

**Bruxelles, 4 iunie 2025
(OR. en)**

**9430/25
ADD 1**

**Dosar interinstituțional:
2013/0072 (COD)**

**AVIATION 63
CONSOM 92
CODEC 690**

NOTĂ

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. Csie:	COM(2023) 130 final
Subiect:	Propunere de regulament de modificare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 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 a Regulamentului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora — Acord politic

Se pune la dispoziția delegațiilor, în anexă, textul de compromis propus de președinție.

2013/0072 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 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 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),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

întrucât:

- (1) 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. 295/91³ și 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 acestora⁴ 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 privind cetățenia UE în 2010 referitor la eliminarea obstacolelor din calea drepturilor cetățenilor UE⁵, care a anunțat măsuri pentru asigurarea unui set comun de drepturi în special pentru pasagerii aerieni și pentru asigurarea respectării în mod corespunzător a acestor drepturi.
- (2a) Studiul comandat și publicat de Comisie în 2020 (denumit în continuare „studiul”) a arătat că prioritatea principală pentru pasageri este să li se acorde asistență în caz de perturbare a călătoriei și să li se ofere redirecționare astfel încât să ajungă la destinație cât mai curând posibil. Studiul a arătat că plata de compensații este a treia în ordinea priorității. Pe de altă parte, studiul a arătat, de asemenea, că, față de 2011, au crescut semnificativ costurile absolute și cele relative suportate de transportatorii aerieni prin punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004, existând riscul ca, în consecință, numărul de rute operate să fie limitat sau conectivitatea oferită pasagerilor pe termen lung să fie redusă. Prin urmare, revizuirea Regulamentului (CE) nr. 261/2004 ar trebui să se concentreze în special pe drepturile pasagerilor la asistență și la redirecționare, ținând seama, în același timp, de stimulentele economice ale transportatorilor aerieni și de impactul asupra conectivității.

³ JO L 46, 17.2.2004, p. 1.

⁴ JO L 285, 17.10.1997, p. 1; modificat în JO L 140, 30.5.2002, p. 2.

⁵ COM(2010) 603 final.

- (2b) Pasagerii unui zbor care face obiectul obligațiilor de serviciu public, fie la un tarif integral, fie la un tarif redus, ar trebui să beneficieze de aceleași drepturi în temeiul prezentului regulament.
- (3) Pentru a spori gradul de securitate juridică pentru transportatorii aerieni și pentru pasageri, este necesară o definiție mai exactă a noțiunii „circumstanțe extraordinare”, care să ia în considerare hotărârea Curții în cauza C-549/07 (Wallentin-Hermann), care interpretează versiunea inițială a Regulamentului (CE) nr. 261/2004. O astfel de definiție ar trebui să fie clarificată suplimentar prin intermediul unor liste neexhaustive a circumstanțelor care sunt identificate cu precizie ca fiind extraordinare sau nu. Comisia ar trebui să revizuiască lista circumstanțelor extraordinare o dată la trei ani și să propună, după caz, Parlamentului European și Consiliului să o actualizeze.
- (3a) În versiunea inițială a Regulamentului (CE) nr. 261/2004, astfel cum a fost interpretat de Curte în cauza C-549/07 (Wallentin-Hermann), o problemă tehnică neașteptată nu era considerată o circumstanță extraordinară, cu excepția cazului în care se limita la un defect ascuns de fabricație dezvăluit de producătorul aeronavei sau de o autoritate competentă sau la o deteriorare a aeronavei cauzată de acte de sabotaj sau de terorism. Cu toate acestea, având în vedere experiența dobândită și dată fiind importanța primordială a asigurării faptului că drepturile acordate pasagerilor în temeiul prezentului regulament nu sunt în detrimentul siguranței, ar trebui ca, în anumite condiții, problemele tehnice privind anumite echipamente să fie considerate circumstanțe extraordinare.
- (3b) În versiunea inițială a Regulamentului (CE) nr. 261/2004, astfel cum a fost interpretat de Curte în cauzele conexe C-156/22, C-157/22 și C-158/22 (TAP Portugal), absența inopinată, din cauza bolii sau chiar a decesului, cu puțin înainte de plecarea unui zbor, a unui membru al echipajului indispensabil pentru efectuarea acestuia nu era considerată o circumstanță extraordinară. Cu toate acestea, chiar dacă transportatorii aerieni au obligația de a lua toate măsurile rezonabile pentru a asigura înlocuirea pilotului, a copilotului sau a echipajului de cabină minim necesar, asigurarea respectării acestei obligații în practică în afara bazelor de reședință ale transportatorului necesită timp considerabil și costuri financiare ridicate. Prin urmare, este oportun să se prevadă că survenirea inopinată a bolii sau a decesului respectivului membru indispensabil al echipajului, de exemplu în ziua anterioară plecării zborului, în afara bazelor de reședință ale transportatorului aerian ar trebui să fie considerată o circumstanță extraordinară.

- (3c) În versiunea inițială a Regulamentului (CE) nr. 261/2004, astfel cum a fost interpretat de Curte în cauzele C-28/20 (Airhelp Ltd), C-195/17 (Krüsemann și alții), C-613/20 (Eurowings) și C-287/20 (Ryanair), grevele personalului companiilor aeriene nu erau considerate circumstanțe extraordinare. Cu toate acestea, atunci când are loc o grevă, anumite revendicări nu intră în sfera de competență a transportatorului aerian și se află în afara controlului acestuia, cum ar fi modificări ale vârstei de pensionare sau ale contribuțiilor financiare, care pot fi abordate numai de autoritățile publice. Prin urmare, este oportun să se prevadă că anumite greve ale personalului companiilor aeriene ar trebui să fie considerate circumstanțe extraordinare.
- (4) În versiunea inițială a Regulamentului (CE) nr. 261/2004, astfel cum a fost interpretat de Curte în cauza C-173/07 (Emirates), noțiunea de „zbor” în sensul Regulamentului (CE) nr. 261/2004 nu a fost definită, ci s-a considerat că acesta constă în esență într-o operațiune de transport aerian sau o „unitate” a unui astfel de transport, efectuată de un transportator aerian care stabilește itinerarul acesteia. Pentru a evita incertitudinea și având în vedere experiența dobândită, ar trebui prevăzută acum o definiție clară a „zborului”, precum și a noțiunilor asociate „zbor de legătură” și „călătorie”.
- (4a) În versiunea inițială a Regulamentului (CE) nr. 261/2004, astfel cum a fost interpretat de Curte în cauza C-537/17 (Wegener), regulamentul se aplica oricărui segment de zbor care făcea parte dintr-o călătorie, indiferent de locul în care era operat zborul, inclusiv în cazul zborurilor operate exclusiv în afara Uniunii. Prezentul regulament ar trebui să se aplice în cazurile în care fie punctul de plecare inițial este situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatele, fie, dacă transportatorul aerian efectiv este un transportator aerian efectiv din Uniune, destinația finală a călătoriei este situată pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatele.
- (4b) Studiul a arătat un nivel mai ridicat de respectare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 de către transportatorii aerieni din Uniune. Prin urmare, restabilirea condițiilor de concurență echitabile între transportatorii aerieni din Uniune și cei din afara Uniunii și îmbunătățirea sustenabilității economice a transportatorilor aerieni din Uniune vor consolida acțiunile emblematiche ale Uniunii și, în cele din urmă, vor îmbunătăți protecția pasagerilor în general.

- (4ba) Articolul 349 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene recunoaște caracteristicile specifice regiunilor ultraperiferice, având în vedere în special depărtarea lor. Dată fiind experiența dobândită din aplicarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004, este necesar să se prevadă dispoziții adecvate pentru a asigura continuitatea teritorială cu regiunile ultraperiferice franceze și incluziunea în întreaga Uniune, servind, în cele din urmă, interesul pasagerilor. Având în vedere caracteristicile specifice ale călătoriilor între regiunile ultraperiferice și alte teritorii ale UE, pasagerii care efectuează astfel de călătorii ar trebui, prin urmare, să fie tratați în funcție de distanța reală a călătoriilor.
- (4c) Groenlanda este supusă unor condiții meteorologice deosebit de dificile și se caracterizează printr-o densitate foarte scăzută a populației și prin depărtarea zonelor sale populate. Pentru a asigura conectivitatea și pentru a menține disponibilitatea zborurilor în Groenlanda, zborurile în interiorul Groenlandei nu ar trebui să facă obiectul obligațiilor în materie de compensare, inclusiv în cazul în care zborurile respective sunt zboruri de legătură care sosesc pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatele sau pleacă de pe teritoriul respectiv.
- (4d) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 nu ar trebui să aducă atingere statutului și suveranității istmului Gibraltar în care este situat aeroportul Gibraltar și nici poziției juridice a Regatului Spaniei în această privință și, ținând seama de circumstanțele actuale și pentru a oferi securitate juridică, ar trebui să se precizeze că normele din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să se aplice aeroportului Gibraltar numai atunci când, în urma soluționării litigiului său cu Regatul Unit, Regatul Spaniei va fi în măsură să exercite un control efectiv asupra aeroportului menționat și să asigure aplicarea normelor prevăzute în prezentul regulament în cazul aeroportului respectiv și după ce a fost publicată o notificare în acest sens în Jurnalul Oficial.
- (4e) Biletele sunt emise sau autorizate de transportatorul aerian efectiv după încheierea unui contract de transport aerian cu un pasager. Acestea ar trebui să poată fi identificate printr-un număr unic de bilet și să conțină o referință unică legată de contractul de transport aerian emis în momentul rezervării. Ele ar trebui să acopere un zbor sau un zbor de legătură din cadrul unei călătorii, fără a lua în considerare opririle intermediare în scopuri tehnice și operaționale. Acestea ar trebui să conțină o serie de informații privind zborul sau zborul de legătură, cum ar fi data zborului, plecarea și sosirea, orele de plecare și de sosire programate, numele și prenumele pasagerului, numărul zborului și numele transportatorului aerian efectiv.

- (5) În Cauza C-22/11 (Finnair), Curtea a decis că noțiunea „refuz la îmbarcare” trebuie interpretată ca fiind legată nu numai de cazurile în care se refuză îmbarcarea din cauza unor situații de suprarezervare, ci și de cazurile în care se refuză îmbarcarea din alte motive, cum ar fi cele operaționale. Pasagerii care s-au prezentat la îmbarcare și cărora li s-a refuzat îmbarcarea sau care au fost informați în prealabil că li se va refuza îmbarcarea împotriva voinței lor ar trebui să primească rambursări fără întârzieri nejustificate.
- (5a) În același timp, există motive întemeiate pentru a refuza îmbarcarea pasagerilor, cum ar fi motive de sănătate, siguranță, securitate sau documente de călătorie necorespunzătoare. Transportatorii aerieni au, de asemenea, motive întemeiate pentru a refuza îmbarcarea pasagerilor indisciplinați care amenință siguranța sau securitatea unui zbor, astfel cum se menționează în Convenția privind infracțiunile și alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, astfel cum a fost modificată. Sarcina probei ar trebui să revină transportatorului aerian efectiv.
- (7) Pentru a îmbunătăți nivelurile de protecție, pasagerilor nu ar trebui să li se refuze îmbarcarea pe un zbor de întoarcere pe motiv că nu au efectuat zborul dus în temeiul aceluiași contract de transport aerian.
- (8) În prezent, pasagerii sunt uneori penalizați pentru greșelile de ortografiere a numelor lor, prin aplicarea unor sancțiuni administrative. Ar trebui să fie prevăzută efectuarea cu titlu gratuit a corecturilor rezonabile în caz de greșeli la rezervare sau de modificare administrativă, cu condiția ca acestea să nu presupună o modificare a orei, datei, itinerariului sau pasagerului.
- (9) În caz de anulare, ar trebui ca alegerea între a primi rambursări, a continua călătoria prin redirectionare sau a amâna călătoria la o dată ulterioară să reprezinte decizia pasagerului și nu a transportatorului aerian.
- (9a) Pentru segmentul dus al călătoriilor scurte, o întârziere mai mare de trei ore ar putea priva călătoria de scopul său. În astfel de cazuri, ar trebui definit un prag mai scăzut pentru întârzieri, dincolo de care transportatorul aerian care operează un zbor întârziat ar trebui să ofere pasagerilor în cauză rambursare, redirectionare și compensare.

- (10) Organismele de administrare a aeroporturilor, în aeroporturile al căror trafic anual este de cel puțin cinci milioane de pasageri, și furnizorii de servicii esențiale aeroportuare, în special transportatorii aerieni și furnizorii de servicii de handling la sol, ar trebui să coopereze pentru a reduce la minimum impactul asupra pasagerilor al unor perturbări multiple ale zborurilor. În acest scop, organismele de administrare a aeroporturilor ar trebui să întocmească planuri de contingență pentru astfel de situații și să conlucreze la elaborarea unor astfel de planuri. În toate celelalte aeroporturi, organismul de administrare a aeroportului ar trebui să depună toate eforturile rezonabile pentru a coordona și a încheia acorduri cu utilizatorii aeroportului pentru a informa pasagerii blocați, în situațiile care conduc la un număr considerabil de pasageri blocați.
- (10a) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să includă în mod explicit dreptul la compensații pentru pasagerii care suferă întârzieri prelungite, în concordanță cu hotărârea Curții în cauzele conexe C-402/07 și C-432/07 (Sturgeon). În conformitate cu principiul egalității de tratament la care face trimitere hotărârea respectivă, ar trebui să se aplice aceleași norme privind rambursarea, redirecționarea și compensarea.
- (11) Hotărârea Sturgeon a făcut trimitere la un prag temporal unic de trei ore pentru declanșarea dreptului la compensații în caz de întârziere. Cu toate acestea, experiența dobândită de la adoptarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004 arată că multe întârzieri nu pot fi soluționate în intervalul de trei ore la care se face trimitere în hotărârea respectivă, iar un prag temporal scăzut poate crește numărul de anulări de zboruri, dat fiind că transportatorii aerieni reduc efectul de domino al zborurilor întârziate asupra zborurilor ulterioare anulând unul sau mai multe zboruri pentru a re poziționa aeronava pentru un zbor următor. În majoritatea cazurilor, pasagerul ar prefera totuși o întârziere în locul unei anulări, întrucât are astfel o mai mare certitudine că va ajunge la destinație cât mai curând posibil. Pe multe rute, frecvența zborurilor este limitată și, în caz de anulare, pasagerul nu poate fi redirecționat imediat. Prin urmare, creșterea pragului temporal prezintă un avantaj pentru pasager.
- (11a) În vederea menținerii conectivității, ar trebui crescute pragurile peste care întârzierile dau naștere unui drept la compensații pentru a ține seama de impactul financiar și de competitivitate asupra sectorului. În acest mod, va fi posibil să se evite încurajarea eventualei creșteri a frecvenței anulărilor sau a limitării numărului de rute exploatate sau a reducerilor conectivității oferite pasagerilor pe termen lung. Pentru a asigura faptul că pasagerii care călătoresc în UE beneficiază de condiții omogene de acordare de compensații, pragul ar trebui să fie același pentru toate călătoriile în interiorul Uniunii.

- (11b) Compensația standardizată din versiunea inițială a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 servește la compensarea unei pierderi de timp care este comună tuturor pasagerilor, în timp ce cuantumul stabilit în versiunea inițială a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 ar putea depăși, în multe cazuri, valoarea daunelor suferite de pasageri, astfel cum a fost stabilită prin studii economice. Prin urmare, este oportun să se definească diferite praguri de compensare în funcție de distanța zborului perturbat și de întârzierea la sosire.
- (11c) În concordanță cu eforturile Uniunii de a promova o mobilitate neutră din punct de vedere climatic și care respectă mediul, este, de asemenea, oportun să se asigure convergența, în măsura posibilului, a cadrelor de reglementare pentru drepturile pasagerilor în cadrul modurilor de transport și echilibrarea compensațiilor între modurile de transport.
- (12) Pentru a garanta securitatea juridică, Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să confirme în mod explicit că schimbarea orarelor de zbor are asupra pasagerilor un impact similar cu acela al anulărilor sau al întârzierilor și că, prin urmare, ar trebui să dea naștere unor drepturi similare.
- (13) Pasagerii care pierd un zbor de legătură din cadrul unei călătorii ca urmare a unei perturbări a unui zbor anterior ar trebui să primească în mod corespunzător asistență în așteptarea redirectionării. În astfel de cazuri, în conformitate cu principiul egalității de tratament, pasagerii ar trebui să aibă dreptul la compensații atunci când ajung la destinația finală a zborului sau a modului de transport alternativ, în mod similar cu pasagerii care suferă perturbări în cadrul zborurilor directe.
- (13a) În momentul rezervării și înainte de achiziționarea biletelor, pasagerii ar trebui să fie informați în mod clar de către transportatorii aerieni sau, după caz, de către intermediari dacă planurile lor de călătorie vor fi acoperite de un singur contract de transport aerian și în legătură cu drepturile lor în temeiul regulamentului, în special în ceea ce privește zborurile de legătură pierdute.
- (14) Pentru a spori protecția pasagerilor, ar trebui să se clarifice faptul că pasagerii care au suferit întârzieri au dreptul la asistență și la compensații, indiferent dacă așteaptă în terminalul aeroportului sau și-au ocupat deja locurile 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 nevoile de bază și dreptul la debarcare. Dreptul la debarcare poate fi limitat numai dacă există motive legate de siguranță, imigrație, controlul traficului aerian sau securitate. În cazul în care este pe punctul de a debarca pasageri, dar este informat de către autoritățile de control al traficului aerian că zborul este pe punctul de a decola, un transportator aerian ar trebui să aibă posibilitatea de a refuza debarcarea pasagerilor.

- (15) În cazul în care un pasager a ales să fie redirecționat cât mai curând posibil, transportatorul aerian condiționează adesea redirecționarea de disponibilitatea locurilor pentru propriile servicii, refuzându-le astfel pasagerilor lor opțiunea de a fi redirecționați mai rapid prin servicii alternative. Prin urmare, transportatorul ar trebui să propună și alte opțiuni de redirecționare, inclusiv către un aeroport alternativ, pe o rută diferită, prin serviciile altui transportator sau pe alte moduri de transport, în cazul în care acest lucru poate accelera redirecționarea. Redirecționarea alternativă ar trebui să se facă în funcție de disponibilitatea locurilor. În cazul în care transportatorul aerian nu a oferit o redirecționare, iar timpul de așteptare cumulat este prelungit cu cel puțin trei ore, pasagerul ar trebui să aibă dreptul de a-și organiza propria redirecționare pentru a ajunge la destinația finală fără întârzieri inutile. O astfel de redirecționare ar trebui să fie efectuată, în anumite condiții, pe cheltuiala transportatorului aerian și în condiții de transport comparabile.
- (15a) Atunci când redirecționează pasagerii, transportatorii aerieni ar trebui să încerce să asigure pasagerilor posibilitatea de a călători cu bagajele lor, care includ atât bagajele înregistrate, cât și pe cele neînregistrate. Pasagerul ar trebui să îi permită transportatorului aerian să procedeze altfel în cazul în care restricțiile privind transportul bagajelor cauzează întârzieri suplimentare pasagerilor care așteaptă redirecționarea, fără a aduce atingere răspunderii acestuia în ceea ce privește bagajele pasagerilor, astfel cum este reglementată de Regulamentul nr. 2027/97 și de Convenția de la Montreal.
- (15b) Comparabilitatea condițiilor de transport ar putea depinde de o serie de factori și de circumstanțe. Atunci când acest lucru este posibil și nu implică întârzieri suplimentare, pasagerii nu ar trebui să fie declasați la servicii de transport de o clasă inferioară în comparație cu cea din cadrul rezervării. Redirecționarea ar trebui să fie oferită pasagerului fără costuri suplimentare, chiar dacă pasagerii sunt redirecționați prin intermediul altui transportator aerian sau printr-un alt mod de transport, la o clasă superioară sau la un tarif mai mare decât cel plătit pentru serviciul inițial. Ar trebui să se depună eforturi rezonabile pentru a evita legăturile suplimentare. Atunci când se utilizează un alt transportator aerian sau un mod de transport alternativ pentru redirecționare, durata totală a călătoriei ar trebui să fie cât mai apropiată, în limite rezonabile, de durata programată a zborului inițial, la aceeași clasă de transport sau la o clasă superioară, dacă este necesar. În cazul în care sunt disponibile mai multe zboruri cu orare comparabile, pasagerii care au dreptul la redirecționare ar trebui să accepte oferta de redirecționare făcută de transportatorul aerian, inclusiv pentru transportatorii aerieni care cooperează cu transportatorul aerian efectiv. În cazul în care pentru zborul inițial a fost rezervată asistență pentru persoane cu handicap sau cu mobilitate redusă, aceasta ar trebui să fie disponibilă și pe ruta alternativă, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1107/2006.

- (16) Pasagerilor ar trebui să li se ofere asistență de la ora de plecare programată până la ora de plecare a zborului sau a modului de transport alternativ al acestora. Transportatorii aerieni au în prezent răspundere nelimitată pentru cazarea pasagerilor lor în cazul unor circumstanțe extraordinare de lungă durată. Această incertitudine legată de absența unei limite de timp previzibile poate risca să pună în pericol stabilitatea financiară a transportatorului, cu efecte negative importante asupra pasagerilor în materie de conectivitate. Prin urmare, transportatorii aerieni ar trebui să fie în măsură să limiteze la trei nopți acordarea de cazare. De asemenea, planificarea pentru situații de urgență și redirecționarea rapidă ar trebui să limiteze riscul ca pasagerii să rămână blocați pentru perioade lungi de timp.
- (17) [...]
- (18) Pasagerii cu nevoi specifice, cum ar fi persoanele cu handicap, persoanele cu mobilitate redusă, copiii și copiii de vârstă mică, femeile însărcinate și persoanele care au nevoie de asistență medicală specifică, cum ar fi persoanele cu diabet sever sau epilepsie, pot necesita o atenție specială din partea transportatorului aerian efectiv. În special, poate fi mai dificil să se organizeze cazarea atunci când apar perturbări ale zborurilor. Prin urmare, în cazul acestor categorii de pasageri nu ar trebui să se aplice nicio limitare a dreptului la cazare în cazul unor circumstanțe extraordinare, cu condiția ca aceștia să îl fi informat în timp util pe transportatorul aerian efectiv.
- (18a) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 se aplică, de asemenea, pasagerilor care au rezervat un zbor ca parte a unui pachet de servicii de călătorie. Revizuirea vizează îmbunătățirea în și mai mare măsură a coerenței dintre Directiva (UE) 2015/2302⁶ și regulamentul. În acest context, nu este posibil ca pasagerii să cumuleze drepturi corespunzătoare, în special în temeiul ambelor acte legislative.
- (19) Motivele care generează nivelul actual al întârzierilor și al zborurilor anulate în UE nu pot fi atribuite exclusiv 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 și anulărilor, transportatorii aerieni ar trebui să aibă dreptul de a solicita reparații de la orice terț care a contribuit la evenimentul care a declanșat dreptul la compensație sau la nașterea unor obligații de altă natură.

⁶ JO L 326, 11.12.2015.

- (19a) În cauza C-502/18 (České aerolinie), Curtea a statuat că, în cazul zborurilor de legătură care intră în domeniul de aplicare al regulamentului, orice transportator aerian efectiv care a participat la efectuarea a cel puțin unul dintre aceste zboruri de legătură este obligat să acorde compensații pasagerului în temeiul prezentului regulament, indiferent dacă zborul pe care l-a efectuat transportatorul aerian respectiv a fost sau nu perturbat. Chiar dacă regulamentul reamintește că transportatorii aerieni efectivi care își îndeplinesc obligațiile în temeiul acestuia pot solicita compensații oricărei părți terțe, studiul a demonstrat o eficacitate scăzută a dreptului la reparații menționat în regulament. Prin urmare, transportatorii aerieni din Uniune suportă o sarcină financiară disproporționată în comparație cu transportatorii aerieni din afara Uniunii. În vederea restabilirii competitivității transportatorilor aerieni din Uniune în concordanță cu recomandările din cadrul raportului Draghi și a menținerii pe termen lung a conectivității, revizuirea Regulamentului (CE) nr. 261/2004 ar trebui, prin urmare, să limiteze răspunderea unui transportator aerian la zborurile pe care le operează în calitate de transportator aerian efectiv.
- (20) Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 impune obligația de a informa pasagerul cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv, iar Directiva 93/13/CE impune obligația de a furniza informații privind clauzele și condițiile. Pe lângă faptul că ar trebui să fie corect informați cu privire la drepturile lor în cazuri de perturbare a zborului, pasagerii ar trebui să primească și informații adecvate cu privire la cauza în sine a perturbării, de îndată ce informațiile respective sunt disponibile. Aceste informații ar trebui să fie de asemenea furnizate și atunci când pasagerii au achiziționat biletul de la un intermediar stabilit în Uniune. Informațiile respective ar trebui să fie furnizate cel puțin de către transportatorul aerian sau de către intermediar într-un format accesibil și, după caz, prin intermediul așa-numitelor notificări de tip „push” din aplicații mobile sau alte mijloace digitale.
- (20a) Pentru a asigura o mai strictă respectare a drepturilor pasagerilor, organismele naționale de aplicare a legii ar trebui să monitorizeze asigurarea respectării prezentului regulament și să decidă cu privire la sancțiunile adecvate pentru a stimula respectarea acestuia.
- (21) Pentru a asigura o mai strictă respectare a drepturilor pasagerilor, statele membre ar trebui să le permită consumatorilor accesul la mecanisme de soluționare extrajudiciară a litigiilor după ce aceștia au depus fără succes o plângere sau o cerere la transportatorul aerian sau la intermediar. Mecanismele respective nu ar trebui să aducă atingere dreptului statelor membre de a stabili dacă ar trebui ca participarea transportatorilor aerieni sau a intermediarilor să fie obligatorie.

- (21a) Atunci când aleg să primească rambursări după o perturbare, pasagerii ar trebui să le primească automat, în timp util, fără completarea unei cereri specifice.
- (22) Pasagerii ar trebui să fie informați corespunzător cu privire la procedurile relevante pentru depunerea cererilor de compensații și a plângerilor la transportatorii aerieni și ar trebui să primească un răspuns în timp util. În cazul în care organismul de administrare a aeroportului își activează planul de urgență al aeroportului, termenele pentru răspuns ar putea fi prelungite. De asemenea, ar trebui ca, după ce au depus plângeri sau cereri, pasagerii să aibă opțiunea de a iniția litigii individuale prin intermediul unor măsuri extrajudiciare. 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 măsuri nu ar trebui să împiedice și nici să îngreuneze accesul pasagerilor la instanțele judecătorești.
- (22a) Pentru a le permite pasagerilor și consumatorilor să își exercite drepturile în ceea ce privește cererile, plângerile și litigiile individuale, aceștia ar trebui să poată depune în mod direct și personal o cerere la transportatorii aerieni, la intermediari sau la organismele relevante în temeiul prezentului regulament, într-un mod clar și accesibil.
- (23) [...]
- (24) [...]
- (25) [...]
- (26) [...]
- (27) Având în vedere Convenția Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap, pentru a asigura faptul că daunele, distrugerea sau pierderea echipamentelor de mobilitate sau vătămarea sau decesul câinilor de asistență recunoscuți sunt compensate la costul total de înlocuire, transportatorii aerieni ar trebui să ofere gratuit persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, astfel cum sunt definite în Regulamentul nr. 1107/2006, posibilitatea de a face o declarație specială privind interesul, care, în temeiul Convenției de la Montreal, să le permită să solicite compensații integrale.

- (27a) Persoana cu handicap sau persoana cu mobilitate redusă ar trebui să aibă dreptul de a primi imediat de la transportatorii aerieni înlocuirea temporară a echipamentelor de mobilitate înregistrate de care au nevoie în caz de pierdere, distrugere sau deteriorare a acestora. Întrucât câinii de asistență recunoscuți nu pot fi înlocuiți cu ușurință, ar trebui oferite alte soluții temporare de înlocuire în cazul pierderii, decesului sau vătămării acestora.
- (28) Pasagerilor nu le este întotdeauna clar care sunt dimensiunile, 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 înregistrate și neînregistrate permise conform biletului achiziționat, transportatorii aerieni ar trebui să indice în mod clar aceste caracteristici în momentul rezervării și la aeroport. Pentru a asigura un confort personal suficient în timpul călătoriei pasagerilor și astfel cum a fost recunoscut de Curte în cauza C-487/12 (Vueling), acestora ar trebui să li se permită să ia în cabină, fără costuri, obiecte personale care constituie aspecte necesare ale transportului lor, cu condiția ca obiectele să respecte cerințele aplicabile în materie de siguranță și securitate și să îndeplinească cerințe rezonabile în ceea ce privește greutatea și dimensiunile. Prin obiecte personale considerate a fi aspecte necesare ale transportului pasagerilor se înțelege acele obiecte care sunt esențiale pe durata călătoriei și acestea pot include pașapoarte și alte documente de călătorie, medicamente esențiale, dispozitive personale și materiale de citit, precum și alimente și băuturi adecvate duratei zborului.
- (28a) Pasagerii ar trebui să fie informați în momentul rezervării, într-un format clar și accesibil, cu privire la dimensiunile și greutatea maxime ale bagajelor pe care le pot aduce în cabină. Fără a aduce atingere principiului libertății de stabilire a prețurilor, transportatorii ar trebui să definească o politică rezonabilă în ceea ce privește dimensiunile bagajelor de mână, care să permită pasagerilor să transporte în cabină un bagaj de mână, cu condiția ca acesta să respecte cerințele aplicabile în materie de siguranță și securitate. Având în vedere diversitatea politicilor transportatorilor aerieni, este oportun ca, în cadrul revizuirii Regulamentului (CE) nr. 1008/2008, să se evalueze fezabilitatea instituirii unor norme minime uniforme pentru bagajele de mână.

- (29) Instrumentele muzicale pot avea o valoare pecuniară, artistică și istorică imensă. În plus, prin intermediul acestora muzicienii își exercită profesia și își susțin în mod regulat repetițiile și spectacolele și ele nu pot fi înlocuite cu ușurință. Prin urmare, pasagerii ar trebui să aibă dreptul de a transporta în cabină instrumente muzicale pe propria răspundere, cu condiția ca acestea să respecte capacitatea, normele de siguranță și securitate și politica transportatorului aerian privind bagajele maxime permise. Atunci când sunt îndeplinite cerințele privind capacitatea, siguranța și securitatea, transportatorul aerian ar trebui să depună eforturi pentru a permite pasagerilor să transporte instrumente muzicale pe scaune suplimentare, cu condiția să fie plătite tarifele corespunzătoare. În cazul în care acest lucru nu este posibil, ar trebui ca instrumentele muzicale să fie transportate, în măsura posibilului, în condiții adecvate în compartimentul de marfă al aeronavei. Regulamentul (CE) nr. 2027/97 ar trebui modificat în consecință.
- (30) [...]
- (31) Având în vedere termenele scurte de depunere a reclamațiilor pentru drepturile și obligațiile care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 2027/97, transportatorii aerieni ar trebui să le ofere pasagerilor posibilitatea de a depune o reclamație prin furnizarea unui formular de reclamație într-un format accesibil atât în ceea ce privește pasagerii cu handicap, cât și persoanele care nu utilizează instrumente digitale cel puțin pe aplicațiile lor mobile și pe site-urile lor web. Formularul respectiv ar trebui să permită pasagerului să depună imediat o reclamație cu privire la bagajele deteriorate, întârziate sau pierdute.
- (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. Prin urmare, acest articol ar trebui eliminat.
- (33) Este necesar ca limitele pecuniare menționate în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2027/97 să fie modificate periodic de către transportatorii aerieni pentru a se ține cont de evoluțiile economice, astfel cum au fost revizuite de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI), în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal.

- (33a) Raportul Draghi a subliniat rolul esențial al transporturilor pentru competitivitatea Uniunii și riscul de reorientare a întreprinderilor de la nodurile de transport din Uniune către cele din vecinătatea Uniunii, ca urmare a unor reglementări asimetrice. Regulamentul (CE) nr. 261/2004 se aplică pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță spre un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatul, numai în cazul în care transportatorul aerian efectiv pentru zborul în cauză este un transportator aerian din Uniune. La trei ani de la data aplicării prezentului regulament, Comisia ar trebui să evalueze fezabilitatea revizuirii domeniului de aplicare al prezentului regulament în scopul de a se îmbunătăți și mai mult nivelul de protecție a pasagerilor și condițiile de concurență echitabile dintre transportatorii aerieni din Uniune și cei din țări terțe.
- (33b) În contextul revizuirii Regulamentului (CE) nr. 1008/2008, ar trebui evaluat un mecanism de protecție a pasagerilor în caz de insolvență a transportatorilor aerieni.
- (34) [...]
- (35) [...]
- (36) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume protejarea drepturilor pasagerilor aerieni într-un mod echitabil și echilibrat, având în vedere competitivitatea sectorului aviației din Uniune și necesitatea de a menține conectivitatea pentru pasageri pe termen lung, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea sa, acesta poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din TUE. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

0. Articolul 1 se modifică după cum urmează:

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

„Prezentul regulament stabilește, în condițiile specificate, drepturile minime pentru pasageri în cazul în care:

- (a) li se refuză îmbarcarea;
- (b) zborul lor este anulat, întârziat sau reprogramat;
- (c) pierd un zbor de legătură;
- (d) sunt surclasați sau declasați.”

(aa) alineatele (2) și (3) se elimină.

1. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(-a) definiția de la litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„«transportator aerian efectiv» înseamnă un transportator aerian care efectuează sau intenționează să efectueze un zbor în temeiul unui contract de transport aerian cu un pasager sau în numele unei alte persoane, juridice sau fizice, care a încheiat un contract cu pasagerul respectiv. Transportatorul aerian efectiv care utilizează aeronava unui alt transportator aerian, cu sau fără echipaj al acestui alt transportator pentru efectuarea zborurilor sale, este considerat transportator aerian efectiv în sensul prezentului regulament;”

(a) definiția de la litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„«transportator aerian din Uniune»⁷ înseamnă un transportator aerian titular al unei licențe de operare valabile acordate de un stat membru în conformitate cu dispozițiile

⁷ Alinierea în întregul text se va face în cadrul revizuirii de către experții juriști-lingviști.

Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate⁸;

(b) definiția de la litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„«organizator»⁷ înseamnă o persoană în sensul articolului 3 punctul 8 din Directiva (UE) 2015/2302⁹;

(ba) definiția de la litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„«pachet» înseamnă o combinație de servicii de călătorie, conform definiției de la articolul 3 punctul 2 din Directiva (UE) 2015/2302;

(bb) definiția de la litera (f) se înlocuiește cu următorul text:

„«bilet» înseamnă dovada valabilă, indiferent de forma sa, a unui contract de transport aerian;

(bc) se elimină definiția de la litera (g);

(bd) definiția de la litera (h) se înlocuiește cu următorul text:

„«destinație finală» înseamnă destinația zborului sau a ultimului zbor de legătură al unei călătorii;

(c) definiția de la litera (i) se înlocuiește cu următorul text:

„«persoană cu handicap» și «persoană cu mobilitate redusă»⁷ înseamnă orice persoană care prezintă o deficiență fizică, mentală, intelectuală sau senzorială permanentă sau temporară care, în combinație cu diverse obstacole, poate împiedica persoana respectivă să utilizeze în mod integral și eficace transporturile, în condiții de egalitate cu alți pasageri, sau a cărei mobilitate, atunci când folosește transporturile, este redusă din cauza vârstei;

(ca) definiția de la litera (j) se înlocuiește cu următorul text:

„«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 4 alineatul (0) sau atunci când au fost informați în prealabil că li se va refuza îmbarcarea împotriva voinței lor, cu excepția cazurilor în care există motive temeinice pentru refuzul la îmbarcare, cum ar fi motive de sănătate, siguranță sau securitate sau documente de călătorie necorespunzătoare;

⁸ JO L 293, 31.10.2008, p. 3.

⁹ JO L 326, 11.12.2015, p. 1.

(cb) definiția de la litera (k) se înlocuiește cu următorul text:

„«voluntar» înseamnă un pasager care s-a prezentat pentru îmbarcare în condițiile stabilite la articolul 4 alineatul (0) și care răspunde pozitiv la apelul transportatorului aerian vizând pasageri dispuși să nu se îmbarce în zborul lor în schimbul unor indemnizații;”

(d) definiția de la litera (l) se înlocuiește cu următorul text:

„«anulare» înseamnă neefectuarea unui zbor care a fost în prealabil programat și pentru care a fost emis un contract de transport aerian. Un zbor în care aeronava a decolat, dar, dintr-un motiv oarecare, a deviat către un alt aeroport decât aeroportul de sosire indicat în bilet sau s-a întors la aeroportul de plecare și nu a putut continua cursa până la aeroportul de sosire indicat pe bilet, este considerat a fi anulat, cu excepția cazului în care aeroportul de sosire efectiv și aeroportul de sosire indicat în bilet deservește aceeași localitate, același oraș sau aceeași regiune, iar transportatorul aerian a asigurat transportul pasagerului către aeroportul de sosire indicat în bilet. Se consideră, de asemenea, o anulare cazul în care unui pasager i s-a eliberat un bilet pentru un zbor, iar ora de plecare indicată pe biletul pasagerului a fost devansată cu mai mult de o oră, cu excepția cazului în care nu există nicio modificare a orarului de înregistrare și de îmbarcare sau a cazului în care pasagerul a efectuat zborul reprogramat;”

(e) se adaugă următoarele definiții:

„(aa) «țară terță» înseamnă orice țară sau orice parte a teritoriului unui stat membru căreia nu i se aplică tratatele;

(ab) «întârziere la plecare» înseamnă diferența de timp dintre ora de plecare indicată pe biletul pasagerului și ora de plecare efectivă a zborului;

(ac) «întârziere la sosire» înseamnă diferența de timp dintre ora de sosire indicată pe biletul pasagerului și ora de sosire efectivă a zborului;

(ad) «clasă de transport» înseamnă o parte din cabina pasagerilor din aeronavă caracterizată prin locuri diferite, o configurație diferită a locurilor sau orice altă diferență în serviciul standard furnizat pasagerilor comparativ cu alte părți din cabină;

(ga) «contract de transport aerian» înseamnă un contract de transport încheiat între un transportator aerian sau agentul său autorizat și un pasager, pentru efectuarea unuia sau mai multor zboruri;

- (m) «circumstanțe extraordinare» înseamnă circumstanțe care prin natura sau originea lor nu sunt inerente exercitării normale a activității transportatorului aerian în cauză și depășesc controlul său efectiv. În sensul prezentului regulament, în anexă sunt prezentate liste neexhaustive de circumstanțe extraordinare și de circumstanțe care nu sunt considerate extraordinare;
- (n) «zbor» înseamnă o operațiune de transport aerian operată de o singură aeronavă între două aeroporturi identificate pe bilet, printr-un itinerar prestabilit, un program și un număr unic de identificare; opririle intermediare numai în scopuri tehnice și operaționale nu sunt luate în considerare;
- (o) «zbor de legătură» înseamnă un zbor care, în cadrul unui contract de transport aerian unic, este destinat să permită pasagerului să ajungă la un punct de transfer pentru a se îmbarca într-un alt zbor sau, în funcție de context, înseamnă acel alt zbor cu plecare din punctul de transfer;
- (oa) «escală» înseamnă întreruperea intenționată a călătoriei în temeiul unui contract de transport aerian pentru o perioadă de timp mai mare decât cea necesară pentru tranzitul direct sau, în cazul schimbării zborurilor, pentru o perioadă care se extinde în mod normal până la ora de plecare a următorului zbor de legătură și care include, în mod excepțional, o ședere peste noapte;
- (p) «călătorie» înseamnă un zbor sau zboruri de legătură care transportă pasagerul de la punctul de plecare inițial la destinația finală a acestuia în conformitate cu un contract de transport aerian unic. Segmentul dus și segmentul întors sunt considerate călătorii separate;
- (q) [...]
- (r) [...]
- (s) [...]
- (t) [...]
- (u) «ora de plecare» înseamnă momentul în care aeronava părăsește poziția de plecare, împinsă sau rulând singură (*off-block time*);
- (v) «ora de sosire» înseamnă momentul în care aeronava ajunge la poziția de sosire și frânele de parcare sunt cuplate (*on-block time*);
- (w) «întârziere pe pistă» înseamnă perioada de timp de peste 30 de minute în care aeronava rămâne la sol între închiderea ușilor aeronavei și ora decolării aeronavei, la plecare, sau dintre aterizarea aeronavei și deschiderea ușilor aeronavei, la sosire;
- (x) «noapte» înseamnă perioada dintre miezul nopții și 6 a.m.;
- (y) [...]
- (ya) „copil” înseamnă o persoană cu vârsta mai mică de 14 ani la data plecării zborului sau a primului zbor de legătură efectuat în temeiul unui contract de transport aerian;
- (yb) „copil de vârstă mică” înseamnă o persoană cu vârsta mai mică de doi ani la data plecării zborului sau a primului zbor de legătură efectuat în temeiul unui contract de transport aerian;

- (zb) «suport durabil» înseamnă orice instrument care permite pasagerului să stocheze informații în așa fel încât acestea să fie accesibile pentru consultare în viitor, pe o perioadă de timp adaptată scopului informațiilor, și care permite reproducerea fidelă a informațiilor stocate;
- (zc) «format accesibil» înseamnă un format care îi oferă persoanei cu handicap sau persoanei cu mobilitate redusă acces la toate informațiile relevante, inclusiv prin faptul că îi permite acesteia accesul într-un mod la fel de ușor și de confortabil ca unei persoane fără deficiențe sau handicap, și care respectă cerințele în materie de accesibilitate definite în conformitate cu legislația aplicabilă, cum ar fi anexa I la Directiva (UE) 2019/882;
- (zd) «perturbare» înseamnă refuzul la îmbarcare, astfel cum este definit la litera (j), anularea, astfel cum este definită la litera (l), întârzierea pe pistă, astfel cum este definită la litera (w), întârzierea la plecare, astfel cum este definită la litera (ab), sau întârzierea la sosire, astfel cum este definită la litera (ac);
- (ze) «punct de plecare inițial» înseamnă punctul de plecare al zborului sau al primului zbor de legătură dintr-o călătorie;
- (zf) «călătorie scurtă» înseamnă atât un segment dus, cât și un segment întors în cadrul unui contract de transport aerian unic, cu o diferență mai mică de 24 ore între orele de plecare indicate pe biletele pasagerului pentru primele zboruri ale fiecăruia dintre segmente.”

2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

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

„(2) Alineatul (1) se aplică sub rezerva ca pasagerii:

- (a) să dețină un bilet pentru zborul respectiv
sau
- (b) să fi fost transferați de către un transportator aerian sau un intermediar de la zborul la care au avut un bilet către un alt zbor, indiferent de motiv.”;

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

„(3) Prezentul regulament nu se aplică pasagerilor care călătoresc gratuit sau la un tarif redus care nu este disponibil direct sau indirect publicului. Cu toate acestea, prezentul regulament se aplică pasagerilor care posedă bilete emise de un transportator aerian sau de un intermediar în cadrul unui program de fidelizare a clientelei sau al unui alt program comercial.”;

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

„(4) Fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (3) litera (d), prezentul regulament se aplică numai pasagerilor transportați cu aeronave motorizate cu aripă fixă.”

(ba) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Dacă nu se specifică altfel, transportatorul aerian efectiv este responsabil de îndeplinirea obligațiilor prevăzute de prezentul regulament.”;

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

„(6) Fără a aduce atingere articolului 12 din prezentul regulament, prezentul regulament se aplică, de asemenea, pasagerilor transportați în temeiul unor contracte privind pachete de servicii de călătorie, cu excepția cazului în care un contract privind pachetul de servicii de călătorie este reziliat sau executarea acestuia este afectată din alte motive decât o perturbare a zborului.”;

(d) se adaugă următorul alineat:

„(7) Articolul 7 din prezentul regulament privind compensațiile nu se aplică în cazul în care perturbarea are loc pe un zbor de legătură care pleacă și sosește pe un aeroport din Groenlanda.”

(e) se adaugă următorul alineat:

„(8) Prezentul regulament nu aduce atingere poziției juridice a Regatului Spaniei în ceea ce privește teritoriul Gibraltarului, precum și istmul și aeroportul construit pe acesta.

Acesta se aplică aeroportului Gibraltar atunci când, în urma soluționării litigiului său cu Regatul Unit, Regatul Spaniei va fi în măsură să exercite un control efectiv asupra aeroportului respectiv și să asigure aplicarea normelor prevăzute în prezentul regulament în cazul aeroportului respectiv. Regatul Spaniei trimite Comisiei o notificare atunci când aceste condiții sunt îndeplinite, iar Comisia publică notificarea respectivă în Jurnalul Oficial. Prezentul regulament se aplică aeroportului respectiv începând cu [prima zi a lunii următoare] datei publicării.”

3. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

(-a) se adaugă următorul alineat (0):

„(0) Prezentul articol se aplică pasagerilor care se prezintă pentru îmbarcare la poarta de îmbarcare, după efectuarea înregistrării online sau a înregistrării la aeroport, în condițiile prevăzute și la ora indicată în prealabil și în scris (inclusiv prin mijloace electronice) de către transportatorul aerian efectiv ori de către intermediar sau, în cazul în care nu este indicată ora de îmbarcare, cu cel puțin 45 de minute înainte de ora de plecare indicată pe biletul pasagerului. Prezentul articol se aplică, de asemenea, pasagerilor care nu se prezintă la îmbarcare atunci când au fost informați în prealabil că li se va refuza îmbarcarea împotriva voinței lor.”;

(-aa) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) În cazul în care un transportator aerian efectiv preconizează în mod rezonabil un refuz la îmbarcare pentru un zbor, acesta informează imediat pasagerii în cauză. În același timp, transportatorul aerian efectiv le precizează pasagerilor în cauză drepturile specifice pe care le au în temeiul prezentului regulament aplicabile în cazul respectiv, în special în ceea ce privește redirecționarea și rambursarea în temeiul articolului 8 și asistența în temeiul articolului 9.

Transportatorul aerian efectiv face apel la voluntari dispuși să renunțe la îmbarcarea în zborul respectiv în schimbul unor indemnizații acordate în condiții asupra cărora voluntarul și transportatorul aerian efectiv urmează să convină. Acest acord cu voluntarul privind indemnizațiile înlocuiește dreptul pasagerului la compensație prevăzut la articolul 7 alineatul (1) numai în cazul în care voluntarul aprobă în mod explicit acest lucru prin intermediul unui document semnat sau al oricărui mijloc digital pe un suport durabil. În absența unei astfel de aprobări, voluntarul este compensat, fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de șapte zile calendaristice de la refuzul la îmbarcare, de către transportatorul aerian efectiv care refuză îmbarcarea în conformitate cu articolul 7 alineatul (1).”;

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

„(2) În cazul în care numărul voluntarilor este insuficient pentru a permite îmbarcarea celorlalți pasageri cu bilete, transportatorul aerian efectiv poate să refuze îmbarcarea pasagerilor împotriva voinței acestora, excepție făcând pasagerii menționați la articolul 11.”;

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

„(3) Transportatorul aerian efectiv care refuză îmbarcarea comunică imediat pasagerilor în cauză informațiile privind tratarea plângerilor în temeiul articolelor 15a și 16ac.

Transportatorul aerian efectiv care refuză îmbarcarea le oferă pasagerilor în cauză, fără întârzieri nejustificate, într-un mod clar, posibilitatea de a alege între rambursare și redirectionare, în conformitate cu articolul 8. Prin derogare de la articolul 8 alineatul (1) litera (a), în cazul în care pasagerii în cauză au dreptul la rambursare, aceasta se acordă fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de șapte zile calendaristice de la refuzul la îmbarcare.

Transportatorul aerian efectiv care refuză îmbarcarea le oferă pasagerilor în cauză asistență în conformitate cu articolul 9. Prin derogare de la articolul 9 alineatul (1) prima liniuță, gustările și băuturile se acordă imediat.

Transportatorul aerian efectiv care refuză îmbarcarea pasagerilor împotriva voinței lor compensează pasagerii în cauză în conformitate cu articolul 7 alineatul (1), fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de șapte zile calendaristice de la refuzul la îmbarcare.”;

(b) se adaugă următoarele alineate:

„(4) Alineatele (2) și (3) se aplică, de asemenea, zborurilor de întoarcere în cazul cărora pasagerului i se refuză îmbarcarea pe motiv că pasagerul nu a efectuat un zbor anterior în temeiul aceluiași contract de transport aerian.

(5) În cazul în care pasagerul sau un intermediar solicită corectarea unei greșeli de scriere în numele sau în prenumele unuia sau al mai multor pasageri sau în cazul unor modificări administrative ale numelor respective, transportatorul aerian efectiv corectează această greșală sau efectuează modificarea cel puțin o dată, până cel târziu cu 48 de ore înainte de plecare, fără niciun cost suplimentar pentru pasager sau intermediar.”

4. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(-a) se adaugă următorul alineat (0):

„(0) În cazul anulării unui zbor, transportatorul aerian efectiv informează imediat pasagerii în cauză cu privire la zborul anulat. În același timp, transportatorul aerian efectiv le precizează pasagerilor în cauză drepturile lor specifice în temeiul prezentului regulament aplicabile în cazul respectiv, în special în ceea ce privește redirectionarea și rambursarea în temeiul articolului 8 și asistența în temeiul articolului 9, precum și informații privind procesul de solicitare a compensației definit la articolul 7 și privind tratarea plângerilor în temeiul articolelor 15a și 16ac.

Transportatorul aerian efectiv le precizează pasagerilor în cauză, fără întârzieri nejustificate, motivele anulării. Pasagerii au dreptul să primească în scris, la cerere, motivele anulării. Transportatorul aerian efectiv furnizează aceste informații într-un mod clar în termen de șapte zile calendaristice de la depunerea cererii.”;

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

„(1) Transportatorul aerian efectiv al zborului anulat le oferă pasagerilor în cauză, fără întârzieri nejustificate, într-un mod clar, posibilitatea de a alege între rambursare și redirectionare, în conformitate cu articolul 8.”;

(ab) se adaugă alineatele (1a) și (1b):

„(1a) Transportatorul aerian efectiv le oferă pasagerilor în cauză asistență în conformitate cu articolul 9.

(1b) Pasagerii au dreptul să primească, la cerere, o compensație din partea transportatorului aerian efectiv al zborului anulat în conformitate cu articolul 7 alineatul (1) și cu articolul 7 alineatul (3), în cazul în care aleg o rambursare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (a) sau o redirectionare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (c) sau în cazul în care ajung la destinația finală cu o întârziere la sosire care depășește pragurile definite la articolul 7 alineatul (1a) după ce aleg o redirectionare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b).”;

(ac) alineatul (2) se elimină;

(b) alineatele (3) și (4) se înlocuiesc cu următorul text:

„(3) Transportatorul aerian efectiv nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 dacă poate face dovada că anularea a fost cauzată de circumstanțe extraordinare și că nu ar fi putut fi evitată chiar dacă transportatorul aerian ar fi luat toate măsurile rezonabile. Astfel de circumstanțe extraordinare pot fi invocate numai în măsura în care afectează zborul în cauză sau cel puțin unul dintre cele trei zboruri precedente din rotația programată a fi operată de aceeași aeronavă și cu condiția să existe o legătură de cauzalitate directă între survenirea circumstanței respective și anularea zborului. Sarcina probei privind existența acestei legături directe de cauzalitate îi revine transportatorului aerian efectiv.

(4) Dreptul de a primi asistență în temeiul alineatului (1a) și compensație în temeiul alineatului (1b) nu se aplică în cazul în care pasagerul a fost informat cu privire la anulare cu cel puțin 14 zile calendaristice înainte de data plecării indicată pe biletul pasagerului. Sarcina probei cu privire la faptul că pasagerul a fost informat în legătură cu anularea zborului, precum și cu privire la momentul când a avut loc această informare îi revine transportatorului aerian efectiv.”;

(c) [...]

5. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

Întârzierea zborului

0. În cazul în care un transportator aerian efectiv preconizează o întârziere a unui zbor, acesta informează pasagerii în cauză imediat și cel târziu la ora de plecare indicată pe biletul pasagerului. În măsura în care este posibil, pasagerii primesc cu regularitate noi informații în timp real privind situația. În același timp, transportatorul aerian efectiv le precizează pasagerilor în cauză drepturile lor specifice în temeiul prezentului regulament aplicabile în cazul respectiv, în special în ceea ce privește asistența în temeiul articolului 9, și informații privind procesul de solicitare a compensației definit la articolul 7 și privind tratarea plângerilor în temeiul articolelor 15a și 16ac.

Transportatorul aerian efectiv le precizează pasagerilor în cauză, fără întârzieri nejustificate, motivele întârzierii. Pasagerii au dreptul să primească în scris, la cerere, motivele întârzierii la sosire. Transportatorul aerian efectiv al zborului întârziat furnizează aceste informații într-un mod clar în termen de șapte zile calendaristice de la depunerea cererii.

(1) Transportatorul aerian efectiv le oferă pasagerilor în cauză asistență în conformitate cu articolul 9.

(1a) În cazul în care timpul de așteptare este prelungit cel puțin cu durata pragurilor definite la articolul 7 alineatul (1a) de la ora de plecare indicată pe biletul pasagerului, transportatorul aerian efectiv le oferă pasagerilor în cauză, fără întârzieri nejustificate, posibilitatea de a alege între redirectionare și rambursare, în conformitate cu articolul 8.

(2) Pasagerii au dreptul să primească, la cerere, o compensație din partea transportatorului aerian efectiv pentru zborul întârziat, în conformitate cu articolul 7 alineatele (1) și (3), atunci când ajung la destinația finală cu o întârziere la sosire care depășește pragurile definite la articolul 7 alineatul (1a).

Pasagerii au dreptul să primească, la cerere, o compensație din partea transportatorului aerian efectiv al zborului întârziat în conformitate cu articolul 7 alineatele (1) și (3), în cazul în care aleg o rambursare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (a) sau o redirectionare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (c) sau în cazul în care ajung la destinația finală cu o întârziere la sosire care depășește pragurile definite la articolul 7 alineatul (1a) după ce aleg o redirectionare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b).

(3) [...]

(3a) Prezentul articol se aplică și în cazul în care ora de plecare indicată pe biletul pasagerului a fost amânată de transportatorul aerian efectiv.

Dreptul de a primi asistență în temeiul alineatului (1) și compensație în temeiul alineatului (2) nu se aplică în cazul în care pasagerul a fost informat cu privire la o astfel de schimbare cu cel puțin 14 zile calendaristice înainte de ora de plecare indicată pe biletul pasagerului. Sarcina probei cu privire la faptul că pasagerul a fost informat în legătură cu schimbarea orei, precum și cu privire la momentul când a avut loc această informare îi revine transportatorului aerian efectiv.

(4) Transportatorul aerian efectiv nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 dacă poate face dovada că întârzierea la sosire a fost cauzată de circumstanțe extraordinare și că nu ar fi putut fi evitată chiar dacă transportatorul aerian ar fi luat toate măsurile rezonabile. Astfel de circumstanțe extraordinare pot fi invocate numai în măsura în care afectează zborul în cauză sau cel puțin unul dintre cele trei zboruri precedente din rotația programată a fi operată de aceeași aeronavă și cu condiția să existe o legătură de cauzalitate directă între survenirea circumstanței respective și întârzierea la plecare a zborului următor. Sarcina probei privind existența acestei legături directe de cauzalitate îi revine transportatorului aerian efectiv.

(5) [...]"

6. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 6-2a

Întârzierea pe pistă

(0) În caz de întârziere pe pistă, transportatorul aerian efectiv le furnizează pasagerilor, în măsura posibilului, cu regularitate și în timp real, noi informații privind situația.

(1) Sub rezerva constrângerilor în materie de siguranță sau securitate, în cazul în care are loc o întârziere pe pistă, transportatorul aerian efectiv asigură încălzirea sau răcirea adecvată a cabinei pasagerilor, accesul gratuit la grupurile sanitare de la bord și faptul că persoanele menționate la articolul 11 beneficiază de atenția necesară. Transportatorul aerian efectiv furnizează gratuit apă potabilă la bord, exceptând cazul în care acest lucru ar prelungi întârzierea pe pistă sau este incompatibil cu cerințele de siguranță aeriană sau de securitate aeriană.

(2) În cazul în care întârzierea pe pistă atinge un maxim de trei ore pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatul, aeronava se îndreaptă către poarta de îmbarcare sau către un alt punct de debarcare adecvat unde pasagerilor li se permite să debarce. Dincolo de termenul respectiv, întârzierea pe pistă poate fi prelungită numai dacă există motive legate de siguranță, de imigrație, de control al traficului aerian sau de securitate care împiedică aeronava să își părăsească poziția pe pistă.

(3) Pasagerii debarcați în conformitate cu alineatul (2) beneficiază de drepturile prevăzute la articolul 6 și la articolul 11, ținând seama de întârzierea pe pistă și de ora de plecare indicată pe biletul pasagerului.

Articolul 6a

Pierderea zborului de legătură în timpul călătoriilor efectuate în temeiul unui singur contract de transport aerian

(1) În cazul în care un pasager pierde un zbor de legătură în timpul unei călătorii ca urmare a unei perturbări a unui zbor anterior, transportatorul aerian efectiv al zborului anterior perturbat este responsabil de a-i asigura pasagerului redirectionare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b) și asistență în conformitate cu articolul 9.

(1a) În cazul în care transportatorul aerian efectiv nu poate redirectiona pasagerul fără a depăși pragurile definite la articolul 7 alineatul (1a) de la ora de plecare indicată pe biletul

pasagerului pentru zborul de legătură pierdut, transportatorul aerian efectiv îi oferă pasagerului în cauză, fără întârzieri nejustificate, într-un mod clar, posibilitatea de a alege între rambursare și redirectionare, în conformitate cu articolul 8.

(2) Pasagerii au, de asemenea, dreptul să primească, la cerere, o compensație din partea transportatorului aerian care operează zborul perturbat, în conformitate cu articolul 7 alineatele (1) și (3), în cazul în care pasagerul ajunge la destinația finală cu o întârziere la sosire care depășește pragurile definite la articolul 7 alineatul (1a).

Pasagerii au dreptul să primească, la cerere, o compensație din partea transportatorului aerian care operează zborul perturbat în conformitate cu articolul 7 alineatele (1) și (3), în cazul în care aleg o rambursare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (a) sau o redirectionare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (c) sau în cazul în care ajung la destinația finală cu o întârziere la sosire care depășește pragurile definite la articolul 7 alineatul (1a) după ce aleg o redirectionare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b).

(2a) În cazul în care un pasager planifică și efectuează o escală, aeroportul în care are loc scala este considerat ca fiind destinația finală a pasagerului.

(3) [...]

4. [...]”

7. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

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

„(1) În cazul unei perturbări, se aplică următoarele cunsumuri ale compensațiilor în condițiile definite la articolele 4, 5, 6 sau 6a și la prezentul articol:

- (a) 250 EUR pentru segmentul dus al călătoriilor scurte;
- (b) 300 EUR pentru călătorii cu distanțe de cel mult 3 500 de kilometri și pentru toate călătoriile în interiorul Uniunii care nu intră sub incidența literei (a);
- (c) 500 EUR pentru călătorii cu distanțe de peste 3 500 de kilometri.

Prin derogare de la paragraful anterior, pentru călătoriile între regiunile ultraperiferice și un alt teritoriu al unui stat membru căruia i se aplică tratatele, cunsumurile compensațiilor se stabilesc pe baza distanței reale a călătoriilor.”

(aa) se adaugă alineatul (1a):

„(1a) În cazul unei întârzieri la sosire după redirectionare ca urmare a unei anulări în temeiul articolului 5, a unei întârzieri la sosire în temeiul articolului 6 sau a unei întârzieri la sosire după un zbor de legătură pierdut în temeiul articolului 6a, dreptul la compensație este generat de întârzieri la sosire mai mari de:

- (a) trei ore, pentru segmentul dus al călătoriilor scurte;
- (b) patru ore, pentru călătorii cu distanțe de cel mult 3 500 de kilometri și pentru toate călătoriile în interiorul Uniunii care nu intră sub incidența literei (a);
- (c) șase ore, pentru călătorii cu distanțe de peste 3 500 de kilometri.”;

(ab) se adaugă alineatul (1b):

„(1b) Pentru determinarea distanțelor în sensul prezentului regulament, se folosește ca bază distanța dintre punctul de plecare inițial și destinația finală. În cazul unui zbor de legătură, se iau în considerare numai punctul de plecare inițial și aeroportul de destinație finală. Respectivale distanțe se măsoară prin metoda rutei ortodromice.”

(b) alineatele (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

„(2) În cazul în care pasagerul a optat pentru continuarea călătoriei sale în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (b) și, în cursul redirectionării, survine o nouă perturbare, pasagerul poate beneficia de dreptul la compensație numai o singură dată pe parcursul călătoriei sale către destinația finală.

(2a) Cererile de compensație în temeiul prezentului articol se depun de către pasager în termen de șase luni de la data plecării efective indicate pe biletul pasagerului. În termen de 14 zile calendaristice de la data depunerii cererii, transportatorul aerian efectiv fie plătește compensația, fie furnizează pasagerului o justificare pentru neplata compensației, inclusiv, dacă este cazul, o explicație clară și motivată în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) sau cu articolul 6 alineatul (4) privind circumstanțele extraordinare. În cazul în care organismul de administrare a aeroportului își activează planul de urgență, termenul respectiv poate fi prelungit la 30 de zile calendaristice.

În cazul în care transportatorul aerian efectiv nu plătește compensația solicitată, pasagerul poate depune o plângere în conformitate cu articolul 16ac.

(3) Compensația se plătește în numerar sau, în cazul în care pasagerul își dă acordul prin intermediul unui document semnat sau al oricărui mijloc digital pe un suport durabil, prin alte mijloace.

(4) [...]

5. [...]”

(ba) alineatul (4) se elimină;

8. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

Dreptul la rambursare sau redirecționare

(1) În caz de perturbare, pasagerilor li se oferă, cu titlu gratuit, posibilitatea de a alege între următoarele opțiuni, în condițiile definite la articolele 4, 5, 6 sau 6a și la prezentul articol:

- (a) rambursarea automată, în termen de 14 zile calendaristice de la data plecării zborului perturbat indicată pe biletul pasagerului, în numerar sau, în cazul în care pasagerul și-a dat acordul prin intermediul unui document semnat sau al oricărui mijloc digital pe un suport durabil, prin alte mijloace, a costului integral al biletelor, pentru segmentul sau segmentele de călătorie neefectuat(e), precum și pentru segmentul sau segmentele de călătorie deja efectuat(e) dacă zborul nu mai servește niciunui scop în raport cu planurile inițiale de călătorie ale pasagerului, împreună cu, dacă este cazul, un zbor de întoarcere la punctul de plecare inițial, cât mai curând posibil după ora de plecare indicată pe biletul pasagerului sau, cu acordul pasagerului, înainte de ora respectivă; în cazul în care organismul de administrare a aeroportului își activează planul de urgență, termenul respectiv poate fi prelungit la 30 de zile calendaristice;
- (b) continuarea călătoriei pasagerului prin redirecționarea lui către destinația finală în cel mai scurt timp posibil după ora de plecare indicată pe biletul pasagerului sau, cu acordul pasagerului, înainte de ora respectivă sau
- (c) redirecționarea către destinația finală a acestuia la o dată ulterioară, la alegerea pasagerului, sub rezerva existenței unor locuri disponibile.

(2) [...]

(3) Pentru ca pasagerul să ajungă la destinație, în modul stabilit în conformitate cu alineatul (1), în cel mai scurt timp posibil, transportatorul aerian efectiv oferă, sub rezerva disponibilității și cu condiția ca acestea să se încadreze în condiții de transport comparabile cu cele stabilite în contractul de transport aerian, cel puțin una dintre următoarele opțiuni

alternative, pe care pasagerul să o aibă în vedere și asupra căreia să își dea acordul, prin intermediul unui document semnat sau al oricărui mijloc digital pe un suport durabil:

- (a) un zbor sau zboruri de legătură, urmând aceeași rută ca cea prevăzută în contractul de transport aerian;
 - (b) o direcționare diferită, inclusiv către sau dinspre aeroporturi alternative în raport cu aeroporturile menționate în contractul de transport aerian. În acest caz, transportatorul aerian efectiv suportă costul transferului pasagerului către sau dinspre aeroporturile alternative în raport cu aeroporturile menționate în contractul de transport aerian;
 - (c) utilizarea serviciilor operate de un alt transportator aerian sau
 - (d) în cazul în care acest lucru este adecvat în raport cu distanța care trebuie parcursă, utilizarea unui alt mod de transport.
- (4) [...]
- (5) În cazul în care un pasager a informat transportatorul aerian efectiv cu privire la alegerea sa de a-și continua călătoria în conformitate cu alineatul (1) litera (b) și cu alineatul (7), iar transportatorul aerian efectiv nu a oferit o redirecționare în termen de trei ore, pasagerul își poate organiza propria redirecționare, în conformitate cu alineatul (3).

În caz de anulare, primul paragraf se aplică de la ora de plecare indicată pe biletul pasagerului.

În acest sens, pasagerii limitează cheltuielile la cele care sunt necesare, rezonabile și adecvate. Transportatorul aerian efectiv rambursează cheltuielile suportate de pasager, care nu depășesc 400 % din costul integral al biletului sau biletelor, în termen de 14 zile calendaristice de la depunerea cererii. În cazul în care organismul de administrare a aeroportului își activează planul de urgență, termenul respectiv poate fi prelungit la 30 de zile calendaristice.

- (6) [...]
- (7) Un pasager poate alege între rambursare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (a) și redirecționare la o dată ulterioară în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (c), până în momentul în care pasagerul a acceptat o redirecționare în cel mai scurt timp posibil oferită de transportatorul aerian efectiv în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b) sau până în momentul în care pasagerul a decis să se redirecționeze singur în conformitate cu articolul 8 alineatul (5).

Pasagerul informează transportatorul aerian efectiv cu privire la opțiunea sa.”

(9) Articolul 9 se modifică după cum urmează:

(-a) titlul articolului se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9

Dreptul la asistență”

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

„(1) În caz de perturbare și sub rezerva condițiilor definite la articolele 4, 5, 6, 6a și 6-2a și la prezentul articol și atunci când timpul de așteptare pentru zborul lor sau pentru transportul alternativ este prelungit cu cel puțin două ore, pasagerilor li se oferă cu titlu gratuit:

(a) gustări și băuturi pentru fiecare două ore de timp de așteptare;

(b) o masă după trei ore și apoi pentru fiecare cinci ore de timp de așteptare, cu un maximum de trei mese pe zi;

(c) două apeluri telefonice, mesaje text și acces la internet.

Transportatorul aerian efectiv poate limita sau refuza acordarea de asistență în temeiul paragrafului anterior în cazul în care aplicarea acesteia ar întârzia și mai mult pasagerii.”;

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

„(2) „În plus, în cazul în care devine necesară o ședere de una sau de mai multe nopți în așteptarea zborului sau a transportului alternativ, pasagerilor li se oferă gratuit:

(a) cazare la hotel;

(b) transportul dus-întors între aeroport și locul de cazare.”;

(ab) se adaugă alineatele (2a), (2b) și (2c):

„(2a) Transportatorul aerian efectiv poate utiliza vouchere pentru a-și îndeplini obligațiile care îi revin în temeiul alineatului (1) literele (a) și (b) și al alineatului (2). Voucherele oferite în conformitate cu alineatul (1) sunt utilizabile în toate magazinele care furnizează

alimente și băuturi și gustări în aeroportul în care sunt blocați pasagerii în cauză, la bordul zborului lor și, după caz, la cazarea prevăzută la alineatul (2) litera (a).

(2b) În cazul în care transportatorul aerian efectiv nu își îndeplinește obligațiile care îi revin în temeiul alineatelor (1), (2) și (2a), pasagerii în cauză își pot face propriile aranjamente în măsura în care cheltuielile respective sunt necesare, rezonabile și proporționale cu durata așteptării și cu costurile gustărilor și băuturilor și ale meselor în locul unde se află aeroportul în care sunt blocați pasagerii. Transportatorul aerian care operează zborul perturbat rambursează cheltuielile suportate de pasageri în termen de 14 zile calendaristice de la depunerea cererii de rambursare. În cazul în care organismul de administrare a aeroportului își activează planul de urgență, termenul respectiv poate fi prelungit la 30 de zile calendaristice.

(2c) În toate aeroporturile Uniunii, organismul de administrare a aeroportului instituie măsuri pentru a se asigura că pot fi puse la dispoziție gratuit, indiferent de ora zilei, de zbor sau de terminal, atât apă potabilă, cât și stații de reîncărcare pentru dispozitive electronice.”;

(ac) alineatul (3) se elimină;

(b) se adaugă următoarele alineate:

„(4) În cazul în care perturbarea este cauzată de circumstanțe extraordinare și nu ar fi putut fi evitată chiar dacă ar fi fost luate toate măsurile rezonabile, transportatorul aerian poate limita durata cazării oferite în conformitate cu alineatul (2) litera (a) la maximum trei nopți.

(5) [...]

(6) În cazul în care optează pentru rambursare în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (a) în timp ce se află la punctul de plecare inițial sau optează pentru redirectionare la o dată ulterioară în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (c), pasagerul nu mai beneficiază de drepturi în ceea ce privește asistența în temeiul articolului 9 alineatele (1) și (2) în legătură cu zborul relevant.”

(10) Articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10

Surclasarea și declasarea

- (1) În cazul în care un transportator aerian efectiv plasează un pasager într-o clasă de transport superioară celei pentru care a fost achiziționat biletul, transportatorul nu pretinde o plată suplimentară.
- (2) În cazul în care un transportator aerian efectiv plasează un pasager într-o clasă de transport inferioară celei pentru care a fost achiziționat biletul, respectivul transportator îi oferă pasagerului, fără cerere, în termen de 14 zile calendaristice de la declasare, prin mijloacele prevăzute la articolul 7 alineatul (3), o compensație cel puțin echivalentă cu:
- (a) 40 % din prețul zborului, pentru zborurile de cel mult 3 500 de kilometri sau
- (b) 75 % din prețul zborului, pentru zborurile pe distanțe mai mari de 3 500 de kilometri.
- (3) În cazul în care prețul zborului nu este indicat pe bilet, compensația menționată la alineatul (2) se calculează în raport cu ponderea zborului respectiv în distanța totală acoperită de contractul de transport aerian, calculată în conformitate cu articolul 7 alineatul (1b).
- (4) Prețul zborului exclude taxele și redevențele indicate pe bilet, cu condiția ca nici exigibilitatea și nici cuantumul acestora să nu depindă de clasa pentru care s- a cumpărat biletul respectiv.
- (5) Prezentul articol nu se aplică avantajelor oferite prin intermediul unui tarif mai mare în cadrul aceleiași clase de transport, cum ar fi locuri specifice sau servicii de catering.”

10a. Se introduce următorul articol:

„Articolul 10a

Planurile de urgență ale aeroporturilor

- (1) În aeroporturile din Uniune cu trafic anual de peste cinci milioane de pasageri, organismul de administrare a aeroportului se asigură că operațiunile organismului de administrare a aeroportului și ale furnizorilor de servicii esențiale aeroportuare, în special ale transportatorilor aerieni și ale furnizorilor de servicii de handling la sol, sunt coordonate prin intermediul unui plan de urgență corespunzător în cazul unor eventuale anulări și/sau întârzieri multiple ale zborurilor de natură să blocheze un număr considerabil de pasageri în aeroport. Planul de urgență este instituit pentru a asigura comunicarea informațiilor adecvate pasagerilor blocați și conține dispoziții în vederea reducerii la minimum a timpului de așteptare și a disconfortului acestora.

(1a) Planurile de urgență ale aeroportului iau în considerare nevoile specifice și individuale ale pasagerilor, astfel cum sunt definite la articolul 11.

(2) Planul de urgență este instituit în special cu participarea Comitetului utilizatorilor aeroportului menționat în Directiva 96/67/CE a Consiliului privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Uniunii, precum și a furnizorilor de servicii de handling la sol și a altor furnizori de servicii esențiale aeroportuare. Planul de urgență cuprinde, de asemenea, datele de contact ale persoanei (persoanelor) desemnate de transportatorii aerieni care iau parte la Comitetul utilizatorilor aeroportului pentru a-i reprezenta la fața locului în cazul unor anulări și/sau întârzieri multiple ale zborurilor. Transportatorul aerian se asigură că persoana (persoanele) desemnată (desemnate) are/au mijloacele necesare pentru a acorda asistență pasagerilor în conformitate cu obligațiile care decurg din prezentul regulament în caz de perturbare.

(3) Organismul de administrare a aeroportului comunică planul de urgență Comitetului utilizatorilor aeroportului menționat în Directiva 96/67/CE a Consiliului și, la cerere, organismului național de aplicare a legii însărcinat cu asigurarea respectării prezentului regulament în temeiul articolului 16 alineatul (1).

(3a) Un stat membru poate decide că un aeroport care nu intră sub incidența alineatului (1), situat pe teritoriul său, trebuie să îndeplinească obligațiile prevăzute la alineatele (1)-(3).

(4) Pe aeroporturile Uniunii cu un trafic situat sub pragul stabilit la alineatul (1) sau care nu intră sub incidența alineatului (3a), organismul de administrare a aeroportului depune toate eforturile rezonabile pentru a coordona utilizatorii aeroportului și pentru a face demersurile necesare împreună cu utilizatorii aeroportului în vederea informării pasagerilor blocați în situații de anulări și/sau întârzieri multiple ale zborurilor de natură să blocheze un număr considerabil de pasageri în aeroport.”

11. Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 11

Pasageri cu nevoi specifice

(0) Toate informațiile destinate pasagerilor în temeiul prezentului regulament se furnizează într-un format accesibil.

(1) Prezentul articol se aplică tuturor persoanelor cu handicap, persoanelor cu mobilitate redusă, copiilor de vârstă mică, copiilor neînsoțiți și femeilor însărcinate, cu condiția ca

transportatorul aerian efectiv să fi fost informat cu privire la nevoile lor speciale de asistență cel târziu în momentul în care este anunțată perturbarea. Acesta se aplică, de asemenea, persoanelor care au nevoie de asistență medicală specifică, cu condiția ca transportatorul aerian efectiv să fi fost informat cu privire la nevoile lor de asistență medicală specifică cel târziu la înregistrare; transportatorii aerieni efectivi pot solicita o dovadă în legătură cu astfel de nevoi.

Se consideră că o astfel de informare acoperă toate călătoriile efectuate în temeiul unui contract de transport aerian.

(1a) Cel târziu la momentul înregistrării și sub rezerva disponibilității locurilor, oricărei persoane care însoțește persoanele menționate la alineatul (1) sau care însoțește un copil i se oferă, în mod gratuit, posibilitatea de a fi așezată pe un scaun alăturat.

(1b) La îmbarcare, transportatorii aerieni efectivi acordă prioritate persoanelor menționate la alineatul (1) și oricăror persoane sau câinilor de asistență recunoscuți care le însoțesc.

(2) Atunci când le oferă pasagerilor posibilitatea de a beneficia de redirecționare și de asistență în conformitate cu articolele 8 și 9, transportatorul aerian efectiv acordă o atenție deosebită nevoilor persoanelor menționate la alineatul (1). Transportatorii aerieni furnizează această redirecționare și asistență cât mai curând posibil persoanelor respective, inclusiv oricăror persoane sau câini de asistență recunoscuți care le însoțesc.

(3) Articolul 9 alineatul (4) nu se aplică pasagerilor menționați la alineatul (1) și nici persoanelor sau câinilor de asistență recunoscuți care îi însoțesc.”

11a. Articolul 12 se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 12

Alte drepturi”;

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

„(1) Prezentul regulament nu afectează drepturile și cererile pasagerilor acordate în temeiul altor acte juridice. Compensația acordată în temeiul articolului 7 sau al articolului 10 alineatul (2) din prezentul regulament este dedusă din compensația acordată în temeiul altor acte juridice, cum ar fi Directiva (UE) 2015/2302, în cazul în care drepturile respective protejează același interes sau au același obiectiv.

În special, cu excepția cazului în care se prevede astfel la prezentul alineat, prezentul regulament nu aduce atingere drepturilor și cererilor în temeiul Directivei (UE) 2015/2302.

Despăgubirea sau reducerea de preț acordată în temeiul Directivei (UE) 2015/2302 și compensația acordată în temeiul articolului 7 sau al articolului 10 alineatul (2) din prezentul regulament se deduc una din cealaltă pentru a se evita supracompensarea, în cazul în care aceste drepturi protejează același interes sau au același obiectiv.

În pofida dreptului unui organizator de pachete de servicii de călătorie de a pretinde reparații sau rambursări în conformitate cu articolul 22 din Directiva (UE) 2015/2302, fără a aduce atingere articolului 13 din prezentul regulament și prin derogare de la articolul 8 alineatul (1) litera (a), în cazul în care zborul face parte dintr-un contract privind un pachet de servicii de călătorie în temeiul Directivei (UE) 2015/2302, pasagerii nu au dreptul la rambursare în temeiul prezentului regulament în măsura în care un drept corespunzător decurge din Directiva (UE) 2015/2302.

În cazul în care o compensație sau o rambursare a fost deja plătită pasagerului în temeiul legislației unei țări terțe, cuantumul acestei compensații sau rambursări se deduce din cuantumul compensației sau rambursării acordate în temeiul prezentului regulament.”

12. Articolul 13 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 13

Dreptul la reparații

În cazul în care un transportator aerian efectiv plătește compensații sau se achită de alte obligații care îi revin în conformitate cu prezentul regulament, niciuna din dispozițiile prezentului regulament sau din dreptul intern nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului său de a pretinde compensații de la orice persoană, inclusiv terțe părți, în conformitate cu dreptul aplicabil.”

13. Articolul 14 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 14

Obligații privind informarea pasagerilor

(0) Transportatorul aerian efectiv publică pe site-ul său internet și pe aplicația mobilă o notă de informare în care se specifică drepturile prevăzute de prezentul regulament, inclusiv procesul de tratare a plângerilor.

(0a) Atunci când oferă bilete pentru un zbor sau pentru zboruri de legătură, înainte de cumpărare, transportatorii aerieni și intermediarii informează pasagerul cu privire la următoarele:

- (a) tipul biletului sau al biletelor oferite, în special dacă biletul sau biletele fac obiectul unui singur contract de transport aerian sau al unei combinații de contracte de transport aerian separate;
- (b) drepturile și obligațiile pasagerului, ale transportatorului aerian efectiv și ale intermediarului în temeiul prezentului regulament, astfel cum sunt anexate la contractul de transport aerian, inclusiv informații privind procesul de rambursare;
- (c) termenul-limită și procedura prin care pasagerul poate solicita o schimbare a numelui, astfel cum se specifică la articolul 4 alineatul (5), fără taxe suplimentare și
- (d) clauzele și condițiile.

Pentru a respecta cerința de informare prevăzută la primul paragraf litera (c), transportatorul aerian și intermediarul pot utiliza un rezumat al dispozițiilor prezentului regulament pregătit de Comisie în toate limbile oficiale ale Uniunii și pus la dispoziția publicului.

(0b) Un intermediar sau un transportator aerian care vinde bilete care fac obiectul unei combinații de contracte de transport aerian informează pasagerul înainte de cumpărare cu privire la faptul că biletele fac obiectul unor contracte de transport aerian separate, fără drepturi în temeiul articolelor 7, 8 și 9 în ceea ce privește rambursarea, redirectionarea sau asistența în cazul pierderii unor zboruri ulterioare care fac obiectul unui contract separat de transport aerian. Aceste informații sunt furnizate într-un mod clar la vânzarea biletelor.

Transportatorii aerieni și intermediarii furnizează informațiile prevăzute la prezentul alineat în limba contractului de transport aerian și într-o limbă utilizată la nivel internațional pe un suport durabil.

(1) Organismul de administrare a aeroportului asigură afișarea la ghișeele de înregistrare (inclusiv la automatele de înregistrare) și la poarta de îmbarcare a următorului text, prezentat într-un mod clar: «În cazul unui refuz la îmbarcare sau în cazul în care zborul dumneavoastră este anulat sau are o întârziere de cel puțin două ore, solicitați la ghișeul de înregistrare sau la poarta de îmbarcare nota de informare în care sunt precizate drepturile dumneavoastră, în special cu privire la rambursare sau redirectionare, la asistență și la posibilitatea unei compensații». Textul respectiv se afișează cel puțin în limba (limbile) folosită (folosite) în locul în care este situat aeroportul, precum și într-o limbă de circulație

internațională. În acest scop, organismele de administrare a aeroporturilor cooperează cu transportatorii aerieni efectivi.

(2) [...]

(3) [...]

(4) [...]

(5) [...]

(6) [...]

(7) [...]”

13a. Se introduce următorul articol:

„Articolul 15a

Adresarea unei plângeri transportatorului aerian sau intermediarului

(1) Fiecare transportator aerian și fiecare intermediar instituie un mecanism de gestionare a plângerilor în legătură cu drepturile și obligațiile reglementate de prezentul regulament în domeniile lor de responsabilitate respective. Ei pun la dispoziție datele lor de contact în limba în care a fost redactat contractul de transport aerian și într-o limbă de circulație internațională. Se asigură accesul publicului, inclusiv al persoanelor cu mobilitate redusă, la detaliile procedurii de tratare a plângerilor. De asemenea, transportatorii aerieni și intermediarii informează pasagerii într-un mod clar cu privire la datele de contact ale organismului sau organismelor desemnate de statele membre în temeiul articolului 16 și ale organismului sau organismelor responsabile de soluționarea extrajudiciară a litigiilor în temeiul articolului 16ac, precum și, după caz, cu privire la responsabilitățile respective ale acestora. Aceste informații se pun la dispoziție în limba sau limbile oficiale ale statelor membre în care își desfășoară activitatea transportatorul aerian și intermediarul.

(2) Atunci când pasagerii adresează o plângere prin intermediul mecanismului menționat la alineatul (1), această plângere se depune în termen de șase luni de la perturbarea la care se referă. În termen de 30 de zile calendaristice de la depunerea plângerii, transportatorul aerian sau intermediarul căruia i se adresează plângerea fie furnizează un răspuns motivat, fie, în cazuri excepționale justificate în mod corespunzător, informează pasagerul că va primi un răspuns final în termen de mai puțin de două luni de la data depunerii plângerii. Răspunsul conține, de asemenea, în cazul în care litigiul nu a putut fi soluționat, datele de contact relevante, inclusiv adresa poștală, site-ul web și adresa de e-mail, ale organismului sau

organismelor desemnate în temeiul articolului 16 sau ale organismului sau organismelor responsabile de soluționarea extrajudiciară a litigiilor în temeiul articolului 16ac.

(3) Depunerea de plângeri de către pasageri prin intermediul mecanismului menționat la alineatul (1) nu aduce atingere dreptului acestora de a introduce litigii în vederea soluționării extrajudiciare în conformitate cu articolul 16ac sau de a recurge la o cale de atac în instanță, sub rezerva termenelor de prescripție prevăzute în dreptul intern.”

(14) Articolul 16 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 16

Asigurarea respectării

(1) Fiecare stat membru desemnează unul sau mai multe organisme naționale de aplicare a legii, responsabile cu asigurarea respectării prezentului regulament în ceea ce privește călătoriile înspre și dinspre aeroporturile situate pe teritoriul său. Statele membre informează Comisia cu privire la organismul sau organismele desemnate în conformitate cu prezentul alineat.

(2) Organismul național de aplicare a legii monitorizează îndeaproape respectarea cerințelor prezentului regulament și ia măsurile necesare pentru a se asigura că drepturile pasagerilor sunt respectate.

(2a) Pasagerii pot raporta organismului național de aplicare a legii presupuse încălcări ale prezentului regulament. Pe baza informațiilor cuprinse în rapoartele respective, organismul național de aplicare a legii poate efectua verificări și poate decide să ia măsuri de asigurare a respectării regulamentului.

(3) Sancțiunile stabilite de statele membre pentru nerespectarea prezentului regulament sunt efective, proporționale și disuasive. În special, aceste sancțiuni sunt suficiente pentru a determina financiar transportatorii și intermediarii să respecte regulamentul în toate situațiile.

(4) [...]

(5) La patru ani de la data aplicării prezentului regulament și ulterior la fiecare cinci ani, organismele naționale de aplicare a legii publică pe site-urile lor web un raport cu privire la activitatea lor, la măsurile de asigurare a respectării regulamentului și la rezultatele

acestora, inclusiv cu privire la sancțiunile aplicate. Aceste rapoarte se transmit, de asemenea, Comisiei.

(6) Transportatorii aerieni efectivi și intermediarii comunică organismelor naționale de aplicare a legii datele de contact necesare ale persoanei (persoanelor) sau organismului desemnat să acționeze în numele lor în mod permanent și să primească în numele lor în mod permanent documentele emise de organismul sau organismele naționale de aplicare a legii, în statul membru în care își desfășoară activitatea, în ceea ce privește chestiunile care fac obiectul prezentului regulament. Organismele naționale de aplicare a legii își pot comunica reciproc aceste informații, în scopul asigurării respectării prezentului regulament.”

15. Se introduce următorul articol:

Articolul 16a

[...]

„Articolul 16ac

Soluționarea extrajudiciară a litigiilor

Statele membre se asigură că pasagerii care folosesc transportul aerian pot introduce litigii individuale după ce au depus plângeri sau cereri întemeiate pe prezentul regulament adresate unui organism sau unor organisme responsabile de soluționarea extrajudiciară a litigiilor. Statele membre informează Comisia cu privire la organismul sau organismele responsabile cu examinarea litigiilor în temeiul prezentului articol. Statele membre pot decide să aplice prezentul alineat numai în cazul litigiilor dintre transportatorii aerieni sau intermediari și consumatori.”

Articolul 16b

[...]

Articolul 16c

[...]

16. Articolul 17 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 17

Reexaminarea și raportarea

(1) La fiecare trei ani începând de la data aplicării prezentului regulament, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind lista circumstanțelor

extraordinare prevăzută în anexă, ținând seama de evenimentele survenite în cei doi ani precedenți care au afectat operarea la timp și eficace a zborurilor.

Raportul este însoțit, după caz, de o propunere legislativă.

(2) La trei ani de la data aplicării prezentului regulament și ulterior la fiecare cinci ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind funcționarea, asigurarea respectării și rezultatele prezentului regulament.

În primul raport, la trei ani de la data aplicării prezentului regulament, Comisia evaluează dacă este necesar și posibil să se revizuiască domeniul de aplicare al prezentului regulament în scopul de a se îmbunătăți și mai mult protecția pasagerilor și condițiile de concurență echitabile dintre transportatorii aerieni din Uniune și cei din țări terțe, precum și aspectele legate de conectivitate. În special, Comisia evaluează riscurile de conflict de competență și dificultățile legate de asigurarea respectării regulamentului și recomandă modalități de atenuare a riscurilor respective și de abordare a dificultăților respective. Comisia evaluează, de asemenea, necesitatea ajustării pragurilor prevăzute la articolul 7 alineatul (1a) pe baza statisticilor privind evoluția întârzierilor și a anulărilor din ultimii cinci ani și din fiecare an de la data aplicării prezentului regulament.

Comisia include, de asemenea, informații privind protecția sporită pentru pasagerii zborurilor din țări terțe operate de transportatori din afara UE.

Raportul cuprinde totodată o reexaminare a cuantumurilor prevăzute la articolul 7 alineatul (1) și a procentelor prevăzute la articolul 10 alineatul (2), luând în considerare printre altele, de pe parcursul celor cinci ani precedenți, evoluția tarifelor pentru transportul aerian de pasageri, rata inflației, statisticile privind refuzul la îmbarcare, anulările, întârzierile și zborurile de legătură pierdute, imputabile transportatorilor aerieni, precum și statisticile privind declasarea.

Raportul este însoțit, după caz, de propuneri legislative.”

17. Anexa 1 la prezentul regulament se adaugă ca anexă la Regulamentul nr. 261/2004.

Articolul 2

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

-1. La articolul 2, alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(a) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) «transportator aerian din Uniune» înseamnă un transportator aerian titular al unei licențe de operare valabile acordate de un stat membru în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1008/2008;”¹⁰;

(b) se adaugă litera (h):

„(h) «echipament de mobilitate» înseamnă orice echipament destinat să sprijine mobilitatea persoanelor cu handicap și a persoanelor cu mobilitate redusă, astfel cum sunt definite la articolul 2 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006¹¹;”;

(c) se adaugă litera (i):

„(i) «câine de asistență recunoscut» înseamnă un câine instruit în mod specific pentru a spori independența și autonomia persoanelor cu handicap, recunoscut oficial în conformitate cu normele naționale aplicabile, în cazul în care există astfel de norme;”;

(d) se adaugă litera (j):

„(j) «format accesibil» înseamnă un format care îi oferă persoanei cu handicap sau persoanei cu mobilitate redusă¹ acces la toate informațiile relevante, inclusiv prin faptul că îi permite acesteia accesul într-un mod la fel de ușor și de confortabil ca unei persoane fără deficiențe sau handicap, și care respectă cerințele în materie de accesibilitate definite în conformitate cu legislația aplicabilă, cum ar fi anexa I la Directiva (UE) 2019/882;”;

(e) se adaugă litera (k):

„(k) «intermediar» înseamnă orice persoană fizică sau juridică, alta decât un transportator, care acționează, în scopuri legate de activitatea sa comercială, de afaceri sau profesională, în numele unui transportator sau al unui pasager, în vederea încheierii unui contract de transport;”;

¹⁰ Alinierea în întregul text în ceea ce privește definițiile și terminologia se va face în cadrul revizuirii de către experții juriști-lingviști.

¹¹ 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.

(f) se adaugă litera (l):

„(l) «obiect personal» înseamnă un bagaj neînregistrat, care reprezintă un aspect necesar al transportului de pasageri, este conform cu cerințele de securitate și de siguranță și are dimensiunile maxime de 40x30x15 cm sau îndeplinește condiția de a încăpea sub scaunul din față;”;

(g) se adaugă litera (m):

„(m) «bagaj de mână» înseamnă un bagaj neînregistrat care nu este un obiect personal și care respectă cerințele în materie de securitate și siguranță.”

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

„Aceasta include răspunderea unui transportator aerian din Uniune în ceea ce privește întârzierea pasagerilor sau a bagajelor.”

1. La articolul 3, se elimină alineatul (2).

(1a) Articolul 3a se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3a

Suma suplimentară care, conform articolului 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal și fără a aduce atingere articolului 6a, poate fi solicitată de către un transportator aerian din Uniune în cazul în care un pasager face o declarație specială privind interesul în livrarea bagajului său la destinație se bazează pe un tarif care reflectă costurile suplimentare de transport și de asigurare pentru bagajele evaluate peste limita răspunderii. Tariful este comunicat pasagerilor, la cerere.”

(1b) La articolul 5, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) În cazul decesului sau al vătămării pasagerilor, transportatorul aerian din Uniune efectuează fără întârziere și, în orice caz, în termen de cel mult cincisprezece zile de la identificarea persoanei fizice care are dreptul la despăgubire, plățile anticipate care sunt necesare pentru a acoperi necesitățile economice imediate, proporțional cu prejudiciul suferit.”

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 al pasagerilor nu este mai mică de 16 %, pentru fiecare pasager, din cuantumul minim al răspunderii

stabilit în temeiul articolului 21 alineatul (1) din Convenția de la Montreal și de către Organizația Aviației Civile Internaționale în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal.”

3. [...]

3a. La sfârșitul articolului 6 alineatul (2), se adaugă următoarea liniuță:

„— informații în atenția persoanelor cu handicap sau a persoanelor cu mobilitate redusă cu privire la dreptul acestora de a face, cu titlu gratuit, o declarație specială privind interesul în legătură cu valoarea echipamentelor lor de mobilitate.”

3b. La articolul 6, se adaugă următoarele alineate:

„(4) Toți transportatorii aerieni furnizează, pe aplicațiile lor mobile și pe site-urile lor web, un formular care să permită pasagerilor să depună imediat o reclamație online sau pe suport de hârtie în cazul deteriorării, întârzierii sau pierderii bagajelor. Data depunerii unei astfel de reclamații este considerată de transportatorul aerian ca fiind data depunerii reclamației în temeiul articolului 31 alineatele (2) și (3) din Convenția de la Montreal, chiar dacă transportatorul aerian solicită informații suplimentare la o dată ulterioară. Prezentul alineat nu aduce atingere dreptului pasagerului de a depune o reclamație prin intermediul altor mijloace, în termenele indicate în Convenția de la Montreal.

(5) Toate informațiile furnizate în temeiul prezentului articol, inclusiv formularele de reclamație, se furnizează într-un format accesibil și sunt puse și la dispoziția persoanelor care nu utilizează instrumente digitale.

(6) Toate obligațiile de informare în temeiul prezentului articol se aplică, de asemenea, intermediarilor atunci când vând servicii de transport aerian înspre sau dinspre Uniune sau în interiorul Uniunii.”

4. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 6a

(1) Ori de câte ori transportă echipamente de mobilitate înregistrate sau câini de asistență recunoscuți, transportatorul aerian din Uniune se asigură că fiecărei persoane cu handicap sau persoane cu mobilitate redusă i se oferă opțiunea de a face, într-un format

accesibil, o declarație specială privind interesul în temeiul articolului 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal, în momentul rezervării, în același timp cu notificarea în temeiul articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006, și cel mai târziu atunci când echipamentul este înmănat transportatorului aerian sau, în cazul câinilor de asistență recunoscuți, în momentul îmbarcării. În acest caz, transportatorul aerian din Uniune nu impune pasagerilor în cauză o taxă suplimentară. În cazul distrugerii, pierderii, deteriorării sau întârzierii echipamentului sau în cazul decesului sau vătămării unui câine de asistență recunoscut, transportatorul aerian din Uniune poate solicita persoanei cu handicap sau persoanei cu mobilitate redusă să justifice quantumul interesului menționat în declarație cu o dovadă a costului înlocuirii, inclusiv a înlocuirii temporare, a echipamentului de mobilitate sau a câinelui de asistență recunoscut.

Atunci când vând servicii de transport aerian în numele transportatorului aerian din Uniune, intermediarii oferă pasagerilor în cauză opțiunea de a face, într-un format accesibil, o declarație specială privind interesul în temeiul articolului 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal, în momentul rezervării și în același timp cu notificarea în temeiul articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006. Această declarație specială privind interesul se face în aceleași condiții ca cele prevăzute în paragraful anterior. Intermediarul transmite declarația transportatorului aerian din Uniune cât mai curând posibil.

(2) [...]

(3) În cazul distrugerii, pierderii, deteriorării sau întârzierii survenite în timpul transportului echipamentelor de mobilitate înregistrate sau în cazul decesului sau vătămării unui câine de asistență recunoscut, transportatorul aerian din Uniune este obligat să plătească o sumă care nu depășește suma declarată de pasager, cu excepția cazului în care dovedește că suma solicitată este mai mare decât interesul real al persoanei în legătură cu livrarea la destinație.

(4) În cazul în care se aplică alineatul (3) și fără a se aduce atingere articolelor 7 și 8 și anexei I al patrulea paragraf din Regulamentul nr. 1107/2006, transportatorii aerieni din Uniune depun rapid toate eforturile rezonabile pentru a asigura înlocuirea temporară imediat necesară a echipamentelor de mobilitate înregistrate, precum și soluții temporare pentru înlocuirea câinilor de asistență recunoscuți. Persoanei cu handicap sau persoanei cu mobilitate redusă i se permite să păstreze cu titlu gratuit respectiva înlocuire temporară până când este plătită despăgubirea menționată la alineatul (3) sau până când transportatorii aerieni din Uniune despăgubesc persoanele fizice sau juridice pentru costurile înlocuirii temporare necesare a echipamentelor de mobilitate sau a unui câine de asistență recunoscut.

(5) Respectarea alineatului (4) nu constituie o recunoaștere a răspunderii transportatorului aerian din Uniune.

Articolul 6b

[...]

Articolul 6c

[...]

Articolul 6d

(1) Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1008/2008, atunci când vând servicii de transport aerian înspre sau dinspre Uniune sau în interiorul Uniunii, toți transportatorii aerieni și intermediarii indică în mod clar, într-un format accesibil, în momentul rezervării, precum și pe aplicațiile lor mobile și pe site-urile lor web, iar transportatorii aerieni pun la dispoziție la cerere, în aeroport (inclusiv la automatele de înregistrare), următoarele informații:

- limita maximă admisă a dimensiunii și greutateii bagajelor pe care pasagerii le pot transporta în cabină și în cala aeronavei, pentru clasa tarifară respectivă, pentru fiecare dintre zborurile incluse în rezervarea pasagerului;
- orice restricții privind numărul de obiecte, aplicabile în cadrul unei anumite limite maxime de bagaj admise;
- condițiile în care sunt transportate în cabina pasagerilor sau în cala aeronavei obiectele fragile sau valoroase, precum instrumentele muzicale, echipamentele sportive, cărucioarele pentru copii și scaunele pentru copii de vârstă mică;
- fără a aduce atingere alineatului (1a), eventualele taxe suplimentare aplicate pentru transportul bagajelor înregistrate și neînregistrate, inclusiv al instrumentelor muzicale menționate la articolul 6e;
- motivele specifice care pot împiedica transportul în cabină al bagajelor neînregistrate, în temeiul alineatului (2).

(1a) Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1107/2006, transportatorii aerieni permit pasagerilor să transporte un obiect personal în cabină, fără costuri suplimentare.

(2) În cazul în care motive specifice, precum cele legate de siguranță sau de capacitate sau o schimbare a tipului aeronavei ulterioară momentului rezervării, împiedică transportul în cabină al unui obiect personal menționat la alineatul (1a) sau al unui bagaj de mână, transportatorul aerian poate transporta aceste bagaje neînregistrate în cala aeronavei, fără a percepe însă alte costuri pasagerului.

(2a) Alineatele (1a) și (2) se aplică tuturor transportatorilor aerieni care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatele și tuturor transportatorilor aerieni din Uniune care sosesc pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatele.

(3) Prezentul articol nu afectează restricțiile privind bagajele neînregistrate stabilite de normele de securitate și de siguranță internaționale și de cele adoptate la nivelul UE, precum Regulamentul (CE) nr. 300/2008 și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei.

Articolul 6e

(1) Un transportator aerian din Uniune permite unui pasager să transporte un instrument muzical în cabina pasagerilor unei aeronave, sub rezerva normelor de securitate și 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 într-un compartiment de bagaje sau sub un scaun pentru pasager care sunt adecvate pentru acest scop. Un transportator aerian poate decide că un instrument muzical este inclus în limita admisă de bagaje neînregistrate ale pasagerului și că nu poate fi transportat ca bagaj neînregistrat suplimentar.

(2) Sub rezerva normelor de securitate și de siguranță aplicabile, în cazul în care un instrument muzical este prea mare pentru a fi depozitat în condiții de siguranță în cabină într-un compartiment de bagaje sau sub un scaun pentru pasager care sunt adecvate pentru acest scop, transportatorul aerian poate solicita plata unei a doua taxe dacă un astfel de instrument muzical este transportat ca bagaj neînregistrat pe un al doilea scaun. În plus, pasagerilor li se poate impune să selecteze și să achiziționeze scaune alăturate pentru pasager și pentru instrumentul muzical, scaunul pentru instrumentul muzical fiind întotdeauna la fereastră. Dacă este posibil și dacă se solicită acest lucru, instrumentele muzicale se transportă într-o parte încălzită a calei aeronavei, sub rezerva normelor de siguranță aplicabile, a constrângerilor de spațiu și a specificațiilor tehnice ale aeronavei în cauză.”

5. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7

Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului până la [data urmează să fie indicată într-o etapă ulterioară] cu privire la funcționarea și rezultatele prezentului regulament.”

6. Anexa la Regulamentul (CE) nr. 2027/97 se înlocuiește cu anexa 2 la prezentul regulament.

Articolul 3

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

Se aplică de la ... [doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președinta

Pentru Consiliu
Președintele
