerea reclamației inițiale la transportatorul în cauză, cu excepția cazului în care transportatorul a oferit deja un răspuns definitiv la reclamația inițială **într-un termen precizat în prealabil, care se fixează la minimum un an de la data la care pasagerul a prezentat plângerea sau reclamația transportatorului în cauză.** [AM 130]

(4a) **În cazul în care compania aeriană se dovedește a fi vinovată, organismul de tratare a plângerilor informează organismul național de aplicare, care, în conformitate cu articolul 16a alineatul (2), ia măsurile necesare pentru a asigura aplicarea.** [AM 131]

(5) ~~În termen de 7 zile de la data primirii plângerii, organismul desemnat trebuie să confirme primirea acesteia și~~ **În cazul în care un organism desemnat primește o reclamație, acesta notifică părțile în litigiu imediat după primirea tuturor documentelor care conțin informații relevante referitoare la reclamație.** Acesta transmite o copie a documentelor legate de plângere organismului național de aplicare. Intervalul de timp pentru trimiterea răspunsului final nu trebuie să depășească ~~trei luni de la data primirii~~ **90 de zile calendaristice de la data la care organismul desemnat a primit dosarul complet al plângerii.** O copie a răspunsului final se transmite, de asemenea, organismului național de aplicare. [AM 132]

(5a) **Pentru a fi contactați cu privire la chestiunile reglementate de prezentul regulament, operatorii de transport aerian comunică datele lor de contact organismelor desemnate în temeiul prezentului articol din statele membre în care își desfășoară activitatea.** [AM 133]

(5b) **Atunci când sunt invocate motive de securitate în temeiul prezentului regulament, sarcina probei revine companiei aeriene în cauză.** [AM 134]

Articolul 16aa

Statele membre asigură organisme de mediere bine pregătite, gratuite și independente pentru a participa la găsirea unor soluții în caz de conflicte între pasageri și companiile aeriene și furnizorii de servicii în alte moduri de transport. [AM 135]

Articolul 16b

Cooperarea între statele membre și Comisie

(1) **Comisia sprijină dialogul și promovează cooperarea** între statele membre cu privire la interpretarea și aplicarea la nivel național a prezentului regulament prin intermediul comitetului menționat la articolul 16c. [AM 136]

(2) ~~Statele membre trebuie să prezinte~~ **prezintă** Comisiei un raport anual cu privire la activitățile lor, **inclusiv statisticile menționate la articolul 16 alineatul (5),** cel târziu la sfârșitul lunii aprilie a anului calendaristic următor. Comisia poate decide cu privire la chestiunile care trebuie abordate în aceste rapoarte prin intermediul actelor de punere în aplicare. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 16c. [AM 137]

Miercuri, 5 februarie 2014

(3) Statele membre transmit periodic Comisiei informațiile relevante cu privire la interpretarea și aplicarea la nivel național a dispozițiilor prezentului regulament, iar Comisia pune aceste informații la dispoziția celorlalte state membre în format electronic.

(4) La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia examinează cazurile în care apar diferențe în implementarea și aplicarea dispozițiilor prezentului regulament, în special cu privire la interpretarea unor circumstanțe excepționale și clarifică dispozițiile acestuia pentru a promova o abordare comună. În acest scop, Comisia poate adopta o recomandare după consultarea comitetului menționat la articolul 16c.

(5) La cererea Comisiei, organismele naționale de aplicare analizează practicile specifice unuia sau mai multor transportatori aerieni și transmite Comisiei constatările sale în termen de 4 luni de la data solicitării.

(5a) Comisia și statele membre instituie un mecanism la nivelul Uniunii, care include toate organismele desemnate în temeiul articolelor 16 și 16a, pentru a asigura schimbul de informații între statele membre cu privire la încălcări, sancțiuni și cele mai bune practici de aplicare. Comisia pune aceste informații la dispoziția tuturor statelor membre, în format electronic. [AM 138]

(5b) Organismele naționale de aplicare furnizează Comisiei, la cerere, informații privind documentele relevante privind cazurile individuale de încălcare. [AM 139]

(5c) Comisia publică pe site-ul său o actualizare periodică, începând cu cel târziu 1 mai 2015, o listă a tuturor operatorilor de transport aerian care își desfășoară activitatea în Uniune și nu respectă în mod sistematic dispozițiile prezentului regulament. Indiferent de dimensiune sau naționalitate, orice transportator pentru care Comisia a primit dovezi ale unor încălcări în temeiul articolului 16a alineatul (5b) care li s-au întâmplat pasagerilor în cazul a peste 10 zboruri diferite într-un an calendaristic și care au legătură cu mai mult de un articol din prezentul regulament, este considerat ca încălcând prezentul regulament în mod sistematic. [AM 140]

Articolul 16c

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de un Comitet pentru drepturile pasagerilor, compus din doi reprezentanți ai fiecărui stat membru, dintre care cel puțin unul reprezintă un organism național de aplicare. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011."

15a. Se introduce următorul articol:

„Articolul 16ca

Acte delegate

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 16cb, adăugând elemente la lista exhaustivă a condițiilor considerate a fi circumstanțe extraordinare, pe baza activității organelor naționale și a hotărârilor Curții Europene de Justiție.” [AM 141]

15b. Se introduce următorul articol:

„Articolul 16cb

Exercitarea delegării

(1) Comisia este abilitată să adopte acte delegate, cu respectarea condițiilor stabilite în prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 16ca se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la ...(*). Comisia întocmește un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de sfârșitul perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

Miercuri, 5 februarie 2014

(3) *Delegarea competențelor menționată la articolul 16ca poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia intră în vigoare în ziua următoare publicării sale în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară, menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.*

(4) *De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.*

(5) *Un act delegat adoptat în temeiul articolului 16ca intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu a formulat obiecții în termen de două luni de la data notificării acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.” [AM 142]*

(*) *Data intrării în vigoare a prezentului regulament.*

16. Articolul 17 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 17

Raport

Până la 1 ianuarie 2017, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind funcționarea și rezultatele prezentului regulament, în special în ceea ce privește impactul despăgubirilor pentru întârzierile prelungite și limitarea cazării în circumstanțe extraordinare de lungă durată, **chestiunile legate de interpretarea circumstanțelor extraordinare, statisticile publicate de organismele naționale de aplicare privind activitățile lor, inclusiv sancțiunile și descoperirile lor legate de practici de încălcare de care sunt suspecți operatorii de transport aerian, progresele realizate în înființarea organismelor naționale responsabile de soluționarea extrajudiciară a litigiilor și activitățile acestora din urmă.** Comisia prezintă, de asemenea, un raport privind consolidarea protecției pasagerilor aerieni la zboruri din țări terțe operate de transportatori din afara Uniunii, în contextul acordurilor de transport aerian internațional. **În plus, Comisia raportează cu privire la eficacitatea măsurilor luate și a sancțiunilor impuse de organismele prevăzute la articolul 16 și la eventuala necesitate a unei abordări armonizate.** Dacă se dovedește necesar, raportul este însoțit de propuneri legislative.” [AM 143]

17. Anexa I la prezentul regulament se adaugă ca anexa I la Regulamentul (CE) nr. 261/2004.

Articolul 2

Regulamentul (CE) nr. 2027/97 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 3, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) ~~Transportatorul aerian comunitar trebuie~~ **Pe toate aeroporturile Uniunii, transportatorii aerieni și operatorii la sol din Uniune care acționează în numele acestora creează un serviciu care** să furnizeze pasagerilor, ~~la aeroport, un formular de formulare de reclamație, permițându-le să depună imediat, la sosire, o~~ reclamație cu privire la bagaje deteriorate sau întârziate, care să poată fi depus imediat. ~~Un astfel de formular~~ **De asemenea, operatorul de transport aerian comunitar oferă astfel de formulare la cererea pasagerului, la ghișeu de check-in sau la birourile lor de serviciu din aeroport, ori la ambele și pune la dispoziție formularul de reclamație pe site-ul său internet.** Formularul de reclamație, care poate lua forma unui raport PIR, trebuie acceptat de către transportatorul aerian la aeroport ca o reclamație în temeiul articolului 31 alineatul (2) din Convenția de la Montreal. Această posibilitate nu afectează dreptul pasagerului de a înainta o plângere prin intermediul altor mijloace, în termenele limită indicate în Convenția de la Montreal.

(2a) **Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili forma standard a formularului de reclamație. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura consultativă/de examinare menționată la articolul 6f alineatul (2).” [AM 144]**

Miercuri, 5 februarie 2014

2. La articolul 5, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), o plată anticipată în caz de deces nu trebuie să fie mai mică decât echivalentul în euro a 18 096 D.S.T. pentru fiecare pasager. Comisia este împuternicită, prin intermediul unui act delegat în conformitate cu articolul 6c, să adapteze această sumă în funcție de decizia Organizației Aviației Civile Internaționale în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal. Orice adaptare a sumei menționate anterior modifică, de asemenea, suma corespunzătoare din anexă.”

2a. La articolul 5, se adaugă alineatul următor:

„(3a) Dacă bagajul este pierdut, întârziat sau deteriorat, companiile aeriene acordă compensații în primul rând pasagerilor cu care au încheiat un contract înainte de a introduce o plângere împotriva aeroporturilor sau furnizorilor de servicii pentru daunele pentru care nu sunt în mod necesar responsabili.” [AM 145]

3. La articolul 6 alineatul (1) se adaugă următoarea teză:

„Comisia este împuternicită, prin intermediul unui act delegat în conformitate cu articolul 6c, să adapteze sumele menționate în anexă, cu excepția sumei menționate la articolul 5 alineatul (2), în funcție de decizia Organizația Aviației Civile Internaționale în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal.”

4. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 6a

(1) Atunci când transportă scaune cu roțile sau alte echipamente de mobilitate și dispozitive de asistență îmbarcate, transportatorul aerian și agenții săi ~~trebuie să ofere~~ **informează pasagerii cu privire la drepturile lor și oferă** fiecărei persoane **cu dizabilități sau** cu mobilitate redusă, astfel cum este definit la articolul 2 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 (*), posibilitatea de a efectua, cu titlu gratuit, o declarație specială de interes în conformitate cu articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal, la momentul rezervării și cel mai târziu în momentul când echipamentul este predat transportatorului. **Comisia adoptă acte de punere pentru a stabili un model de formular care să fie utilizat pentru o astfel de declarație de interese. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul 6f alineatul (2).** [AM 146]

(2) În caz de distrugere, pierdere sau deteriorare a echipamentelor de mobilitate, răspunderea transportatorului aerian se limitează la suma declarată de persoana respectivă în momentul în care predă transportatorului aerian comunitar echipamente de mobilitate îmbarcate.

(3) În cazul distrugerii, pierderii, deteriorării sau întârzierii în transport a scaunelor cu roțile sau altor echipamente de mobilitate sau dispozitive de asistență îmbarcate, transportatorul aerian comunitar este răspunzător pentru plata unei sume care nu depășește suma declarată de către pasager, cu excepția cazului în care dovedește că suma solicitată este mai mare decât interesul efectiv al persoanei în recuperarea echipamentului la destinație.

(3a) Companiile aeriene asigură, fără costuri suplimentare, deplasarea pasagerilor cu scaune cu roțile, inclusiv cărucioare pentru copii, până la poarta de îmbarcare, acestea fiindu-le returnate la ușa aeronavei. Dacă, din motive de siguranță, acest lucru este imposibil, companiile aeriene asigură, fără costuri suplimentare, utilizatorilor de scaune cu roțile mijloace alternative de mobilitate la terminalul aeroportului până când aceștia intră din nou în posesia scaunelor cu roțile. Dacă aceste motive au legătură directă cu terminalul ca atare, autoritatea de gestionare a aeroportului este responsabilă de asigurarea mijloacelor alternative de mobilitate menționate la prezentul alineat. [AM 147]

Articolul 6b

(1) Organismul național de aplicare desemnat în temeiul articolului 16 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 asigură conformitatea cu prezentul regulament. În acest scop, el trebuie să monitorizeze:

— termenii și condițiile contractelor de transport aerian;

(*) Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 iulie 2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului (JO L 204, 26.7.2006, p.1).” [AM 159]

Miercuri, 5 februarie 2014

- furnizarea sistematică a declarației speciale de interes pentru echipamentele de mobilitate îmbarcate și a unui nivel corespunzător de despăgubiri în cazul daunelor provocate echipamentelor de mobilitate;
 - plata unei sume în avans în conformitate cu articolul 5 alineatul (1), dacă este cazul;
 - aplicarea articolului 6.
- (2) În scopul monitorizării protecției pasagerilor cu mobilitate redusă și a pasagerilor cu ~~handicap~~ **dizabilități** în cazul avarierii echipamentelor lor de mobilitate **sau de asistență**, organismul național de aplicare examinează și ține seama de informațiile privind reclamațiile referitoare la echipamentele de mobilitate prezentate organismelor desemnate în temeiul articolului 16a din Regulamentul (CE) nr. 261/2004. [AM 148]
- (3) Sancțiunile stabilite de statele membre pentru nerespectarea prezentului regulament sunt eficiente, proporționale și disuasive.
- (4) În rapoartele lor anuale, în conformitate cu articolul 16 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, organismele naționale de aplicare publică, de asemenea, statistici privind activitatea lor și sancțiunile aplicate în legătură cu implementarea prezentului regulament.

Articolul 6c

- (1) Comisia este abilitată să adopte acte delegate, cu respectarea condițiilor stabilite în prezentul articol.
- (2) ~~Delegarea competenței prevăzute la articolul 6 alineatul (1) este conferită se acordă~~ **Competența de a adopta acte delegate menționată** la articolul 6 alineatul (1) ~~este conferită se acordă~~ **este conferită pe o perioadă nedeterminată, începând cu data intrării în vigoare a prezentului regulament de cinci ani de la (*)**. **Comisia întocmește un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de sfârșitul perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.** [AM 149]
- (3) Parlamentul European sau Consiliul poate revoca în orice moment delegarea de competențe menționată la articolul 6 alineatul (1). O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia intră în vigoare în ziua următoare publicării sale în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară, menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.
- (4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 6 alineatul (1) intră în vigoare numai în cazul în care nu a fost exprimată nicio obiecție din partea Parlamentului European sau a Consiliului în termen de două luni de la notificarea actului respectiv către Parlamentul European și Consiliul sau în cazul în care, înainte de expirarea acestei perioade, atât Parlamentul European cât și Consiliul informează Comisia în legătură cu faptul că nu vor ridica obiecții. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 6d

- (1) ~~Deși Transportatorii aerieni au libertatea comercială deplină de a stabili condițiile în care pot fi transportate bagajele, ei trebuie să indice în mod clar, în momentul rezervării~~ **indică în mod clar, într-o etapă incipientă a procesului de rezervare, prin toate canalele de distribuție utilizate, inclusiv sistemele de rezervare online** și la ghișeele de check-in (inclusiv la automatele de check-in), limita maximă a bagajelor permise în cabină și în sala aeronavei pentru fiecare dintre zborurile incluse în rezervarea pasagerului, precum și restricțiile privind numărul de bagaje permise în această limită. ~~Dacă se percep costuri și restricțiile referitoare la achizițiile în aeroport.~~ **Detaliile costurilor suplimentare aplicabile pentru transportul bagajelor se comunică de către transportatorii aerieni trebuie să precizeze în momentul rezervării care sunt aceste costuri și, la cerere, în aeroport într-o etapă incipientă a procesului de rezervare și la cererea aeroportului într-un mod clar, transparent și neechivoc. Serviciile de călătorie de bază și costurile suplimentare trebuie să fie clar identificabile și să poată fi achiziționate separat.** [AM 150]

(*) Data intrării în vigoare a prezentului regulament.

Miercuri, 5 februarie 2014

(1a) *Pe lângă bagajul de cabină maximum admis, pasagerilor li se permite să transporte la bord, în cabină, fără costuri suplimentare, obiecte de uz personal esențiale, precum jachetele și poșetele, inclusiv cel puțin o sacoșă standardizată cu bunuri cumpărate din aeroport.* [AM 151]

(1b) *Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1107/2006, bagajul de cabină permis poate fi exprimat în dimensiuni maxime și/sau greutate maxime ale bagajului de cabină maxim permis per pasager, sau ambele, dar fără a impune vreo restricție privind un anumit număr de obiecte transportate.* [AM 152]

(2) *Dacă există circumstanțe extraordinare, precum motive de siguranță sau o schimbare a tipului aeronavei de la încheierea rezervării, care împiedică transportul în cabină al unor articole incluse în bagajele de cabină permise, transportatorul aerian poate să le transporte în sala aeronavei, fără costuri suplimentare pentru pasager. Transportatorul aerian poate decide să transporte articolele menționate anterior în sala aeronavei în cazul în care circumstanțe extraordinare legate de motive de siguranță și de caracteristicile specifice ale aeronavei împiedică transportul în cabină. În aceste cazuri, nu se vor percepe sume suplimentare.* [AM 153]

(2a) *În cazul în care bagajul de mână este mutat din cabină în sală la urcarea în aeronavă sau înainte de pornirea aeronavei, acesta trebuie înmănat pasagerului ca bagaj de mână în momentul debarcării din aeronavă.* [AM 154]

(3) Aceste drepturi nu afectează restricțiile referitoare la bagajele de cabină stabilite de normele de securitate UE și internaționale, cum ar fi Regulamentul (CE) nr. 300/2008 și Regulamentul (CE) nr. 820/2008.

Articolul 6e

(1) Un transportator aerian ~~comunitar~~ **din Uniune** trebuie să permită unui pasager să transporte un instrument muzical în cabina pasagerilor, sub rezerva normelor de siguranță aplicabile, a specificațiilor tehnice și a constrângerilor specifice aeronavei în cauză. Instrumentele muzicale sunt acceptate la transportul în cabină cu condiția ca ele să poată fi depozitate în condiții de siguranță în compartimentul de bagaje de mână sau sub un scaun pentru pasager. ~~Un transportator aerian poate decide, de asemenea, dacă~~ **Dacă este acceptat pentru transportul în cabina aeronavei, un instrument muzical este inclus în limita pentru bagajul de mână și nu va fi . Operatorul de transport aerian poate stabili aplicarea unor costuri suplimentare pentru bagajul de mână transportat ca bagaj de mână suplimentar.** [AM 155]

(2) În cazul în care un instrument muzical este prea mare pentru a fi depozitat în condiții de siguranță în compartimentul de bagaje de mână sau sub un scaun pentru pasager, transportatorul aerian poate solicita plata unei a doua taxe, dacă astfel de instrumente muzicale sunt transportate ca bagaje de mână pe un al doilea scaun. **O astfel de taxă suplimentară nu face obiectul plății taxei relevante de decolare de pe aeroport.** Dacă se plătește un al doilea loc pentru instrumentul muzical, transportatorul aerian trebuie să depună toate eforturile rezonabile pentru ca instrumentul să fie așezat pe scaunul de lângă locul pasagerului. ~~Dacă este posibil și dacă se solicită acest lucru, instrumentele muzicale trebuie transportate într-o parte încălzită a călei aeronavei, sub rezerva normelor de siguranță aplicabile, a constrângerilor de spațiu și a specificațiilor tehnice ale aeronavei în cauză. Un transportator aerian trebuie să indice în mod clar, în termenii și condițiile sale, modul de transportare a instrumentelor muzicale și care sunt costurile aplicabile.~~ [AM 156]

(2a) *Dacă există spațiu și dacă se solicită acest lucru, instrumentele muzicale trebuie transportate într-o parte încălzită a călei aeronavei, sub rezerva normelor de siguranță aplicabile, a constrângerilor de spațiu și a specificațiilor tehnice ale aeronavei în cauză. Transportatorii aeriene oferă etichete speciale care să fie afișate în mod clar pe instrumentele muzicale, pentru ca acestea să fie manipulate cu grija necesară. Numai instrumentele ambalate în mod corespunzător într-un container rigid și/sau cu partea exterioară tare, concepute special pentru aceste instrumente, sunt permise pentru transportul în sala aeronavei.* [AM 157]

(2b) *Un transportator aerian indică în mod clar, în termenii și condițiile sale, modul de transportare a instrumentelor muzicale, inclusiv costurile aplicabile și facilitățile de transport pentru instrumentele muzicale disponibile pe aeronava respectivă, precum și dimensiunile acestor facilități. Dacă este necesară rezervarea unui al doilea loc, pasagerilor li se oferă posibilitatea de a-l rezerva online.* [AM 158]

Miercuri, 5 februarie 2014

Articolul 6f

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru drepturile pasagerilor. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011."

5. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7

Până la 1 ianuarie 2017, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la funcționarea și efectele prezentului regulament. Dacă se dovedește necesar, raportul este însoțit de propuneri legislative."

6. Anexa la Regulamentul (CE) nr. 2027/97 se înlocuiește cu anexa II la prezentul regulament.

Articolul 3

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la ...,

Pentru Parlamentul European,
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

Anexa I

„Anexă: lista ~~neexhaustivă~~ **exhaustivă** a circumstanțelor considerate circumstanțe extraordinare în sensul prezentului regulament [AM 160]

1. Următoarele situații sunt considerate extraordinare:

- i. catastrofe naturale care fac imposibilă operarea în condiții de siguranță a zborului;
- ii. probleme tehnice care ~~nu sunt inerente funcționării normale a aeronavelor, cum ar fi identificarea unei defecțiuni în timpul operațiunii de zbor în cauză, care împiedică continuarea normală a funcționării; sau~~ **afectează aeronava, cauzate în mod direct de un defect de fabricație ascuns descoperit recunoscut oficial de către producător ca atare sau de către o autoritate competentă, care afectează** **survenit în timpul controlului de întreținere dinaintea zborului sau după ce nava a fost dată în folosire, defect care periclitează** siguranța zborului; [AM 161]
- iii. ~~riscuri de securitate~~ **război, agitații politice**, acte de sabotaj sau terorism care fac imposibilă operarea în condiții de siguranță a zborului; [AM 163]
- iv. riscuri medicale ~~care pun în pericol viața~~ sau urgențe medicale care necesită întreruperea sau devierea zborului în cauză; [AM 164]
- v. restricții ~~neprevăzute~~ legate de managementul traficului aerian sau de închiderea **neprevăzută a** unui aeroport sau spațiu aerian, **inclusiv închiderea pistelor de către autorități**; [AM 165]

Miercuri, 5 februarie 2014

vi. condiții meteorologice incompatibile cu siguranța zborului **sau care au deteriorat aeronava în zbor ori pe pistă după darea în folosință și care fac imposibilă operarea navei în condiții de siguranță**; precum și [AM 166]

vii. conflicte de muncă **neprevăzute** la operatorul de transport aerian sau la furnizorii de servicii esențiale, cum ar fi aeroporturile și furnizorii de servicii de navigație aeriană.” [AM 167]

2. ~~Următoarele circumstanțe nu sunt considerate extraordinare:~~

i. ~~probleme tehnice inerente funcționării normale a aeronavelor, cum ar fi o problemă identificată în timpul întreținerii de rutină sau în timpul controlului dinaintea zborului sau care derivă din efectuarea incorectă a întreținerii de rutină sau controlului dinaintea zborului; și~~

ii. ~~indisponibilitatea echipajului de comandă sau a echipajului de cabină (cu excepția cazului în care este cauzată de conflicte de muncă). [AM 168]~~

ANEXA II

„ANEXĂ

RĂSPUNDEREA OPERATORULUI DE TRANSPORT AERIAN PENTRU PASAGERI ȘI BAGAJELE ACESTORA

Acest aviz de informare rezumă normele privind răspunderea aplicate de transportatorii aerieni comunitari, astfel cum se solicită în legislația comunitară și în Convenția de la Montreal.

DESPĂGUBIREA ÎN CAZ DE DECES SAU VĂTĂMARE

Nu există nicio limită financiară în ceea ce privește răspunderea pentru vătămarea corporală sau decesul pasagerilor, provocat de un accident al aeronavei sau în timpul oricărei operațiuni de îmbarcare și debarcare. Pentru daune de până la 113 100 D.S.T. (echivalentul aproximativ al sumei în moneda națională), transportatorul nu poate exclude sau limita răspunderea. Peste această sumă, transportatorul aerian nu este răspunzător dacă se dovedește că nu a fost neglijent sau altminteri vinovat sau că prejudiciul a fost datorat exclusiv neglijenței sau vinei unui terț.

PLĂȚI ÎN AVANS

În cazul decesului sau al vătămării pasagerului, operatorul de transport aerian trebuie să facă o plată anticipată, pentru acoperirea necesităților economice imediate, în termen de 15 zile de la identificarea persoanei îndreptățite la despăgubiri. În cazul decesului, această plată anticipată nu va fi mai mică de 18 096 D.S.T. (echivalentul sumei în monedă națională).

ÎNTÂRZIAREA PASAGERILOR

În cazul întârzierii pasagerilor, transportatorul aerian este răspunzător pentru daunele survenite, cu excepția cazurilor în care acesta a luat toate măsurile care se impun în mod rezonabil pentru evitarea daunei sau i-a fost imposibil să ia aceste măsuri. Răspunderea pentru întârzierea pasagerilor este limitată la 4 694 D.S.T. (echivalentul sumei în monedă națională).

PIERDEREA, DETERIORAREA SAU ÎNTÂRZIAREA BAGAJELOR

În cazul pierderii, deteriorării sau întârzierii bagajelor, transportatorul aerian este răspunzător pentru prejudiciile de până la 1 113 D.S.T. (echivalentul aproximativ al sumei în monedă națională), limita compensației fiind aplicabilă per pasager, și nu per bagaj înregistrat, cu excepția cazului în care o limită superioară a fost convenită între transportator și pasager printr-o declarație specială de interes. Transportatorul aerian nu este răspunzător pentru bagajele deteriorate sau pierdute dacă dauna sau pierderea este cauzată de o calitate inherentă sau de un defect al bagajelor. Transportatorul aerian nu este răspunzător pentru întârzierea bagajelor dacă a luat toate măsurile care se impun în mod rezonabil pentru evitarea daunei care rezultă din întârzierea bagajului sau atunci când i-a fost imposibil să ia aceste măsuri. În cazul bagajelor de mână, inclusiv al obiectelor personale, transportatorul aerian este răspunzător numai dacă deteriorarea decurge din vina sa.

Miercuri, 5 februarie 2014

LIMITE MAI MARI DE RĂSPUNDERE PENTRU BAGAJE

Pasagerii pot beneficia de o limită de răspundere mai mare dacă depun o declarație specială în acest sens cel târziu la momentul prezentării pentru check-in și plătesc o taxă suplimentară, dacă este prevăzut astfel. O astfel de taxă suplimentară se bazează pe un tarif care depinde de costurile suplimentare pe care le presupun transportul și asigurarea bagajului în cauză peste limita răspunderii de 1 131 DST. Tariful este comunicat pasagerilor, la cerere. Pasagerilor cu handicap și pasagerilor cu mobilitate redusă trebuie să li se ofere în mod sistematic și cu titlu gratuit posibilitatea de a efectua o declarație specială de interes pentru transportarea echipamentului lor de mobilitate.

TERMEN PENTRU RECLAMAȚIILE REFERITOARE LA BAGAJE

Dacă bagajul este deteriorat, predat cu întârziere, pierdut sau distrus, pasagerul trebuie să adreseze cât mai curând posibil o reclamație în scris transportatorului aerian. Se aplică un termen limită pentru reclamații de 7 zile în cazul în care bagajul a fost deteriorat și de 21 de zile în cazul în care acesta a fost predat cu întârziere, în ambele cazuri termenul decurgând de la data la care bagajul a fost pus la dispoziția pasagerului. Pentru a putea respecta cu ușurință aceste termene limită, transportatorul aerian trebuie să le ofere pasagerilor posibilitatea să completeze un formular de reclamație la aeroport. Un astfel de formular de reclamație, care poate lua forma unui raport PIR, trebuie acceptat de către transportatorul aerian la aeroport ca o reclamație.

RĂSPUNDEREA OPERATORILOR DE TRANSPORT CONTRACTUALI ȘI A OPERATORILOR DE TRANSPORT DE FAPT

Dacă transportatorul aerian care operează efectiv zborul nu este același cu operatorul de transport contractual, pasagerul are dreptul să adreseze o reclamație sau să depună o solicitare pentru despăgubiri împotriva fiecăruia dintre aceștia. Se includ cazurile în care o declarație specială de interes la livrare a fost convenită cu transportatorul de fapt.

TERMENUL LIMITĂ PENTRU ACȚIONAREA ÎN JUSTIȚIE

Acționarea în justiție pentru solicitarea despăgubirilor trebuie introdusă în termen de doi ani de la data sosirii aeronavei sau de la data la care aeronava ar fi trebuit să sosească.

TEMEIUL PENTRU INFORMARE

Temeiul normelor descrise mai sus îl constituie Convenția de la Montreal din 28 mai 1999, implementată în Comunitate prin Regulamentul (CE) nr. 2027/97 [modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 și prin Regulamentul (UE) nr. xxx] și prin legislația națională a statelor membre.”
