



A7-0020/2014

22.1.2014

*****I**
INFORME

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) n° 261/2004 por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y el Reglamento (CE) n° 2027/97 relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje (COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Georges Bach

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
- *** Procedimiento de aprobación
- ***I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- ***II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- ***III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto en el proyecto de acto.)

Enmiendas a un proyecto de acto

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones introducidas en el proyecto de acto se señalan en ***cursiva negrita***. La utilización de la *cursiva fina* constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del proyecto de acto para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

En las cabeceras de las enmiendas relativas a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, figuran una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición en cuestión. Las partes retomadas de una disposición de un acto existente que el Parlamento desee modificar pero que no se hayan modificado en el proyecto de acto se señalarán en **negrita**. Las supresiones que se refieran a dichos pasajes se indicarán de la siguiente manera: [...].

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	112
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MERCADO INTERIOR Y PROTECCIÓN DEL CONSUMIDOR	119
PROCEDIMIENTO	186

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) n° 261/2004 por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y el Reglamento (CE) n° 2027/97 relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje
(COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2013)0130),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C7-0066/2013),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 11 de julio de 2013¹,
 - Previa consulta al Comité de las Regiones,
 - Visto el artículo 55 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y la opinión de la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor (A7-0020/2014),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si se propone modificar sustancialmente su propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento Considerando 2 bis (nuevo)

¹ Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 bis) Los servicios de transporte aéreo son servicios pagados previamente por el pasajero y, directa o indirectamente, subvencionados por el contribuyente. Por lo tanto, los billetes de avión deben considerarse «contratos de resultado», conforme a los cuales las aerolíneas garantizan el cumplimiento de las obligaciones contractuales con la máxima atención.

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 3

Texto de la Comisión

Enmienda

(3) En aras de una mayor seguridad jurídica de los transportistas aéreos y los pasajeros, debe ofrecerse una definición más precisa del concepto de «circunstancias extraordinarias», atendiendo a la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el asunto C-549/07 (Wallentin-Hermann). Conviene asimismo aclarar dicha definición con una lista no exhaustiva de circunstancias que estén claramente calificadas de extraordinarias o no.

(3) En aras de una mayor seguridad jurídica de los transportistas aéreos y los pasajeros, debe ofrecerse una definición más precisa del concepto de «circunstancias extraordinarias», atendiendo a la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el asunto C-549/07 (Wallentin-Hermann). Conviene asimismo aclarar dicha definición con una lista ***exhaustiva*** de circunstancias que estén claramente calificadas de extraordinarias. ***Es preciso delegar en la Comisión poderes para adoptar actos, con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, para poder completar dicha lista, si ha lugar.***

Justificación

A fin de ofrecer seguridad jurídica en relación con la definición de circunstancias extraordinarias, se debe elaborar una lista que sea concluyente.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 5

Texto de la Comisión

(5) En el asunto C-22/11 (Finnair), el Tribunal de Justicia de la Unión Europea decidió que el concepto de «denegación de embarque» debe interpretarse en el sentido de que se refiere no solo a las denegaciones de embarque debidas a situaciones de exceso de reserva, sino también a las denegaciones de embarque por otros motivos, como los motivos operativos. ***Habida cuenta de esta confirmación, no existe razón alguna para modificar la definición actual de «denegación de embarque».***

Enmienda

(5) En el asunto C-22/11 (Finnair), el Tribunal de Justicia de la Unión Europea decidió que el concepto de «denegación de embarque» debe interpretarse en el sentido de que se refiere no solo a las denegaciones de embarque debidas a situaciones de exceso de reserva, sino también a las denegaciones de embarque por otros motivos, como los motivos operativos. La definición de «denegación de embarque» ***debe englobar aquellos casos en que un pasajero pierde el vuelo como consecuencia del adelanto de la hora de salida prevista.***

Justificación

La definición existente en la actualidad de «denegación de embarque» debe modificarse para incluir aquellos casos en que un pasajero pierde su vuelo por el adelanto de la hora de salida del vuelo.

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) El Reglamento (CE) n° 261/2004 también es aplicable a los pasajeros que han reservado su billete de avión dentro de un viaje combinado. Conviene aclarar, sin embargo, que los pasajeros no pueden acumular los derechos correspondientes, en particular en el marco del presente Reglamento y de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos

Enmienda

(6) El Reglamento (CE) n° 261/2004 también es aplicable a los pasajeros que han reservado su billete de avión dentro de un viaje combinado. Conviene aclarar, sin embargo, que los pasajeros no pueden acumular los derechos correspondientes, en particular en el marco del presente Reglamento y de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos

combinados¹⁷. Los pasajeros deben tener derecho a elegir la base jurídica de sus reclamaciones, pero no a acumular compensaciones por el mismo problema acogiéndose a ambos actos jurídicos. **No es de la incumbencia de los pasajeros la manera en que transportistas aéreos y operadores turísticos se repartan las reclamaciones entre ellos.**

¹⁷ DO L 158 de 23.6.1990, p. 59.

combinados¹⁷. Los pasajeros deben tener derecho a elegir la base jurídica de sus reclamaciones, pero no a acumular compensaciones por el mismo problema acogiéndose a ambos actos jurídicos. **Los transportistas aéreos y operadores turísticos deben facilitar a los pasajeros las pruebas necesarias para que estos puedan concluir sus reclamaciones sin demora.**

¹⁷ DO L 158 de 23.6.1990, p. 59.

Justificación

La supresión de la última frase aclara que el Reglamento (CE) n° 261/2004 y la Directiva 90/314/CEE relativa a los viajes combinados son dos actos jurídicos distintos, lo que significa que los pasajeros tienen que dirigir sus reclamaciones solamente a la compañía aérea que efectúa el vuelo. En caso de que, sin embargo, coincidan las obligaciones del Reglamento (CE) n° 261/2004 y de la Directiva relativa a los viajes combinados, los pasajeros pueden elegir la legislación a la que se acogen para hacer una reclamación.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) A fin de mejorar los niveles de protección, no se **ha de** denegar el embarque a los pasajeros en **el viaje de vuelta** de un billete de transporte cerrado por no haber **realizado el viaje de ida**.

Enmienda

(7) A fin de mejorar los niveles de protección, no se **podrá** denegar el embarque a los pasajeros en **ningún segmento de vuelo** de un billete de transporte cerrado por no haber **utilizado todos los segmentos de vuelo del billete**.

Justificación

Prohibición general de la «política de no presentación». Si el vuelo reservado consta de varios segmentos, debe ser posible consumir solo uno o algunos de ellos sin ser sancionado con la caducidad del resto del servicio de transporte o con el pago de un sobreprecio.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 8

Texto de la Comisión

(8) Actualmente se penaliza a veces a los pasajeros cobrándoles tasas administrativas punitivas por haber cometido errores en sus nombres y apellidos. Conviene prever la posibilidad de introducir correcciones en los errores de reserva de forma gratuita, siempre que no entrañen cambios de horario, fecha, itinerario o pasajero.

Enmienda

(No afecta a la versión española.)

Justificación

No afecta a la versión española.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 9

Texto de la Comisión

(9) Procede aclarar que, en caso de cancelación, la decisión de elegir entre recibir un reembolso, proseguir el viaje en un transporte alternativo o posponer la fecha del viaje corresponde al pasajero, y no al transportista aéreo.

Enmienda

(9) Procede aclarar que, en caso de cancelación, la decisión de elegir entre recibir un reembolso, proseguir el viaje en un transporte alternativo o **retrasar el viaje ese mismo día o** posponer la fecha del viaje corresponde al pasajero, y no al transportista aéreo.

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento Considerando 9 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 bis) En caso de cancelación por parte del pasajero, los transportistas aéreos han de estar obligados a reembolsar

gratuitamente los impuestos ya pagados.

Justificación

En esos casos, algunos transportistas aéreos exigen comisiones de servicio (muchas veces, desproporcionadas), lo cual no es admisible. Un impuesto no devengado debe ser reembolsado íntegramente. Si el pasajero finalmente no utiliza el vuelo que ha pagado, esto ha de bastar como «comisión de servicio».

Enmienda 9

**Propuesta de Reglamento
Considerando 9 ter (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 ter) Si el pasajero, en virtud de un acuerdo, decide postergar el viaje, todos los gastos del viaje de ida y vuelta correspondientes a ese vuelo deben serle reembolsados en todos los casos. Dichos gastos deben incluir siempre los costes de transporte público, taxis y tarifas de estacionamiento en el parking del aeropuerto.

Enmienda 10

**Propuesta de Reglamento
Considerando 9 quater (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 quater) La protección financiera de los pasajeros en caso de que una compañía aérea cese de sus actividades es un elemento clave de un régimen eficaz en materia de derechos de los pasajeros. Con el fin de fortalecer la protección de los pasajeros aéreos en caso de cancelaciones de vuelos debido a la insolvencia de una compañía aérea o a la suspensión de las operaciones de una compañía aérea debido a la revocación de su licencia de explotación, los transportistas aéreos

deben estar obligados a proporcionar pruebas suficientes para asegurar el reembolso a los pasajeros o su repatriación.

Justificación

La necesidad de presentar garantías suficientes brinda a las compañías aéreas un cierto margen para adoptar una serie de medidas para proteger a los pasajeros en caso de insolvencia. Otras opciones podrían ser un fondo o un seguro.

Enmienda 11

**Propuesta de Reglamento
Considerando 9 quinquies (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 quinquies) La creación de un fondo de garantía o la contratación de un seguro obligatorio le permitirá, por ejemplo, al transportista aéreo garantizar el reembolso de los pasajeros o su repatriación en caso de anulación del vuelo debido a insolvencia del transportista aéreo o a la suspensión de sus actividades a consecuencia de la revocación de su licencia de explotación.

Justificación

La creación de un fondo de garantía o la contratación de un seguro garantizará la protección de los pasajeros en caso de quiebra o pérdida de la licencia.

Enmienda 12

**Propuesta de Reglamento
Considerando 10**

Texto de la Comisión

Enmienda

(10) Es necesario que los aeropuertos y los usuarios de los aeropuertos tales como los transportistas aéreos y las empresas de

(10) Es necesario que ***la entidad gestora del aeropuerto*** y los usuarios de los aeropuertos tales como los transportistas

asistencia en tierra cooperen para reducir al mínimo los efectos que puedan tener en los pasajeros perturbaciones múltiples de los vuelos, prestándoles servicios de asistencia y proponiéndoles transporte alternativo. A tal fin, deben elaborar planes de emergencia para esos casos y colaborar en el desarrollo de dichos planes.

aéreos, las empresas de asistencia en tierra, ***los proveedores de servicios de navegación y los proveedores de servicios de asistencia para pasajeros con discapacidad y movilidad reducida adopten las medidas oportunas para imponer la coordinación y cooperación entre los usuarios de los aeropuertos con objeto de*** reducir al mínimo los efectos que puedan tener en los pasajeros perturbaciones múltiples de los vuelos, prestándoles servicios de asistencia y proponiéndoles transporte alternativo. A tal fin, ***las entidades gestoras de los aeropuertos deben velar por una coordinación apropiada mediante un plan de emergencia adecuado*** para esos casos y colaborar ***con las autoridades nacionales, regionales o locales*** en el desarrollo de dichos planes. ***Dichos planes deben ser evaluados por los organismos nacionales competentes, que podrán solicitar ajustes en caso necesario.***

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 bis) Las compañías aéreas deben adoptar procedimientos y medidas coordinadas con el fin de proporcionar información adecuada a los pasajeros que queden bloqueados. Estos procedimientos deben indicar claramente quién es el responsable en cada aeropuerto de la organización de los cuidados, la ayuda, el transporte alternativo o el reembolso y deben fijar los procedimientos y condiciones para la prestación de dichos servicios.

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento Considerando 10 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 ter) A fin de prestar asistencia a los pasajeros en caso de problemas con los vuelos o de retrasos en la entrega de equipajes o de deterioro o extravío de los mismos, los transportistas aéreos deben establecer puntos de contacto en los aeropuertos, donde su personal o terceros encargados por los transportistas faciliten a los pasajeros la información necesaria relativa a sus derechos, incluidos los procedimientos de reclamación, y les presten asistencia a la hora de tomar medidas inmediatas.

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento Considerando 11

Texto de la Comisión

Enmienda

(11) El Reglamento (CE) nº 261/2004 debe incluir explícitamente un derecho de compensación para los pasajeros que sufren grandes retrasos, en consonancia con la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en los asuntos acumulados C-402/07 y C-432/07 (Sturgeon). ***Al mismo tiempo***, los períodos mínimos de retraso que abren derecho a compensación deben incrementarse para tener en cuenta el impacto económico en el sector ***y evitar todo aumento en la frecuencia de las cancelaciones que pudiera producirse como consecuencia de ello. Al objeto de*** asegurar condiciones de compensación homogéneas a los ciudadanos que viajan dentro de la UE, ***el límite mínimo debe ser el mismo para***

(11) El Reglamento (CE) nº 261/2004 debe incluir explícitamente un derecho de compensación para los pasajeros que sufren grandes retrasos, en consonancia con la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en los asuntos acumulados C-402/07 y C-432/07 (Sturgeon) ***y con el principio de igualdad de trato, por el que se establece que situaciones similares no sean tratadas de forma distinta.*** Los períodos mínimos de retraso que abren derecho a compensación deben incrementarse, ***entre otras cosas*** para tener en cuenta el impacto económico en el sector. ***Con esto se pretende*** asegurar ***unas*** condiciones de compensación homogéneas a los ciudadanos que viajan dentro de la UE. ***Al mismo tiempo, en***

todos los viajes dentro de la Unión, pero ha de depender de la distancia recorrida en el caso de los viajes con origen o destino en terceros países, habida cuenta de las dificultades operativas a que han de hacer frente los transportistas aéreos cuando sufren retrasos en aeropuertos lejanos.

algunos casos conviene prever unos límites mínimos más elevados en función de la distancia recorrida en el caso de los viajes con origen o destino en terceros países, habida cuenta de las dificultades operativas a que han de hacer frente los transportistas aéreos cuando sufren retrasos en aeropuertos lejanos. En lo que respecta al importe de la compensación, conviene aplicar en todos los casos la misma tarifa a la misma distancia del vuelo en cuestión.

Justificación

La enmienda tiene en cuenta la posición del ponente en relación con los períodos mínimos de retraso a partir de los cuales los retrasos deben dar lugar a un derecho a compensación. El ponente considera que estos períodos deben fijarse de acuerdo con la sentencia del Tribunal de Justicia Europeo en el asunto Sturgeon que concede a los pasajeros, en caso de retrasos importantes, es decir, de más de tres horas, los mismos derechos que a los pasajeros de los vuelos cancelados.

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) A fin de garantizar la seguridad jurídica, procede que el Reglamento (CE) n° 261/2004 confirme explícitamente que la modificación de los horarios de los vuelos tiene en los pasajeros efectos semejantes a los de los grandes retrasos y, por consiguiente, deben dar lugar a derechos similares.

Enmienda

(12) A fin de garantizar la seguridad jurídica, procede que el Reglamento (CE) n° 261/2004 confirme explícitamente que la modificación de los horarios de los vuelos tiene en los pasajeros efectos semejantes a los de los grandes retrasos **o la denegación de embarque** y, por consiguiente, deben dar lugar a derechos similares.

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento Considerando 13

Texto de la Comisión

(13) Los pasajeros que pierden un vuelo de conexión han de estar adecuadamente atendidos mientras esperan un transporte alternativo. De acuerdo con el principio de igualdad de trato, conviene establecer que dichos pasajeros puedan reclamar una compensación de manera similar a los pasajeros cuyos vuelos sufren retrasos o son cancelados, en función del retraso acumulado hasta llegar al destino final de su viaje.

Enmienda

(13) Los pasajeros que pierden un vuelo de conexión ***debido a un cambio de horario o un retraso*** han de estar adecuadamente atendidos mientras esperan un transporte alternativo. De acuerdo con el principio de igualdad de trato ***y la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el Asunto C-11/11 (Air France contra Folkerts)***, conviene establecer que dichos pasajeros puedan reclamar una compensación de manera similar a los pasajeros cuyos vuelos sufren retrasos o son cancelados, en función del retraso acumulado hasta llegar al destino final de su viaje.

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento Considerando 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 bis) En principio, debe ser la compañía aérea que provoca el cambio de horario o el retraso la que tenga la obligación de ofrecer asistencia y transporte alternativo. Sin embargo, con el fin de reducir la carga económica a la compañía aérea en cuestión, la indemnización que deberá abonarse al pasajero debe ser proporcional al retraso de un vuelo de conexión anterior en el punto de transferencia.

Justificación

El ponente considera que, teniendo en cuenta la importante cantidad de compañías aéreas que operan vuelos regionales de corta distancia en la UE, debe reducirse la carga financiera que suponen los pagos de compensación para estos transportistas. Teniendo esto en cuenta,

se añade una doble condición, en aras de la proporcionalidad, que se aplicará cuando la compañía aérea anterior no haya provocado más que un breve retraso que, en definitiva, provoque que el pasajero pierda el vuelo de conexión y un retraso mucho más prolongado hasta llegar al destino final.

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento Considerando 13 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 ter) Los pasajeros con discapacidad o los pasajeros con movilidad reducida que pierdan un vuelo de conexión debido a un retraso provocado por los servicios de asistencia del aeropuerto han de estar adecuadamente atendidos mientras esperan un transporte alternativo. Dichos pasajeros podrán reclamar una compensación a la entidad gestora del aeropuerto de manera similar a los pasajeros cuyos vuelos han sido cancelados o retrasados por el transportista aéreo.

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento Considerando 16

Texto de la Comisión

Enmienda

(16) En la actualidad, los transportistas aéreos se enfrentan a una responsabilidad ilimitada en caso de tener que facilitar alojamiento a sus pasajeros cuando concurren circunstancias extraordinarias de larga duración. ***La incertidumbre que ello genera, unida a la ausencia de cualquier límite temporal previsible, puede poner en peligro la estabilidad económica de los transportistas aéreos. Por tanto,*** estos han de tener la posibilidad de limitar sus

(16) En la actualidad, los transportistas aéreos se enfrentan a una responsabilidad ilimitada en caso de tener que facilitar alojamiento a sus pasajeros cuando concurren circunstancias extraordinarias de larga duración. ***No obstante,*** estos han de tener la posibilidad de limitar sus servicios de atención al pasajero ***con respecto a la duración del alojamiento y, en los casos en que los propios pasajeros hayan organizado el alojamiento, con respecto a***

servicios de atención al pasajero cuando haya transcurrido cierto plazo. Por otra parte, los planes de emergencia y un rápido transporte alternativo reducirán el riesgo de que los pasajeros se queden en tierra durante largos períodos.

los costes y atención cuando haya transcurrido cierto plazo. Por otra parte, los planes de emergencia y un rápido transporte alternativo reducirán el riesgo de que los pasajeros se queden en tierra durante largos períodos.

Justificación

En caso de graves perturbaciones, todas las partes involucradas (autoridades, aeropuertos, compañías aéreas, hoteles y pasajeros) deben aceptar compartir la responsabilidad para resolver la situación. La obligación de la compañía aérea de prestar atención puede limitarse en lo que se refiere al coste del alojamiento por noche y por pasajero. Se puede introducir una excepción a esta norma cuando los pasajeros organicen el alojamiento ellos mismos. En este caso, la compañía aérea podrá limitar el coste del alojamiento y de la atención tras un cierto tiempo.

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento Considerando 17

Texto de la Comisión

(17) Se ha comprobado que la aplicación de determinados derechos de los pasajeros, en particular el derecho a alojamiento, resulta desproporcionada en relación con los ingresos que reportan a los transportistas aéreos determinadas operaciones de pequeña escala. Los vuelos efectuados por aeronaves pequeñas en distancias cortas deben, por consiguiente, quedar eximidos de la obligación de correr con los gastos de alojamiento, si bien el transportista deberá seguir ayudando al pasajero a encontrar dicho alojamiento.

Enmienda

suprimido

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento Considerando 18

Texto de la Comisión

(18) En el caso de las personas con discapacidad, las personas con movilidad reducida y otras personas con necesidades especiales tales como los menores no acompañados, las mujeres embarazadas y las personas que necesitan atención médica especial, puede resultar más difícil ofrecer alojamiento si se producen contratiempos en los vuelos. Por consiguiente, las limitaciones del derecho a alojamiento en circunstancias extraordinarias **o en operaciones regionales** no deben aplicarse a estas categorías de pasajeros.

Enmienda

(18) En el caso de las personas con discapacidad, las personas con movilidad reducida y otras personas con necesidades especiales tales como los menores no acompañados, las mujeres embarazadas y las personas que necesitan atención médica especial, puede resultar más difícil ofrecer alojamiento si se producen contratiempos en los vuelos. Por consiguiente, las limitaciones del derecho a alojamiento en circunstancias extraordinarias no deben **en ningún caso** aplicarse a estas categorías de pasajeros.

Enmienda 23

**Propuesta de Reglamento
Considerando 18 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(18 bis) Cuando un transportista aéreo comunitario solicite que las personas con discapacidad o con movilidad reducida sean acompañadas por un asistente, este estará exento del pago de las correspondientes tasas de salida del aeropuerto.

Enmienda 24

**Propuesta de Reglamento
Considerando 18 ter (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(18 ter) Los proveedores de servicios se asegurarán de que los pasajeros con movilidad reducida y las personas con discapacidad tengan en todo momento el derecho a utilizar gratuitamente en la

aeronave respiradores de emergencia homologados. La Comisión debe elaborar una lista de los equipos de oxígeno médico aprobados en colaboración con el sector y las organizaciones que representan a las personas con discapacidad y las PMR, teniendo debidamente en cuenta los requisitos de seguridad.

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento Considerando 20

Texto de la Comisión

(20) Los pasajeros no solo han de ser correctamente informados de sus derechos cuando un vuelo sufre perturbaciones, sino que también se les ha de informar debidamente de la causa de la perturbación propiamente dicha en cuanto se disponga de tal información. También debe **facilitarse** esta información cuando el pasajero ha adquirido el billete a través de un intermediario establecido en la Unión.

Enmienda

(20) Los pasajeros no solo han de ser correctamente informados de sus derechos cuando un vuelo sufre perturbaciones, **o en caso de cambio de horario o de denegación de embarque**, sino que también se les ha de informar debidamente de la causa de la perturbación propiamente dicha en cuanto se disponga de tal información. **La compañía aérea** también debe **facilitar** esta información cuando el pasajero ha adquirido el billete a través de un intermediario establecido en la Unión. **Además, se debe informar a los pasajeros sobre los procedimientos más sencillos y rápidos de presentación de quejas y reclamaciones, a fin de permitirles que ejerzan sus derechos.**

Justificación

La compañía aérea es la única fuente de información fiable en relación con las causas de las perturbaciones relacionadas con los vuelos.

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento Considerando 21 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(21 bis) A fin de ayudar a que los organismos nacionales competentes cumplan la función que les corresponde en la aplicación del presente Reglamento, los transportistas aéreos han de proporcionarles la documentación de cumplimiento correspondiente que demuestre que cumplen correctamente con todos los artículos pertinentes del presente Reglamento.

Enmienda 27

**Propuesta de Reglamento
Considerando 21 ter (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(21 ter) Ya que la aviación comercial es un mercado integrado de la Unión, las medidas para garantizar el cumplimiento del presente Reglamento serán más efectivas a nivel europeo si se incrementa la participación de la Comisión Europea. En concreto, la Comisión Europea debe aumentar la sensibilización entre los usuarios del transporte aéreo acerca del cumplimiento por parte de los transportistas aéreos de los derechos de los pasajeros mediante la publicación de una lista de transportistas que sistemáticamente incumplen el presente Reglamento.

Enmienda 28

**Propuesta de Reglamento
Considerando 22**

Texto de la Comisión

(22) Los pasajeros han de estar debidamente informados de los procedimientos de presentación de quejas y reclamaciones a los transportistas aéreos y deben recibir una respuesta a ellas ***dentro de un plazo prudencial***. Asimismo, los pasajeros han de tener la posibilidad de presentar reclamaciones contra los transportistas aéreos a través de medidas extrajudiciales. No obstante, dado que el derecho a una tutela judicial efectiva es un derecho fundamental reconocido en el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, dichas medidas no han de impedir ni obstaculizar el acceso de los pasajeros a los tribunales.

Enmienda

(22) Los pasajeros han de estar debidamente informados de los procedimientos de presentación de quejas y reclamaciones a los transportistas aéreos ***y se les ha de informar de los plazos vigentes, especialmente los previstos en el artículo 16 bis, apartado 2***, y deben recibir una respuesta a ellas ***en el plazo más corto posible***. Asimismo, los pasajeros han de tener la posibilidad de presentar reclamaciones contra los transportistas aéreos a través de medidas extrajudiciales. ***Los Estados miembros deben contar con servicios dotados de buenos equipos de mediación, para aquellos casos en que no haya sido posible resolver conflictos entre los pasajeros y las aerolíneas***. No obstante, dado que el derecho a una tutela judicial efectiva es un derecho fundamental reconocido en el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, dichas medidas no han de impedir ni obstaculizar el acceso de los pasajeros a los tribunales. ***A tal fin, conviene facilitar siempre a los pasajeros todas las direcciones e información de contacto de los organismos responsables de llevar a cabo los procedimientos pertinentes en los distintos países. A fin de permitir una resolución sencilla, rápida y económica de las reclamaciones y de las actuaciones judiciales y extrajudiciales, debe remitirse especialmente a los procedimientos de resolución de conflictos en línea y de resolución alternativa de conflictos, así como al procedimiento europeo para demandas de escasa cuantía.***

Enmienda 29

**Propuesta de Reglamento
Considerando 22 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(22 bis) Toda reclamación debe ir precedida de una queja.

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento Considerando 23

Texto de la Comisión

Enmienda

(23) En el asunto C-139/11 (Moré/KLM), el Tribunal de Justicia de la Unión Europea aclaró que el plazo para el ejercicio de las acciones de reclamación de la compensación ha de determinarse conforme a las normas de cada Estado miembro.

(23) En el asunto C-139/11 (Moré/KLM), el Tribunal de Justicia de la Unión Europea aclaró que el plazo para el ejercicio de las acciones de reclamación de la compensación ha de determinarse conforme a las normas de cada Estado miembro. ***En cuanto a los acuerdos extrajudiciales, los plazos se fijan de conformidad con la Directiva 2013/11/EU del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo y por la que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2009/22/CE (Directiva sobre la resolución alternativa de litigios en materia de consumo)***^{17 bis}.

^{17 bis} **DO L 165 de 18.6.2013, p. 65.**

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento Considerando 26 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(26 bis) En aras de una mayor seguridad jurídica para los pasajeros y los transportistas aéreos, debe poder clarificarse el concepto de «circunstancias extraordinarias» sobre la

base de la labor de los organismos nacionales competentes y las resoluciones judiciales. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria con los organismos nacionales competentes. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento Considerando 27

Texto de la Comisión

(27) A fin de garantizar la compensación del valor íntegro de los desperfectos o la pérdida de los equipos de movilidad, los transportistas aéreos **deben ofrecer a las personas** con movilidad reducida la oportunidad de efectuar de forma gratuita una declaración especial de interés que, de conformidad con el Convenio de Montreal, les permita solicitar la compensación íntegra de las pérdidas o daños sufridos.

Enmienda

(27) A fin de garantizar la compensación del valor íntegro de los desperfectos o la pérdida de los equipos de movilidad, los transportistas aéreos **y los servicios de asistencia aeroportuarios informarán a los pasajeros con discapacidad o a los pasajeros con** movilidad reducida, **en el momento de efectuar la reserva y nuevamente en el momento de la facturación, de la** oportunidad de efectuar de forma gratuita una declaración especial de interés que, de conformidad con el Convenio de Montreal, les permita solicitar la compensación íntegra de las pérdidas o daños sufridos. **Los transportistas aéreos deben informar a los pasajeros, cuando realicen la reserva de los billetes, de la existencia de la declaración mencionada y los derechos que de ella se derivan.**

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento Considerando 29

Texto de la Comisión

(29) **En la medida de lo posible**, los instrumentos musicales deben ser aceptados como equipaje en la cabina de pasajeros y, cuando ello no sea posible, se han de transportar en condiciones adecuadas en el compartimiento de carga de la aeronave. Procede modificar el Reglamento (CE) n° 2027/97 en consecuencia.

Enmienda

(29) Los instrumentos musicales deben ser aceptados como equipaje en la cabina de pasajeros y, cuando ello no sea posible, se han de transportar en condiciones adecuadas en el compartimiento de carga de la aeronave. ***A fin de permitir a los pasajeros afectados valorar si sus instrumentos pueden guardarse en la cabina, los transportistas aéreos deben informales del tamaño de los compartimentos.*** Procede modificar el Reglamento (CE) n° 2027/97 en consecuencia.

Enmienda 34

**Propuesta de Reglamento
Considerando 31**

Texto de la Comisión

(31) Habida cuenta del breve plazo establecido para presentar reclamaciones por retraso, deterioro o extravío de equipaje, ***conviene que los transportistas aéreos ofrezcan*** a los pasajeros la posibilidad de presentar su reclamación en un formulario ***que les facilitarán en el aeropuerto.*** La reclamación puede presentarse también en el parte común de irregularidad de equipaje (PIR).

Enmienda

(31) Habida cuenta del breve plazo establecido para presentar reclamaciones por retraso, deterioro o extravío de equipaje, ***debe crearse un servicio especial de reclamación del equipaje en todos los aeropuertos que ofrezca*** a los pasajeros la posibilidad de presentar su reclamación ***en el momento de su llegada. Para ello, las compañías aéreas deben facilitar a los pasajeros un formulario de reclamación en todas las lenguas oficiales de la UE.*** La reclamación puede presentarse también en el parte común de irregularidad de equipaje (PIR). ***La Comisión debe establecer el formulario de reclamación normalizado mediante actos de ejecución.***

Justificación

Por razones de tipo práctico, en todos los aeropuertos debe existir un servicio especial de reclamación del equipaje para acelerar y facilitar el procedimiento. Junto al reglamento revisado debe adoptarse un formulario de reclamación normalizado a escala de la UE.

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento Considerando 35 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(35 bis) Para mejorar la protección de los pasajeros más allá de las fronteras de la Unión, los derechos de los viajeros deben tratarse en acuerdos bilaterales e internacionales.

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento Considerando 35 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(35 ter) Deben ofrecerse, sin coste alguno para los pasajeros, infraestructuras específicas para los pasajeros con discapacidades graves que necesiten vestuarios y servicios higiénicos en todos los aeropuertos de la Unión con un volumen anual superior a un millón de pasajeros;

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento Considerando 35 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(35 quater) Los organismos nacionales competentes designados por los Estados miembros (los «ONC») no siempre tienen poder suficiente para garantizar una protección efectiva de los derechos de los

pasajeros. Por tanto, los Estados miembros deben dotar de suficiente poder a los ONC para sancionar los incumplimientos y resolver los litigios entre los pasajeros y el sector, y todos los ONC deben investigar a fondo todas las reclamaciones recibidas.

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto –1 (nuevo)

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 1 – apartado 1 – letra c bis (nueva)

Texto en vigor

Enmienda

–1) En el artículo 1, apartado 1, se inserta el siguiente apartado:

c bis) cambio a una clase inferior.

Justificación

El caso indicado en la letra c bis) tiene que ver con el artículo 10, apartado 2. Por lo tanto, debe incluirse en la lista.

Enmienda 39

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto –1 (nuevo)

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 1 – apartado 1 – letra c ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

–1) En el artículo 1, punto 1, se inserta la letra siguiente:

«c ter) pérdida de un vuelo de conexión.»

Justificación

Teniendo en cuenta el nuevo artículo 6 bis relativo a la pérdida de los vuelos de conexión, el objeto del Reglamento definido en el artículo 1, apartado 1, debe modificarse en consecuencia.

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra b

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 2 – letra d

Texto de la Comisión

«organizador, *toda persona en la acepción del artículo 2, apartado 2, de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados;*».

Enmienda

d) «organizador: la persona que organiza de forma no ocasional viajes combinados y los vende u ofrece a la venta, directamente o por medio de un detallista;»

Justificación

Para mayor claridad y conveniencia, es mejor omitir todo tipo de referencias y, en su lugar, enunciar claramente las definiciones correspondientes en el presente Reglamento.

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra b bis (nueva)

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 2 – letra g

Texto de la Comisión

Enmienda

La letra g) se sustituye por el texto siguiente:

«g) «reserva»: el hecho de que el pasajero dispone de un billete o de otra prueba que demuestra que la reserva ha sido aceptada y registrada por la compañía aérea o el organizador;»

Justificación

De conformidad con la nueva definición en el artículo 2, letra d).

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra c

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 2 – letra i

Texto de la Comisión

«persona con movilidad reducida, toda persona *con arreglo a la definición que figura en el artículo 2, letra a), del Reglamento (CE) n° 1107/2006 sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo*²²;».

²² DO L 204 de 26.7.2006, p. 1.

Enmienda

i) «persona con discapacidad o persona con movilidad reducida, toda persona cuya movilidad para utilizar el transporte se halle reducida por motivos de discapacidad física (sensorial o locomotriz, permanente o temporal), discapacidad o deficiencia intelectual, o cualquier otra causa de discapacidad, o por la edad, y cuya situación requiera una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares del servicio puesto a disposición de los demás pasajeros;».

²² DO L 204 de 26.7.2006, p. 1.

Justificación

Es importante tener una definición clara y completa de «persona con discapacidad o persona con movilidad reducida» en el Reglamento en lugar de una referencia a la legislación existente, es decir al Reglamento (UE) n° 1107/2006. Igualmente, es importante señalar que la expresión «persona con discapacidad» no puede usarse como sinónimo de «persona con movilidad reducida», debiendo quedar claro en la definición empleada.

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra c bis (nueva)

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 2 – letra j

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) La letra j) se sustituye por el texto siguiente:

«j) «denegación de embarque», la negativa a transportar pasajeros en un

vuelo, pese a haberse presentado al embarque en las condiciones establecidas en el apartado 2 del artículo 3, salvo que haya motivos razonables para denegar su embarque, tales como razones de salud o de seguridad o la presentación de documentos de viaje inadecuados. Un vuelo cuya hora de salida prevista haya sido adelantada y que haya provocado que el pasajero pierda el vuelo se considerará un vuelo al que se ha denegado el embarque al pasajero.»

Justificación

La definición existente en la actualidad de «denegación de embarque» debe modificarse para incluir aquellos casos en que un pasajero pierde su vuelo por el adelanto de la hora de salida del vuelo.

Enmienda 44

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra d

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 2 – letra l

Texto de la Comisión

«Se considerará cancelado un vuelo cuando la aeronave haya despegado, pero, **por el motivo que fuere**, se haya visto obligada a **atterrizar en un aeropuerto distinto del de destino o** a regresar al aeropuerto de salida.».

Enmienda

l) «Se considerará cancelado un vuelo cuando la aeronave haya despegado, pero se haya visto obligada a regresar al aeropuerto de salida **y cuyos pasajeros hayan sido trasladados para salir en otros vuelos.**».

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra e

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 2 – letra m

Texto de la Comisión

circunstancias extraordinarias, sucesos que, **por su naturaleza o su origen, no sean inherentes** al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y **escapen a su control efectivo**; a los efectos del presente Reglamento, las circunstancias extraordinarias incluirán las recogidas en el anexo;

Enmienda

m) circunstancias extraordinarias, sucesos que **escapen al control del** ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y **no se incluyan en las obligaciones impuestas por la normativa de seguridad aplicable**; a los efectos del presente Reglamento, las circunstancias extraordinarias **se limitarán a** las recogidas en el **anexo I**;

Justificación

«Inherentes» no es un término claro y tiene distintos significados en otras lenguas. Un transportista aéreo que haya actuado de conformidad con las normas y obligaciones de seguridad y mantenimiento y que, por tanto, haya hecho todo lo posible para evitar una interrupción, no debería ser sancionado con el pago de una compensación. De hecho, los pagos compensatorios solo pueden servir para incentivar el mejor comportamiento de las aerolíneas, si el suceso está realmente bajo su control. El anexo no es restrictivo y solo ofrece algunos ejemplos.

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra e

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 2 – letra o

Texto de la Comisión

o) vuelo de conexión, el vuelo que, al amparo de un único contrato de transporte, ha de permitir al pasajero llegar a un punto de transferencia para salir en otro vuelo o, según el contexto, el otro vuelo que sale del punto de transferencia;

Enmienda

o) vuelo de conexión, el vuelo que, al amparo de un único contrato de transporte **o de una única referencia de reserva, o ambas cosas**, ha de permitir al pasajero llegar a un punto de transferencia para salir en otro vuelo o, según **proceda en** el contexto **del artículo 6 bis**, el otro vuelo que sale del punto de transferencia;

Justificación

«Una única reserva» se añade para clarificar y evitar problemas en casos de compra conjunta de billetes separados en una única transacción. La adición del artículo 6 bis se refiere a las disposiciones relativas a los vuelos de conexión.

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra e

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 2 – letra r

Texto de la Comisión

entidad gestora del aeropuerto, la entidad que, conjuntamente o no con otras actividades y en virtud de las disposiciones nacionales legales, reglamentarias o contractuales, tenga por misión la administración y la gestión de las infraestructuras de un aeropuerto o de una red aeroportuaria y la coordinación **y el control de las actividades** de los distintos operadores presentes en el aeropuerto o en la red aeroportuaria de que se trate;

Enmienda

r) entidad gestora del aeropuerto, la entidad que, conjuntamente o no con otras actividades y en virtud de las disposiciones nacionales legales, reglamentarias o contractuales, tenga por misión la administración y la gestión de las infraestructuras de un aeropuerto o de una red aeroportuaria y la coordinación de los distintos operadores presentes en el aeropuerto o en la red aeroportuaria de que se trate **en función de las competencias adquiridas**;

Justificación

La propuesta impone nuevas tareas a las entidades gestoras de los aeropuertos incluyendo el control de todas las actividades de las partes interesadas que operen en el aeropuerto. Esto no es factible y tampoco es obligación de la entidad gestora del aeropuerto. Esta disposición debería, por tanto, eliminarse a fin de evitar confusión sobre la función y la responsabilidad de la entidad gestora del aeropuerto.

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra e

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 2 – letra s

Texto de la Comisión

s) precio del billete, el coste total abonado por un billete, que incluirá la tarifa aérea y todos los impuestos, tasas, recargos y cánones aplicables abonados por todos los

Enmienda

s) precio del billete, el coste total abonado por un billete, que incluirá la tarifa aérea y todos los impuestos, tasas, recargos y cánones aplicables abonados por todos los

servicios optativos y no optativos incluidos en el billete;

servicios optativos y no optativos incluidos en el billete, **tales como todos los costes de facturación, de emisión de los billetes y de la tarjeta de embarque, y del transporte de un mínimo de equipaje, incluidos un bulto de equipaje de mano, un bulto de equipaje facturado y el transporte de artículos de primera necesidad, así como todos los costes relacionados con el pago, como los derivados del pago con tarjetas de crédito; el precio del billete publicado por adelantado siempre ha de reflejar la cantidad final que se abonará por el billete;**

Justificación

El aras de la claridad y de la posibilidad de establecer una comparación, debe definirse un paquete básico de servicios incluido en el precio del billete.

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra e

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 2 – letra t

Texto de la Comisión

t) precio del vuelo, el valor obtenido multiplicando el precio del billete por la razón entre la distancia del vuelo y la distancia total del viaje o los viajes cubiertos por el billete;

Enmienda

t) precio del vuelo, el valor obtenido multiplicando el precio del billete por la razón entre la distancia del vuelo y la distancia total del viaje o los viajes cubiertos por el billete; **cuando no se conozca el precio del billete, el valor de toda devolución del importe del billete corresponderá al suplemento pagado por un asiento en la clase superior en ese vuelo;**

Justificación

El concepto de «precio del vuelo», propuesto por la Comisión no se puede aplicar cuando el vuelo es parte de un paquete de vacaciones, ya que el «precio de vuelo» no se menciona en el billete. La enmienda propuesta tiene por objeto poner remedio a esta situación. La parte adicional de la definición establece el nivel del reembolso en el valor de un billete en clase superior en el vuelo en cuestión. Esta definición debe aplicarse en el contexto de un

reembolso parcial consecuencia de una recalificación a la baja.

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra e

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 2 – letra w

Texto de la Comisión

w) retraso en la plataforma del aeropuerto, a la salida, el tiempo que permanece en tierra la aeronave entre el **comienzo** del embarque de los pasajeros y el despegue de la aeronave o, a la llegada, tiempo que transcurre entre el aterrizaje de la aeronave y el comienzo del desembarque de los pasajeros;

Enmienda

w) retraso en la plataforma del aeropuerto, a la salida, el tiempo que permanece en tierra la aeronave entre el **final** del embarque de los pasajeros y el despegue de la aeronave o, a la llegada, tiempo que transcurre entre el aterrizaje de la aeronave y el comienzo del desembarque de los pasajeros;

Justificación

El tiempo de embarque, en sí mismo, no incluye el retraso en la plataforma de un aeropuerto, ya que depende del tamaño de la aeronave. El retraso debe calcularse en términos absolutos y no en relación con cada aeronave.

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra e

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 2 – letra y bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

En el artículo 2, se añade la siguiente definición:

«y bis) «retraso a la llegada», la diferencia de tiempo entre la hora a la que debería llegar el vuelo según el horario indicado en el billete del pasajero y la hora de llegada real del vuelo; se considerará que un vuelo acusa un retraso a la llegada cuando la aeronave haya despegado, pero posteriormente se

haya visto obligada a regresar al aeropuerto de salida y haya despegado de nuevo más tarde; asimismo, se considerará que un vuelo acusa un retraso a la llegada cuando la aeronave haya sido desviada pero acabe llegando a su destino final o a un aeropuerto en las inmediaciones del destino final;

Enmienda 52

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra e

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 2 – letra y ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

En el artículo 2, se añade la siguiente definición:

«y ter) «transporte alternativo», transporte que se ofrece como alternativa, sin ningún coste adicional, y que le permite al pasajero llegar a su destino final;

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra a

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 3 – apartado 2 – letra a – parte introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

a) dispongan de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate y, excepto en el caso de cancelación mencionado en el artículo 5 y en el caso de cambio de horario mencionado en el artículo 6, se presenten para el embarque:

a) dispongan de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate y, excepto en el caso de cancelación mencionado en el artículo 5 y en el caso de cambio de horario mencionado en el artículo 6 **o en el caso de un vuelo de conexión tal y como se define en el artículo 6 bis**, se presenten para el embarque:

Justificación

Modificación del texto de conformidad con el nuevo artículo 6 bis relativo a la pérdida del vuelo de conexión.

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra a bis (nueva)

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 3 – apartado 3

Texto en vigor

Enmienda

3. El presente Reglamento no se aplicará a los pasajeros que viajen gratuitamente o con un billete de precio reducido que no esté directa o indirectamente a disposición del público. No obstante, se aplicará a los pasajeros que posean billetes expedidos, dentro de programas para usuarios habituales u otros programas comerciales, por un transportista aéreo o un operador turístico.

a bis) En el apartado 3, se añade el siguiente texto:

«3. El presente Reglamento no se aplicará a los pasajeros que viajen gratis o con un billete de precio reducido que no esté directa o indirectamente a disposición del público, ***incluidos niños menores de dos años para los que no se haya adquirido asiento propio***. No obstante, se aplicará a los pasajeros que posean billetes expedidos, dentro de programas para usuarios habituales u otros programas comerciales, por un transportista aéreo o un operador turístico.»

Con esta enmienda se pretende modificar una disposición del acto existente —el artículo 3, apartado 3— a la que no se hacía referencia en la propuesta de la Comisión.

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 3 – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 6, el presente

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 6, el presente

Reglamento será únicamente aplicable a los pasajeros transportados por aviones motorizados de ala fija. No obstante, cuando una parte del viaje se efectúe, de acuerdo con un contrato de transporte, en otro modo de transporte o en helicóptero, el **presente Reglamento** será aplicable a todo el viaje **y la parte de él realizada con otro modo de transporte se considerará vuelo de conexión a los efectos del presente Reglamento**.».

Reglamento será únicamente aplicable a los pasajeros transportados por aviones motorizados de ala fija. No obstante, cuando una parte del viaje se efectúe, de acuerdo con un **único** contrato de transporte **y sobre la base de una única reserva**, en otro modo de transporte o en helicóptero, el **artículo 6 bis** será aplicable a todo el viaje, **si en el contrato de transporte se ha indicado dicho otro modo de transporte. El transportista aéreo se considerará responsable de la aplicación del presente Reglamento en el conjunto del trayecto**.».

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra c

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 3 – apartado 6

Texto de la Comisión

«6. El presente Reglamento también será aplicable a los pasajeros transportados en el marco de contratos de viaje combinado, si bien no afectará a los derechos que amparan a los pasajeros en virtud de la Directiva 90/314/CEE del Consejo. El pasajero tendrá derecho a presentar reclamaciones en virtud del presente Reglamento y de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, pero no podrá acumular derechos con respecto a los mismos hechos en el marco de ambos actos jurídicos si esos derechos protegen los mismos intereses o persiguen el mismo objetivo. El presente Reglamento no se aplicará cuando un viaje combinado se cancele o retrase por motivos que no sean la cancelación o el retraso del vuelo.».

Enmienda

«6. El presente Reglamento también será aplicable a los pasajeros **aéreos** transportados en el marco de contratos de viaje combinado, si bien no afectará a los derechos que amparan a los pasajeros en virtud de la Directiva 90/314/CEE del Consejo. El pasajero tendrá derecho a presentar reclamaciones en virtud del presente Reglamento y de la Directiva 90/314/CEE del Consejo **a la compañía aérea y al organizador, respectivamente**, pero no podrá acumular derechos con respecto a los mismos hechos en el marco de ambos actos jurídicos si esos derechos protegen los mismos intereses o persiguen el mismo objetivo. El presente Reglamento no se aplicará cuando un viaje combinado se cancele o retrase por motivos que no sean la cancelación o el retraso del vuelo.».

Justificación

Clarificación del texto. El Reglamento (CE) nº 261/2004 y la Directiva 90/314/CEE relativa

a los viajes combinados son dos actos jurídicos distintos. Debe quedar claro que los pasajeros no pueden acumular derechos en el marco de estos dos actos.

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra –a (nueva)

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 4 – apartado 1

Texto en vigor

1. Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevea que tendrá que denegar el embarque en un vuelo, deberá, en primer lugar, pedir que se presenten voluntarios que renuncien a sus reservas a cambio de determinados beneficios, en las condiciones que acuerden el pasajero interesado y el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. Los voluntarios recibirán asistencia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8, además de los beneficios mencionados en este apartado.

Enmienda

–a) El artículo 4, apartado 1, se sustituye por el texto siguiente:

1. Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevea que tendrá que denegar el embarque en un vuelo, deberá, en primer lugar, pedir que se presenten voluntarios que renuncien a sus reservas a cambio de determinados beneficios, en las condiciones que acuerden el pasajero interesado y el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. Los voluntarios ***serán informados de sus derechos de conformidad con el artículo 14, apartado 2, y recibirán asistencia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8, y, si la hora convenida de salida es al menos dos horas después de la hora de salida inicial, el transportista aéreo ofrecerá a los pasajeros asistencia y atención de conformidad con el artículo 9,*** además de los beneficios mencionados en este apartado.

Justificación

Para garantizar a los voluntarios el mismo nivel de información y atención proporcionada al resto de pasajeros, estos deben contar con toda la información disponible antes de aceptar cualquier oferta del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

Enmienda 58

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra a

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 4 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

suprimido

«3. En caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de estos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarlos inmediatamente de acuerdo con el artículo 7 y prestarles asistencia de conformidad con el artículo 8. Si el pasajero opta por ser conducido en un transporte alternativo lo más rápidamente posible, de conformidad con el artículo 8, apartado 1, letra b), y la hora de salida es al menos dos horas posterior a la hora de salida inicial, el transportista que realice el vuelo prestará asistencia al pasajero con arreglo a lo previsto en el artículo 9.».

Justificación

El reglamento vigente contempla la aplicación del artículo 9 sin retrasos y no debe modificarse esta situación. Los pasajeros a los que se les deniega el embarque por razones que no le sean imputables no deberían tener que esperar dos horas hasta el momento de la salida dos horas por los refrescos a los que se hace referencia en el artículo 9, apartado 1, letra a).

Enmienda 59

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 4 – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

«4. Los apartados 1, 2 y 3 serán también aplicables a los billetes de vuelta cuando

«4. A los pasajeros no se les denegará el embarque en el viaje de vuelta, tampoco

al pasajero se le deniegue el embarque en el viaje de vuelta por no haber efectuado el viaje de ida o no haber abonado una tasa suplementaria a tal fin.

cuando este conste de varios vuelos, por no haber efectuado el viaje de ida *de un billete de ida y vuelta* o no haber abonado una tasa suplementaria a tal fin. *Si se deniega el embarque a pasajeros contra su voluntad por esas razones, se aplicarán los apartados 1 y 2. Además, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo compensará inmediatamente a los pasajeros afectados, de conformidad con el artículo 7 y les prestará asistencia conformidad con los artículos 8 y 9.*

No se aplicará el primer párrafo del presente apartado cuando el billete incluya vuelos con cupones múltiples y se deniegue el embarque a los pasajeros porque el transporte no se haya usado en cada uno de los vuelos separados o no se hayan usado los vuelos en la secuencia convenida, según se indique en el billete.

Justificación

La práctica aplicada por las compañías aéreas es contraria a los intereses de los consumidores y se debe evitar en el futuro mediante un fundamento jurídico claro. En lo que se refiere a la aplicación del artículo 9, véase la enmienda anterior.

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 4 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. Cuando el pasajero, o un intermediario que actúe en su nombre, notifique **un error** en el nombre y apellidos de uno o varios pasajeros incluidos en el mismo contrato de transporte que pueda dar lugar a una denegación de embarque, el transportista aéreo **lo** corregirá al menos una vez hasta cuarenta y ocho horas antes del vuelo sin ningún coste adicional para el pasajero o el intermediario, excepto en caso de que las disposiciones legislativas nacionales o

Enmienda

5. Cuando el pasajero, o un intermediario que actúe en su nombre, notifique **errores** en el nombre y apellidos de uno o varios pasajeros incluidos en el mismo contrato de transporte que pueda dar lugar a una denegación de embarque, el transportista aéreo **los** corregirá al menos una vez hasta cuarenta y ocho horas antes del vuelo sin ningún coste adicional para el pasajero o el intermediario, excepto en caso de que las disposiciones legislativas nacionales o

internacionales se lo impidan.».

internacionales se lo impidan.».

Justificación

Toda vez que los errores pueden deberse a distintas causas, la enmienda vela por que se pueda corregir más de un error.

Enmienda 61

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b bis (nueva)

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 4 – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) Se añade el apartado siguiente:

«5 bis. Los apartados 1, 2 y 4 se aplicarán, asimismo, cuando el pasajero pierda el vuelo porque:

a) el vuelo despegó antes de la hora prevista de salida, si bien el pasajero llegó a tiempo al aeropuerto, de conformidad con el artículo 3, apartado 2, o

b) se produjo un adelanto de la hora prevista de salida del vuelo y el pasajero no fue informado al respecto con un mínimo de 24 horas de antelación; la carga de la prueba de que el pasajero fue informado con antelación suficiente del cambio de la hora programada de salida recaerá en el transportista aéreo.»

Además, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo compensará inmediatamente al pasajero afectado, de conformidad con el artículo 7 y les prestará asistencia de conformidad con los artículos 8 y 9.

Justificación

La enmienda 35 revisada está en consonancia con la postura del ponente en relación con los derechos de los pasajeros en caso de denegación de embarque y, en particular, con la enmienda 1 al considerando 5, la enmienda 11 al considerando 12, la enmienda 32 al

artículo 4, apartado 3, y la enmienda 33 al artículo 4, apartado 4. Por consiguiente, en la enmienda 35 debe suprimirse el apartado 3 y debe completarse con la referencia a los artículos 7, 8 y 9, tal como se estipula en el artículo 4, apartado 4.

Enmienda 62

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 bis (nuevo)

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añade el siguiente artículo 4 bis:

Billetes con cupones múltiples

1. Cuando un billete con múltiples cupones prevea una utilización sucesiva de los vuelos, el transportista aéreo o el vendedor de los billetes según lo estipulado en el Reglamento CE 2111/2005, se asegurará de que el pasajero tenga pleno conocimiento de las condiciones de uso específicas relacionadas con la oferta de tarifa, y lo invitará a ponerse en contacto con el transportista por medio de los datos proporcionados en caso de imposibilidad de efectuar uno de estos vuelos.

2. Cuando un pasajero no haya realizado el vuelo o trayecto de ida o un vuelo de conexión, el transportista se abstendrá de suprimir la reserva correspondiente en el vuelo o trayecto de vuelta o el vuelo siguiente.

3. En los casos en que el pasajero se haya puesto en contacto con el transportista antes del vuelo o trayecto de vuelta o el vuelo siguiente, podrá efectuar ese vuelo sin tasas adicionales.

4. En los casos distintos a los contemplados en el apartado 3, y si está en situación de demostrar que ha cumplido con lo dispuesto en el apartado 1, el transportista podrá aplicar una tasa

adicional correspondiente a la diferencia entre el precio del vuelo pagado en el billete y el precio del vuelo en la fecha de reserva.

Enmienda 63

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 – letra a

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 5 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

«a) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá a los pasajeros la posibilidad de optar entre el reembolso, la prosecución del viaje en un transporte alternativo o la realización del viaje en una fecha posterior, y

Enmienda

«a) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá a los pasajeros la posibilidad de optar entre el reembolso, la prosecución del viaje en un transporte alternativo o la realización del viaje **más tarde ese mismo día o** en una fecha posterior, y

Enmienda 64

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 – letra a bis (nueva)

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 5 – apartado 2

Texto en vigor

2. Siempre que se informe a los pasajeros de la cancelación, **deberá darse una explicación relativa a** los posibles **transportes** alternativos.

Enmienda

a bis) El apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Siempre que se informe a los pasajeros de la cancelación **del vuelo, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo o el organizador les informarán detalladamente de sus derechos de conformidad con el artículo 5, apartado 1, así como de** los posibles **modos de transporte** alternativos.»

Justificación

Con esta enmienda se pretende reforzar el derecho a la información de los pasajeros en caso

de cancelación.

Enmienda 65

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 – letra b

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 5 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no estará obligado a abonar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias **y no se podría haber evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables**. Solamente se podrán invocar tales circunstancias extraordinarias en la medida en que afecten al vuelo en cuestión o al vuelo anterior efectuado por la misma aeronave.

Enmienda

3. Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no estará obligado a abonar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias. Solamente se podrán invocar tales circunstancias extraordinarias en la medida en que afecten al vuelo en cuestión o al vuelo anterior efectuado por la misma aeronave. ***Si el transportista aéreo no proporciona una prueba que justifique la existencia de circunstancias extraordinarias, este deberá pagar la compensación prevista en el artículo 7.***

Lo indicado en el primer párrafo no exime a los transportistas aéreos de la obligación de prestar asistencia a los pasajeros prevista en el artículo 5, apartado 1, letra b), del presente Reglamento.

Enmienda 66

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 – letra c

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 5 – apartado 5

Texto de la Comisión

«5. En los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a tres millones de pasajeros durante al menos tres años

Enmienda

«5. Para hacer frente a posibles situaciones de múltiples cancelaciones y/o retrasos de vuelos debido a los cuales un

consecutivos, la entidad gestora del aeropuerto velará por que las operaciones del aeropuerto y de los usuarios del aeropuerto, en particular los transportistas aéreos y los proveedores de servicios de asistencia en tierra, estén coordinadas a través de un plan de emergencia apropiado para hacer frente a posibles situaciones de múltiples cancelaciones y/o retrasos de vuelos debido a los cuales un número considerable de pasajeros quede bloqueado en el aeropuerto, incluidos los casos de insolvencia o revocación de la licencia de explotación de la compañía aérea. El plan de emergencia se elaborará con el objetivo de ofrecer la información y la asistencia adecuadas a los pasajeros que se queden en tierra. La entidad gestora del aeropuerto transmitirá el plan de emergencia y todas las modificaciones del mismo al organismo nacional competente designado conforme a lo dispuesto en el artículo 16. En los aeropuertos que no alcancen el límite antes mencionado, la entidad gestora del aeropuerto se esforzará por coordinar a los usuarios de los aeropuertos y asistir e informar a los pasajeros que se queden en tierra en tales situaciones.».

número considerable de pasajeros quede bloqueado en el aeropuerto, incluidos los casos de insolvencia o revocación de la licencia de explotación de la compañía aérea, las entidades gestoras de los aeropuertos deben velar por una coordinación apropiada de los usuarios de los aeropuertos mediante un plan de emergencia apropiado, en los aeropuertos de la Unión cuyo tráfico anual no haya sido inferior a millón y medio de pasajeros durante al menos tres años consecutivos.

El plan de emergencia lo elaborará la entidad gestora del aeropuerto en cooperación con los usuarios del aeropuerto, en particular los transportistas aéreos, los proveedores de servicios de asistencia en tierra, los proveedores de servicios de navegación aérea, los comercios aeroportuarios, y los proveedores de asistencia para pasajeros con discapacidad o pasajeros con movilidad reducida, y, cuando proceda, con la participación de las autoridades y organizaciones nacionales, regionales o locales pertinentes.

La entidad gestora del aeropuerto transmitirá el plan de emergencia y todas

las modificaciones del mismo al organismo nacional competente designado conforme a lo dispuesto en el artículo 16. **Los Estados miembros garantizarán que el organismo nacional competente tenga la capacidad y los recursos necesarios para actuar de manera eficaz en relación con los planes de emergencia y para adaptarlos si procede.**

En los aeropuertos que no alcancen el límite antes mencionado, la entidad gestora del aeropuerto se esforzará por coordinar a los usuarios de los aeropuertos y asistir e informar a los pasajeros que se queden en tierra en tales situaciones.».

Justificación

En interés de los pasajeros, el límite de tres millones de pasajeros al año para los aeropuertos se considera demasiado alto y se ha de reducir a un millón y medio. En cuanto al establecimiento de los planes de emergencia, se ha de establecer claramente la participación de todos los usuarios del aeropuerto y de las autoridades nacionales, regionales o locales. El principal objetivo que se ha de alcanzar gracias al establecimiento de planes de emergencia es garantizar una coordinación adecuada por todas las partes interesadas.

Enmienda 67

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 – letra c bis (nueva)

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 5 – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) Se añade el apartado 5 bis siguiente:

«5 bis. Cuando los transportistas aéreos no puedan reducir las obligaciones que les incumben con arreglo al presente Reglamento, se establecerá el plan de emergencia previsto en el apartado 5 para definir una acción coordinada cuando esta sea necesaria para garantizar el suministro de información y asistencia adecuadas a los pasajeros que se queden

en tierra y en particular a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida, en particular en lo que se refiere a:

– el suministro de información a los pasajeros que se hayan quedado en tierra o que se dirijan hacia el aeropuerto para iniciar el viaje;

– el suministro de alojamiento in situ cuando el importante número de pasajeros que se hayan quedado en tierra supere la disponibilidad de alojamientos en hoteles;

– el suministro de información y alojamiento a los pasajeros que se vean afectados por las limitaciones establecidas en el artículo 9, apartados 4 y 5;

– el transporte de los pasajeros que se hayan quedado en tierra recurriendo a transportistas y modos de transporte alternativos, en aquellos casos en los que el transportista que realice el vuelo haya dejado de operar.

Justificación

Esta enmienda está estrechamente relacionada con la enmienda anterior al artículo 5, apartado 5. Su objetivo es indicar con mayor precisión los elementos que deben incluir los planes de emergencia en lo que se refiere a la información y la asistencia. Se ha de prestar una atención particular a las necesidades de las personas con discapacidad y con movilidad reducida.

Enmienda 68

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 – letra c ter (nueva)

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 5 – apartado 5 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

c ter) Se añade el apartado 5 ter siguiente:

«5 ter. Los transportistas aéreos desarrollarán y aplicarán procedimientos

detallados que les permitan aplicar el presente Reglamento de manera eficaz y coherente, en particular en caso de retrasos, cancelaciones, denegación del embarque, importantes perturbaciones e insolvencia. Estos procedimientos indicarán claramente la persona de contacto de la aerolínea en cada aeropuerto, encargada de proporcionar información fiable relativa a la atención, asistencia, búsqueda de transporte alternativo o reembolso y para tomar las medidas necesarias de manera inmediata. El transportista aéreo definirá los procesos y las condiciones de la prestación de dichos servicios de tal manera que este representante pueda cumplir con esta obligación sin retraso alguno. El transportista aéreo comunicará dichos procedimientos, así como cualquier cambio en los mismos, al organismo nacional competente designado de conformidad con el artículo 16.

Justificación

La enmienda sustituye a la enmienda 41 del ponente.

Enmienda 69

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 – letra c quater (nueva)

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 5 – apartado 5 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

c quater) Se añade el apartado 5 quater siguiente:

«5 quater. La anulación de un vuelo debido a la insolvencia, quiebra, suspensión o cese de las actividades de un transportista aéreo ofrece a los pasajeros inmovilizados el derecho a un reembolso, a un vuelo de vuelta al punto de partida o

a la prosecución del viaje en un transporte alternativo, así como el derecho a la atención especificada en los artículos 8 y 9 del presente Reglamento. Del mismo modo, los pasajeros de líneas aéreas que no hayan iniciado su viaje tendrán derecho a un reembolso. Los transportistas aéreos demostrarán que han tomado las medidas necesarias, como por ejemplo la contratación de un seguro o la creación de un fondo de garantía, a fin de garantizar, dado el caso, a los pasajeros inmovilizados, la asistencia, el reembolso o la prosecución del vuelo en un transporte alternativo. Los pasajeros afectados tendrán derecho a lo anterior cualquiera que sea su lugar de residencia, el punto de salida o el lugar de venta del billete.

Justificación

La quiebra, la insolvencia, la suspensión o el cese de las actividades de un transportista aéreo pueden dar lugar a una violación de los derechos de los pasajeros: la anulación del vuelo y la prosecución del viaje en un transporte alternativo a cargo del pasajero. La protección del pasajero contra estos casos será responsabilidad de las compañías aéreas y no podrá depender de una política comercial, que sería opcional y de pago, y por lo tanto, a criterio y a cargo del pasajero.

Enmienda 70

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

1. El transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que prevea el retraso de un vuelo o atrase la hora de salida con respecto a la hora de salida prevista inicial deberá ofrecer a los pasajeros:

Enmienda

1. El transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que prevea el retraso de un vuelo o ***el transportista aéreo que*** atrase la hora de salida con respecto a la hora de salida prevista inicial deberá ofrecer a los pasajeros:

Justificación

Esta enmienda precisa que lo dispuesto en el presente artículo se mantiene en el ámbito del sector de la aviación.

Enmienda 71

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – apartado 1 – inciso ii

Texto de la Comisión

ii) cuando el retraso sea de al menos **cinco** horas e incluya **una o varias noches**, la asistencia especificada en el artículo 9, apartado 1, letras b) y c), y

Enmienda

ii) cuando el retraso sea de al menos **tres** horas e incluya **horas durante el período nocturno**, la asistencia especificada en el artículo 9, apartado 1, letras b) y c), y

Justificación

Esta enmienda está en consonancia con la sentencia del TJE en los asuntos acumulados C-402/07 y C-432/07, Sturgeon vs Condor y Böck & Lepuschitz vs Air France, que concede a los pasajeros, en caso de retrasos largos, esto es más de tres horas, los mismos derechos que a los pasajeros cuyos vuelos han sido cancelados. El umbral de cinco horas se sustituye, por lo tanto, por uno de tres.

Enmienda 72

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – apartado 1 – inciso iii

Texto de la Comisión

iii) cuando el retraso sea de al menos **cinco** horas, la asistencia especificada en el artículo 8, apartado 1, **letra a)**.

Enmienda

iii) cuando el retraso sea de al menos **tres** horas, la asistencia especificada en el artículo 8, apartado 1.

Justificación

Esta enmienda está en consonancia con la sentencia del TJE en los asuntos acumulados C-402/07 y C-432/07, Sturgeon vs Condor y Böck & Lepuschitz vs Air France, que concede a los pasajeros, en caso de retrasos largos, esto es más de tres horas, los mismos derechos que a los pasajeros cuyos vuelos han sido cancelados. El umbral de cinco horas se sustituye, por

lo tanto, por uno de tres. Véase asimismo la enmienda al artículo 6, apartado 1, inciso ii).

Enmienda 73

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 6 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

«1 bis. Cuando un transportista aéreo adelante la hora de salida prevista más de tres horas ofrecerá a los pasajeros el reembolso que se especifica en el artículo 8, apartado 1, letra a), o el transporte alternativo que se especifica en el artículo 8, apartado 1, letra b).. El pasajero podrá organizar personalmente su propio transporte alternativo y podrá solicitar el reembolso de los gastos correspondientes en aquellos casos en los que el transportista aéreo no ofrezca la opción del transporte alternativo de conformidad con el apartado 8, apartado 1, letra b).»

Justificación

Cuando el cambio de horario suponga un retraso excesivamente grande, se les ofrecerá a los pasajeros la posibilidad de solicitar el reembolso o un transporte alternativo. Además, de conformidad con las nuevas disposiciones del artículo 8, apartado 6 bis, al pasajero se le ha de ofrecer la posibilidad de que sea él quien organice su transporte alternativo y solicitar el reembolso de los costes que se deriven de dicho transporte cuando el transportista aéreo no ofrezca la posibilidad del transporte alternativo.

Enmienda 74

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 6 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

a) con **cinco** horas de retraso como mínimo

a) con **tres** horas de retraso como mínimo

con respecto a la hora de llegada prevista en el caso de todos los viajes *efectuados dentro de la UE y en el de los viajes con origen o destino en terceros países* de distancia igual o inferior a **3 500** kilómetros;

b) con *nueve* horas de retraso como mínimo con respecto a la hora de llegada prevista en el caso de los viajes con origen o destino en terceros países de distancia comprendida entre **3 500** y 6 000 kilómetros;

c) con *doce* horas de retraso como mínimo con respecto a la hora de llegada prevista en el caso de los viajes con origen o destino en terceros países de distancia *igual o* superior a 6 000 kilómetros.

con respecto a la hora de llegada prevista en el caso de todos los viajes de distancia igual o inferior a **2 500** kilómetros;

b) con *siete* horas de retraso como mínimo con respecto a la hora de llegada prevista en el caso *de los viajes efectuados dentro de la UE de distancia superior a 2 500 kilómetros y en el* de los viajes con origen o destino en terceros países de distancia comprendida entre **2 500** y 6 000 kilómetros;

c) con *siete* horas de retraso como mínimo con respecto a la hora de llegada prevista en el caso de los viajes con origen o destino en terceros países que se encuentren a una distancia superior a 6 000 kilómetros;

Enmienda 75

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no estará obligado a abonar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que el retraso *o el cambio de horario* se *deben* a circunstancias extraordinarias *y que el retraso o el cambio de horario no se podrían haber evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables*. Solamente se podrán invocar tales circunstancias extraordinarias en la medida en que afecten al vuelo en cuestión o al vuelo anterior efectuado por la misma aeronave.

Enmienda

4. Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no estará obligado a abonar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que el retraso se *debe* a circunstancias extraordinarias.

Solamente se podrán invocar tales circunstancias extraordinarias en la medida en que afecten al vuelo en cuestión o al vuelo anterior efectuado por la misma aeronave. ***Si el transportista aéreo no proporciona una prueba que justifique la existencia de circunstancias extraordinarias, este deberá pagar la compensación prevista en el artículo 7. Lo anterior no exime a los transportistas aéreos de la obligación de prestar asistencia a los pasajeros prevista en el artículo 5, apartado 1, letra b).***

Justificación

La enmienda sustituye a la enmienda 50 del ponente.

Enmienda 76

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 6 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. A reserva de los imperativos de seguridad, cuando un retraso en la plataforma de un aeropuerto sea superior a una hora, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá gratuitamente acceso a los aseos y agua potable, velará por la debida calefacción o refrigeración de la cabina de pasajeros y garantizará atención médica adecuada en caso necesario. Cuando un retraso en la plataforma de un aeropuerto alcance un máximo de ***cinco*** horas, la aeronave deberá volver a la puerta o a otro punto de desembarque oportuno, en el que se permitirá desembarcar a los pasajeros ***y se les ofrecerá la asistencia mencionada en el apartado 1***, a menos que, por motivos de protección o de seguridad, la aeronave no pueda abandonar su posición en la

Enmienda

5. A reserva de los imperativos de seguridad, cuando un retraso en la plataforma de un aeropuerto sea superior a una hora, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá gratuitamente acceso a los aseos y agua potable, velará por la debida calefacción o refrigeración de la cabina de pasajeros y garantizará atención médica adecuada en caso necesario. Cuando un retraso en la plataforma de un aeropuerto alcance un máximo de ***dos*** horas, la aeronave deberá volver a la puerta o a otro punto de desembarque oportuno, en el que se permitirá desembarcar a los pasajeros, a menos que, por motivos de protección o de seguridad, la aeronave no pueda abandonar su posición en la plataforma. ***Después de un retraso total de tres horas con respecto***

plataforma.».

a la hora de salida inicial, se ofrecerá a los pasajeros la asistencia mencionada en el apartado 1, incluyendo la opción de reembolso, vuelo de vuelta y la prosecución del viaje en un transporte alternativo, de conformidad con el artículo 8, apartado 1, y serán informados en consecuencia.

Justificación

Esta enmienda sustituye a la enmienda 51 del ponente con la referencia adicional al derecho al reembolso, a un vuelo de vuelta o a la prosecución del viaje en un medio de transporte alternativo.

Enmienda 77

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 bis – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Cuando un pasajero pierda un vuelo de conexión debido a un retraso o al cambio de horario de un vuelo anterior, el transportista aéreo **comunitario** encargado de efectuar **el vuelo de conexión para continuar el viaje** ofrecerá al pasajero:

Enmienda

Cuando un pasajero pierda un vuelo de conexión **para el que disponga de una reserva, también cuando se trate de un vuelo que le haya sido ofrecido a modo de transporte alternativo**, debido a un retraso o al cambio de horario de un vuelo anterior, el transportista aéreo **de la Unión** encargado de efectuar **dicho vuelo anterior causante del retraso o cambio de horario** ofrecerá al pasajero:

Enmienda 78

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 bis – apartado 1 – inciso iii

Texto de la Comisión

iii) si la hora de salida prevista del vuelo u

Enmienda

iii) si la hora de salida prevista del vuelo u

otro transporte alternativo ofrecido conforme al artículo 8 es como mínimo cinco horas posterior a la hora de salida prevista del vuelo perdido y el retraso incluye **una o varias noches**, la asistencia especificada en el artículo 9, apartado 1, letras b) y c).

otro transporte alternativo ofrecido conforme al artículo 8 es como mínimo cinco horas posterior a la hora de salida prevista del vuelo perdido y el retraso incluye **horas durante el período nocturno**, la asistencia especificada en el artículo 9, apartado 1, letras b) y c).

Justificación

Esta enmienda se corresponde con las anteriores enmiendas relacionadas con los umbrales en el artículo 6. Además, se necesita una precisión, ya que la redacción actual podría dar lugar a un malentendido en el sentido de que el alojamiento solo se ofreciera como compensación en el caso de que estuviera incluida en el retraso una noche entera.

Enmienda 79

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 bis – apartado 2

Texto de la Comisión

El pasajero que pierda un vuelo de conexión debido al retraso de un vuelo de conexión anterior tendrá derecho a compensación del transportista aéreo **comunitario** encargado de efectuar ese vuelo anterior, de conformidad con el artículo 6, apartado 2. A tal fin, el retraso se calculará con referencia a la hora de llegada prevista al destino final.

Enmienda

2. El pasajero que pierda un vuelo de conexión debido **a un cambio de horario o** al retraso de un vuelo de conexión anterior **de noventa minutos o más calculados respecto al tiempo de llegada al punto de transferencia**, tendrá derecho a compensación del transportista aéreo **de la Unión** encargado de efectuar ese vuelo anterior, de conformidad con el artículo 6, apartado 2. A tal fin, el retraso **total** se calculará con referencia a la hora de llegada prevista al destino final

Justificación

La enmienda sustituye a la enmienda 54 del ponente. El texto especifica que los noventa minutos de retraso se calculan tomando como referencia el tiempo de llegada de la aeronave.

Enmienda 80

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 6 bis – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Los apartados 1 y 2 serán también aplicables a los transportistas aéreos de terceros países que efectúen vuelos de conexión con origen *o destino* en un aeropuerto de la *UE*.».

Enmienda

4. Los apartados 1 y 2 serán también aplicables a los transportistas aéreos de terceros países que efectúen vuelos de conexión con origen en un aeropuerto de la **Unión con destino a otro aeropuerto dentro de la Unión, o desde un aeropuerto dentro de la Unión con destino a un aeropuerto fuera de la Unión**.».

Justificación

Esta modificación es necesaria para garantizar la coherencia con el artículo 3, apartado 1, sobre el ámbito de aplicación del Reglamento y evitar problemas de extraterritorialidad en relación con transportistas de terceros países.

Enmienda 81

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra a

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 7 – apartado 1

Texto en vigor

1. Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:

- a) **250** euros para **vuelos** de hasta **1 500** kilómetros;
- b) 400 euros para todos los **vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros y para todos los demás vuelos** de entre **1 500 y 3 500** kilómetros;

Enmienda

a) El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:

- a) **300** euros para **viajes** de hasta **2 500** kilómetros;
- b) 400 euros para todos los **viajes** de entre **2 500 y 6 000** kilómetros;

c) 600 euros para todos los **vuelos no comprendidos en a) o b)**.

La distancia se determinará tomando como base el último destino al que el pasajero llegará con retraso en relación con la hora prevista debido a la denegación de embarque o a la cancelación.

Con esta enmienda se pretende sustituir a una disposición del acto existente —el artículo 7, apartado 1— que no figuraba «in extenso» en la propuesta de la Comisión.

c) 600 euros para todos los **viajes de 6 000 kilómetros o más**;

La distancia se determinará tomando como base el último destino al que el pasajero llegará con retraso en relación con la hora prevista debido a la denegación de embarque o a la cancelación.

Justificación

El Reglamento vigente define la compensación por los «vuelos» y debe mantenerse este concepto en la revisión.

Enmienda 82

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra b

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 7 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. La compensación mencionada en el apartado 1 se abonará **en metálico**, por transferencia bancaria electrónica, transferencia bancaria **o cheque**.

Enmienda

3. **De común acuerdo con el pasajero**, la compensación mencionada en el apartado 1 se abonará por transferencia bancaria electrónica, **devolución con la tarjeta de crédito o transferencia bancaria a la cuenta indicada por el pasajero con derecho a su recepción. La Comisión incrementará los importes de la compensación previa consulta del Comité establecido en el artículo 16.**

Justificación

Hay problemas con los transportistas que pagan la compensación por cheque.

Enmienda 83

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra b
Reglamento (CE) n° 261/2004
Artículo 7 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. El transportista aéreo podrá llegar a un acuerdo voluntario con el pasajero que sustituya a **las disposiciones** sobre compensación **previstas** en el apartado 1, siempre que ese acuerdo se ratifique en un documento, firmado por el pasajero, en el que se **recojan** sus derechos a compensación en virtud del presente Reglamento.».

Enmienda

5. El transportista aéreo podrá llegar a un acuerdo voluntario con el pasajero que sustituya a **la** compensación **prevista** en el apartado 1 **mediante otros beneficios no monetarios de un valor al menos equivalente (por ejemplo, bonos de viaje sin fecha de expiración por un importe equivalente al 100 % del derecho de compensación)**, siempre que ese acuerdo se ratifique en un documento, firmado por el pasajero, en el que se **le informe de manera inequívoca acerca de** sus derechos a compensación en virtud del presente Reglamento. **Dicho acuerdo solo podrá celebrarse una vez producidos los hechos que dan lugar al nacimiento del derecho.**

Justificación

Esta enmienda sustituye a la enmienda 61 del ponente. De lo contrario, cabría la posibilidad de esperar que los pasajeros firmasen dicho documento por adelantado, al reservar su vuelo.

Enmienda 84

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra b
Reglamento (CE) n° 261/2004
Artículo 7 – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 bis) La carga de la prueba sobre cuándo y cómo el pasajero aceptó la forma de pago de la compensación o la devolución de los costes del billete, recogida en el artículo 7 apartado 3, y sobre si el pasajero aceptó un acuerdo, y cuándo, tal y como se recoge en el apartado 5, corresponde al transportista aéreo.

Justificación

Esta disposición establece claramente a quién corresponde la carga de la prueba.

Enmienda 85

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 8 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

– el reembolso en los siete días siguientes a la solicitud del pasajero, según las modalidades del artículo 7, apartado 3, del precio del **vuelo** con respecto a la parte o las partes del viaje no efectuadas, y con respecto a la parte o las partes ya efectuadas si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero, junto con, cuando proceda:

Enmienda

– el reembolso en los siete días **laborables** siguientes a la solicitud del pasajero, según las modalidades del artículo 7, apartado 3, del precio del **billete** con respecto a la parte o las partes del viaje no efectuadas, y con respecto a la parte o las partes ya efectuadas si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero, junto con, cuando proceda:

Justificación

Esta enmienda aclara que se hace referencia a días laborables y no a días naturales. Además, el reembolso debe estar relacionado con el precio del billete, según se define en el artículo 2, letra s, y no con el precio del vuelo.

Enmienda 86

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 8 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis) El apartado 1, letra b), se aplicará también a aquellos casos en que la aeronave haya despegado pero posteriormente se haya visto obligada a aterrizar en un aeropuerto distinto del de destino. De conformidad con el apartado 3, el transportista aéreo deberá correr con

los gastos de transporte del pasajero desde ese segundo aeropuerto hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva.

Enmienda 87

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 8 – apartado 3

Texto de la Comisión

El transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que ofrezca a un pasajero un vuelo con origen o destino en un aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva deberá correr con los gastos de transferencia del pasajero desde ese segundo aeropuerto hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva *o, con respecto al aeropuerto de destino, hasta otro destino próximo convenido con el pasajero.*

Enmienda

3. El transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que ofrezca a un pasajero un vuelo con origen o destino en un aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva deberá correr con los gastos de transferencia del pasajero desde ese segundo aeropuerto hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva.

Enmienda 88

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 8 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. El pasajero que elija la opción contemplada en el apartado 1, letra b), podrá tener derecho, en función de las disponibilidades existentes, a ser conducido por otro transportista aéreo o en otro modo de transporte cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo no pueda transportarlo en sus propios servicios a tiempo para llegar al destino final dentro de las *doce* horas siguientes a la hora de llegada prevista. *No obstante lo*

Enmienda

5. El pasajero que elija la opción contemplada en el apartado 1, letra b), podrá tener derecho, en función de las disponibilidades existentes *y a condición de que existan alternativas comparables*, a ser conducido por otro transportista aéreo o en otro modo de transporte *en cuanto exista la posibilidad* cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo no pueda transportarlo en sus propios servicios a tiempo para llegar al destino

dispuesto en el artículo 22, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1008/2008²³, el otro transportista aéreo u otro operador de transporte no cobrará al transportista contractual un precio superior al precio medio abonado por sus propios pasajeros por servicios equivalentes en los tres meses precedentes.

final dentro de las *ocho* horas siguientes a la hora de llegada prevista. *El transportista aéreo informará al pasajero, en el plazo de media hora a partir de la hora prevista para la salida del vuelo, de si se llevará a cabo el transporte mediante sus propios servicios dentro del plazo previsto. El pasajero tendrá derecho a rechazar el ser conducido mediante otro modo de transporte, y, en tal caso, mantendrá sus derechos a atención tal como se especifican en el artículo 9 a la espera del transporte alternativo.*

²³ DO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

Justificación

No debería haber limitaciones de precio o condiciones que obliguen a utilizar un modo de transporte a causa de las deficiencias de otro modo. Asimismo, no está claro cómo se puede aplicar en la práctica la noción de « un precio superior al precio medio abonado por sus propios pasajeros por servicios equivalentes en los tres meses precedentes ». Además, la enmienda específica que la obligación de organizar el transporte de un pasajero le sigue correspondiendo al transportista aéreo cuyos servicios se han visto alterados.

Enmienda 89

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 8 – apartado 6

Texto de la Comisión

6. Cuando, de conformidad con el apartado 1, se ofrezca a los pasajeros un transporte alternativo total o parcial en otro modo de transporte, el *presente Reglamento* será de aplicación al transporte efectuado por ese otro modo de transporte *como si se hubiera efectuado con una aeronave de ala fija*.

Enmienda

6. Cuando, de conformidad con el apartado 1, se ofrezca a los pasajeros un transporte alternativo total o parcial en otro modo de transporte, el *artículo 6 bis* será de aplicación al transporte efectuado por ese otro modo de transporte *de conformidad con los acuerdos en materia de transporte alternativo en vigor entre la compañía aérea que efectúa el vuelo y el otro modo de transporte. El transportista aéreo será responsable de la aplicación del presente*

Reglamento para todo el trayecto.

Justificación

Cabe destacar que existen acuerdos en materia de transporte alternativo entre diferentes modos de transporte en los que se especifican las condiciones de estas posibilidades y que serían aplicables en estos casos particulares.

Enmienda 90

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8 bis (nuevo)

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 8 – apartado 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

8 bis) En el artículo 8, se añade el apartado siguiente:

«6 bis. El pasajero podrá organizar él mismo su propio transporte alternativo y solicitar el reembolso de los gastos correspondientes en aquellos casos en los que el transportista aéreo no ofrezca la opción del transporte alternativo de conformidad con el apartado 1, letra b).»

Justificación

El pasajero debe disponer asimismo de la posibilidad de organizar su propio transporte alternativo sin perder el derecho a reclamar el reembolso de los gastos en que haya incurrido.

Enmienda 91

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra –a (nueva)

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 9 – apartado 1 – letra a

Texto en vigor

Enmienda

–a) En el apartado 1, la letra a) se sustituye por el siguiente texto:

a) comida y refrescos suficientes, *en función del tiempo que sea necesario esperar;*

«a) comida y refrescos suficientes. *El transportista aéreo proporcionará automáticamente agua potable, además de soluciones de restauración, cada vez que lo soliciten los pasajeros.»*

Con esta enmienda se pretende modificar una disposición del acto existente —el artículo 9, apartado 1, letra a)— a la que no se hacía referencia en la propuesta de la Comisión.

Enmienda 92

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra a

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 9 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) transporte entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento (hotel, lugar de residencia del pasajero u otros).

Enmienda

c) transporte *de ida y vuelta* entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento (hotel, lugar de residencia del pasajero u otros).

Enmienda 93

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra a bis (nueva)

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 9 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) El apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Además, se ofrecerán a los pasajeros gratuitamente dos llamadas telefónicas y mensajes de fax, o correos electrónicos.

Justificación

El télex se ha quedado anticuado.

Enmienda 94

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra a ter (nueva)

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 9 – apartado 3

Texto en vigor

3. Al aplicar el presente artículo, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo prestará atención especial a las necesidades de las personas con movilidad reducida y de sus acompañantes, así como a las necesidades de los menores no acompañados.

Enmienda

a ter) El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Al aplicar el presente artículo, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo prestará atención especial a las necesidades de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida y de sus acompañantes, así como a las necesidades de madres o padres que viajen solos con niños pequeños y de los menores no acompañados.»;

Con esta enmienda se pretende modificar una disposición del acto existente —el artículo 9, apartado 3— a la que no se hacía referencia en la propuesta de la Comisión.

Enmienda 95

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra a quater (nueva)

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 9 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

a quater) Se inserta el apartado siguiente:

«3 bis. Las entidades gestoras de los aeropuertos proporcionarán servicios específicos a los pasajeros con discapacidad grave que precisen de vestuarios o aseos, sin coste para el pasajero, en todos los aeropuertos de la Unión con un volumen anual de más de un millón de pasajeros.

Enmienda 96

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 9 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo pueda probar que la cancelación, el retraso o el cambio de horario se deben a circunstancias extraordinarias y que la cancelación, el retraso o el cambio de horario no se podrían haber evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, podrá limitar **el coste** total del alojamiento ofrecido con **arreglo al** apartado 1, letra b), **a 100 EUR por noche y por pasajero y** a un máximo de **tres** noches. El transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que opte por aplicar esta limitación deberá, empero, proporcionar a los pasajeros información sobre el alojamiento disponible después de esas **tres** noches, además de seguir obligado a proporcionar información de conformidad con el artículo 14.

Enmienda

4. Cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo pueda probar que la cancelación, el retraso o el cambio de horario se deben a circunstancias extraordinarias y que la cancelación, el retraso o el cambio de horario no se podrían haber evitado incluso si se hubieran tomado **correctamente** todas las medidas razonables, podrá limitar **la duración** total del alojamiento ofrecido **de conformidad** con el apartado 1, letra b), a un máximo de **cinco** noches. **Si el pasajero decide organizar personalmente su alojamiento, podrá limitarse además el coste del alojamiento a 125 EUR por noche y por pasajero.** El transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que opte por aplicar esta limitación deberá, empero, proporcionar a los pasajeros información sobre el alojamiento disponible después de esas **cinco** noches, además de seguir obligado a proporcionar información de conformidad con el artículo 14.

Esta limitación se aplicará en cualquier caso sin perjuicio de la obligación de proporcionar alojamiento que incumbe a los transportistas aéreos encargados de efectuar los vuelos, y el transportista en cuestión cumplirá con esta obligación de forma prioritaria. Esta limitación no se aplicará cuando el transportista aéreo no haya proporcionado alojamiento.

Justificación

La enmienda sustituye a la enmienda 69 del ponente. La obligación de los transportistas aéreos de proporcionar alojamiento se mantendrá inalterada salvo en el caso de que el

pasajero elija organizar él mismo su alojamiento. Sin embargo, el límite debe subirse de 100 a 125 euros. La limitación no afectará a la obligación de los transportistas aéreos de proporcionar alojamiento con carácter prioritario y no se aplicará en caso de que el transportista no lo haga.

Enmienda 97

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 9 – apartado 5

Texto de la Comisión

Enmienda

5. La obligación de ofrecer alojamiento prevista en el apartado 1, letra b), no será aplicable cuando el vuelo en cuestión cubra una distancia igual o inferior a 250 kilómetros y esté previsto que vaya a realizarlo una aeronave con una capacidad máxima igual o inferior a ochenta asientos, excepto cuando se trate de un vuelo de conexión. Aunque el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo opte por acogerse a esta excepción, deberá ofrecer a los pasajeros información sobre el alojamiento disponible.

suprimido

Enmienda 98

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 9 – apartado 6

Texto de la Comisión

Enmienda

6. El pasajero que opte por el reembolso de conformidad con el artículo 8, apartado 1, letra a), *mientras se encuentre en el aeropuerto de salida de su viaje*, u opte por un transporte alternativo en una fecha posterior de acuerdo con el artículo 8,

6. El pasajero que opte por el reembolso de conformidad con el artículo 8, apartado 1, letra a), u opte por un transporte alternativo en una fecha posterior de acuerdo con el artículo 8, apartado 1, letra c), no tendrá más derechos de atención con arreglo al

apartado 1, letra c), no tendrá más derechos de atención con arreglo al artículo 9, apartado 1, en relación con el vuelo en cuestión.

artículo 9, apartado 1, en relación con el vuelo en cuestión. ***Siempre que esté demostrado que el pasajero deba abonar gastos de desplazamiento hacia y desde el aeropuerto a causa de dicha decisión, se le deberán reembolsar íntegramente los mencionados gastos relativos al viaje no efectuado.***

Justificación

A este respecto, se tomarán en consideración los gastos de desplazamiento hacia y desde el aeropuerto en autobús, tren y taxi, así como el precio del estacionamiento en el aparcamiento del aeropuerto, dado que estos gastos pueden comprobarse.

Enmienda 99

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto –10 (nuevo)

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 10 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

–10) La frase introductoria del artículo 10, apartado 2, se sustituye por el texto siguiente:

«2. Si un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo acomoda a un pasajero en una plaza de clase inferior a aquella por la que se pagó el billete, en siete días laborables, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 7, reembolsará:

Enmienda 100

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 11 – apartado 3

Texto de la Comisión

En el artículo 11 se ***añade el apartado siguiente***:

«3. El transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no aplicará las limitaciones establecidas en el artículo 9, apartados 4 y 5, cuando el pasajero sea una persona con movilidad reducida o cualquier persona que lo acompañe, un menor no acompañado, una mujer embarazada o una persona que necesite atención médica especial, siempre que se hayan notificado sus necesidades de asistencia especiales al transportista aéreo, a su agente o al organizador con una antelación mínima de cuarenta y ocho horas antes de la hora de vuelo prevista. Se considerará que dicha notificación abarca el viaje completo y el viaje de vuelta si ambos viajes ***se han contratado con el mismo transportista aéreo***.».

Enmienda

En el artículo 11, se ***añaden los apartados siguientes***:

«3. El transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no aplicará las limitaciones establecidas en el artículo 9, apartados 4 y 5, cuando el pasajero sea ***una persona con discapacidad o*** una persona con movilidad reducida o cualquier persona que lo acompañe, un menor no acompañado, una mujer embarazada o una persona que necesite atención médica especial, siempre que se hayan notificado sus necesidades de asistencia especiales al transportista aéreo ***encargado de efectuar el vuelo***, a su agente o al organizador con una antelación mínima de cuarenta y ocho horas antes de la hora de vuelo prevista. Se considerará que dicha notificación abarca el viaje completo y el viaje de vuelta si ambos viajes ***figuran en el mismo billete***.

Los transportistas aéreos deberán esforzarse asimismo por garantizar unas buenas condiciones de atención de los perros guía y de asistencia. La información sobre la asistencia y las disposiciones existentes se facilitarán mediante distintos medios de comunicación accesibles.

Enmienda 101

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 11 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

«3 bis. El personal de cabina deberá recibir formación en materia de asistencia a personas con discapacidad o movilidad reducida con el objetivo de facilitarles el

acceso y la salida de la aeronave;»

Enmienda 102

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 11 – apartado 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

«3 ter. Las compañías no podrán denegar el embarque a un pasajero con discapacidad o movilidad reducida con el pretexto de que no va acompañado ni podrán exigir la presencia sistemática de un acompañante;»

Enmienda 103

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11 bis (nuevo)

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 12 – apartado 2

Texto en vigor

Enmienda

«2. Sin perjuicio de los principios y normas pertinentes del Derecho nacional, incluida la jurisprudencia, el apartado 1 no se aplicará a los pasajeros que hayan renunciado voluntariamente a una reserva con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 4.

En el artículo 12, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria. La compensación que se conceda con arreglo al presente Reglamento no podrá deducirse de la misma.»

Con esta enmienda se pretende modificar una disposición del acto existente —el artículo 12, apartado 2— a la que no se hacía referencia en la propuesta de la Comisión.

Justificación

Con la disposición original existían distintas opciones interpretativas, lo cual debe eliminarse. Actualmente se está tramitando un procedimiento al respecto ante el TJUE (Referencia: X ZR/111/12).

Enmienda 104

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 13

Texto de la Comisión

Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo abone una compensación o dé cumplimiento a las demás obligaciones que le impone el presente Reglamento, no podrá interpretarse que las disposiciones de este último *o de la legislación nacional* limitan su derecho a reclamar una compensación por los costes contraídos en el marco del presente Reglamento *a* cualesquiera terceras partes que hayan contribuido al suceso que haya dado lugar a la solicitud de una compensación o al cumplimiento de otras obligaciones.

Enmienda

Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo abone una compensación o dé cumplimiento a las demás obligaciones que le impone el presente Reglamento, *y sin perjuicio de los contratos de exclusión de responsabilidad existentes con terceros en el momento del litigio*, no podrá interpretarse que las disposiciones de este último limitan su derecho a reclamar una compensación por los costes contraídos en el marco del presente Reglamento, *o a intentar recuperarlos en su totalidad, de cualquier persona, incluidas* cualesquiera terceras partes, que hayan contribuido al suceso que haya dado lugar a la solicitud de una compensación o al cumplimiento de otras obligaciones, *de conformidad con la legislación aplicable. En particular, el presente Reglamento no limitará en ningún modo el derecho del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de reclamar una compensación o de recuperar sus costes de un aeropuerto u otra tercera parte con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo haya celebrado un contrato.*

Justificación

Esta disposición no debe afectar a los contratos de exclusión de responsabilidad en vigor (concluidos, por ejemplo, entre aeropuertos y compañías aéreas). Debe quedar claro que no afecta a los pasajeros.

Enmienda 105

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 14 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. La entidad gestora del aeropuerto y el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo velarán por que en todos los mostradores de facturación (incluidas las máquinas de facturación automática) y en la puerta de embarque se exponga, de forma claramente visible y legible para los pasajeros, un anuncio con el siguiente texto: «En caso de denegación de embarque, cancelación o retraso de su vuelo superior a dos horas, solicite en el mostrador de facturación o en la puerta de embarque el texto en el que figuran sus derechos, especialmente en materia de asistencia y posible compensación.

Enmienda

1. La entidad gestora del aeropuerto y el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo velarán por que en todos los mostradores de facturación (incluidas las máquinas de facturación automática) y en la puerta de embarque se exponga, de forma claramente visible y legible para los pasajeros, un anuncio con el siguiente texto: «En caso de denegación de embarque, cancelación o retraso de su vuelo superior a dos horas ***o en caso de que la hora prevista de salida de su vuelo se haya adelantado al menos dos horas en relación con la hora inicial prevista indicada en su billete***, solicite en el mostrador de facturación o en la puerta de embarque el texto en el que figuran sus derechos, especialmente en materia de asistencia y posible compensación.»

Justificación

También justifica el adelanto de la hora de salida de un vuelo.

Enmienda 106

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 14 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

«1 bis. Los transportistas aéreos establecerán, en cada aeropuerto en el que operen, unos puntos de contactos en los que garantizarán la presencia de

personal de contacto o de un tercero encargado por el transportista aéreo en cuestión, a fin de facilitar a los pasajeros la información necesaria relativa a sus derechos, incluidos los procedimientos de reclamación, de prestarles asistencia y de adoptar medidas inmediatas en caso de cancelación o de retraso de vuelos, de denegación de embarque y de pérdida o retraso de equipajes. Dichos puntos de contacto estarán disponibles durante el horario de actividad de los transportistas aéreos y hasta la salida de los últimos pasajeros de la última aeronave, a fin de prestar asistencia a los pasajeros, por ejemplo, en lo que respecta al reembolso, a cambios de ruta o de reserva y a la aceptación de sus reclamaciones.»

Justificación

La presencia de un punto local de contacto que represente al transportista aéreo en el aeropuerto, con capacidad de adoptar medidas inmediatas en nombre del transportista en caso de necesidad ayudaría a garantizar a los pasajeros el disfrute de sus derechos. Las compañías aéreas son las únicas que disponen de toda la información en caso de problemas con los vuelos y de extravío o retraso en la entrega de equipajes. Es necesario mejorar la información a los pasajeros de sus derechos y posibilidades de reclamación y queja.

Enmienda 107

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 14 – apartado 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

«1 ter. El transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo facilitará a los pasajeros información claramente legible y transparente sobre los derechos de los pasajeros y los contactos de ayuda y asistencia en relación con los billetes electrónicos y las versiones electrónica e impresa de la tarjeta de embarque.»

Enmienda 108

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 14 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. El transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que deniegue el embarque o cancele un vuelo deberá proporcionar a cada uno de los pasajeros afectados un impreso en el que se indiquen las normas en materia de compensación y asistencia con arreglo al presente Reglamento, incluida información sobre posibles limitaciones con arreglo al artículo 9, apartados 4 y 5. También deberá proporcionar un impreso equivalente a cada uno de los pasajeros afectados por un retraso o un cambio de horario de al menos dos horas. Los datos de contacto de los organismos encargados de la tramitación de reclamaciones designados en virtud del artículo 16 bis también se proporcionarán al pasajero por escrito.

Enmienda

2. En caso de denegación del embarque, cancelación del vuelo, retraso o cambio de horario de al menos dos horas, el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo informará lo antes posible a los pasajeros afectados y les facilitará un impreso o un texto en formato electrónico en el que se indiquen las normas en materia de compensación y asistencia con arreglo al presente Reglamento, incluida información sobre posibles limitaciones con arreglo al artículo 9, apartados 4 y 5, y les indicará posibles modos de transporte alternativos. La dirección del transportista ante el que puede presentar la reclamación y los datos de contacto de los organismos encargados de la tramitación de reclamaciones, designados en virtud del artículo 16 bis también se proporcionarán al pasajero por escrito.

Justificación

Esta enmienda sustituye a la enmienda 37 del ponente, especifica las modalidades de información —oral y escrita— y extiende la obligación de informar a los pasajeros a los organizadores.

Enmienda 109

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 14 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Con respecto a las personas invidentes o con problemas de vista, las disposiciones de este artículo deberán aplicarse utilizando los medios alternativos adecuados.

Enmienda

3. Con respecto a **las personas con discapacidad o las personas con movilidad reducida, en particular** las personas invidentes o con problemas de vista, las disposiciones de este artículo deberán aplicarse utilizando los medios alternativos **y los formatos** adecuados.

Justificación

La enmienda es conforme con enmiendas anteriores relativas a la definición completa de «persona con discapacidad o persona con movilidad reducida» y amplía el grupo de personas a todas las personas con discapacidad y con movilidad reducida.

Enmienda 110

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 14 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. La entidad gestora del aeropuerto velará por que la información general sobre los derechos de los pasajeros esté clara y visiblemente expuesta en las zonas de pasajeros del aeropuerto. Velará asimismo por que se informe a los pasajeros presentes en el aeropuerto de la cancelación de su vuelo y de sus derechos en caso de que la compañía aérea suprima operaciones de modo imprevisto, **como** en caso de insolvencia o revocación de su licencia de explotación.

Enmienda

4. La entidad gestora del aeropuerto velará por que la información general sobre los derechos de los pasajeros esté clara y visiblemente expuesta en las zonas de pasajeros del aeropuerto. **Sobre la base de la información recibida,** velará asimismo por que se informe a los pasajeros presentes en el aeropuerto de **las causas y de los derechos que les asisten en caso de retrasos y problemas de vuelos, tales como** la cancelación de su vuelo y de sus derechos en caso de que la compañía aérea suprima operaciones de modo imprevisto, **por ejemplo** en caso de insolvencia o revocación de su licencia de explotación.

Justificación

Las entidades gestoras de los aeropuertos no disponen de información relativa a cada uno de los pasajeros. Necesitan que los transportistas aéreos les transmitan esa información, en primer lugar, para cumplir la obligación mencionada arriba.

Enmienda 111

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 14 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. En caso de cancelación o retraso en la salida, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo informará a los pasajeros de la situación ***lo antes posible***, en todo caso a más tardar treinta minutos después de la hora de salida prevista, ***así como*** de la hora de salida estimada ***en cuanto esta información esté disponible***, siempre que el transportista aéreo haya recibido los datos de contacto del pasajero de conformidad con los apartados 6 y 7 en caso de que el billete se haya adquirido a través de un intermediario.

Enmienda

5. En caso de cancelación o retraso en la salida, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo informará a los pasajeros de la situación, ***incluida la causa de la perturbación***, en ***cuanto esta información esté disponible***, en todo caso a más tardar treinta minutos después de la hora de salida prevista de la hora de salida estimada, siempre que el transportista aéreo haya recibido los datos de contacto del pasajero de conformidad con los apartados 6 y 7 en caso de que el billete se haya adquirido a través de un intermediario.

Justificación

Como se señala en el considerando 20 de la propuesta de la Comisión, los pasajeros no solo han de ser correctamente informados de sus derechos cuando un vuelo sufre perturbaciones, sino que también se les ha de informar debidamente de la causa de la perturbación propiamente dicha en cuanto se disponga de tal información. El objetivo de esta enmienda es reforzar la información proporcionada a los pasajeros en tiempo real en caso de retraso o cancelación para que puedan ejercer sus derechos de manera eficaz.

Enmienda 112

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 14 – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

«5 bis. El transportista aéreo deberá disponer en el mostrador de facturación y

en el mostrador de embarque de documentos que contengan la Carta europea de los derechos de los pasajeros aéreos, que el personal deberá facilitar a petición de los pasajeros. La Comisión Europea actualizará dichos documentos cada vez que se produzcan modificaciones sustanciales de los derechos de los pasajeros aéreos.

Enmienda 113

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 14 – apartado 5 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

«5 ter. Las compañías aéreas facilitarán un servicio de asistencia telefónica accesible y eficaz destinado a todos los pasajeros una vez realizada la reserva; dicha asistencia deberá proporcionar información y propuestas alternativas en caso de imprevistos y su coste no excederá en ningún caso el de una llamada local;

Enmienda 114

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 14 – apartado 6

Texto de la Comisión

Enmienda

6. Cuando el pasajero no haya adquirido el billete directamente al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, sino a través de un intermediario establecido en la Unión, dicho intermediario facilitará los datos de contacto del pasajero al transportista aéreo, a condición de que el pasajero haya dado *explícitamente su*

6. Cuando el pasajero no haya adquirido el billete directamente al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, sino a través de un intermediario establecido en la Unión, dicho intermediario facilitará los datos de contacto del pasajero al transportista aéreo, a condición de que el pasajero haya dado *consentimiento. Ese*

autorización por escrito. Esta **autorización** únicamente se podrá dar sobre la base de **un consentimiento expreso**. El transportista aéreo utilizará esos datos de contacto exclusivamente para dar cumplimiento a la obligación de información prevista en el presente artículo y no para fines comerciales, y eliminará dichos datos dentro de las setenta y dos horas siguientes a la terminación del contrato de transporte. El tratamiento, acceso y almacenamiento de dichos datos se **efectuarán** de conformidad con la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos²⁴.

²⁴ DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

consentimiento únicamente se podrá dar sobre la base de **una aceptación voluntaria**. El transportista aéreo utilizará esos datos de contacto exclusivamente para dar cumplimiento a la obligación de información prevista en el presente artículo y no para fines comerciales, y eliminará dichos datos dentro de las setenta y dos horas siguientes a la terminación del contrato de transporte. El **consentimiento del pasajero a la transferencia de sus datos de contacto al transportista aéreo y de** tratamiento, acceso y almacenamiento de dichos datos se **efectuará** de conformidad con la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos²⁴.

²⁴ DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

Justificación

El consentimiento del pasajero debe obtenerse de conformidad con la legislación vigente en materia de protección de datos que no especifica la forma precisa de consentimiento («escrito»). Se sustituye el término «autorización» por el de «consentimiento» de acuerdo con la formulación utilizada en la legislación europea en materia de protección de datos.

Enmienda 115

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 14 – apartado 7

Texto de la Comisión

7. Un intermediario quedará exento de las **disposiciones del** apartado 6 cuando pueda probar la existencia de un sistema alternativo que garantice que el pasajero será informado sin necesidad de transmitir los datos de contacto pertinentes.

Enmienda

7. Un intermediario quedará exento de las **obligaciones previstas en el** apartado 6 cuando pueda probar la existencia de un sistema alternativo que garantice que el pasajero será informado sin necesidad de transmitir los datos de contacto pertinentes **o cuando el pasajero haya optado por no**

facilitar sus datos de contacto.».

Justificación

Los intermediarios no pueden ser responsables de facilitar información a los pasajeros que hayan optado por no facilitar sus datos de contacto.

Enmienda 116

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 14 – apartado 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

«7 bis. El proveedor de servicios facilitará el acceso a información exacta y objetiva que detalle el impacto medioambiental (incluido el climático) y la eficiencia energética de los viajes. Dicha información se publicará de forma claramente visible tanto en los sitios web de las compañías aéreas y los operadores turísticos como en los billetes. La Comisión apoyará el trabajo en curso en este sentido.

Enmienda 117

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 14 – apartado 7 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

«7 ter. Sin perjuicio de las obligaciones contempladas en el apartado 2, cualquier comunicación electrónica dirigida al pasajero que le notifique una cancelación, gran retraso o cambio de horario indicará de manera visible que el

pasajero tiene derecho a compensación y/o a asistencia con arreglo al presente Reglamento.»

Justificación

Independientemente de la obligación de proporcionar un impreso sobre las normas en materia de compensación y asistencia con arreglo al apartado 2 (que en cualquier caso, según las encuestas, presenta bajos niveles de cumplimiento), deben mencionarse los posibles derechos de compensación y asistencia en la propia notificación de la cancelación/retraso.

Enmienda 118

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 16 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Cada Estado miembro designará un organismo nacional competente, que velará por el cumplimiento del presente Reglamento en lo que concierne a los vuelos procedentes de aeropuertos situados en su territorio y a los vuelos procedentes de un tercer país y con destino a dichos aeropuertos. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el organismo que hayan designado con arreglo al presente apartado.

Enmienda

1. Cada Estado miembro designará un organismo nacional competente, que velará por el cumplimiento del presente Reglamento en lo que concierne ***las infracciones del presente Reglamento en aeropuertos situados en su territorio***, a los vuelos procedentes de aeropuertos situados en su territorio y a los vuelos procedentes de un tercer país y con destino a dichos aeropuertos. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el organismo que hayan designado con arreglo al presente apartado.

Justificación

El Reglamento es aplicable igualmente a las infracciones en aeropuertos situados en el territorio de los Estados miembros de la UE.

Enmienda 119

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14

Texto de la Comisión

2. El organismo nacional competente supervisará atentamente el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento y adoptará las medidas necesarias para garantizar el respeto de los derechos de los pasajeros. A tal fin, los transportistas aéreos y las entidades gestoras de los aeropuertos suministrarán los documentos pertinentes al organismo nacional competente, *si este así se lo solicita*. Para desempeñar sus funciones, el organismo nacional competente también tomará en consideración la información que le presente el organismo designado en virtud del artículo 16 bis. ***Asimismo, podrá decidir adoptar*** medidas de ejecución sobre la base de las reclamaciones individuales transmitidas por el organismo designado en virtud del artículo 16 bis.

Enmienda

2. El organismo nacional competente supervisará atentamente el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento y adoptará las medidas necesarias para garantizar el respeto de los derechos de los pasajeros. A tal fin, los transportistas aéreos y las entidades gestoras de los aeropuertos suministrarán los documentos pertinentes al organismo nacional competente ***en el plazo de un mes desde que este se lo solicite, sin perjuicio de las obligaciones de los transportistas aéreos en virtud del artículo 14 bis***. Para desempeñar sus funciones, el organismo nacional competente también tomará en consideración la información que le presente el organismo designado en virtud del artículo 16 bis. ***Adoptará*** medidas de ejecución sobre la base de las reclamaciones individuales transmitidas por el organismo designado en virtud del artículo 16 bis. ***Los Estados miembros velarán por que sus organismos nacionales competentes respectivos cuenten con suficiente poder para penalizar los incumplimientos de manera eficaz.***

Justificación

La enmienda especifica un plazo para que los transportistas aéreos y las entidades gestoras de los aeropuertos atiendan las solicitudes de documentos y suprime las actividades de ejecución de los organismos nacionales competentes, que se enumeran mejor en un nuevo apartado posterior.

Enmienda 120

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. Los transportistas aéreos proporcionarán de manera proactiva al organismo nacional competente información completa en relación con la aparición de problemas técnicos, y en particular las razones de los mismos. El organismo nacional competente compartirá esta información con los organismos responsables de la resolución extrajudicial de litigios a que se refiere el artículo 16 bis.

Justificación

Debe obligarse a los transportistas aéreos a informar a los organismos nacionales competentes de los motivos y las circunstancias que rodean a los problemas técnicos.

Enmienda 121

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

3. Las sanciones establecidas por los Estados miembros por el incumplimiento del presente Reglamento serán eficaces, proporcionadas y disuasorias.

3. Las sanciones establecidas por los Estados miembros por los incumplimientos del presente Reglamento serán eficaces, proporcionadas, disuasorias **y suficientes para incentivar a los transportistas a cumplir sistemáticamente el presente Reglamento.**

Justificación

El estudio realizado en 2012 en nombre de la Comisión Europea constató que las sanciones son demasiado bajas para proporcionar un incentivo económico a los transportistas para que cumplan el Reglamento, teniendo en cuenta también que es probable que solo un escaso número de pasajeros afectados por una infracción del Reglamento presenten reclamaciones al organismo nacional competente.

Enmienda 122

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. *Cuando los organismos designados de conformidad con los artículos 16 y 16 bis sean distintos*, se establecerán mecanismos de *notificación que garanticen el intercambio* de información *entre los diversos organismos* con el fin de ayudar al organismo nacional competente a desempeñar sus funciones de supervisión y aplicación y para que el organismo designado en virtud del artículo 16 bis recopile la información *necesaria* para *examinar* las reclamaciones individuales.

Enmienda

4. *De conformidad con la Directiva 2013/11/UE*, se establecerán mecanismos de *cooperación entre el organismo nacional competente y el organismo designado en virtud del artículo 16 bis*. *Estos mecanismos de cooperación incluirán intercambios mutuos* de información con el fin de ayudar al organismo nacional competente a desempeñar sus funciones de supervisión y aplicación y para que el organismo designado en virtud del artículo 16 bis recopile la información *y adquiera los conocimientos técnicos necesarios para la tramitación de* las reclamaciones individuales.

Justificación

La enmienda sustituye a la enmienda 81 del ponente. La petición de un mecanismo de la Unión para el intercambio de información se ha incluido en el artículo 16 ter.

Enmienda 123

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. Con respecto a cada año, a más tardar a finales de abril del año civil siguiente, los organismos nacionales competentes publicarán estadísticas sobre sus

Enmienda

5. Con respecto a cada año, a más tardar a finales de abril del año civil siguiente, los organismos nacionales competentes publicarán estadísticas sobre sus

actividades, incluidas las sanciones impuestas.

actividades, incluidas las sanciones impuestas. ***El organismo nacional competente publicará en el mismo momento, y a partir de los datos que las aerolíneas y los órganos de control aeroportuario deben recopilar y suministrar obligatoriamente, estadísticas relativas al número y la naturaleza de las reclamaciones, el número de cancelaciones, denegaciones de embarque y retrasos y su duración, y datos relativos a pérdida, retraso o deterioro de equipaje.***

Enmienda 124

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 16 – apartado 6

Texto de la Comisión

6. Los transportistas aéreos notificarán sus datos de contacto, en relación con los asuntos regulados por el presente Reglamento, a los organismos nacionales competentes de los Estados miembros en que lleven a cabo sus actividades.».

Enmienda

6. A la espera de la transposición por parte de los Estados miembros de las disposiciones de la Directiva 2013/11/UE, todo pasajero podrá presentar, en cualquier aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, reclamaciones ante un organismo nacional competente por supuestos incumplimientos del presente Reglamento que se den en cualquier aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro o con respecto a cualquier vuelo desde un tercer país con destino a uno de esos aeropuertos.

Justificación

Esta enmienda tiene por objeto asegurar que los organismos nacionales competentes siguen siendo los organismos competentes para el tratamiento de las reclamaciones hasta la entrada en vigor de la Directiva RAL en 2015. Hasta la creación del nuevo organismo de resolución de conflictos, los pasajeros deben seguir teniendo la posibilidad de presentar reclamaciones individuales ante cualquier organismo nacional competente.

Enmienda 125

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14 bis (nuevo)

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 –bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

14 bis. Se añade el siguiente artículo:

«Artículo 16 –bis

Documentación de conformidad

1. Los transportistas aéreos comunitarios elaborarán y presentarán, a más tardar el 1 de enero de 2016, al organismo nacional competente del Estado miembro que expidió su licencia de explotación de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1008/2008 y a la Comisión un documento que demuestre, con un nivel razonable de detalle, que sus procedimientos de explotación son suficientes para garantizar que cumplen sistemáticamente todos los artículos del presente Reglamento.

1 bis. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución por los que se establezca el contenido mínimo de dicha documentación de conformidad. El contenido mínimo incluirá al menos los planes de contingencia para perturbaciones importantes, identificará a los responsables de la prestación de asistencia y otros derechos, las modalidades prácticas y procedimientos mediante los cuales se tramitan las reclamaciones y se proporciona asistencia y compensación, y los procedimientos y modelos de comunicación con los pasajeros. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 16 ter, apartado 2.

2. Cualquier otro transportista que preste servicio desde un aeropuerto de la Unión presentará un documento de conformidad a los organismos nacionales competentes de todos los Estados miembros en los que opera y a la Comisión.

3. Los transportistas aéreos revisarán su documentación de conformidad y presentarán versiones actualizadas a los organismos nacionales competentes pertinentes y a la Comisión cada tres años a partir del 1 de enero de 2019.

4. El organismo nacional competente tomará en consideración la documentación de conformidad presentada por los transportistas aéreos, contrastando, en la medida de lo posible, la validez de dicha documentación con la información sobre reclamaciones.»

Justificación

El documento de conformidad sería una forma rentable de atajar el principal problema del Reglamento, que es el cumplimiento. El contenido exigido del documento podría ser determinado por el Comité de Derechos de los Pasajeros del artículo 16 quater propuesto. Podría incluir elementos tales como los planes de contingencia para perturbaciones importantes, el personal responsable de la asistencia a los pasajeros, los procedimientos de denegación de embarque, la información a los pasajeros, etc.

Enmienda 126

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 bis – apartado 1

Texto de la Comisión

1. **En el momento de la reserva**, los transportistas aéreos proporcionarán información a los pasajeros sobre **sus** procedimientos de tramitación de quejas y reclamaciones en relación con los derechos establecidos en el presente Reglamento y sobre las direcciones de contacto, incluidos

Enmienda

1. Los transportistas aéreos, **los organizadores o los vendedores de billetes con arreglo al artículo 2, letra d), del Reglamento (CE) n° 2111/2005** proporcionarán información a los pasajeros sobre **los** procedimientos de tramitación de quejas y reclamaciones **de los**

los medios electrónicos de transmisión, en las que los pasajeros pueden presentar quejas y reclamaciones. Asimismo, los transportistas aéreos indicarán a los pasajeros el organismo u organismos competentes para la tramitación de las reclamaciones de los pasajeros.

transportistas aéreos y sobre los plazos pertinentes con arreglo al apartado 2 del presente artículo, en relación con los derechos establecidos en el presente Reglamento y sobre las direcciones de contacto, incluidos los medios electrónicos de transmisión, en las que los pasajeros pueden presentar quejas y reclamaciones. Asimismo, los transportistas aéreos y, ***en su caso, los organizadores*** indicarán a los pasajeros el organismo u organismos competentes para la tramitación de las reclamaciones de los pasajeros, ***designado por los Estados miembros en virtud del presente artículo y del artículo 16. La información pertinente se facilitará en el momento de realizar la reserva, estará accesible a todos, figurará claramente en el billete del pasajero y en las páginas web del transportista aéreo, se entregará en los mostradores del transportista aéreo en los aeropuertos, y se comunicará en el correo electrónico en el que se le notifique la cancelación o retraso de su vuelo. Se proporcionará a los pasajeros un formulario de reclamación, si así lo solicitan.***

Justificación

Es necesario mejorar la información proporcionada a los pasajeros relativa a los procedimientos de queja y reclamación. Si fuera necesario, el organizador transmitirá información general a los pasajeros relativa a los procedimientos aplicables, incluida la dirección de contacto de los organismos competentes.

Enmienda 127

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 bis – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

«1 bis. La carga de la prueba con respecto a la información necesaria que se debe proporcionar a los pasajeros

Enmienda 128

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 16 bis – apartado 2

Texto de la Comisión

2. El pasajero que desee presentar una reclamación ante el transportista aéreo en relación con los derechos que le asisten en virtud del presente Reglamento deberá hacerlo dentro de los tres meses siguientes a la fecha en que tuvo lugar el vuelo o para la que estaba programado el vuelo. Dentro de los siete días siguientes a la recepción de la reclamación, el transportista confirmará dicha recepción al pasajero. En el plazo de los dos meses siguientes a la recepción de la reclamación, el transportista remitirá al pasajero una respuesta completa.

Enmienda

2. El pasajero que desee presentar una reclamación ante el transportista aéreo en relación con los derechos que le asisten en virtud del presente Reglamento deberá hacerlo dentro de los tres meses siguientes a la fecha en que tuvo lugar el vuelo o para la que estaba programado el vuelo. ***Su derecho a defender sus intereses con arreglo al presente Reglamento en el marco del sistema judicial y de un procedimiento de arbitraje extrajudicial no se verá afectado por la presentación de una reclamación en el plazo de tres meses ni tras el vencimiento de dicho plazo.*** Dentro de los siete días ***laborables*** siguientes a la recepción de la reclamación, el transportista confirmará dicha recepción al pasajero. En el plazo de los dos meses siguientes a la recepción de la reclamación, el transportista remitirá al pasajero una respuesta completa. ***Si el transportista aéreo no remite dicha respuesta completa en el plazo de dos meses, se entenderá que ha aceptado las reclamaciones del pasajero.***

Si el transportista aéreo alude a la existencia de circunstancias extraordinarias, deberá comunicar en su respuesta al pasajero las circunstancias específicas de la cancelación o el retraso del vuelo. Asimismo, el transportista aéreo deberá justificar que ha tomado todas las medidas razonables para evitar la cancelación o el retraso del vuelo.

Junto con su respuesta completa, el transportista aéreo comunicará asimismo al pasajero en cuestión los detalles de contacto pertinentes del organismo designado a que se refiere el apartado 3, incluida su dirección postal, número de teléfono, dirección de correo electrónico y dirección del sitio web.

Justificación

Sustitución de la enmienda 85 del ponente.

Enmienda 129

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 bis – apartado 3

Texto de la Comisión

3. De conformidad con la normativa de la UE y nacional pertinente, cada uno de los Estados miembros designará un organismo u organismos nacionales responsables de la resolución extrajudicial de litigios entre transportistas aéreos y pasajeros con respecto a los derechos garantizados por el presente Reglamento.

Enmienda

3. Los Estados miembros garantizarán que los pasajeros aéreos puedan someter litigios con transportistas aéreos relativos a los derechos y las obligaciones que establece el presente Reglamento a mecanismos de resolución extrajudiciales independientes, eficaces y eficientes. A tal fin, cada uno de los Estados miembros designará un organismo u organismos nacionales responsables de la resolución extrajudicial de litigios entre transportistas aéreos y pasajeros con respecto a los derechos y las obligaciones cubiertos por el presente Reglamento. ***Estos organismos deben ser distintos del organismo competente indicado en el artículo 16 apartado 1. Los Estados miembros velarán por que dichos organismos tengan competencia para resolver el litigio latente entre pasajeros y aerolíneas mediante una sentencia jurídica firme y vinculante para ambas partes. En el caso de litigios que entran dentro del ámbito de aplicación de la Directiva 2013/11/UE,***

solo será de aplicación esa Directiva. Todas las aerolíneas relacionadas con vuelos desde un aeropuerto del territorio de un Estado miembro o vuelos desde un tercer país hasta un aeropuerto situado en ese territorio estarán sometidas al sistema de resolución alternativa de litigios prevista en la Directiva 2013/11/UE, que garantiza una resolución extrajudicial simple, rápida y barata de disputas entre pasajeros y aerolíneas.

Enmienda 130

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 bis – apartado 4

Texto de la Comisión

4. *Todo* pasajero podrá reclamar ante cualquier organismo nacional designado de conformidad con el apartado 3 por un supuesto incumplimiento del presente Reglamento en cualquier aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro o con respecto a cualquier vuelo **desde un tercer país hasta un aeropuerto situado en ese territorio**. Tales reclamaciones podrán presentarse, **como muy pronto, dos meses después de la presentación de una reclamación al transportista en cuestión, a menos que este ya haya proporcionado una respuesta final a dicha reclamación**.

Enmienda

4. **Una vez recibida la respuesta completa del transportista aéreo, el pasajero en cuestión** podrá reclamar ante cualquier organismo nacional **de resolución de litigios extrajudiciales** designado de conformidad con el apartado 3 por un supuesto incumplimiento del presente Reglamento en cualquier aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro o con respecto a cualquier vuelo **procedente de cualquier aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro o procedente de un tercer país hasta uno de esos aeropuertos**. Tales reclamaciones podrán presentarse **en un plazo previamente especificado, que no será inferior a un año a partir de la fecha en la que el pasajero presentó la reclamación o la queja al transportista en cuestión**.

Enmienda 131

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 bis – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis. Si se descubre que la compañía aérea es culpable, el organismo de tramitación de reclamaciones informará al organismo nacional competente, el cual, de conformidad con el artículo 16 bis, apartado 2, adoptará medidas para garantizar el cumplimiento.

Enmienda 132

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 bis – apartado 5

Texto de la Comisión

Enmienda

5. Dentro de los siete días siguientes a la recepción de una reclamación, el organismo designado confirmará la recepción y enviará una copia de la misma al organismo nacional competente correspondiente. El plazo para remitir una respuesta final al reclamante no será superior a tres meses a partir de la recepción de la reclamación. También se enviará una copia de la respuesta final al organismo nacional competente.

5. Cuando un organismo designado reciba una reclamación, la notificará de inmediato a las partes litigantes en cuanto haya recibido todos los documentos con la información pertinente en relación con la reclamación. Enviará una copia de los documentos relativos a la reclamación al organismo nacional competente correspondiente. El plazo para remitir una respuesta final al reclamante no será superior a 90 días civiles a partir de la fecha en la que el organismo designado ha recibido el expediente completo de la reclamación. También se enviará una copia de la respuesta final al organismo nacional competente.

Justificación

La enmienda adapta el artículo de conformidad con la nueva Directiva 2013/11/UE sobre resolución alternativa de litigios (RAL).

Enmienda 133

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 bis – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

«5 bis. A fin de poder ser contactados en relación con los asuntos regulados por el presente Reglamento, los transportistas aéreos notificarán sus datos de contacto a los organismos designados en virtud del presente artículo de los Estados miembros en que lleven a cabo sus actividades.»

Enmienda 134

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 bis – apartado 5 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

«5 ter. Cuando se invoquen en este Reglamento razones de seguridad, la carga de la prueba corresponderá a la compañía aérea.»

Enmienda 135

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 bis bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

**«Artículo 16 bis bis
Los Estados miembros establecerán**

organismos de mediación bien equipados, gratuitos e independientes para ayudar a encontrar soluciones en caso de conflicto entre los pasajeros y las compañías aéreas y los proveedores de servicio de otros modos de transporte.»

Enmienda 136

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 ter – apartado 1

Texto de la Comisión

1. La Comisión apoyará el diálogo entre los Estados miembros sobre la interpretación y aplicación a escala nacional del presente Reglamento mediante el Comité a que se refiere el artículo 16 quater.

Enmienda

1. La Comisión apoyará el diálogo y ***promoverá la cooperación*** entre los Estados miembros sobre la interpretación y aplicación a escala nacional del presente Reglamento mediante el Comité a que se refiere el artículo 16 quater.

Enmienda 137

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 ter – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los Estados miembros presentarán anualmente un informe sobre sus actividades a la Comisión a más tardar a finales de abril del siguiente año civil. La Comisión podrá decidir sobre las cuestiones que deban abordarse en dichos informes a través de actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento a que se refiere el artículo 16 quater.

Enmienda

2. Los Estados miembros presentarán anualmente un informe sobre sus actividades a la Comisión a más tardar a finales de abril del siguiente año civil. ***Dicho informe deberá incluir las estadísticas a que se refiere el artículo 16 apartado 5.*** La Comisión podrá decidir sobre las cuestiones que deban abordarse en dichos informes a través de actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento a que se refiere el artículo 16 quater.

Enmienda 138

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 16 ter – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 bis. La Comisión y los Estados miembros establecerán un mecanismo a escala de la Unión en el que participen todos los organismos designados en virtud del artículo 16 y del artículo 16 bis para garantizar el intercambio de información sobre infracciones, sanciones y mejores prácticas en materia de aplicación entre los Estados miembros. La Comisión pondrá esta información a disposición de todos los Estados miembros en formato electrónico.

Justificación

Esta enmienda está relacionada con la enmienda 81 del ponente. La petición de un mecanismo a escala de la Unión de intercambio de información se ha trasladado del artículo 16, apartado 4, al presente artículo 16 ter, que se ocupa del mecanismo de cooperación entre los Estados miembros y la Comisión.

Enmienda 139

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 16 ter – apartado 5 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 ter. Los organismos nacionales competentes facilitarán a la Comisión, previa solicitud, información y documentos pertinentes sobre los casos

individuales de incumplimiento.

Justificación

Para crear un flujo coherente de información, debe permitirse a la Comisión obtener información de los organismos nacionales competentes a través de la disposición pertinente de este Reglamento.

Enmienda 140

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 ter – apartado 5 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 quater. La Comisión publicará en su sitio web y actualizará periódicamente, a partir del 1 de mayo de 2015 a más tardar, una lista de todos los transportistas que operan en la Unión que incumplen sistemáticamente las disposiciones del presente Reglamento.

Independientemente del tamaño o nacionalidad, se considerará que ha incumplido sistemáticamente el presente Reglamento cualquier transportista respecto al cual la Comisión haya recibido pruebas de infracciones de conformidad con el artículo 16 bis, apartado 5 ter, que hayan ocurrido a pasajeros en más de diez vuelos distintos en un año natural y que estén relacionadas con más de un artículo del presente Reglamento.

Enmienda 141

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

15 bis) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 16 quater bis

Actos delegados

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 16 quater ter, por los que se añadan elementos a la lista exhaustiva de circunstancias que se consideran extraordinarias a raíz de la labor de los organismos nacionales competentes y de las sentencias del Tribunal de Justicia Europeo.»

Enmienda 142

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15 ter (nuevo)

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 quater ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

15 ter) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 16 quater ter

Ejercicio de delegación

1. Se otorgan a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de acuerdo con las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 16 ter bis se otorgarán a la Comisión por un período de cinco años a partir del ...*. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el periodo de cinco años. La delegación de poderes se

prorrogará tácitamente por periodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 16 quater bis podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. Una decisión de revocación pondrá fin a la delegación de poderes especificada en esa decisión. Surtirá efecto al día siguiente de la publicación de la decisión en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 16 ter bis entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.

** DO: Insértese la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.*

Enmienda 143

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16
Reglamento (CE) n° 261/2004
Artículo 17

Texto de la Comisión

A más tardar el 1 de enero de 2017, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre el funcionamiento y los resultados del presente Reglamento, en particular sobre los efectos de la compensación por grandes retrasos y de la limitación del alojamiento en circunstancias extraordinarias de larga duración. La Comisión informará asimismo sobre la mayor protección deparada a los pasajeros aéreos en los vuelos desde terceros países operados por transportistas no comunitarios, en el contexto de los acuerdos internacionales en materia de transporte aéreo. Si procede, se incluirán en el informe propuestas legislativas.».

Enmienda

A más tardar el 1 de enero de 2017, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre el funcionamiento y los resultados del presente Reglamento, en particular sobre los efectos de la compensación por grandes retrasos y de la limitación del alojamiento en circunstancias extraordinarias de larga duración, ***las cuestiones relativas a la interpretación de circunstancias extraordinarias, las estadísticas publicadas por el organismo nacional competente sobre sus actividades, incluidas las sanciones y sus conclusiones respecto de las prácticas sospechosas por parte de los transportistas aéreos, el progreso realizado en la creación de organismos nacionales responsables de la resolución extrajudicial de litigios y las actividades de estos últimos.*** La Comisión informará asimismo sobre la mayor protección deparada a los pasajeros aéreos en los vuelos desde terceros países operados por transportistas no pertenecientes a la Unión, en el contexto de los acuerdos internacionales en materia de transporte aéreo. ***La Comisión informará, además, de la eficacia de las medidas y sanciones adoptadas por los organismos contemplados en el artículo 16 y sobre la pertinencia de un enfoque armonizado.*** El informe irá acompañado, en caso necesario, de propuestas legislativas.

Justificación

El ponente considera que la información de la Comisión debe incluir información más detallada que permita evaluar el impacto, la aplicación y el cumplimiento del Reglamento.

Enmienda 144

**Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1**

PE510.868v04-00

96/186

RR\1016376ES.doc

Texto de la Comisión

2. La compañía aérea comunitaria suministrará formularios de reclamación en el aeropuerto para que los pasajeros puedan presentar inmediatamente reclamaciones por deterioro o retraso de su equipaje. Dichos formularios, que adoptan la forma de un parte común de irregularidad de equipaje (PIR), serán aceptados por la compañía aérea en el aeropuerto como reclamación con arreglo al artículo 31, apartado 2, del Convenio de Montreal. Esta posibilidad no afectará al derecho del pasajero a presentar una reclamación por otros medios dentro de los plazos establecidos en el Convenio de Montreal.

Enmienda

2. En todos los aeropuertos dentro del territorio de la Unión, el transportista aéreo comunitario y los agentes de asistencia en tierra que actúen en su nombre establecerán un servicio que facilite formularios de reclamación a los pasajeros, que les permitan presentar inmediatamente reclamaciones por deterioro o retraso de su equipaje en cuanto lleguen. Del mismo modo, el transportista comunitario distribuirá dichos formularios de reclamación a petición de los pasajeros en sus mostradores de facturación o en sus mostradores de atención al pasajero en los aeropuertos, o en ambos, y facilitarán los formularios de reclamación a través de su sitio web. Los formularios, que podrán adoptar la forma de un parte común de irregularidad de equipaje (PIR), serán aceptados por la compañía aérea en el aeropuerto como reclamación con arreglo al artículo 31, apartado 2, del Convenio de Montreal. Esta posibilidad no afectará al derecho del pasajero a presentar una reclamación por otros medios dentro de los plazos fijados en el Convenio de Montreal.»

2 bis. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución por los que se establezca la forma del formulario de reclamación normalizado. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo/de examen contemplado en el artículo 6 septies, apartado 2.

Justificación

La enmienda sustituye a la enmienda 92 del ponente. Al igual que todos los actos de ejecución, el formulario de reclamación se publicará en el Diario Oficial en todas las lenguas de la UE.

Enmienda 145

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2 bis (nuevo)

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 5 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. En el artículo 5, se añade el apartado siguiente:

«3 bis. En caso de pérdida, retraso o deterioro del equipaje, las compañías aéreas deberán, en primer lugar, indemnizar a los pasajeros con quienes tengan un contrato, antes de poder presentar una reclamación ante los aeropuertos o los proveedores de servicios por los daños de los que las compañías no sean necesariamente responsables.»

Enmienda 146

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 6 bis – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Cuando transporten sillas de ruedas u otros equipos de movilidad o dispositivos de asistencia facturados, la compañía aérea y sus agentes ofrecerán a toda persona con movilidad reducida con arreglo a la definición del artículo 2, letra a), del Reglamento (CE) n° 1107/200625 la oportunidad de efectuar gratuitamente una declaración especial de interés conforme al artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal en el momento de la reserva y, a más tardar, cuando se entregue el equipo al

1. Cuando transporten sillas de ruedas u otros equipos de movilidad o dispositivos de asistencia facturados, la compañía aérea y sus agentes **informarán a los pasajeros acerca de sus derechos** y ofrecerán a toda persona **con discapacidad o** con movilidad reducida con arreglo a la definición del artículo 2, letra a), del Reglamento (CE) n° 1107/200625 la oportunidad de efectuar gratuitamente una declaración especial de interés conforme al artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal en el momento

transportista.

de la reserva y, a más tardar, cuando se entregue el equipo al transportista. ***La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezca el modelo de formulario que haya de utilizarse para dicha declaración de interés. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 6 septies, apartado 2.***

²⁵ Reglamento (CE) nº 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo, DO L 204 de 26.7.2006, p. 1.

²⁵ Reglamento (CE) nº 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo, DO L 204 de 26.7.2006, p. 1.

Justificación

La enmienda sustituye a la enmienda 93 del ponente. Para facilitar el procedimiento de declaración resultaría útil un modelo de formulario. Permitiría orientar tanto a los pasajeros como a los transportistas a la hora de facilitar información pertinente y la documentación necesaria en caso de destrucción, extravío o deterioro de los equipos de movilidad.

Enmienda 147

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) nº 2027/97

Artículo 6 bis – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. Las compañías aéreas garantizarán, sin coste adicional alguno, que los pasajeros tengan la posibilidad de llevar hasta la puerta de embarque sus sillas de ruedas, incluidas las sillas de paseo para niños, y que estas les sean devueltas en la puerta de la aeronave. En el caso de que, por razones de seguridad, esto no fuera posible, las compañías aéreas deberán proporcionarles a estos pasajeros, sin coste adicional alguno, un modo

alternativo para desplazarse por la terminal del aeropuerto hasta que puedan recoger sus sillas de ruedas. Si las razones de seguridad mencionadas guardan relación directa con la terminal, la autoridad que gestiona el aeropuerto se hará cargo del modo alternativo considerado en este apartado.

Justificación

En numerosos aeropuertos de la UE no se permite llevar la silla para personas con movilidad reducida o sillitas para los niños hasta la puerta de embarque y ésta a veces se les devuelve sólo en la cinta de recogida del equipaje. Esto limita enormemente la movilidad de dichas personas, por lo que debe garantizarse que puedan llevar sus sillas hasta la puerta de embarque. En el caso de que no fuese necesario por motivos de seguridad, deberán ponerse gratuitamente a disposición medios alternativos.

Enmienda 148

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) nº 2027/97

Artículo 6 ter – apartado 2

Texto de la Comisión

2. A efectos de supervisión de la protección de los pasajeros con movilidad reducida y de los pasajeros con discapacidad en caso de deterioro de sus equipos de movilidad, el organismo nacional competente también examinará y tendrá en cuenta la información sobre las reclamaciones relativas a equipos de movilidad presentadas ante los organismos designados de conformidad con el artículo 16 bis del Reglamento (CE) nº 261/2004.

Enmienda

2. A efectos de supervisión de la protección de los pasajeros con movilidad reducida y de los pasajeros con discapacidad en caso de deterioro de sus equipos de movilidad ***o dispositivos de apoyo***, el organismo nacional competente también examinará y tendrá en cuenta la información sobre las reclamaciones relativas a equipos de movilidad presentadas ante los organismos designados de conformidad con el artículo 16 bis del Reglamento (CE) nº 261/2004.

Justificación

Al igual que en otras partes del presente Reglamento, los dispositivos de apoyo se consideran equivalentes a los equipos de movilidad.

Enmienda 149

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 6 quater – apartado 2

Texto de la Comisión

2. **Los poderes** para adoptar actos delegados a que se refiere el artículo 6, apartado 1, se **otorgarán** a la Comisión por **tiempo indefinido** a partir de **la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento**.

Enmienda

2. **La facultad** para adoptar actos delegados a que se refiere el artículo 6, apartado 1, se **confiere** a la Comisión por **un periodo de cinco años** a partir de ...*. La **Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el periodo de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por periodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada periodo.**

*** DO: Insértese la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.**

Justificación

Se ha adaptado el texto al periodo estándar de delegación de poderes conferida por el Parlamento a la Comisión.

Enmienda 150

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 6 quinquies – apartado 1

Texto de la Comisión

Aunque las compañías aéreas **tengan plena libertad comercial para establecer las condiciones en que permiten el transporte de equipaje**, deberán indicar claramente, en **el momento** de **la** reserva y

Enmienda

1. Las compañías aéreas deberán indicar claramente, en **la fase inicial del proceso** de reserva, **en todos los canales de distribución incluidos los sistemas informatizados de reserva** y en los

en los mostradores de facturación (incluidas las máquinas de facturación automática) la franquicia máxima de equipaje que permiten llevar a los pasajeros en la cabina y en la bodega de la aeronave en cada uno de los vuelos incluidos en la reserva del pasajero, incluyendo toda restricción del número de bultos que se aplique dentro de una franquicia máxima de equipaje. ***Si se aplican*** tasas adicionales por el transporte de equipaje, ***las compañías aéreas deberán indicar clara y detalladamente tales tasas en el momento*** de la reserva y si así lo solicita el pasajero en el aeropuerto.

mostradores de facturación (incluidas las máquinas de facturación automática) la franquicia máxima de equipaje que permiten llevar a los pasajeros en la cabina y en la bodega de la aeronave en cada uno de los vuelos incluidos en la reserva del pasajero, incluyendo toda restricción del número de bultos que se aplique dentro de una franquicia máxima de equipaje ***y toda restricción de compras efectuadas en los establecimientos comerciales del aeropuerto. Los detalles de las*** tasas adicionales ***aplicables*** por el transporte de equipaje ***se comunicarán en la fase inicial del proceso*** de reserva y si así lo solicita el pasajero en el aeropuerto ***de una manera clara, transparente e inequívoca. Las tasas básicas y adicionales por los servicios de viaje deben ser claramente identificables y poder adquirirse por separado.***

Justificación

La enmienda sustituye a la enmienda 95 del ponente para aumentar la demanda de transparencia de precios y libertad de comercio.

Enmienda 151

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 6 quinquies – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. Se permitirá a los pasajeros llevar a bordo en la cabina, sin coste adicional, artículos o pertenencias personales esenciales como abrigo, bolso de mano, así como al menos una bolsa estándar con compras realizadas en los establecimientos comerciales del aeropuerto, además de la franquicia máxima de equipaje de cabina permitida.

Enmienda 152

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 6 quinquies – apartado 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 ter. Sin perjuicio del Reglamento (CE) n° 1107/2006, la franquicia de equipaje de mano podrá expresarse en dimensión máxima y/o peso máximo del equipaje de mano total por pasajero, o de ambas formas, pero sin limitarlo en modo alguno a un número específico de bultos.

Justificación

Las compañías aéreas deben determinar la franquicia máxima de equipaje por peso o dimensión, pero debe prohibirse la posibilidad de limitar el número de bultos.

Enmienda 153

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 6 quinquies – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

2. Cuando circunstancias extraordinarias, tales como motivos de seguridad o un cambio en el tipo de aeronave después de haberse efectuado la reserva, impidan que se lleven en la cabina bultos incluidos en la franquicia de equipaje de mano, la compañía aérea podrá llevarlos en la bodega de la aeronave, sin coste suplementario alguno para el pasajero.

2. La compañía aérea podrá disponer que los artículos anteriores se lleven en la bodega de la aeronave cuando las circunstancias extraordinarias relacionadas con la seguridad y las características específicas de la aeronave impidan que se lleven en la cabina. En tal caso no se aplicarán tasas adicionales.

Justificación

Con esta enmienda se pretende tener en cuenta las circunstancias excepcionales relacionadas con la aeronave o las razones de seguridad que pueden impedir el transporte en la cabina de los artículos mencionados en el apartado 6, letra d), párrafos 1 bis y 1 ter.

Enmienda 154

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 6 quinquies – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. Si un equipaje de mano se traslada de la cabina de la aeronave a la bodega antes del embarque del vuelo o antes del inicio del despegue del vuelo, deberá ser devuelto como equipaje de mano al pasajero correspondiente en el momento de desembarcar de la aeronave.

Enmienda 155

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 sexies – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Las compañías aéreas **comunitarias** permitirán a los pasajeros llevar un instrumento musical en la cabina de pasajeros de la aeronave, a reserva de las normas de seguridad aplicables y de las especificaciones y restricciones técnicas de la aeronave de que se trate. Se aceptará el transporte de instrumentos musicales en la cabina siempre que tales instrumentos puedan guardarse de forma segura en el maletero de la cabina o debajo del asiento del pasajero. **La compañía aérea podrá decidir que un instrumento musical forma**

1. Las compañías aéreas **de la Unión** permitirán a los pasajeros llevar un instrumento musical en la cabina de pasajeros de la aeronave, a reserva de las normas de seguridad aplicables y de las especificaciones y restricciones técnicas de la aeronave de que se trate. Se aceptará el transporte de instrumentos musicales en la cabina siempre que tales instrumentos puedan guardarse de forma segura en el maletero de la cabina o debajo del asiento del pasajero. **Cuando se acepte el transporte en la cabina de pasajeros de un**

parte de la franquicia de equipaje de mano del pasajero *y no debe transportarse como equipaje adicional* a esa franquicia.

instrumento musical, *este formará* parte de la franquicia de equipaje de mano del pasajero. *El transportista podrá decidir aplicar tasas adicionales por el equipaje de mano transportado adicionalmente* a esa franquicia.

Enmienda 156

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 sexies – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Cuando un instrumento musical sea demasiado voluminoso para poder guardarlo de forma segura en el maletero de la cabina o debajo del asiento del pasajero, la compañía aérea podrá exigir el pago de una segunda tarifa cuando dicho instrumento musical se transporte como equipaje de mano en un segundo asiento. Cuando se adquiriera un segundo asiento, la compañía aérea procurará sentar al pasajero al lado del instrumento musical. ***Cuando sea posible y si así lo solicita el pasajero, los instrumentos musicales se transportarán en una zona con calefacción de la bodega de carga de la aeronave, a reserva de las normas de seguridad aplicables, las limitaciones de espacio y las especificaciones técnicas de la aeronave en cuestión. La compañía aérea deberá indicar claramente en sus condiciones las bases con arreglo a las que se transportarán instrumentos musicales y las tasas aplicables.***

Enmienda

2. Cuando un instrumento musical sea demasiado voluminoso para poder guardarlo de forma segura en el maletero de la cabina o debajo del asiento del pasajero, la compañía aérea podrá exigir el pago de una segunda tarifa cuando dicho instrumento musical se transporte como equipaje de mano en un segundo asiento. ***Esta tarifa adicional no estará sujeta al pago de la correspondiente tasa aeroportuaria de salida.*** Cuando se adquiriera un segundo asiento, la compañía aérea procurará sentar al pasajero al lado del instrumento musical.

Justificación

Con el fin de mejorar la estructura del artículo, el texto suprimido se ha separado e integrado en el artículo 6 sexies, apartados 2 bis (nuevo) y 2 ter (nuevo).

Enmienda 157

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 sexies – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

«2 bis. Cuando se disponga de espacio y si así lo solicita el pasajero, los instrumentos musicales se transportarán en una zona con calefacción de la bodega de carga de la aeronave, a reserva de las normas de seguridad aplicables, las limitaciones de espacio y las especificaciones técnicas de la aeronave en cuestión. Los transportistas aéreos deberán facilitar etiquetas especiales que se expondrán claramente encima de los instrumentos musicales para garantizar que se tratan con el cuidado necesario. Únicamente se permitirá el transporte como carga de avión de instrumentos que estén debidamente empaquetados en un contenedor rígido y/o de tapas duras diseñado específicamente para tales objetos.»

Enmienda 158

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 6 sexies – apartado 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 ter. La compañía aérea deberá indicar claramente en la reserva y en sus condiciones las bases con arreglo a las que se transportarán instrumentos musicales, incluida las tasas aplicables, las instalaciones de transporte de instrumentos musicales disponibles en la aeronave en cuestión y las dimensiones de

estas instalaciones. Cuando deba reservarse un segundo asiento, se ofrecerá a los pasajeros la posibilidad de reservarlo en línea.

Enmienda 159

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 6 septies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 6 septies

1. La Comisión estará asistida por el Comité de Derechos de los Pasajeros. Dicho Comité será un comité en la acepción del Reglamento (UE) n° 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) n° 182/2011.».

Enmienda 160

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) n° 261/2004

Anexo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

«Anexo: lista **no** exhaustiva de circunstancias que se consideran extraordinarias a los efectos del presente Reglamento

«Anexo: lista exhaustiva de circunstancias que se consideran extraordinarias a los efectos del presente Reglamento

Justificación

A fin de ofrecer seguridad jurídica en relación con la definición de circunstancias extraordinarias, se debe elaborar una lista que sea concluyente.

Enmienda 161

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) nº 261/2004

Anexo 1 – punto 1 – inciso ii

Texto de la Comisión

ii) Problemas técnicos que no sean inherentes a la operación normal de la aeronave, como la detección de un defecto durante la operación de vuelo en cuestión que impida su continuación normal, o un defecto oculto de fabricación comunicado por el fabricante o una autoridad competente que afecte a la seguridad del vuelo.

Enmienda

ii) Problemas técnicos que ***afecten a la aeronave causados directamente por un defecto oculto de fabricación reconocido formalmente como tal*** por el fabricante o una autoridad competente ***que se haya evidenciado durante la inspección de mantenimiento previa al vuelo o después de que la aeronave haya sido declarada apta para el servicio, y*** que afecte a la seguridad del vuelo.

Justificación

¿Enmienda técnica que contrarresta la enmienda 101?

Enmienda 162

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) nº 261/2004

Anexo 1 – punto 1 – inciso ii bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

ii bis) Daños causados por impactos de aves.

Justificación

No es posible controlar el comportamiento de las aves en el aire, que escapa al control de las compañías aéreas a pesar de todas las medidas que estas puedan tomar.

Enmienda 163

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) nº 261/2004

Anexo 1 – punto 1 – inciso iii

Texto de la Comisión

iii) **Riesgos para la protección de la aeronave**, actos de sabotaje o terrorismo que impidan la operación segura del vuelo.

Enmienda

iii) **Guerra, inestabilidad política**, actos de sabotaje o terrorismo que impidan la operación segura del vuelo.

Enmienda 164

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) nº 261/2004

Anexo I – punto 1 – inciso iv

Texto de la Comisión

iv) Riesgos sanitarios o emergencias médicas que **puedan ser mortales y** obliguen a interrumpir o desviar el vuelo afectado.

Enmienda

iv) Riesgos sanitarios o emergencias médicas que obliguen a interrumpir o desviar el vuelo afectado.

Enmienda 165

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) nº 261/2004

Anexo 1 – punto 1 – inciso v

Texto de la Comisión

v) Restricciones de gestión del tráfico aéreo o cierre del espacio aéreo **o de un aeropuerto.**

Enmienda

v) Restricciones **imprevistas** de gestión del tráfico aéreo o cierre **imprevisto** del espacio aéreo, **incluido el cierre de las pistas por parte de las autoridades.**

Enmienda 166

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) n° 261/2004

Anexo 1 – punto 1 – inciso vi

Texto de la Comisión

vi) Condiciones climáticas incompatibles con la seguridad del vuelo.

Enmienda

vi) Condiciones climáticas incompatibles con la seguridad del vuelo ***o que hayan dañado la aeronave durante el vuelo o en la plataforma tras habersele dado vía libre y que impidan la operación segura del vuelo.***

Enmienda 167

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) n° 261/2004

Anexo 1 – punto 1 – inciso vii

Texto de la Comisión

vii) Conflictos laborales que afecten al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo o a proveedores de servicios esenciales tales como los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea.

Enmienda

vii) Conflictos laborales ***imprevistos*** que afecten al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo o a proveedores de servicios esenciales tales como los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea.

Enmienda 168

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) n° 261/2004

Anexo 1 – punto 2

Texto de la Comisión

2. No se considerarán extraordinarias las siguientes circunstancias:

Enmienda

suprimido

i) Problemas técnicos inherentes a la operación normal de la aeronave, tales como problemas detectados durante el mantenimiento de rutina o durante la inspección previa al vuelo de la aeronave, o que surjan por no haberse efectuado correctamente el mantenimiento o la inspección previa al vuelo.

ii) No disponibilidad de la tripulación de vuelo o del personal de cabina (a menos que esté causada por conflictos laborales).».

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Introducción

La industria de la aviación ha experimentado cambios significativos en los últimos años, asociados al aumento del número de pasajeros y de vuelos en el mercado europeo liberalizado. No obstante, esta evolución globalmente positiva ha ido acompañada, en cierto modo, por la aplicación de prácticas desleales y por una reducción en la calidad de los servicios, con consecuencias negativas para los pasajeros. Además, desde la entrada en vigor del Reglamento en 2004, han surgido problemas por las interpretaciones diversas como resultado de las zonas grises y las lagunas en el actual Reglamento, de una aplicación no uniforme en los Estados miembros, y de la dificultad que tienen los pasajeros para hacer valer sus derechos cuando las compañías aéreas no cumplen la legislación. El Parlamento ya ha expresado su opinión sobre algunos de estos puntos en el marco de sus resoluciones aprobadas en 2012¹.

Los elementos siguientes de la propuesta de la Comisión podrían destacarse como un paso hacia adelante en pos del respeto de los derechos de los pasajeros aéreos: se ha definido mejor la función de los organismos nacionales de ejecución y se la ha ampliado para que cubra también las reclamaciones de equipaje; se ha introducido un procedimiento de reclamación con plazos claros y se ha establecido la función precisa de un nuevo organismo para la tramitación de denuncias; se han introducido nuevas disposiciones para los casos de denegación de embarque, pérdida de los vuelos de conexión y largas demoras; se ha elaborado una lista no exhaustiva de circunstancias extraordinarias con el fin de aclarar los casos en los que las compañías aéreas están exentas del pago de la indemnización; se ha reforzado la obligación de los transportistas aéreos de informar a los pasajeros de manera adecuada y puntual, y se han introducido nuevas disposiciones respecto al transporte de equipos de movilidad y de instrumentos musicales.

Principales preocupaciones:

La aplicación incompleta e inconsistente del Reglamento existente tanto por parte de los transportistas como de las autoridades nacionales causa confusión tanto a los pasajeros y a la industria. Además, los pasajeros no reciben una información adecuada sobre sus derechos y no están satisfechos con las circunstancias y los costos asociados con el cumplimiento de esos derechos.

La inseguridad jurídica ha llevado a una serie de sentencias del Tribunal de Justicia Europeo, que han creado una amplia jurisprudencia sobre los derechos de los pasajeros en los últimos años, pero que es muy difícil supervisar. Las cifras muestran sólo una pequeña proporción de pasajeros que, en teoría, tienen derecho a las prestaciones e indemnizaciones y que en la realidad nunca reclamaron o recibieron sus derechos.

El factor crucial es que las compañías aéreas no reconocen automáticamente los derechos de los pasajeros afectados. Por lo tanto, los pasajeros deben reclamar individualmente sus

¹ Textos aprobados, P7_TA-PROV(2012)0371, P7_TA-PROV(2012)0099.

derechos ante las grandes empresas internacionales. Los clientes se sienten inseguros ante esa situación, sobre todo a la vista de la complejidad del proceso. Muchos pasajeros se niegan a acudir a los tribunales debido a los altos costos y al esfuerzo necesario, con el sentimiento de ser explotados por algunas compañías aéreas con el fin de evitar facilitar protección al consumidor. Por lo tanto, las propuestas del ponente están a favor del fortalecimiento de los derechos de los pasajeros.

Derecho a compensación en caso de gran retraso:

El Reglamento revisado debe ser explícito en relación con el derecho a la asistencia y la indemnización de los pasajeros que sufren retrasos. Los umbrales por encima de los cuales los retrasos dan lugar a asistencia o indemnización deben establecerse de conformidad con las sentencias del Tribunal de Justicia Europeo (Asuntos C-407/07 y C-432/07 - Sturgeon) que, en caso de retraso superior a las tres horas, otorga los pasajeros los mismos derechos que a los pasajeros de vuelos cancelados. El ponente acoge con satisfacción el hecho de que la Comisión haya tenido en cuenta la sentencia Sturgeon en su propuesta.

El ponente comparte la opinión de la Comisión de que los umbrales deben ser los mismos para todos los viajes dentro de la UE, pero que deben depender de la distancia para los viajes desde y hacia terceros países, con el fin de tener en cuenta las dificultades operativas encontradas por las compañías aéreas cuando se producen retrasos en los aeropuertos remotos.

No obstante, a la luz de la sentencia del TJCE, el ponente no comparte la opinión de la Comisión de que todos los umbrales deben aumentarse con el fin de disminuir el impacto financiero en la compañía aérea y reducir al mínimo el riesgo de que conlleven más cancelaciones de vuelo (considerando 11). Por otra parte, los umbrales propuestos se consideran demasiado largos, especialmente para los vuelos interiores en la UE cuya duración no suele ser superior a tres horas. Por esta razón, el ponente ha presentado una enmienda al artículo 6, sustituyendo los umbrales de cinco, nueve y doce horas por tres y cinco horas, respectivamente.

Con objeto de facilitar aún más la aplicación del sistema actual y aportar más claridad a los pasajeros y a las compañías aéreas, el ponente propone incorporar los umbrales máximos y los importes de la compensación en los artículos 6, 6 bis y 7, mediante la introducción de los límites siguientes: 300 euros para los vuelos dentro de la Unión (con independencia de la distancia), 300 euros para todos los demás vuelos de una distancia de hasta 3 500 kilómetros, 600 euros para todos los demás vuelos de más de 3 500 km.

Los acuerdos voluntarios entre las compañías aéreas y los pasajeros relativos a la compensación solo serán aplicables si están relacionados con las modalidades, pero no con la propia indemnización (artículo 7, apartado 5).

Derechos en relación con los vuelos en conexión:

Los casos en que un pasajero pierde un vuelo de conexión debido a un cambio de horario o retraso son motivo de especial preocupación. Por lo tanto, la Comisión ha introducido con razón un nuevo artículo 6 bis en virtud del cual la compañía aérea responsable de la demora debe facilitar a los pasajeros afectados asistencia, cuidados y cambio de ruta en el punto de

transferencia en el que los pasajeros hayan perdido su vuelo de conexión.

Los pasajeros que pierden un vuelo de conexión deben tener la facultad de reclamar una indemnización sobre una base similar a aquellos cuyos vuelos han sufrido retrasos o han sido cancelados. No obstante, el ponente considera que, en vista del gran número de compañías aéreas que operan vuelos regionales de distancias más cortas en la UE, la carga financiera debe reducirse para dichos transportistas. En este sentido, el ponente ha añadido un umbral mínimo de 90 minutos de retraso del vuelo anterior en el punto de transferencia, para que los pasajeros tengan derecho a una indemnización (considerando 13 bis (nuevo); artículo 6 bis, apartado 2), siempre que el retraso en el destino final del viaje sea de más de tres o cinco horas, respectivamente. Esta doble condición se añade por razones de proporcionalidad y se justifica si la compañía aérea anterior sólo causa un pequeño retraso que dé lugar a la pérdida de un vuelo de conexión y a un retraso mucho más grande en el destino final.

Denegación de embarque

La denegación de embarque puede suceder por sobreventa, pero también por otras dos razones operacionales, según ha confirmado el Tribunal. Un caso especial de denegación de embarque es la denominada política de no presentación de las compañías aéreas. En la práctica, las compañías aéreas deniegan el embarque a los pasajeros para su vuelo de vuelta si no han utilizado el vuelo de ida de su billete. Esta política está en contra de los intereses del cliente y debe estar claramente prohibida. El ponente propone, por consiguiente, que se refuerce la propuesta de la Comisión (considerando 7; artículo 4, apartado 4).

El Reglamento debería aclarar que la «denegación de embarque» también cubre los casos en los que se ha adelantado la hora de salida con la consecuencia de que el pasajero pierde el vuelo, salvo que el pasajero haya sido informado con al menos 24 horas de antelación (considerando 5; artículo 2, letra j); artículo 4, letra 5 bis (nueva)). Si se produce un cambio significativo en el horario, el pasajero debe tener derecho a un reembolso o cambio de ruta (artículo 6, apartado 1, inciso iii)).

Además, si una salida se ha aplazado a una fecha posterior, ello debe dar lugar a derechos similares a los que se conceden en el caso de un vuelo con retraso (considerando 12).

El ponente considera que los pasajeros a los que se les deniegue el embarque contra su voluntad no deben sufrir ningún tipo de limitación en relación con la asistencia y que el artículo 9 se debe aplicar sin demora alguna. Por esta razón, el ponente se opone a la propuesta de la Comisión de aplicar el artículo 9 sólo después de un período de espera de dos horas, en caso de que el pasajero opte por una nueva ruta después de la denegación de embarque (artículo 4, apartados 3 y 4).

Protección en caso de varias cancelaciones de vuelos:

Insolvencia

Los casos de Spanair y de Malev Airline muestran la importancia de que los derechos de los pasajeros estén protegidos cuando se trata de aerolíneas que abandonan la actividades a causa de su situación económica. Los casos de cancelación de un vuelo generalmente están

cubiertos por el Reglamento (CE) nº 261/2004, y se ofrece al pasajero afectado un reembolso o transporte alternativo. Sin embargo, la práctica demuestra que en casos de insolvencia, existe cierta incertidumbre en relación con los pagos, lo que indirectamente afecta también a los operadores de viajes combinados. Por lo tanto, es necesaria una mejora de la legislación de la UE.

A diferencia de la Comisión, que no ha abordado la cuestión clave de la protección de los pasajeros, el ponente considera que la revisión del Reglamento debe incluir las disposiciones pertinentes. Con el fin de garantizar efectivamente el derecho del pasajero al reembolso o a un vuelo de vuelta, las compañías aéreas deben estar obligadas a proporcionar una garantía suficiente de la seguridad del reembolso o la repatriación de los pasajeros (considerando 9 bis nuevo; artículo 5, apartado 5 quater, letra c) (nueva)). El requisito permite a las compañías aéreas adoptar una serie de medidas (que podría incluir un fondo o seguro) con el fin de proteger a los pasajeros en dichos casos.

Planes de emergencia

Un nuevo elemento importante introducido por la Comisión se refiere a la obligación de las entidades gestoras de aeropuertos y de los usuarios de los aeropuertos de establecer planes de emergencia para minimizar el impacto de varias cancelaciones de vuelos, con el fin de organizar de manera coordinada la atención a los pasajeros o la búsqueda de rutas alternativas. Si una compañía aérea deja de operar de improviso, dichos planes son sumamente necesarios con el fin de ayudar a los pasajeros varados. El ponente considera que el umbral de tres millones de pasajeros al año en los aeropuertos es demasiado alto y debe ser reducido a 1,5 millones. Se considera importante la participación de las autoridades nacionales, regionales y locales en el desarrollo de dichos planes de emergencia (considerando 10; artículo 5, apartado 5)). En las enmiendas pertinentes, se hace hincapié en la necesidad de una acción coordinada de todas las partes interesadas, en una indicación más detallada de qué deben incluir los planes de emergencia en cuanto a información y asistencia a los pasajeros, y en particular en la obligación de las compañías aéreas de poner en marcha procedimientos en caso de cancelaciones de vuelos (considerando 10 bis nuevo; artículo 5, apartados 5 y 5 bis (nuevo)).

Circunstancias extraordinarias

Las compañías aéreas pueden estar exentas del pago de compensación si pueden probar que los problemas se deben a ciertas circunstancias extraordinarias. No obstante, hay mucha incertidumbre sobre la interpretación de este término. Algunas sentencias del Tribunal de Justicia Europeo pueden ayudar a elaborar las disposiciones de la UE de manera más confiable. La lista adjunta al presente Reglamento tiene por objeto servir de ayuda. En el presente informe, se dedica una atención especial al concepto «problemas técnicos». De hecho, las compañías aéreas suelen justificar los retrasos o cancelaciones por «problemas técnicos», dejando a los pasajeros sin posibilidad de comprender las circunstancias.

El Reglamento revisado debe dar una orientación más clara sobre la clase de circunstancias extraordinarias en las que el transportista no tiene que pagar una indemnización. El ponente ha presentado enmiendas sustanciales a la lista no exhaustiva adjunta a la propuesta de la Comisión. La enmienda de mayor alcance se refiere a la inclusión o exclusión de los problemas técnicos en las circunstancias extraordinarias. El ponente está de acuerdo con la

decisión del Tribunal en el Asunto Wallentin-Hermann en que, como regla general, los defectos técnicos no constituyen circunstancias excepcionales. Los problemas técnicos deben considerarse excepcionalmente como circunstancias extraordinarias si están causados por circunstancias no manejables por la compañía operadora, que afectan a la seguridad del vuelo y hacen imposible la continuación normal del mismo.

Por otra parte, una enmienda tiene por objeto aclarar que, aun cuando una cancelación del vuelo sea causada por circunstancias extraordinarias, la compañía aérea debe probar que ha tomado todas las medidas necesarias para evitar la cancelación. Sólo si se cumplen ambas condiciones, la compañía aérea estará exenta del pago de la indemnización (artículo 5, apartado 3).

Derecho a la atención

En principio, el derecho a la atención no se discute en el caso de cancelación, pérdida de los vuelos de conexión o retrasos largos, si se cumplen las condiciones pertinentes. El ponente coincide con la Comisión en que, en caso de circunstancias extraordinarias de larga duración, la responsabilidad ilimitada de la compañía aérea que existe actualmente se debe limitar a proporcionar alojamiento. No obstante, contrariamente a la Comisión, el ponente propone limitar sólo los gastos de atención y no su duración. El ponente considera que los pasajeros que más sufren en circunstancias extraordinarias de larga duración no deben ser tratados de manera menos favorable que los pasajeros que menos sufren en esas circunstancias. Excepcionalmente, para los pasajeros que organizan su propio alojamiento, los costes y la duración de la atención pueden estar limitados por la compañía aérea (considerando 16; artículo 9, apartado 4). Con estas propuestas combinadas, el ponente tiene en cuenta tanto los intereses de los pasajeros como los intereses de las empresas afectadas.

No obstante, la disposición relativa a la atención limitada en caso de circunstancias extraordinarias no exime a la compañía aérea de su obligación de facilitar alojamiento (artículo 9, apartado 4).

Derecho a la información

La información a los pasajeros y la transparencia son elementos clave en el contexto de la revisión del Reglamento existente. Ello se refiere al derecho a ser adecuadamente informado, en caso de cancelación del vuelo, de sus derechos en general, pero también sobre las causas de la cancelación, otros modos posibles de transporte (artículo 14, apartado 4), y el acceso a los procedimientos y formularios de reclamación. Dado que las compañías aéreas son la fuente más fiable para proporcionar esta información (considerando 20; artículo 5, apartado 2), el ponente considera que la información y la asistencia a los pasajeros pueden ser sustancialmente mejoradas mediante una presencia adecuada de las compañías aéreas en los aeropuertos (artículo 14, apartado 1 bis (nuevo)).

Transparencia de los precios

Existe también una necesidad de mejora en relación con los precios de los billetes. A menudo, los precios de los billetes no son lo suficientemente transparentes, lo que confunde a los pasajeros y dificulta la comparación de precios. El legislador debe asegurarse de que la

regulación esté elaborada de una manera tal que impida todo posible abuso. La definición del «precio del billete» debe ser lo más clara y completa posible. Por lo tanto, el ponente propone añadir a la definición de la Comisión una serie de servicios básicos que siempre deben incluirse en el precio del billete, tales como la emisión de la tarjeta de embarque, las franquicias mínimas de equipaje y los costes relacionados con el pago, tales como las tasas por el pago con tarjetas de crédito (artículo 2, letra s).

Procedimiento de reclamación

Se han presentado varias enmiendas al nuevo artículo 16 bis sobre reclamaciones y procedimientos de quejas, con el fin de alinear el texto con la nueva Directiva 2013/11/UE relativa a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo¹, que obliga a los Estados miembros a crear organismos nacionales para la resolución extrajudicial de los litigios. Estos son los organismos que tratarán en el futuro las reclamaciones de los pasajeros. La negativa de las compañías aéreas a participar en los sistemas y procedimientos de resolución alternativa de litigios constituye un problema y, en consecuencia, la regulación deberá establecer la obligación de las compañías aéreas de adherir a un sistema de resolución alternativa de litigios. Los procedimientos de reclamación ante la compañía aérea no afectan al derecho del pasajero de acceder al sistema judicial y a la resolución extrajudicial de litigios (artículo 16 bis, apartado 2).

Retrasos en la pistas del aeropuerto

Para los casos de retraso en la pista, el ponente propone definir el retraso en la pista en función del final y no del inicio del embarque como propone la Comisión, porque la duración del embarque depende del tamaño del avión. El retraso en la pista debe calcularse en términos absolutos y no en relación con cada aeronave (artículo 2, letra w)). La propuesta de la Comisión de establecer el retraso en la pista en un mínimo de cinco horas antes de que se permita desembarcar a los pasajeros parece demasiado largo. El ponente propone reducir el retraso en la pista a dos horas.

Equipaje permitido

Un ejemplo destacado de la falta de información adecuada es la práctica de las compañías aéreas con respecto al equipaje permitido. Algunas compañías aéreas permiten a los pasajeros llevar una sola pieza de equipaje de mano a bordo y cobra por todo elemento adicional, como por ejemplo las compras efectuadas en el aeropuerto. Con el fin de evitar la confusión entre los pasajeros y permitirles la comparación de los precios, cuando se aplican cargos adicionales es necesaria una información transparente sobre la franquicia de equipaje, que debe estar disponible antes del proceso de reserva (considerando 28; artículo 6 quinquies, apartado 1).

Por otra parte, el ponente considera que se debe permitir que los pasajeros lleven sus artículos o pertenencias personales esenciales en la cabina, incluidas las compras en las tiendas del aeropuerto sin coste adicional, además de la franquicia máxima de equipaje de cabina permitido (artículo 6 quinquies, apartado 1 bis (nuevo)). Una política menos restrictiva de las

¹ DO L 165 de 18.6.2013, p. 63.

compañías aéreas también podría contrarrestar el descenso de las ventas en los comercios minoristas.

Se han presentado varias enmiendas con el fin de mejorar el transporte de los instrumentos musicales. En principio, las compañías aéreas deben permitir que el pasajero lleve un instrumento musical en la cabina de pasajeros del avión. El instrumento musical debe formar parte del equipaje de mano permitido. La compañía aérea debe facilitar una indicación clara de los cargos y las condiciones para el transporte en el avión.

Pérdida, daño o retraso del equipaje

Con el fin de facilitar la presentación de reclamaciones relativas a pérdida, daño o retraso del equipaje, en todos los aeropuertos se debe establecer un servicio especial de reclamaciones de equipaje, como ya existe en muchos aeropuertos. Este servicio da a los pasajeros la posibilidad de presentar una reclamación a la llegada y ayuda a acelerar los procedimientos. Además, se debe anexar al Reglamento un formulario de reclamación estandarizado en toda la Unión. Dicho anexo conllevaría la ventaja de que el formulario esté traducido en todos los idiomas oficiales de la UE (considerando 31; artículo 3, apartado 2).

8.11.2013

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MERCADO INTERIOR Y PROTECCIÓN DEL CONSUMIDOR

para la Comisión de Transportes y Turismo

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) n° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos y el Reglamento (CE) n° 2027/97 relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los viajeros y su equipaje.
(COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))

Ponente de opinión: Hans-Peter Mayer

BREVE JUSTIFICACIÓN

Debido al hecho de que, particularmente en el contexto del Reglamento (CE) n° 261/2004, se ha recurrido cada vez más al Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que resuelva ambigüedades legales, resulta urgentemente necesaria una revisión. En este caso, se debe exigir un equilibrio justo entre los pasajeros y las compañías aéreas. Pero el objetivo de la revisión es también que las compañías emprendan una mejora de sus servicios y conceptos.

Especialmente con el objetivo de alcanzar una simplificación para los consumidores europeos como pasajeros afectados, debería ofrecerse no solo una aclaración de determinadas leyes, sino también una simplificación del texto, mejorando su legibilidad y comprensibilidad.

Reglamento (CE) n° 261/2004:

Derechos y clasificación:

Uno de los puntos clave en relación con el Reglamento (CE) n° 261/2004 es la cuestión de qué retrasos generan derechos y cómo se pueden clasificar estos derechos. El autor de la opinión se ha basado para su opinión en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia. Por otra parte, tiene interés en que se establezca con claridad una clasificación en solo dos categorías, que se pueden dividir entre distancia inferior o superior a 3 500 kilómetros. En la primera clase de distancia de hasta 3 500 kilómetros y vuelos dentro de la UE también deben incluirse los territorios de ultramar de la UE. Para este caso debe ser posible una indemnización

máxima de 250 euros por vuelo por un retraso igual o superior a tres horas. En el segundo nivel se incluyen los vuelos que recorren distancias iguales o superiores a 3 500 kilómetros. Para estos vuelos son posibles compensaciones de hasta 600 euros para un retraso igual o superior a cinco horas.

Para tener en cuenta la situación económica de las llamadas líneas aéreas baratas, debe ser posible fijar un límite respecto al precio del billete. En este caso, sin embargo, debe considerarse el precio total del vuelo, incluido el vuelo de ida y vuelta con todos los costes asociados, especialmente el del equipaje facturado. Por lo tanto, las cantidades mencionadas de 250 euros y 600 euros deben ser consideradas como máximos. De esta manera se evita la desproporcionalidad.

La compensación debe cubrir los daños de forma global. Por eso el autor de la opinión ha hecho una clarificación de las normas del artículo 12, apartado 1, segunda frase, de manera que ya no sea posible deducir las compensaciones de las indemnizaciones suplementarias. La necesidad de esta aclaración también se desprende de la causa pendiente X ZR111 / 12 del TJCE.

Otro punto clave es la política de no presentación. La denegación de embarque en un viaje de regreso o de continuación porque el pasajero no haya hecho el viaje de ida o parte del mismo estará prohibida, ya que las leyes europeas deben evitar, incluso para lo relativo a compensación por perjuicios, legitimar los incumplimientos de contrato.

El ponente de opinión propone, además, que se limite el tiempo de espera en caso de retraso en la pista a un máximo de dos horas. En caso de que el despegue sea inminente, esto es, en caso de que sea probable que se efectúe al cabo de media hora, el tiempo de espera puede prolongarse más allá de dos horas. En tales casos, los pilotos deben decidir según se presente la situación. El ponente desea, además, que se prevea un derecho a transporte alternativo que se origine después de un retraso de no más de tres horas. Al mismo tiempo, en la opinión se establece que la asistencia prevista en los artículos 8 y 9 debe ofrecerse ya en una fase temprana.

La comisión considera que, en caso de retrasos o cancelaciones por causas no imputables a las compañías aéreas, debe exigirse a estas que corran con el coste de un máximo de cinco noches de hotel, con un límite máximo de 175 euros por noche. La cantidad propuesta por la Comisión parecerá demasiado baja para algunos destinos, sobre todo ante la necesidad de pernoctar cerca del aeropuerto a la espera de otro vuelo.

La opinión sigue asimismo la pauta del artículo 12 de la Directiva 2013/11/UE sobre la resolución alternativa de litigios, estableciendo que el plazo para la presentación de reclamaciones debe ser de dos años para todos los casos, con miras a garantizar una condiciones uniformes. Además, exige que las compañías aéreas tengan la obligación de hacer una referencia explícita a los plazos.

Lista de las circunstancias excepcionales en el anexo I:

La opinión cambia el orden en que deberán relacionarse las circunstancias que se consideren vinculantes, presentándolas por orden de importancia. La lista incluye los problemas técnicos, pero se extiende al ámbito de los riesgos para la seguridad.

En la opinión también se hace una distinción para el caso de conflictos laborales entre el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, por una parte, y los otros transportistas y proveedores de servicios esenciales, por otra. Por consiguiente, solo se considerará que concurren circunstancias extraordinarias en el caso de estos últimos. En ambas listas, la relación de las circunstancias extraordinarias y la relación de las que no lo son deben ser no exhaustivas, para que puedan responder a futuros desarrollos y no causen problemas en situaciones en las que no se haga mención de circunstancias extraordinarias. Dichas listas ya se han ampliado a raíz de decisiones adoptadas el respecto por tribunales europeos. Pueden adaptarse, aunque no acortarse, por medio de actos delegados.

Posibilidades de reclamación:

Numerosos testimonios de pasajeros indican que la forma en que se tramitan sus quejas y reclamaciones no es satisfactoria. A menudo, las compañías aéreas tratan de que se desestime la demanda alegando, entre otras cosas, motivos falsos. Para estos casos deben imponerse sanciones. Para facilitar la protección de los derechos se debe tener el derecho a la información completa en cuanto a las razones del retraso, la cancelación o cambio de horario realizado. De lo contrario, no se alcanzará el objetivo de garantizar una mejor protección de los derechos de los pasajeros.

Reglamento (CE) n° 2027/97:

Dado que se trata de un reglamento de la UE, debe usarse el euro como unidad monetaria. Por lo tanto, por razones de claridad la opinión pide la supresión de la vigencia del Derecho Especial de Giro (DEG) como unidad. En su lugar, se utilizan cantidades redondeadas, inspiradas en el valor actual de las cantidades de DEG especificadas.

ENMIENDAS

La Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento

Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) El Reglamento (CE) n° 261/2004 también es aplicable a los pasajeros que han reservado su billete de avión dentro de un viaje combinado. Conviene aclarar, sin embargo, que los pasajeros no pueden acumular los derechos correspondientes, en particular en el marco del presente Reglamento y de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados. Los pasajeros deben tener derecho a elegir la base jurídica de sus reclamaciones, pero no a acumular compensaciones por el mismo problema acogiéndose a ambos actos jurídicos. No es de la incumbencia de los pasajeros la manera en que transportistas aéreos y operadores turísticos se repartan las reclamaciones entre ellos.

Enmienda

(6) El Reglamento (CE) n° 261/2004 también es aplicable a los pasajeros que han reservado su billete de avión dentro de un viaje combinado. Conviene aclarar, sin embargo, que los pasajeros no pueden acumular los derechos correspondientes, en particular en el marco del presente Reglamento y de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados, ***aun cuando en principio sea posible una reclamación por separado o de manera simultánea***. Los pasajeros deben tener derecho a elegir la base jurídica de sus reclamaciones, pero no a acumular compensaciones por el mismo problema acogiéndose a ambos actos jurídicos. No es de la incumbencia de los pasajeros la manera en que transportistas aéreos y operadores turísticos se repartan las reclamaciones entre ellos.

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento

Considerando 9 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 bis) Debe quedar claro que el pasajero, en caso de no querer realizar alguna parte de su viaje, podrá notificárselo a la compañía aérea antes de la hora de salida prevista y no solo a posteriori, de cara a la reclamación de las tasas a devolver.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 9 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 ter) En caso de cancelación por parte del pasajero, los transportistas aéreos han de estar obligados a reembolsar gratuitamente los impuestos ya pagados.

Justificación

En esos casos, algunos transportistas aéreos exigen comisiones de servicio (muchas veces, desproporcionadas), lo cual no es admisible. Un impuesto no devengado debe ser reembolsado íntegramente. Si el pasajero finalmente no utiliza el vuelo que ha pagado, esto ha de bastar como «comisión de servicio».

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 9 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 quater) Si el pasajero, en virtud de un acuerdo, decide postergar el viaje, todos los gastos del viaje de ida y vuelta correspondientes a ese vuelo deben serle reembolsados. Esto incluye los costes de transporte público, taxis y tarifas de estacionamiento en el parking del aeropuerto.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 9 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 quinquies) Los pasajeros deben beneficiarse de una protección específica en caso de cancelaciones debidas a la insolvencia del transportista aéreo o a la suspensión de sus actividades tras la revocación de su licencia de explotación; los transportistas aéreos deberían estar obligados a proporcionar una prueba suficiente de que se garantizará el reembolso a los pasajeros y/o su repatriación.

Justificación

Es necesario prever una protección para los pasajeros que se enfrenten a un transportista cuya actividad haya cesado, ya sea para cubrir el precio del billete que no podrán utilizar o para ser repatriados en el caso de que se encuentren inmovilizados en el extranjero. Se permite flexibilidad a los transportistas aéreos en cuanto a los medios para prestar esta protección (fondo, seguro...).

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 10

Texto de la Comisión

Enmienda

(10) Es necesario que los aeropuertos y los usuarios de los aeropuertos tales como los transportistas aéreos y las empresas de asistencia en tierra cooperen para reducir al mínimo los efectos que puedan tener en los pasajeros perturbaciones múltiples de los vuelos, prestándoles servicios de asistencia y proponiéndoles transporte alternativo. A tal fin, deben elaborar planes de emergencia para esos casos y colaborar en el desarrollo de dichos planes.

(10) Es necesario que los aeropuertos y los usuarios de los aeropuertos tales como los transportistas aéreos, las empresas de asistencia en tierra **y los proveedores de servicios de navegación aérea** cooperen para reducir al mínimo los efectos que puedan tener en los pasajeros perturbaciones múltiples de los vuelos, prestándoles servicios de asistencia y proponiéndoles transporte alternativo. A tal fin, deben elaborar planes de emergencia

para esos casos y colaborar *con las autoridades europeas, nacionales, regionales y locales* en el desarrollo de dichos planes. *Los planes de emergencia existentes deben adaptarse en consecuencia, si procede.*

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 11

Texto de la Comisión

(11) El Reglamento (CE) nº 261/2004 debe incluir explícitamente un derecho de compensación para los pasajeros que sufren grandes retrasos, en consonancia con la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en los asuntos acumulados C-402/07 y C-432/07 (Sturgeon). ***Al mismo tiempo, los períodos mínimos de retraso que abren derecho a compensación deben incrementarse para tener en cuenta el impacto económico en el sector y evitar todo aumento en la frecuencia de las cancelaciones que pudiera producirse como consecuencia de ello.*** Al objeto de asegurar condiciones de compensación homogéneas a los ciudadanos que viajan dentro de la UE, el límite mínimo debe ser el mismo para todos los viajes dentro de la Unión, pero ha de depender de la distancia recorrida en el caso de los viajes con origen o destino en terceros países, habida cuenta de las dificultades operativas a que han de hacer frente los transportistas aéreos cuando sufren retrasos en aeropuertos lejanos.

Enmienda

(11) El Reglamento (CE) nº 261/2004 debe incluir explícitamente un derecho de compensación para los pasajeros que sufren grandes retrasos, en consonancia con la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en los asuntos acumulados C-402/07 y C-432/07 (Sturgeon). Al objeto de asegurar condiciones de compensación homogéneas a los ciudadanos que viajan dentro de la UE, el límite mínimo debe ser el mismo para todos los viajes dentro de la Unión, pero ha de depender de la distancia recorrida en el caso de los viajes con origen o destino en terceros países, habida cuenta de las dificultades operativas a que han de hacer frente los transportistas aéreos cuando sufren retrasos en aeropuertos lejanos.

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) Para considerar también las consecuencias financieras del sector de transporte aéreo de bajo coste, las indemnizaciones deben calcularse respecto a la cantidad total pagada por el billete, aunque sin superarse los importes mencionados en el presente reglamento. El precio del billete debe cubrir el recorrido de ida y vuelta, incluidos todos los costes adicionales, como el equipaje. Existirá un derecho a la compensación por cada vuelo retrasado y por el importe correspondiente. En consecuencia, en el caso de un retraso tanto del vuelo de ida como del vuelo de vuelta, el pasajero tendrá derecho al pago de dos compensaciones, cada una de ellas por el importe de todo el precio del billete.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento Considerando 12

Texto de la Comisión

Enmienda

(12) A fin de garantizar la seguridad jurídica, procede que el Reglamento (CE) n° 261/2004 confirme explícitamente que la modificación de los horarios de los vuelos tiene en los pasajeros efectos semejantes a los de los grandes retrasos y, por consiguiente, deben dar lugar a derechos similares.

(12) A fin de garantizar la seguridad jurídica, procede que el Reglamento (CE) n° 261/2004 confirme explícitamente que la modificación de los horarios de los vuelos tiene en los pasajeros efectos semejantes a los de los grandes retrasos y **las cancelaciones** y, por consiguiente, deben dar lugar a derechos similares.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Considerando 17

Texto de la Comisión

Enmienda

(17) Se ha comprobado que la aplicación de determinados derechos de los pasajeros, en particular el derecho a alojamiento, resulta desproporcionada en relación con los ingresos que reportan a los transportistas aéreos determinadas operaciones de pequeña escala. Los vuelos efectuados por aeronaves pequeñas en distancias cortas deben, por consiguiente, quedar eximidos de la obligación de correr con los gastos de alojamiento, si bien el transportista deberá seguir ayudando al pasajero a encontrar dicho alojamiento.

suprimido

Justificación

El artículo correspondiente no solo se refiere a las aeronaves más pequeñas, sino también a las que recorren distancias inferiores a 250 kilómetros. Si un pasajero se encuentra «varado» en un aeropuerto en mitad de la noche y no existe opción de transporte inmediata o alternativa, se le debe ofrecer un alojamiento. No es responsabilidad del consumidor que se trate de una aeronave pequeña.

Enmienda 11

**Propuesta de Reglamento
Considerando 18**

Texto de la Comisión

Enmienda

(18) En el caso de las personas con discapacidad, las personas con movilidad reducida y otras personas con necesidades especiales tales como los menores no acompañados, las mujeres embarazadas y las personas que necesitan atención médica especial, puede resultar más difícil ofrecer alojamiento si se producen contratiempos en los vuelos. Por consiguiente, las limitaciones del derecho a alojamiento en circunstancias extraordinarias ***o en operaciones regionales*** no deben aplicarse a estas categorías de pasajeros.

(18) En el caso de las personas con discapacidad, las personas con movilidad reducida y otras personas con necesidades especiales tales como los menores no acompañados, las mujeres embarazadas y las personas que necesitan atención médica especial, puede resultar más difícil ofrecer alojamiento si se producen contratiempos en los vuelos. Por consiguiente, las limitaciones del derecho a alojamiento en circunstancias extraordinarias no deben ***en ningún caso*** aplicarse a estas categorías de pasajeros.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento Considerando 20

Texto de la Comisión

(20) Los pasajeros no solo han de ser correctamente informados de sus derechos cuando un vuelo sufre perturbaciones, sino que también se les ha de informar debidamente de la causa *de la perturbación* propiamente dicha en cuanto se disponga de tal información. También debe *facilitarse esta información* cuando el pasajero ha adquirido el billete a través de un intermediario establecido en la Unión.

Enmienda

(20) Los pasajeros no solo han de ser correctamente informados de sus derechos cuando un vuelo sufre *retraso, cancelación, modificación del horario del vuelo o* perturbaciones, sino que también se les ha de informar debidamente de la causa propiamente dicha en cuanto se disponga de tal información. *Además deben tener un derecho legal respaldado por sanciones.* También debe *proporcionarse este derecho* cuando el pasajero ha adquirido el billete a través de un intermediario establecido en la Unión.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento Considerando 20

Texto de la Comisión

(20) Los pasajeros no solo han de ser correctamente informados de sus derechos cuando un vuelo sufre perturbaciones, sino que también se les ha de informar debidamente de la causa de la perturbación propiamente dicha en cuanto se disponga de tal información. También debe facilitarse esta información cuando el pasajero ha adquirido el billete a través de un intermediario establecido en la Unión.

Enmienda

(20) Los pasajeros no solo han de ser correctamente informados de sus derechos cuando un vuelo sufre perturbaciones, sino que también se les ha de informar debidamente de la causa de la perturbación propiamente dicha en cuanto se disponga de tal información. También debe facilitarse esta información cuando el pasajero ha adquirido el billete a través de un intermediario establecido en la Unión. *Además, se debe informar a los pasajeros sobre los procedimientos más sencillos y rápidos de presentación de quejas y reclamaciones para que puedan ejercer sus derechos.*

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento Considerando 21

Texto de la Comisión

(21) Al objeto de garantizar una mayor observancia de los derechos de los pasajeros, es preciso determinar con mayor precisión la función de los organismos nacionales competentes y distinguirla claramente de las labores de tramitación de las reclamaciones individuales de los pasajeros.

Enmienda

(21) Al objeto de garantizar una mayor observancia de los derechos de los pasajeros, es preciso determinar con mayor precisión la función de los organismos nacionales competentes y distinguirla claramente de las labores de tramitación de las reclamaciones individuales de los pasajeros. ***También hay que aclarar que no se debe sobrepasar el tiempo máximo de tramitación de 90 días en el interés de los consumidores europeos. La responsabilidad de tramitar reclamaciones individuales debería determinarse con mayor precisión, a fin de evitar que los organismos nacionales competentes se remitan entre sí a los pasajeros en lugar de tramitar rápidamente las reclamaciones.***

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento Considerando 22

Texto de la Comisión

(22) Los pasajeros han de estar debidamente informados de los procedimientos de presentación de quejas y reclamaciones a los transportistas aéreos y deben recibir una respuesta a ellas ***dentro de un plazo prudencial***. Asimismo, los pasajeros han de tener la posibilidad de presentar reclamaciones contra los transportistas aéreos a través de medidas extrajudiciales. No obstante, dado que el derecho a una tutela judicial efectiva es un derecho fundamental reconocido en el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea,

Enmienda

(22) Los pasajeros han de estar debidamente informados de los procedimientos de presentación de quejas y reclamaciones a los transportistas aéreos y ***se les ha de informar de los plazos vigentes, especialmente los previstos en el artículo 16 bis, apartado 2***. Deben recibir una respuesta a ellas ***en el plazo de dos meses desde la recepción de la queja o reclamación***. Asimismo, los pasajeros han de tener la posibilidad de presentar reclamaciones contra los transportistas aéreos a través de medidas extrajudiciales. No obstante, dado que el derecho a una

dichas medidas no han de impedir ni obstaculizar el acceso de los pasajeros a los tribunales.

tutela judicial efectiva es un derecho fundamental reconocido en el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, dichas medidas no han de impedir ni obstaculizar el acceso de los pasajeros a los tribunales. ***Para la resolución sencilla, rápida y económica de las reclamaciones y de las actuaciones judiciales y extrajudiciales debe remitirse especialmente a los procedimientos de resolución de conflictos en línea y de resolución alternativa de conflictos, así como al procedimiento europeo para demandas de escasa cuantía.***

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento Considerando 22

Texto de la Comisión

(22) Los pasajeros han de estar debidamente informados de los procedimientos de presentación de quejas y reclamaciones a los transportistas aéreos y deben recibir una respuesta a ellas dentro de un plazo prudencial. Asimismo, los pasajeros han de tener la posibilidad de presentar reclamaciones contra los transportistas aéreos a través de medidas extrajudiciales. No obstante, dado que el derecho a una tutela judicial efectiva es un derecho fundamental reconocido en el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, dichas medidas no han de impedir ni obstaculizar el acceso de los pasajeros a los tribunales.

Enmienda

(22) Los pasajeros han de estar debidamente informados de los procedimientos de presentación de quejas y reclamaciones a los transportistas aéreos y deben recibir una respuesta a ellas dentro de un plazo prudencial. Asimismo, los pasajeros han de tener la posibilidad de presentar reclamaciones contra los transportistas aéreos a través de medidas extrajudiciales. ***A tal fin, los pasajeros deben recibir todas las direcciones e información de contacto de los organismos responsables de llevar a cabo dichos procedimientos en los distintos países.*** No obstante, dado que el derecho a una tutela judicial efectiva es un derecho fundamental reconocido en el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, dichas medidas no han de impedir ni obstaculizar el acceso de los pasajeros a los tribunales.

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento Considerando 22 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(22 bis) Las compañías aéreas deben adherirse a los sistemas de solución de controversias con arreglo a la Directiva 2013/11 de la UE sobre resolución alternativa de litigios en materia de consumo.

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento Considerando 22 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(22 ter) Con el fin de garantizar condiciones uniformes, según el presente Reglamento las quejas y reclamaciones deben expirar en el plazo de dos años después de la presentación de la reclamación, en la fecha de inicio del vuelo.

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento Considerando 31

Texto de la Comisión

Enmienda

(31) Habida cuenta del breve plazo establecido para presentar reclamaciones por retraso, deterioro o extravío de equipaje, conviene que los transportistas aéreos ofrezcan a los pasajeros la posibilidad de presentar su reclamación en un formulario que les facilitarán en el aeropuerto. La reclamación puede presentarse también en el parte común de irregularidad de equipaje (PIR).

(31) Habida cuenta del breve plazo establecido para presentar reclamaciones por retraso, deterioro o extravío de equipaje, conviene que los transportistas aéreos ofrezcan a los pasajeros la posibilidad de presentar su reclamación en un formulario ***en todas las lenguas oficiales de la UE*** que les facilitarán en el aeropuerto. La reclamación puede presentarse también en el parte común de

irregularidad de equipaje (PIR).

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento Considerando 33

Texto de la Comisión

(33) Es necesario modificar los límites monetarios fijados en el Reglamento (CE) n° 2027/97 para adaptarlos a la evolución económica, de **acuerdo con la revisión efectuada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en 2009 con arreglo al artículo 24, apartado 2, del Convenio de Montreal.**

Enmienda

(33) Es necesario modificar los límites monetarios fijados en el Reglamento (CE) n° 2027/97 para adaptarlos a la evolución económica, **mediante actos de ejecución.**

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento Considerando 34 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(34 bis) Este Reglamento también debería aplicarse al aeropuerto de Gibraltar.

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento Artículo 1 – párrafo 1 – punto –1 (nuevo) Reglamento (CE) n° 261/2004 Artículo 1 – apartado 3

Texto en vigor

Enmienda

3. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar quedará suspendida hasta que comience la aplicación del régimen contenido en la declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y

suprimido

**del Reino Unido de 2 diciembre de 1987.
Los Gobiernos del Reino de España y del
Reino Unido informarán en este sentido
al Consejo sobre dicha fecha.**

Justificación

La propuesta de la Comisión no elimina del Reglamento de 2004 la cláusula por la que se suspende la aplicación al aeropuerto de Gibraltar. En 2006, el Reino Unido, España y el Gobierno de Gibraltar alcanzaron un acuerdo constructivo que aseguraba la inclusión del aeropuerto de Gibraltar en el mercado único de la aviación. Gibraltar es un aeropuerto de la UE y, en consonancia con los Tratados, todas y cada una de las medidas del sector del transporte aéreo de la UE deben por tanto ampliarse a Gibraltar.

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra b
Reglamento (CE) nº 261/2004
Artículo 2 – letra d

Texto de la Comisión

«organizador, toda persona en la acepción del artículo 2, apartado 2, de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados;».

Enmienda

«organizador: la persona que organiza de forma no ocasional viajes combinados y los vende u ofrece a la venta, directamente o por medio de un detallista;»

Justificación

Para mayor claridad y conveniencia, es mejor omitir todo tipo de referencias y, en su lugar, nombrar claramente las definiciones correspondientes en el presente Reglamento.

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra b
Reglamento (CE) nº 261/2004
Artículo 2 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) «Facturación del pasajero»: facturación para un vuelo bien por la

propia compañía aérea, por una empresa de facturación o mediante la facturación en línea;

Justificación

En inglés, en el artículo 3, apartado 2, se hace referencia al momento del embarque, «boarding», mientras que en alemán se menciona la facturación. Esto es engañoso en relación con el tiempo especificado de 45 minutos (¿se refiere al momento del check-in o al del embarque en el avión?).

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra c

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 2 – letra i

Texto de la Comisión

*«persona con movilidad reducida, toda persona **con arreglo a la definición que figura en el artículo 2, letra a), del Reglamento (CE) n° 1107/2006 sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo;**».*

Enmienda

*«persona con **discapacidad o persona con** movilidad reducida: toda persona **cuya** movilidad, al utilizar el transporte, se halle reducida por motivos de **discapacidad física (sensorial o motriz, permanente o temporal),** discapacidad o **deficiencia intelectual, o cualquier otra causa de discapacidad, o edad, y cuya situación requiera una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares del servicio puesto a disposición de los demás pasajeros;**»*

Justificación

Para mayor claridad y conveniencia, es mejor omitir todo tipo de referencias y, en su lugar, nombrar claramente las definiciones correspondientes en el presente Reglamento.

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra d

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 2 – letra l

Texto de la Comisión

d) Se añade la siguiente frase en la definición de «cancelación» que figura en la letra l):

«Se considerará cancelado un vuelo cuando la aeronave haya despegado, pero, por el motivo que fuere, se haya visto obligada a aterrizar en un aeropuerto distinto del de destino o a regresar al aeropuerto de salida.».

Enmienda

d) Se añade la siguiente frase en la definición de «cancelación» que figura en la letra l):

«En relación con las consecuencias para las compañías aéreas y los pasajeros, se considerará cancelado un vuelo cuando la aeronave haya despegado, pero, por el motivo que fuere, se haya visto obligada a aterrizar en un aeropuerto distinto del de destino o a regresar al aeropuerto de salida.».

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra e
Reglamento (CE) n° 261/2004
Artículo 2 – letra m

Texto de la Comisión

«m) circunstancias extraordinarias, sucesos que, por su naturaleza o su origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapen a su control efectivo; a los efectos del presente Reglamento, las circunstancias extraordinarias incluirán las recogidas en el anexo;

Enmienda

«m) circunstancias extraordinarias, sucesos que, por su naturaleza o su origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapen a su control efectivo; a los efectos del presente Reglamento, las circunstancias extraordinarias incluirán las recogidas en **la lista no exhaustiva del anexo I. Se facultará a la Comisión, en virtud de un acto delegado, de conformidad con el artículo 16 quinquies, para añadir a la lista del anexo I circunstancias que deban considerarse extraordinarias a los efectos del presente Reglamento.»**

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra e

Texto de la Comisión

precio del billete, el coste total abonado por un billete, que incluirá la tarifa aérea y todos los impuestos, tasas, recargos y cánones aplicables abonados por todos los servicios optativos y no optativos incluidos en el billete;

Enmienda

precio del billete, el coste total abonado por un billete, que incluirá la tarifa aérea, todos los impuestos, tasas, recargos y cánones aplicables abonados por todos los servicios optativos y no optativos incluidos en el billete *relativos a la parte de transporte aéreo del viaje*;

Justificación

Esta enmienda aclara que el «precio del billete» solo se refiere a los servicios relacionados con el transporte aéreo (y no a los servicios relativos a la reserva del hotel o al alquiler de coches).

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra e
Reglamento (CE) nº 261/2004
Artículo 2 – letra w

Texto de la Comisión

retraso en la plataforma del aeropuerto, a la salida, el tiempo que permanece en tierra la aeronave entre el **comienzo** del embarque de los pasajeros y el despegue de la aeronave o, a la llegada, tiempo que transcurre entre el aterrizaje de la aeronave y el comienzo del desembarque de los pasajeros;

Enmienda

retraso en la plataforma del aeropuerto, a la salida, el tiempo que permanece en tierra la aeronave entre el **final** del embarque de los pasajeros y el despegue de la aeronave o, a la llegada, tiempo que transcurre entre el aterrizaje de la aeronave y el comienzo del desembarque de los pasajeros;

Justificación

El tiempo de embarque no debe incluir ningún «retraso en la plataforma». Debe considerarse el «embarque terminado».

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra a

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 3 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión

a) dispongan de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate y, excepto en el caso de cancelación mencionado en el artículo 5 y en el caso de cambio de horario mencionado en el artículo 6, se **presenten** para el embarque:

– en las condiciones requeridas y a la hora indicada previamente y por escrito (inclusive por medios electrónicos) por el transportista aéreo, el organizador o un agente de viajes autorizado,

o bien, de no indicarse hora alguna,

– con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la hora de salida prevista; o

Enmienda

a) dispongan de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate y, excepto en el caso de cancelación mencionado en el artículo 5 y en el caso de cambio de horario mencionado en el artículo 6, se **hayan presentado** para el embarque **y, como prueba de ello, hayan recibido el billete**

– en las condiciones requeridas y a la hora indicada previamente y por escrito (inclusive por medios electrónicos) por el transportista aéreo, el organizador o un agente de viajes autorizado,

o bien, de no indicarse hora alguna,

– con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la hora de salida prevista; o

Justificación

No está claro qué se entiende por «presentarse para el embarque». El objetivo de esta enmienda y de la nueva definición de «presentación para el embarque» es establecer con claridad que no se trata del embarque efectivo.

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra –a (nueva)

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 3 – apartado 1 – letra b

Texto en vigor

b) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en un tercer país con destino a otro situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones

Enmienda

b) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en un tercer país con destino a otro situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones

del Tratado, a menos que disfruten de beneficios o compensación y de asistencia en ese tercer país, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista comunitario.

del Tratado, a menos que disfruten de beneficios o compensación y de asistencia en ese tercer país, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista comunitario **o cuando el vuelo sea un vuelo de vuelta reservado junto con el correspondiente vuelo de salida de un aeropuerto de la UE efectuado por un transportista comunitario.**

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra c

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 3 – apartado 6

Texto de la Comisión

'6. El presente Reglamento también será aplicable a los pasajeros transportados en el marco de contratos de viaje combinado, si bien no afectará a los derechos que amparan a los pasajeros en virtud de la Directiva 90/314/CEE del Consejo. El pasajero tendrá derecho a presentar reclamaciones en virtud del presente Reglamento y de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, pero no podrá acumular derechos con respecto a los mismos hechos en el marco de ambos actos jurídicos si esos derechos protegen los mismos intereses o persiguen el mismo objetivo. El presente Reglamento no se aplicará cuando un viaje combinado se cancele o retrase por motivos que no sean la cancelación o el retraso del vuelo.»

Enmienda

'6. El presente Reglamento también será aplicable a los pasajeros transportados en el marco de contratos de viaje combinado, si bien no afectará a los derechos que amparan a los pasajeros en virtud de la Directiva 90/314/CEE del Consejo. El pasajero tendrá derecho a presentar reclamaciones **por separado o de manera simultánea** en virtud del presente Reglamento y de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, pero no podrá acumular derechos con respecto a los mismos hechos en el marco de ambos actos jurídicos si esos derechos protegen los mismos intereses o persiguen el mismo objetivo. El presente Reglamento no se aplicará cuando un viaje combinado se cancele o retrase por motivos que no sean la cancelación o el retraso del vuelo.»

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra a

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 3 – apartado 3

Texto de la Comisión

«3. En caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de estos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarlos **inmediatamente** de acuerdo con el artículo 7 y prestarles asistencia de conformidad con el artículo 8. Si **el pasajero opta** por ser **conducido** en un transporte alternativo lo más rápidamente posible, de conformidad con el artículo 8, apartado 1, letra b), y la hora de salida es al menos dos horas posterior a la hora de salida inicial, el transportista que realice el vuelo prestará asistencia al pasajero con arreglo a lo previsto en el artículo 9.»

Enmienda

«3. En caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de estos **en el viaje de ida o de vuelta**, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarlos **tan pronto como sea posible** de acuerdo con el artículo 7 y prestarles asistencia de conformidad con el artículo 8. Si **dichos pasajeros optan** por ser **conducidos** en un transporte alternativo lo más rápidamente posible, de conformidad con el artículo 8, apartado 1, letra b), y la hora de salida es al menos dos horas posterior a la hora de salida inicial, el transportista que realice el vuelo prestará asistencia al pasajero con arreglo a lo previsto en el artículo 9.»

Justificación

No debería importar si uno ha realizado el vuelo de ida o no. Por otra parte, no se puede permitir que a un pasajero solo se le ofrezca algo de beber a partir de dos horas de retraso.

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra a
Reglamento (CE) nº 261/2004
Artículo 4 – apartado 3

Texto de la Comisión

En caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de estos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarlos inmediatamente de acuerdo con el artículo 7 y prestarles asistencia de conformidad con el artículo 8. Si el pasajero opta por ser conducido en un transporte alternativo lo más rápidamente posible, de conformidad con el artículo 8, apartado 1, letra b), y la hora de salida es al menos dos horas posterior a la hora de salida inicial, el

Enmienda

En caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de estos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarlos inmediatamente **y sin más trámites** de acuerdo con el artículo 7 y prestarles asistencia de conformidad con el artículo 8. Si el pasajero opta por ser conducido en un transporte alternativo lo más rápidamente posible, de conformidad con el artículo 8, apartado 1, letra b), y la hora de salida es al menos dos horas posterior a la hora de

transportista que realice el vuelo prestará asistencia al pasajero con arreglo a lo previsto en el artículo 9.

salida inicial, el transportista que realice el vuelo prestará asistencia al pasajero con arreglo a lo previsto en el artículo 9.

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 4 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. *Los apartados 1, 2 y 3 serán también aplicables a los billetes de vuelta cuando al pasajero se le deniegue el embarque en el viaje de vuelta por no haber efectuado el viaje de ida o no haber abonado una tasa suplementaria a tal fin.*

Enmienda

4. *Estará prohibido denegar al pasajero el embarque en el viaje de vuelta o de continuación por no haber efectuado el viaje de ida o una parte del mismo.*

Justificación

No puede denegarse el embarque en el viaje de vuelta o de continuación por no haber efectuado el pasajero el viaje de ida o una parte del mismo. Esta era la intención de la enmienda 25 del ponente.

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 4 – apartado 4

Texto de la Comisión

Los apartados 1, 2 y 3 serán también aplicables a los billetes de vuelta cuando al pasajero se le deniegue el embarque en el viaje de vuelta por no haber efectuado el viaje de ida o no haber abonado una tasa suplementaria a tal fin.

Enmienda

Los apartados 1, 2 y 3 serán también aplicables a los billetes de vuelta cuando al pasajero se le deniegue el embarque en el viaje de vuelta por no haber efectuado el viaje de ida o no haber abonado una tasa suplementaria a tal fin.

(Esta enmienda atañe únicamente a la versión griega. Tiene por objetivo corregir un error en la versión griega de la propuesta de la Comisión que se refería a los apartados 1 y 2 solamente, en lugar de

a los apartados 1, 2 y 3 como en las versiones de otras lenguas.)

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 4 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. Cuando el pasajero, o un intermediario que actúe en su nombre, notifique un error en el nombre y apellidos de uno o varios pasajeros incluidos en el mismo contrato de transporte que pueda dar lugar a una denegación de embarque, el transportista aéreo lo corregirá al menos una vez hasta cuarenta y ocho horas antes del vuelo sin ningún coste adicional para el pasajero o el intermediario, excepto en caso de que las disposiciones legislativas nacionales o internacionales se lo impidan.

Enmienda

5. Cuando el pasajero, o un intermediario que actúe en su nombre, notifique un error en el nombre y apellidos ***o en el tratamiento*** de uno o varios pasajeros incluidos en el mismo contrato de transporte que pueda dar lugar a una denegación de embarque, el transportista aéreo lo corregirá al menos una vez hasta cuarenta y ocho horas antes del vuelo sin ningún coste adicional para el pasajero o el intermediario, excepto en caso de que las disposiciones legislativas nacionales o internacionales se lo impidan.».

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 – letra a

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 5 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

«b) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá a los pasajeros la asistencia especificada en el artículo 9 en caso de transporte alternativo ***cuando la salida del nuevo vuelo esté prevista como mínimo dos horas después de la salida programada del vuelo cancelado, y***».

Enmienda

«b) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá a los pasajeros la asistencia especificada en el artículo 9 en caso de transporte alternativo y».

Enmienda 39

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 – letra b

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 5 – apartado 3

Texto de la Comisión

Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no estará obligado a abonar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias y no se podría haber evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables. Solamente se podrán invocar tales circunstancias extraordinarias en la medida en que afecten al vuelo en cuestión o al vuelo anterior efectuado por la misma aeronave.

Enmienda

Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no estará obligado a abonar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias y no se podría haber evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables. Solamente se podrán invocar tales circunstancias extraordinarias en la medida en que afecten al vuelo en cuestión o al vuelo anterior efectuado por la misma aeronave. ***Si el transportista aéreo no aporta las correspondientes pruebas por escrito, en vista de la reclamación de un pasajero, la compensación sigue pendiente.***

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 – letra c

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 5 – apartado 5

Texto de la Comisión

«5. En los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a tres millones de pasajeros durante al menos tres años consecutivos, la entidad gestora del aeropuerto velará por que las operaciones del aeropuerto y de los usuarios del aeropuerto, en particular los transportistas aéreos y los proveedores de servicios de asistencia en tierra, estén coordinadas a través de un plan de emergencia apropiado para hacer frente a posibles situaciones de múltiples cancelaciones y/o retrasos de

Enmienda

«5. En los aeropuertos ***de la Unión*** cuyo tráfico anual sea igual o superior a tres millones de pasajeros durante al menos tres años consecutivos, la entidad gestora del aeropuerto velará por que las operaciones del aeropuerto y de los usuarios del aeropuerto, en particular los transportistas aéreos y los proveedores de servicios de asistencia en tierra, estén coordinadas a través de un plan de emergencia apropiado para hacer frente a posibles situaciones de múltiples cancelaciones y/o retrasos de

vuelos debido a los cuales un número considerable de pasajeros quede bloqueado en el aeropuerto, incluidos los casos de insolvencia o revocación de la licencia de explotación de la compañía aérea. El plan de emergencia se elaborará con el objetivo de ofrecer la información y la asistencia adecuadas a los pasajeros que se queden en tierra. La entidad gestora del aeropuerto transmitirá el plan de emergencia y todas las modificaciones del mismo al organismo nacional competente designado conforme a lo dispuesto en el artículo 16. En los aeropuertos que no alcancen el límite antes mencionado, la entidad gestora del aeropuerto se esforzará por coordinar a los usuarios de los aeropuertos y asistir e informar a los pasajeros que se queden en tierra en tales situaciones.».

vuelos debido a los cuales un número considerable de pasajeros quede bloqueado en el aeropuerto, incluidos los casos de insolvencia o revocación de la licencia de explotación de la compañía aérea. El plan de emergencia se elaborará con el objetivo de ofrecer la información y la asistencia adecuadas a los pasajeros que se queden en tierra. La entidad gestora del aeropuerto transmitirá el plan de emergencia y todas las modificaciones del mismo al organismo nacional competente designado conforme a lo dispuesto en el artículo 16. En los aeropuertos que no alcancen el límite antes mencionado, la entidad gestora del aeropuerto se esforzará por coordinar a los usuarios de los aeropuertos y asistir e informar a los pasajeros que se queden en tierra en tales situaciones.».

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 – letra c bis (nueva)

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 5 – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) Se añade el apartado 5 bis siguiente:

«5 bis. En caso de cancelación de un vuelo por insolvencia de un transportista aéreo o por cese de su actividad, los pasajeros podrán optar al reembolso del precio del billete o a un vuelo de vuelta al primer punto de salida, con arreglo al artículo 8, apartado 1, letra a), teniendo asimismo derecho a recibir asistencia con arreglo al artículo 9. Los transportistas aéreos deberán demostrar que están garantizados tanto el reembolso de los importes abonados como el vuelo de vuelta.

Justificación

En caso de cancelación por insolvencia o por cualquier otro motivo, los pasajeros deben quedar asegurados. Entre dichos motivos también se incluye la revocación de la licencia de explotación.

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – título

Texto de la Comisión

Enmienda

Grandes retrasos

Retrasos

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – apartado 1 – inciso i

Texto de la Comisión

Enmienda

i) **cuando el retraso sea de al menos dos horas**, la asistencia especificada en el artículo 9, apartado 1, letra a), y apartado 2, y

i) la asistencia especificada en el artículo 9, apartado 1, letra a), y apartado 2, y

Justificación

No es justo que un pasajero deba esperar dos horas para recibir un vaso de agua.

Enmienda 44

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – apartado 1 – inciso ii

Texto de la Comisión

Enmienda

ii) cuando el retraso sea de al menos **cinco** horas **e incluye una o varias noches**, la

ii) cuando el retraso sea de al menos **tres** horas la asistencia especificada en el

asistencia especificada en el artículo 9,
apartado 1, **letras b) y c), y**

artículo 8, apartado 1.

Justificación

Los incisos ii) y iii) deben colocarse en orden inverso.

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – apartado 1 – inciso iii

Texto de la Comisión

iii) cuando el retraso sea de al menos **cinco** horas, la asistencia especificada en el artículo 8, apartado 1, **letra a).**

Enmienda

iii) cuando el retraso sea de al menos **tres** horas **e incluya una o varias noches**, la asistencia especificada en el artículo 9, apartado 1, **letras b) y c), y**

Justificación

Los incisos ii) y iii) deben colocarse en orden inverso.

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión

a) con **cinco** horas de retraso como mínimo con respecto a la hora de llegada prevista en el caso de todos los viajes efectuados dentro de la UE y en el de los viajes con origen o destino en terceros países de distancia igual o inferior a 3 500 kilómetros;

Enmienda

a) con **tres** horas de retraso como mínimo con respecto a la hora de llegada prevista en el caso de todos los viajes efectuados dentro de la UE, **incluidos los departamentos de ultramar de los Estados miembros**, y en el de los viajes con origen o destino en terceros países de distancia igual o inferior a 3 500 kilómetros;

Justificación

La duración máxima debe basarse en la jurisprudencia existente. Esta regla se aplicará

también a los territorios de ultramar pertenecientes a la UE.

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 6 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) con **nueve** horas de retraso como mínimo con respecto a la hora de llegada prevista en el caso de los viajes con origen o destino en terceros países de distancia **comprendida entre 3 500 y 6 000** kilómetros;

Enmienda

b) con **cinco** horas de retraso como mínimo con respecto a la hora de llegada prevista en el caso de los viajes con origen o destino en terceros países de distancia **igual o superior a 3 500** kilómetros;

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 6 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión

c) con **doce** horas de retraso como mínimo con respecto a la hora de llegada prevista en el caso de los viajes con origen o destino en terceros países de distancia **igual o superior a 6 000** kilómetros.

Enmienda

suprimida

Justificación

Debe haber un máximo de dos niveles diferentes.

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 6 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. El apartado 2 también será aplicable cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo haya modificado las horas de salida y llegada previstas, causando un retraso con respecto a la hora de llegada inicial, a menos que el pasajero haya sido informado del cambio de horario con más de quince días de antelación con respecto a la hora de salida inicialmente prevista.

Enmienda

3. El apartado 2 también será aplicable cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo haya modificado las horas de salida y llegada previstas, causando un retraso **o un adelanto** con respecto a la hora de llegada inicial, a menos que el pasajero haya sido informado del cambio de horario con más de quince días de antelación con respecto a la hora de salida inicialmente prevista.

Justificación

El adelanto de un vuelo también es importante, porque, si no se comunica con la suficiente antelación, el vuelo se puede perder.

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no estará obligado a abonar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que el retraso o el cambio de horario se deben a circunstancias extraordinarias y que el retraso o el cambio de horario no se podrían haber evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables. Solamente se podrán invocar tales circunstancias extraordinarias en la medida en que afecten al vuelo en cuestión o al vuelo anterior efectuado por la misma aeronave.

Enmienda

4. Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no estará obligado a abonar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar **por escrito** que el retraso o el cambio de horario se deben a circunstancias extraordinarias y que el retraso o el cambio de horario no se podrían haber evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables. Solamente se podrán invocar tales circunstancias extraordinarias en la medida en que afecten al vuelo en cuestión o al vuelo anterior efectuado por la misma aeronave. ***El pasajero dispondrá de un derecho amparado por sanciones a ser cumplidamente informado acerca de dichas circunstancias extraordinarias.***

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. A reserva de los imperativos de seguridad, cuando un retraso en la plataforma de un aeropuerto **sea superior a una hora**, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá gratuitamente acceso a los aseos y agua potable, velará por la debida calefacción o refrigeración de la cabina de pasajeros y garantizará atención médica adecuada en caso necesario. Cuando un retraso en la plataforma de un aeropuerto alcance un máximo de **cinco** horas, la aeronave deberá volver a la puerta o a otro punto de desembarque oportuno, en el que se permitirá desembarcar a los pasajeros y se les ofrecerá la asistencia mencionada en el apartado 1, a menos que, por motivos de protección o de seguridad, la aeronave no pueda abandonar su posición en la plataforma.

Enmienda

5. A reserva de los imperativos de seguridad, cuando **se produzca** un retraso en la plataforma de un aeropuerto, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá gratuitamente acceso a los aseos y agua potable, velará por la debida calefacción o refrigeración de la cabina de pasajeros y garantizará atención médica adecuada en caso necesario. Cuando un retraso en la plataforma de un aeropuerto alcance un máximo de **dos** horas, la aeronave deberá volver a la puerta o a otro punto de desembarque oportuno, en el que se permitirá desembarcar a los pasajeros y se les ofrecerá la asistencia mencionada en el apartado 1, a menos que, por motivos de protección o de seguridad, la aeronave no pueda abandonar su posición en la plataforma **o a menos que el despegue sea inminente, es decir, vaya a efectuarse probablemente durante la media hora siguiente.**

Justificación

No está claro por qué los pasajeros deben permanecer en un avión hasta cinco horas si pueden esperar en la zona de tránsito del aeropuerto.

Enmienda 52

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 bis – apartado 1

Texto de la Comisión

Cuando un pasajero pierda un vuelo de conexión debido a un retraso o al cambio de horario de un vuelo anterior, el transportista aéreo comunitario **encargado de efectuar el vuelo de conexión para continuar el viaje** ofrecerá al pasajero:

Enmienda

Cuando un pasajero pierda un vuelo de conexión debido a un retraso o al cambio de horario de un vuelo anterior, el transportista aéreo comunitario **responsable del retraso** ofrecerá al pasajero:

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 bis – apartado 1 – frase introductoria

Texto de la Comisión

1. Cuando un pasajero pierda un vuelo de conexión debido a un retraso o al cambio de horario de un vuelo anterior, el transportista aéreo comunitario encargado de efectuar el vuelo de conexión para continuar el viaje ofrecerá al pasajero:

Enmienda

1. Cuando un pasajero pierda un vuelo de conexión debido a un retraso, **cancelación** o al cambio de horario de un vuelo anterior, el transportista aéreo comunitario encargado de efectuar el vuelo de conexión para continuar el viaje ofrecerá al pasajero:

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 bis – apartado 1 – inciso i

Texto de la Comisión

i) la asistencia especificada en el artículo 9, apartado 1, letra a), y apartado 2, **si el tiempo que el pasajero ha de esperar el vuelo de conexión se prolonga al menos dos horas**, y

Enmienda

i) la asistencia especificada en el artículo 9, apartado 1, letra a), y apartado 2, y

Justificación

No es justo que un pasajero deba esperar dos horas para recibir un vaso de agua.

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 bis – apartado 1 – inciso iii

Texto de la Comisión

iii) si la hora de salida prevista del vuelo u otro transporte alternativo ofrecido conforme al artículo 8 es como mínimo **cinco** horas posterior a la hora de salida prevista del vuelo perdido y el retraso incluye una o varias noches, la asistencia especificada en el artículo 9, apartado 1, letras b) y c).

Enmienda

iii) si la hora de salida prevista del vuelo u otro transporte alternativo ofrecido conforme al artículo 8 es como mínimo **tres** horas posterior a la hora de salida prevista del vuelo perdido y el retraso incluye una o varias noches, la asistencia especificada en el artículo 9, apartado 1, letras b) y c).

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 bis – apartado 2

Texto de la Comisión

2. El pasajero que pierda un vuelo de conexión debido al retraso de un vuelo de conexión anterior tendrá derecho a compensación del transportista aéreo comunitario encargado de efectuar ese vuelo anterior, de conformidad con el artículo 6, apartado 2. A tal fin, el retraso se calculará con referencia a la hora de llegada prevista al destino final.

Enmienda

2. El pasajero que pierda un vuelo de conexión debido al retraso, **cancelación o cambio de horario** de un vuelo de conexión anterior tendrá derecho a compensación del transportista aéreo comunitario encargado de efectuar ese vuelo anterior, de conformidad con el artículo 6, apartado 2. A tal fin, el retraso se calculará con referencia a la hora de llegada prevista al destino final.

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra –a (nueva)

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 7 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

–a) en el apartado 1, el texto de la frase introductoria se sustituye por el siguiente:

«En virtud del presente artículo, los pasajeros recibirán por cada vuelo retrasado una compensación por valor del importe total pagado por el precio del billete, aunque en ningún caso superior a las siguientes cantidades:»

Justificación

Para las aerolíneas de bajo coste, las cantidades son excesivas. Con un reembolso de 250 €, un billete que ha costado solo 49 € sería antieconómico. Por lo tanto, la reclamación debe limitarse al precio del billete, pero quedando sujeta a las cantidades máximas. Sin embargo, se estipulará expresamente que es posible recibir el reembolso de dicha suma dos veces, en el caso de un retraso tanto del vuelo de ida como del vuelo de vuelta.

Enmienda 58

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra a
Reglamento (CE) nº 261/2004
Artículo 7 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

a) En el apartado 1, el término «vuelos» se sustituye por el término «viajes».

a) En el apartado 1, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) 250 euros para todos los viajes dentro de la UE, incluidos los departamentos de ultramar, así como viajes a terceros países a una distancia inferior o igual a 3 500 kilómetros;»

Enmienda 59

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra a bis (nueva)
Reglamento (CE) nº 261/2004
Artículo 7 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) en el apartado 1, la letra b), se sustituye por el texto siguiente:

«b) 600 euros para todos los viajes hacia o desde terceros países a una distancia superior a 3 500 kilómetros;»

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra a ter (nueva)

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 7 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión

Enmienda

a ter) en el apartado 1, se suprime la letra c);

Enmienda 61

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra b

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 7 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

«2. Cuando el pasajero haya optado por proseguir su viaje con arreglo al artículo 8, apartado 1, letra b), solo podrá tener derecho a compensación una vez durante su viaje hasta el destino *final*, aun en caso de nueva cancelación o pérdida de vuelo de conexión durante el transporte alternativo.

«2. Cuando el pasajero haya optado por proseguir su viaje con arreglo al artículo 8, apartado 1, letra b), solo podrá tener derecho a compensación una vez durante su viaje hasta el destino *definitivo*, aun en caso de nueva cancelación o pérdida de vuelo de conexión durante el transporte alternativo.

Justificación

La expresión «destino final» podría referirse también a un destino intermedio. Destino definitivo se considera más claro.

Enmienda 62

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra b

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 7 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. El transportista aéreo podrá llegar a un acuerdo voluntario con el pasajero que sustituya a las disposiciones sobre compensación previstas en el apartado 1, siempre que ese acuerdo se ratifique en un documento, firmado por el pasajero, en el que se recojan sus derechos a compensación en virtud del presente Reglamento.

Enmienda

5. El transportista aéreo podrá llegar a un acuerdo voluntario con el pasajero que sustituya a las disposiciones sobre compensación previstas en el apartado 1, siempre que ese acuerdo se ratifique en un documento, firmado por el pasajero, en el que se recojan sus derechos a compensación en virtud del presente Reglamento. ***Dicho acuerdo solo podrá celebrarse una vez producidos los hechos que dan lugar al nacimiento del derecho.***

Justificación

De lo contrario, sería posible que los pasajeros firmasen dicho documento con antelación a la reserva del vuelo.

Enmienda 63

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 8 – apartado 1 – letra a – guión 1

Texto de la Comisión

a) el reembolso en los siete días siguientes a la solicitud del pasajero, según las modalidades del artículo 7, apartado 3, del precio del vuelo con respecto a la parte o las partes del viaje no efectuadas, y con respecto a la parte o las partes ya efectuadas si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero, junto con, cuando ***proceda***:

Enmienda

a) el reembolso en los siete días siguientes a la solicitud del pasajero, según las modalidades del artículo 7, apartado 3, del precio del vuelo con respecto a la parte o las partes del viaje no efectuadas, y con respecto a la parte o las partes ya efectuadas si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero, junto con, cuando ***lo desee el pasajero***:

Enmienda 64

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 8 – apartado 1 – letra a – guión 2

Texto de la Comisión

un vuelo de vuelta al primer punto de salida lo más rápidamente posible;

Enmienda

un vuelo de vuelta al primer punto de salida lo más rápidamente posible, **que deberá programar la compañía aérea responsable;**

Justificación

La compañía aérea responsable debe organizar dicho vuelo, no es asunto del pasajero.

Enmienda 65

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 8 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. El pasajero que elija la opción contemplada en el apartado 1, letra b), podrá tener derecho, en función de las disponibilidades existentes, a ser conducido por otro transportista aéreo o en otro modo de transporte cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo no pueda transportarlo en sus propios servicios a tiempo para llegar al destino final dentro de las **doce** horas siguientes a la hora de llegada prevista. No obstante lo dispuesto en el artículo 22, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1008/2008, el otro transportista aéreo u otro operador de transporte no cobrará al transportista contractual un precio superior al precio medio abonado por sus propios pasajeros por servicios equivalentes en los tres meses precedentes.

Enmienda

5. El pasajero que elija la opción contemplada en el apartado 1, letra b), podrá tener derecho, en función de las disponibilidades existentes, a ser conducido por otro transportista aéreo o en otro modo de transporte cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo no pueda transportarlo en sus propios servicios a tiempo para llegar al destino final dentro de las **tres** horas siguientes a la hora de llegada prevista. No obstante lo dispuesto en el artículo 22, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1008/2008, el otro transportista aéreo u otro operador de transporte no cobrará al transportista contractual un precio superior al precio medio abonado por sus propios pasajeros por servicios equivalentes en los tres meses precedentes.

Enmienda 66

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra a bis (nueva)

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 9 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) El apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Además, se ofrecerá a los pasajeros, gratuitamente, la posibilidad de realizar dos llamadas telefónicas o de enviar mensajes de fax o correos electrónicos.»

Justificación

Procede modificar el artículo 9, apartado 2, original, del cual no se ocupa la revisión y que aún habla del télex. El télex está hoy en día desfasado y, por tanto, ya no es pertinente.

Enmienda 67

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 9 – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

«4. Cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo pueda probar que la cancelación, el retraso o el cambio de horario se deben a circunstancias extraordinarias y que la cancelación, el retraso o el cambio de horario no se podrían haber evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, podrá limitar el coste total del alojamiento ofrecido con arreglo al apartado 1, letra b), a **100 EUR** por noche y por pasajero y a un máximo de **tres** noches. El transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que opte por aplicar esta limitación deberá, empero, proporcionar a los pasajeros información sobre el alojamiento disponible después de esas **tres**

«4. Cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo pueda probar que la cancelación, el retraso o el cambio de horario se deben a circunstancias extraordinarias y que la cancelación, el retraso o el cambio de horario no se podrían haber evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, podrá limitar el coste total del alojamiento ofrecido con arreglo al apartado 1, letra b), a **175 EUR** por noche y por pasajero y a un máximo de **cinco** noches. El transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que opte por aplicar esta limitación deberá, empero, proporcionar a los pasajeros información sobre el alojamiento disponible después de esas

noches, además de seguir obligado a proporcionar información de conformidad con el artículo 14.

cinco noches, además de seguir obligado a proporcionar información de conformidad con el artículo 14.

Enmienda 68

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 9 – apartado 5

Texto de la Comisión

Enmienda

5. La obligación de ofrecer alojamiento prevista en el apartado 1, letra b), no será aplicable cuando el vuelo en cuestión cubra una distancia igual o inferior a 250 kilómetros y esté previsto que vaya a realizarlo una aeronave con una capacidad máxima igual o inferior a ochenta asientos, excepto cuando se trate de un vuelo de conexión. Aunque el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo opte por acogerse a esta excepción, deberá ofrecer a los pasajeros información sobre el alojamiento disponible.

suprimido

Justificación

No es comprensible por qué se trata aquí la cuestión de la distancia y de las dimensiones del avión. El pasajero no puede influir en las dimensiones del avión. Incluso un vuelo corto puede finalizar en horario nocturno. El pasajero no por ello ha de pasar la noche en un banco.

Enmienda 69

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 9 – apartado 6

Texto de la Comisión

Enmienda

6. El pasajero que opte por el reembolso de conformidad con el artículo 8, apartado 1,

6. El pasajero que opte por el reembolso de conformidad con el artículo 8, apartado 1,

letra a), ***mientras se encuentre en el aeropuerto de salida de su viaje***, u opte por un transporte alternativo en una fecha posterior de acuerdo con el artículo 8, apartado 1, letra c), no tendrá más derechos de atención con arreglo al artículo 9, apartado 1, en relación con el vuelo en cuestión.

letra a), u opte por un transporte alternativo en una fecha posterior de acuerdo con el artículo 8, apartado 1, letra c), no tendrá más derechos de atención con arreglo al artículo 9, apartado 1, en relación con el vuelo en cuestión. ***Siempre que esté demostrado que el pasajero deba abonar gastos de desplazamiento hacia y desde el aeropuerto a causa de dicha decisión, se le deberán reembolsar íntegramente los mencionados gastos relativos al viaje no efectuado.***

Justificación

A este respecto, se tendrán en consideración los gastos de desplazamiento hacia y desde el aeropuerto en autobús, tren y taxi, así como el precio del estacionamiento en el aparcamiento del aeropuerto, dado que estos gastos pueden comprobarse.

Enmienda 70

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 9 – apartado 7 (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

7. Una compañía aérea solo podrá interrumpir o suprimir los servicios de atención cuando sea evidente que el ofrecimiento y la prestación de dichos servicios retrasarían la salida del vuelo aún más.

Enmienda 71

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 11 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

«3. El transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no aplicará las

«3. El transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no aplicará las

limitaciones establecidas en el artículo 9, apartados 4 y 5, cuando el pasajero sea una persona con movilidad reducida o cualquier persona que lo acompañe, un menor no acompañado, una mujer embarazada o una persona que necesite atención médica especial, ***siempre que se hayan notificado sus necesidades de asistencia especiales al transportista aéreo, a su agente o al organizador con una antelación mínima de cuarenta y ocho horas antes de la hora de vuelo prevista. Se considerará que dicha notificación abarca el viaje completo y el viaje de vuelta si ambos viajes se han contratado con el mismo transportista aéreo.»***

limitaciones establecidas en el artículo 9, apartados 4 y 5, cuando el pasajero sea una persona con movilidad reducida o cualquier persona que lo acompañe, un menor no acompañado, una mujer embarazada o una persona que necesite atención médica especial.

Justificación

Estas instrucciones no tendrían ningún efecto, ya que estas categorías de personas siempre deberían estar sujetas a una protección especial.

Enmienda 72

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11 bis (nuevo)

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 12 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

El apartado 2 del artículo 12 se modifica del modo siguiente:

«El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria. La compensación que se conceda con arreglo al presente Reglamento no podrá deducirse de la misma.»

Justificación

Con la disposición original existían distintas opciones interpretativas, lo cual debe eliminarse. Actualmente se está tramitando un procedimiento al respecto ante el TJUE

(Referencia: X ZR/111/12).

Enmienda 73

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 13

Texto de la Comisión

Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo abone una compensación o dé cumplimiento a las demás obligaciones que le impone el presente Reglamento, no podrá interpretarse que las disposiciones de este último o de la legislación nacional limitan su derecho a **reclamar una compensación por** los costes contraídos en el marco del presente Reglamento **a** cualesquiera terceras partes que hayan contribuido al suceso que haya dado lugar a la solicitud de una compensación o al cumplimiento de otras obligaciones.».

Enmienda

Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo abone una compensación o dé cumplimiento a las demás obligaciones que le impone el presente Reglamento, no podrá interpretarse que las disposiciones de este último o de la legislación nacional **o de las condiciones generales de venta** limitan su derecho a **recibir un reembolso de** los costes contraídos en el marco del presente Reglamento **con** cualesquiera terceras partes que hayan contribuido al suceso que haya dado lugar a la solicitud de una compensación o al cumplimiento de otras obligaciones.

Enmienda 74

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 14 – apartado –1 (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Antes del primer apartado se introduce el texto siguiente:

«–1. Los transportistas aéreos garantizarán, en cada aeropuerto en el que operen, la presencia de personal de contacto o de terceros encargados por el transportista aéreo en cuestión de facilitar a los pasajeros la información necesaria relativa a sus derechos, incluidos los

procedimientos de reclamación, de prestarles asistencia y de tomar medidas inmediatas en caso de cancelación del vuelo y de pérdida o retraso de equipajes.»

Enmienda 75

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 14 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. El transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que deniegue el embarque o cancele un vuelo deberá proporcionar a cada uno de los pasajeros afectados un impreso en el que se indiquen las normas en materia de compensación y asistencia con arreglo al presente Reglamento, incluida información sobre posibles limitaciones con arreglo al artículo 9, apartados 4 y 5. También deberá proporcionar un impreso equivalente a cada uno de los pasajeros afectados por un retraso o un cambio de horario de al menos dos horas. Los datos de contacto de los organismos encargados de la tramitación de reclamaciones designados en virtud del artículo 16 bis también se proporcionarán al pasajero por escrito.

Enmienda

2. El transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que deniegue el embarque o cancele un vuelo deberá proporcionar ***inmediatamente*** a cada uno de los pasajeros afectados un impreso en el que se indiquen las normas en materia de compensación y asistencia con arreglo al presente Reglamento, incluida información sobre posibles limitaciones con arreglo al artículo 9, apartados 4 y 5, ***además de una mención expresa al plazo previsto en el artículo 16 bis, apartado 2, para la reclamación de los derechos***. También deberá proporcionar un impreso equivalente a cada uno de los pasajeros afectados por un retraso o un cambio de horario de al menos dos horas. Los datos de contacto de los organismos encargados de la tramitación de reclamaciones designados en virtud del artículo 16 bis, ***así como de los organismos nacionales competentes***, también se proporcionarán al pasajero por escrito.

Enmienda 76

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 14 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. En caso de cancelación o retraso en la salida, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo informará a los pasajeros de la situación lo antes posible, en todo caso ***a más tardar treinta minutos después*** de la hora de salida prevista, así como de la hora de salida estimada en cuanto esta información esté disponible, ***siempre que el transportista aéreo haya recibido los datos de contacto del pasajero de conformidad con los apartados 6 y 7 en caso de que el billete se haya adquirido a través de un intermediario.***

Enmienda

5. En caso de cancelación o retraso en la salida, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo informará a los pasajeros de la situación lo antes posible, en todo caso ***no más tarde*** de la hora de salida prevista, así como de la hora de salida estimada en cuanto esta información esté disponible.

Justificación

Si los pasajeros no son informados hasta 30 minutos después de la hora prevista para el despegue, ya llevarán una hora (desde la hora de embarque) en la puerta de embarque sin saber qué está pasando. Por tanto, se les debe proporcionar antes la información. Los pasajeros deben ser informados personalmente en el lugar, no intentando contactar con ellos a través de sus datos de contacto. No se dispone de todos estos datos para cada pasajero, que no está obligado a darlos. Además, algunos pasajeros ya habrán apagado sus teléfonos móviles precisamente por haberse iniciado el proceso de embarque.

Enmienda 77

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 14 – apartado 6

Texto de la Comisión

6. Cuando el pasajero no haya adquirido el billete directamente al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, sino a través de un intermediario establecido en la Unión, dicho intermediario facilitará los datos de contacto del pasajero al transportista aéreo, a condición de que el pasajero haya dado explícitamente su autorización por escrito. Esta autorización únicamente se podrá dar sobre la base de un consentimiento expreso. El transportista

Enmienda

6. Cuando el pasajero no haya adquirido el billete directamente al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, sino a través de un intermediario establecido en la Unión, dicho intermediario facilitará los datos de contacto del pasajero al transportista aéreo, a condición de que el pasajero haya dado explícitamente su autorización por escrito. Esta autorización únicamente se podrá dar sobre la base de un consentimiento expreso. El transportista

aéreo utilizará esos datos de contacto exclusivamente para dar cumplimiento a la obligación de información prevista en el presente **artículo** y no para fines comerciales, y eliminará dichos datos dentro de **las setenta y dos horas** siguientes a la terminación del contrato de transporte. El tratamiento, acceso y almacenamiento de dichos datos se efectuarán de conformidad con la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos.

aéreo utilizará esos datos de contacto exclusivamente para dar cumplimiento a la obligación de información prevista en el presente **Reglamento** y no para fines comerciales, y eliminará dichos datos dentro de **los siete días** siguientes a la terminación del contrato de transporte. El tratamiento, acceso y almacenamiento de dichos datos se efectuarán de conformidad con la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos.

Enmienda 78

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 bis – apartado 1

Texto de la Comisión

1. En el momento de la reserva, los transportistas aéreos proporcionarán información a los pasajeros sobre sus procedimientos de tramitación de quejas y reclamaciones en relación con los derechos establecidos en el presente Reglamento y sobre las direcciones de contacto, incluidos los medios electrónicos de transmisión, en las que los pasajeros pueden presentar quejas y reclamaciones. Asimismo, los transportistas aéreos indicarán a los pasajeros el organismo u organismos competentes para la tramitación de las reclamaciones de los pasajeros.

Enmienda

1. En el momento de la reserva, los transportistas aéreos proporcionarán información a los pasajeros sobre sus procedimientos de tramitación de quejas y reclamaciones en relación con los derechos establecidos en el presente Reglamento y sobre las direcciones de contacto, incluidos los medios electrónicos de transmisión, en las que los pasajeros pueden presentar quejas y reclamaciones. Asimismo, los transportistas aéreos indicarán a los pasajeros el organismo u organismos competentes para la tramitación de las reclamaciones de los pasajeros **y el plazo para reclamar sus derechos previsto en el artículo 16 bis, apartado 2.**

Enmienda 79

Propuesta de Reglamento

PE510.868v04-00

162/186

RR\1016376ES.doc

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15
Reglamento (CE) n° 261/2004
Artículo 16 bis – apartado 2

Texto de la Comisión

El pasajero que desee presentar una reclamación ante el transportista aéreo en relación con los derechos que **le asisten en virtud del** presente Reglamento deberá hacerlo dentro de los **tres meses siguientes** a la **fecha en que tuvo lugar el vuelo o para la que estaba programado el vuelo**. Dentro de los siete días siguientes a la recepción de la reclamación, el transportista **confirmará** dicha recepción al pasajero. En el plazo de los dos meses siguientes a la recepción de la reclamación, el transportista **remitirá** al pasajero una respuesta completa.

Enmienda

El pasajero que desee presentar una reclamación **o queja** ante el transportista aéreo en relación con los derechos que **establece el** presente Reglamento deberá hacerlo, **por escrito o en formato electrónico**, dentro de los **seis** meses a **partir del día de inicio reservado del vuelo**. **Cuando se produzca alguno de los casos mencionados en el artículo 4, apartado 5, los transportistas aéreos informarán a los pasajeros, sin retrasos indebidos, de la dirección a la que deben dirigir sus reclamaciones por escrito y del plazo de seis meses de que disponen para hacerlo**. Dentro de los siete días siguientes a la recepción de la reclamación **o queja**, el transportista **deberá confirmar** dicha recepción al pasajero. En el plazo de los dos meses siguientes a la recepción de la reclamación, el transportista **deberá remitir** al pasajero una respuesta completa.

Enmienda 80

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15
Reglamento (CE) n° 261/2004
Artículo 16 bis – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. La acción civil prescribirá si no se ejercita ante los tribunales dentro del plazo de dos años a partir del nacimiento del derecho. Los Estados miembros se asegurarán de que a las partes que para resolver un conflicto inicien un procedimiento ante los organismos nacionales competentes o ante organismos de resolución alternativa de litigios previstos en la Directiva

2013/11/UE, de 21 de mayo de 2013, cuyas decisiones no sean vinculantes, no se les impida iniciar posteriormente un proceso judicial en relación con el mismo litigio porque haya vencido el plazo de prescripción durante el citado primer procedimiento. Esto se entenderá sin perjuicio de las disposiciones sobre caducidad o prescripción incluidas en los acuerdos internacionales de los que sean parte los Estados miembros.

Justificación

Para garantizar condiciones uniformes y mayor facilidad de los usuarios, se deberían aplicar a este caso normas uniformes. El contenido de este apartado es idéntico al de la Directiva recientemente adoptada sobre la resolución alternativa de litigios.

Enmienda 81

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 16 bis – apartado 3

Texto de la Comisión

3. De conformidad con la normativa de la UE y nacional pertinente, cada uno de los Estados miembros designará un organismo u organismos nacionales responsables de la resolución extrajudicial de litigios entre transportistas aéreos y pasajeros con respecto a los derechos garantizados por el presente Reglamento.

Enmienda

3. De conformidad con la normativa de la UE y nacional pertinente, cada uno de los Estados miembros designará un organismo u organismos nacionales responsables de la resolución extrajudicial de litigios entre transportistas aéreos y pasajeros **(reclamación)** con respecto a los derechos garantizados por el presente Reglamento.

Enmienda 82

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 16 bis – apartado 5

Texto de la Comisión

Dentro de los siete días siguientes a la recepción de una reclamación, el organismo designado **confirmará** la recepción y **enviará** una copia de la misma al organismo nacional competente correspondiente. El plazo para **remitir una** respuesta **final al reclamante** no será superior a **tres meses** a partir de la recepción de la reclamación. También se enviará una copia de la respuesta final al organismo nacional competente.

Enmienda

Dentro de los siete días siguientes a la recepción de una reclamación, el organismo designado **estará obligado a confirmar** la recepción y **a enviar** una copia de la misma al organismo nacional competente correspondiente. El plazo para **proporcionar la** respuesta **definitiva** no será superior a **90 días** a partir de la **fecha de** recepción de la reclamación. También se enviará una copia de la respuesta final al organismo nacional competente.

Justificación

De esta forma, el texto se inspiraría en el de la Directiva 2013/11/UE sobre la resolución alternativa de litigios. Aunque esta prevé una ampliación del plazo de 90 días, esta situación solo se da en casos excepcionalmente complejos. Esto se refiere a casos extremadamente difíciles desde el punto de vista técnico en los que se han de efectuar complejos cálculos, tal y como sucede, por ejemplo, con los litigios relativos a seguros de vida, o en los que se debe recurrir a informes periciales. Ninguno de estos dos supuestos se dará aquí.

Enmienda 83

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 bis – apartado 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

6 bis. Independientemente de los citados organismos nacionales competentes, el pasajero seguirá teniendo derecho a recurrir a un tribunal civil.

Enmienda 84

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 ter – apartado 4

Texto de la Comisión

4. A petición de un Estado miembro o por iniciativa propia, la Comisión examinará los casos en que existan diferencias en la aplicación y el cumplimiento de cualquiera de las disposiciones del presente Reglamento, especialmente en lo relativo a la interpretación del concepto de circunstancias extraordinarias, y aclarará las disposiciones del Reglamento con objeto de promover un enfoque común. A tal fin, la Comisión podrá adoptar una recomendación previa consulta al Comité contemplado en el artículo 16 quater.

Enmienda

4. A petición de un Estado miembro o por iniciativa propia, la Comisión examinará los casos en que existan diferencias en la aplicación y el cumplimiento de cualquiera de las disposiciones del presente Reglamento, especialmente en lo relativo a la interpretación del concepto de circunstancias extraordinarias, y aclarará las disposiciones del Reglamento ***mediante un acto delegado, complementando debidamente el anexo I*** con objeto de promover un enfoque común. A tal fin, la Comisión podrá adoptar una recomendación previa consulta al Comité contemplado en el artículo 16 quater.

Justificación

A este respecto, se debe llevar a cabo el procedimiento mediante un acto delegado. En cualquier caso, la lista no es exhaustiva. Las consecuencias para los usuarios/pasajeros de los vuelos son considerables.

Enmienda 85

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15 bis (nuevo)

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

«Artículo 16 quinquies

Ejercicio de la delegación de poderes

1. Se otorgan a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de acuerdo con las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. La delegación de poderes a la que se refiere el artículo 2, letra m), se confiere a la Comisión por tiempo indefinido a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 2, letra m), podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto al día siguiente de la publicación de la decisión en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Un acto delegado adoptado en virtud del artículo 2, letra m), entrará en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. Este plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Enmienda 86

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 3 – apartado 2

Texto de la Comisión

«2. La compañía aérea comunitaria suministrará formularios de reclamación en el aeropuerto para que los pasajeros puedan presentar inmediatamente reclamaciones por deterioro o retraso de su equipaje. Dichos formularios, que adoptan la forma de un parte común de irregularidad de equipaje (PIR), serán aceptados por la

Enmienda

«2. La compañía aérea comunitaria suministrará formularios de reclamación en **todas las lenguas oficiales de la UE** en el aeropuerto para que los pasajeros puedan presentar inmediatamente reclamaciones por deterioro o retraso de su equipaje. Dichos formularios, que adoptan la forma de un parte común de irregularidad de

compañía aérea en el aeropuerto como reclamación con arreglo al artículo 31, apartado 2, del Convenio de Montreal. Esta posibilidad no afectará al derecho del pasajero a presentar una reclamación por otros medios dentro de los plazos establecidos en el Convenio de Montreal.».

equipaje (PIR), serán aceptados por la compañía aérea en el aeropuerto como reclamación con arreglo al artículo 31, apartado 2, del Convenio de Montreal. Esta posibilidad no afectará al derecho del pasajero a presentar una reclamación por otros medios dentro de los plazos establecidos en el Convenio de Montreal.».

Enmienda 87

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 5 – apartado 2

Texto de la Comisión

«2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, tales anticipos no serán inferiores a un importe **equivalente en euros de 18 096 DEG** por pasajero en caso de muerte. Se otorgarán poderes a la Comisión a través de un acto delegado conforme al artículo 6 quater para adaptar ese importe a la luz de una decisión de la Organización de Aviación Civil Internacional con arreglo al artículo 24, apartado 2, del Convenio de Montreal. Toda adaptación del importe antes mencionado modificará también el importe correspondiente en el anexo.».

Enmienda

«2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, tales anticipos no serán inferiores a un importe **de 20 000** euros por pasajero en caso de muerte. Se otorgarán poderes a la Comisión a través de un acto delegado conforme al artículo 6 quater para adaptar ese importe a la luz de una decisión de la Organización de Aviación Civil Internacional con arreglo al artículo 24, apartado 2, del Convenio de Montreal. Toda adaptación del importe antes mencionado modificará también el importe correspondiente en el anexo.».

Enmienda 88

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 quinquies – apartado 1

Texto de la Comisión

1. **Aunque** las compañías aéreas **tengan plena libertad comercial para establecer las condiciones en que permiten el transporte de equipaje**, deberán indicar

Enmienda

1. Las compañías aéreas deberán indicar claramente, **al comienzo de cada procedimiento de reserva** y en los mostradores de facturación (incluidas las

claramente, *en el momento de la* reserva y en los mostradores de facturación (incluidas las máquinas de facturación automática) la franquicia máxima de equipaje que permiten llevar a los pasajeros en la cabina y en la bodega de la aeronave en cada uno de los vuelos incluidos en la reserva del pasajero, incluyendo toda restricción del número de bultos que se aplique dentro de una franquicia máxima de equipaje. Si se aplican tasas adicionales por el transporte de equipaje, las compañías aéreas deberán indicar clara y detalladamente tales tasas en el momento de *la* reserva *y si así lo solicita el pasajero* en el aeropuerto.

máquinas de facturación automática) la franquicia máxima de equipaje que permiten llevar a los pasajeros en la cabina y en la bodega de la aeronave en cada uno de los vuelos incluidos en la reserva del pasajero, incluyendo toda restricción del número de bultos que se aplique dentro de una franquicia máxima de equipaje. Si se aplican tasas adicionales por el transporte de equipaje, las compañías aéreas deberán indicar clara y detalladamente tales tasas en el momento *del inicio de cada proceso de* reserva en el aeropuerto.

Las tasas adicionales deben indicarse de forma clara y transparente y deben poder pagarse con el procedimiento real de reserva del viaje independientemente del modo de reserva. Esta obligación también se aplicará a aquellos proveedores que ofrezcan los servicios de vuelos en nombre de las compañías aéreas. Las tasas adicionales formarán parte del precio total del billete de avión.

El presente apartado debe entenderse sin perjuicio de los derechos establecidos en el artículo 8, apartado 2, letra t), y el artículo 22 de la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, relativa a los derechos de los consumidores .

Justificación

Tal y como ya se introdujo con el Reglamento (CE) n° 1008/2008, con esto se vuelve a hacer hincapié en la obligación de transparencia respecto a precios desde el inicio del proceso de reserva.

Enmienda 89

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 6 quinquies – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. Las dimensiones de una pieza de equipaje de mano serán de al menos 55 cm x 40 cm x 20 cm y podrá tener un peso de al menos 6 kg.

Justificación

Los valores indicados son los valores menores aplicados por las compañías aéreas que operan actualmente. Con estos valores mínimos se pretende evitar que en el futuro se introduzcan tasas adicionales por el equipaje de mano a partir de unas dimensiones mínimas.

Enmienda 90

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 6 quinquies – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. Si un equipaje de mano es cargado en la bodega antes del embarque del vuelo o antes del inicio del despegue del vuelo, deberá ser facilitado como equipaje de mano al pasajero correspondiente en el momento de abandonar el avión;

Enmienda 91

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 6 quinquies – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

En el artículo 6 quinquies, se añade el siguiente apartado 1 bis:

«3 bis. 1 bis. Además de la franquicia máxima prevista para el equipaje de cabina, se permitirá a los pasajeros portar sin coste adicional en la cabina sus artículos o pertenencias personales

esenciales, incluidas las compras efectuadas en las tiendas del aeropuerto, hasta un peso de 5 kg y sin coste adicional. El transportista aéreo podrá transportar los artículos anteriormente mencionados en la bodega de la aeronave en caso de condiciones excepcionales por motivos de seguridad y por especificaciones de la aeronave que excluyan el transporte en la cabina. En estos casos no se aplicará coste adicional alguno.»

Justificación

Para determinar la franquicia máxima de equipaje de cabina debe establecerse una norma mínima de volumen y peso, con el fin de ofrecer un mínimo de claridad a los pasajeros de las líneas aéreas (véase la enmienda 73 del ponente); sin embargo, para los artículos o pertenencias personales debe fijarse un peso máximo.

Enmienda 92

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 6 sexies – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Las compañías aéreas comunitarias **permitirán** a los pasajeros llevar un instrumento musical en la cabina de pasajeros de la aeronave, a reserva de las normas de seguridad aplicables y de las especificaciones y restricciones técnicas de la aeronave de que se trate. Se aceptará el transporte de instrumentos musicales en la cabina siempre que tales instrumentos puedan guardarse de forma segura en el maletero de la cabina o debajo del asiento del pasajero. La compañía aérea podrá decidir que un instrumento musical forma parte de la franquicia de equipaje de mano del pasajero y no debe transportarse como equipaje adicional a esa franquicia.

Enmienda

1. Las compañías aéreas comunitarias **podrán permitir** a los pasajeros llevar un instrumento musical en la cabina de pasajeros de la aeronave, a reserva de las normas de seguridad aplicables y de las especificaciones y restricciones técnicas de la aeronave de que se trate. Se aceptará el transporte de instrumentos musicales en la cabina siempre que tales instrumentos puedan guardarse de forma segura en el maletero de la cabina o debajo del asiento del pasajero. La compañía aérea podrá decidir que un instrumento musical forma parte de la franquicia de equipaje de mano del pasajero y no debe transportarse como equipaje adicional a esa franquicia.

Enmienda 93

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 6 sexies – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Cuando un instrumento musical sea demasiado voluminoso para poder guardarlo de forma segura en el maletero de la cabina o debajo del asiento del pasajero, la compañía aérea podrá exigir el pago de una segunda tarifa cuando dicho instrumento musical se transporte como equipaje de mano en un segundo asiento. Cuando se adquiera un segundo asiento, la compañía aérea procurará sentar al pasajero al lado del instrumento musical. Cuando sea posible y si así lo solicita el pasajero, los instrumentos musicales se transportarán en una zona con calefacción de la bodega de carga de la aeronave, a reserva de las normas de seguridad aplicables, las limitaciones de espacio y las especificaciones técnicas de la aeronave en cuestión. La compañía aérea deberá indicar claramente en sus condiciones las bases con arreglo a las que se transportarán instrumentos musicales y las tasas aplicables.».

Enmienda

2. Cuando un instrumento musical sea demasiado voluminoso para poder guardarlo de forma segura en el maletero de la cabina o debajo del asiento del pasajero, la compañía aérea podrá exigir el pago de una segunda tarifa, ***que deberá estar exenta de las tasas aeroportuarias aplicables***, cuando dicho instrumento musical se transporte como equipaje de mano en un segundo asiento. Cuando se adquiera un segundo asiento, la compañía aérea procurará sentar al pasajero al lado del instrumento musical. Cuando sea posible y si así lo solicita el pasajero, los instrumentos musicales se transportarán en una zona con calefacción de la bodega de carga de la aeronave, a reserva de las normas de seguridad aplicables, las limitaciones de espacio y las especificaciones técnicas de la aeronave en cuestión. ***Las compañías aéreas deberán señalar estos instrumentos con etiquetas especiales a fin de asegurarse de que sean manipulados con el debido cuidado.*** La compañía aérea deberá indicar claramente en sus condiciones las bases con arreglo a las que se transportarán instrumentos musicales y las tasas aplicables.».

Justificación

Si se debe adquirir un asiento adicional para un instrumento, dicho asiento deberá estar exento de los impuestos aplicables: al menos, de los impuestos aeroportuarios.

Enmienda 94

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – apartado 1

PE510.868v04-00

172/186

RR\1016376ES.doc

Texto de la Comisión

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

Enmienda

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

Se aplicará a todos los vuelos y viajes cuya hora programada de inicio esté prevista para ese día desde las 00.00 horas.

Enmienda 95

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) n° 261/2004

Anexo 1 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Se considerarán extraordinarias las siguientes circunstancias:

Enmienda

1. Se considerarán ***siempre vinculantes como*** extraordinarias las siguientes circunstancias:

Enmienda 96

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) n° 261/2004

Anexo 1 – apartado 1 – orden de importancia

Texto de la Comisión

Enmienda

iii)

i)

iv)

ii)

v)

vi)

vii)

Justificación

El orden debe ir en función de la importancia de las causas.

Enmienda 97

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) nº 261/2004

Anexo 1 – apartado 1 – inciso ii

Texto de la Comisión

ii) Problemas técnicos que no sean inherentes a la operación normal de la aeronave, como la detección de un defecto durante la operación de vuelo en cuestión que impida su continuación normal, **o** un defecto oculto de fabricación comunicado por el fabricante o una autoridad competente que afecte a la seguridad del vuelo.

Enmienda

ii) Problemas técnicos que no sean inherentes a la operación normal de la aeronave, como la detección de un defecto durante la operación de vuelo en cuestión que impida su continuación normal, **y** un defecto oculto de fabricación comunicado por el fabricante o una autoridad competente que afecte a la seguridad del vuelo.

Enmienda 98

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) nº 261/2004

Anexo 1 – apartado 1 – inciso ii bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Guerra, inestabilidad política y disturbios que impidan la operación segura del vuelo;

Enmienda 99

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) nº 261/2004

Anexo 1 – apartado 1 – inciso iii

Texto de la Comisión

Riesgos para la protección de la aeronave, actos de sabotaje o terrorismo que impidan la operación segura del vuelo.

Enmienda

Guerra, conflictos, inestabilidad política, riesgos para la protección de la aeronave, actos de sabotaje o terrorismo que impidan la operación segura del vuelo.

Enmienda 100

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) n° 261/2004

Anexo 1 – apartado 1 – inciso iv

Texto de la Comisión

iv) Riesgos sanitarios o emergencias médicas **que puedan ser mortales** y obliguen a interrumpir o desviar el vuelo afectado.

Enmienda

iv) Riesgos sanitarios o emergencias médicas y obliguen a interrumpir o desviar el vuelo afectado.

Justificación

No está claro quién debe determinar cuándo un riesgo sanitario puede poner en peligro la vida.

Enmienda 101

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) n° 261/2004

Anexo 1 – apartado 1 – inciso vi bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

colisión con un ave;

Enmienda 102

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) n° 261/2004

Anexo 1 – apartado 1 – inciso vii

Texto de la Comisión

vii) Conflictos laborales que afecten **al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo o** a proveedores de servicios esenciales tales como los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea.

Enmienda

vii) Conflictos laborales que afecten a proveedores de servicios esenciales tales como los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea.

Enmienda 103

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) n° 261/2004

Anexo 1 – apartado 1 – inciso vii bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Suspensión oficial del radar en el espacio aéreo y cierre del aeropuerto por la dirección del aeropuerto.

Enmienda 104

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) n° 261/2004

Anexo 1 – apartado 2 – inciso i

Texto de la Comisión

Enmienda

Problemas técnicos ***inherentes a la operación normal de la aeronave, tales como problemas detectados durante el mantenimiento de rutina o durante la inspección previa al vuelo de la aeronave, o que surjan por no haberse efectuado correctamente el mantenimiento o la inspección previa al vuelo.***

Problemas técnicos ***que no se consideren extraordinarios con arreglo al punto 1, inciso ii).***

Justificación

Los problemas técnicos atañen siempre a los transportistas aéreos, pero nunca a los

pasajeros. Salvo que se trate de problemas técnicos ajenos al funcionamiento normal del avión y que constituyan un defecto oculto de fabricación, no debe permitirse la exculpación.

Enmienda 105

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) nº 261/2004

Anexo 1 – apartado 2 – inciso ii

Texto de la Comisión

No disponibilidad de la tripulación de vuelo o del personal de cabina (***a menos que esté causada por conflictos laborales***).».

Enmienda

No disponibilidad de la tripulación de vuelo o del personal de cabina.

Justificación

Corresponde al transportista aéreo organizar a su debido tiempo las sustituciones (por ejemplo, en caso de enfermedad) o recurrir a tripulación de respaldo.

Enmienda 106

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) nº 261/2004

Anexo 1 – apartado 2 – inciso ii bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Condiciones meteorológicas adversas cuando la dirección del aeropuerto no haya cerrado oficialmente el espacio aéreo o el aeropuerto;

Justificación

Muchas veces, los transportistas aéreos deciden por sí mismos, con la excusa del mal tiempo, que no van a efectuar el vuelo. En realidad, esto no siempre se debe a unas condiciones meteorológicas adversas que afecten a las condiciones de vuelo.

Enmienda 107

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) nº 261/2004

Anexo 1 – apartado 2 – inciso ii ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Tiempo invernal repentino, dado que las aeronaves deben mantenerse en un estado óptimo para el vuelo.

Enmienda 108

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) nº 261/2004

Anexo 1 – apartado 2 – inciso ii quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Cualquier retraso debido a incidentes con un vuelo anterior;

Justificación

En tales casos, las compañías aéreas tendrán suficiente tiempo hasta el siguiente vuelo para organizar un vuelo alternativo y su tripulación. No se aprecia a este respecto ninguna relación temporal ni espacial con el vuelo siguiente. Esto incluye casos de sabotaje en un vuelo anterior, incidentes médicos, cierres previos del espacio aéreo, etc.

Enmienda 109

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) nº 261/2004

Anexo 1 – apartado 2 – inciso ii quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Salida de equipaje suelto de la bodega;

Justificación

Esto constituye, de antemano, una deficiencia de seguridad que no ha de ser soportada por los pasajeros. No obstante, la compañía aérea siempre puede reclamar la reparación a las empresas responsables.

Enmienda 110

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) nº 261/2004

Anexo 1 – apartado 2 – inciso ii sexies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Motor congelado, falta de anticongelante;

Justificación

Se debe velar por que se lleve a cabo el descongelado. Corresponde al aeropuerto disponer de provisiones suficientes de anticongelante en invierno, incluso en casos de malas condiciones climáticas persistentes. La compañía aérea puede exigir reparación al respecto.

Enmienda 111

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) nº 261/2004

Anexo 1 – apartado 2 – inciso ii septies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Daños en la aeronave en tierra poco antes de la hora de salida prevista causados por un tercero;

Justificación

En este caso, la compañía aérea puede exigir reparación al tercero. Sin embargo, no es admisible que no se reconozca ningún derecho a los pasajeros, que no tienen ninguna influencia sobre tal hecho.

Enmienda 112

Propuesta de Reglamento

Anexo 1

Reglamento (CE) n° 261/2004

Anexo 1 – apartado 2 – inciso ii octies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

***Conflictos laborales que afecten al
transportista aéreo encargado de efectuar
un vuelo***

Justificación

Los conflictos laborales del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo son controlables y evitables. Por ello, tales conflictos no pueden considerarse circunstancias extraordinarias en el sentido del Reglamento. La situación sería distinta en caso de conflictos laborales que afectasen a otras empresas.

Enmienda 113

Propuesta de Reglamento

Anexo 2 – apartado 2

Reglamento (CE) n° 2027/97

Anexo 2 – título 2

Texto de la Comisión

Enmienda

No hay límite económico fijado para la responsabilidad en caso de lesiones o muerte del pasajero causadas por un accidente a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque y desembarque. Para los daños de hasta ***113 100 DEG (cantidad aproximada en divisa local)***, la compañía aérea no podrá excluir o limitar su responsabilidad. Por encima de dicha cantidad, la compañía aérea no será responsable si puede probar que no hubo de su parte negligencia ni falta de otro tipo, o que el daño se debió exclusivamente a la negligencia o a una falta de otro tipo de un tercero.

No hay límite económico fijado para la responsabilidad en caso de lesiones o muerte del pasajero causadas por un accidente a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque y desembarque. Para los daños de hasta ***130 000 EUR***, la compañía aérea no podrá excluir o limitar su responsabilidad. Por encima de dicha cantidad, la compañía aérea no será responsable si puede probar que no hubo de su parte negligencia ni falta de otro tipo, o que el daño se debió exclusivamente a la negligencia o a una falta de otro tipo de un tercero.

Justificación

Estamos ante un Reglamento de la UE. Aquí no es necesario utilizar el DEG (importe aproximado en divisa local) como unidad monetaria. Para los usuarios, lo más fácil de comprender son los importes redondeados en euros. La cuantía puede ajustarse mediante actos delegados.

Enmienda 114

Propuesta de Reglamento

Anexo 2 – apartado 3

Reglamento (CE) n° 2027/97

Anexo 2 – título 3

Texto de la Comisión

En caso de muerte o lesión de un pasajero, la compañía aérea deberá abonar, en un plazo de quince días desde el día de la identificación de la persona con derecho a la compensación, un anticipo para cubrir las necesidades económicas inmediatas. En caso de fallecimiento, este anticipo no podrá ser inferior a **18 096 DEG (importe aproximado en divisa local)**.

Enmienda

En caso de muerte o lesión de un pasajero, la compañía aérea deberá abonar, en un plazo de quince días desde el día de la identificación de la persona con derecho a la compensación, un anticipo para cubrir las necesidades económicas inmediatas. En caso de fallecimiento, este anticipo no podrá ser inferior a **21 000 EUR**.

Justificación

Estamos ante un Reglamento de la UE. Aquí no es necesario utilizar el DEG (importe aproximado en divisa local) como unidad monetaria. Para los usuarios, lo más fácil de comprender son los importes redondeados en euros. La cuantía puede ajustarse mediante actos delegados.

Enmienda 115

Propuesta de Reglamento

Anexo 2 – apartado 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Anexo 2 – título 4

Texto de la Comisión

En caso de retraso del pasajero, la compañía aérea será responsable del daño a menos que haya tomado todas las medidas razonables para evitarlo o le haya sido imposible tomar dichas medidas. La

Enmienda

En caso de retraso del pasajero, la compañía aérea será responsable del daño a menos que haya tomado todas las medidas razonables para evitarlo o le haya sido imposible tomar dichas medidas. La

responsabilidad en caso de retraso del pasajero estará limitada a **4 694 DEG (importe aproximado en divisa local)**.

responsabilidad en caso de retraso del pasajero estará limitada a **5 200 EUR**.

Justificación

Estamos ante un Reglamento de la UE. Aquí no es necesario utilizar el DEG (importe aproximado en divisa local) como unidad monetaria. Para los usuarios, lo más fácil de comprender son los importes redondeados en euros. La cuantía puede ajustarse mediante actos delegados.

Enmienda 116

Propuesta de Reglamento

Anexo 2 – apartado 5

Reglamento (CE) n° 2027/97

Anexo 2 – título 5

Texto de la Comisión

En caso de pérdida, deterioro o retraso del equipaje, la compañía aérea será responsable hasta la cantidad de **1 113 DEG (importe aproximado en divisa local)** y el límite de compensación se aplicará por pasajero y no por bulto de equipaje facturado, a menos que la compañía y el pasajero hayan acordado un límite más elevado mediante una declaración especial de interés. En caso de deterioro o pérdida del equipaje, la compañía aérea no será responsable cuando el deterioro o la pérdida hayan sido causados por una calidad o un defecto propios del equipaje. En caso de retraso del equipaje, la compañía aérea no será responsable cuando haya tomado todas las medidas razonables para evitar el daño derivado del retraso del equipaje o le haya sido imposible tomar dichas medidas. En el caso del equipaje de mano, incluidos los efectos personales, la compañía aérea solamente será responsable de los daños causados por su culpa.

Enmienda

El equipaje se considerará como perdido a los 15 días. En caso de pérdida, deterioro o retraso del equipaje, la compañía aérea será responsable hasta la cantidad de **1 300 EUR** y el límite de compensación se aplicará por pasajero y no por bulto de equipaje facturado, a menos que la compañía y el pasajero hayan acordado un límite más elevado mediante una declaración especial de interés. En caso de deterioro o pérdida del equipaje, la compañía aérea no será responsable cuando el deterioro o la pérdida hayan sido causados por una calidad o un defecto propios del equipaje. En caso de retraso del equipaje, la compañía aérea no será responsable cuando haya tomado todas las medidas razonables para evitar el daño derivado del retraso del equipaje o le haya sido imposible tomar dichas medidas. En el caso del equipaje de mano, incluidos los efectos personales, la compañía aérea solamente será responsable de los daños causados por su culpa.

Justificación

Estamos ante un Reglamento de la UE. Aquí no es necesario utilizar el DEG (importe aproximado en divisa local) como unidad monetaria. Para los usuarios, lo más fácil de comprender son los importes redondeados en euros. La cuantía puede ajustarse mediante actos delegados.

Enmienda 117

Propuesta de Reglamento

Anexo 2 – apartado 6

Reglamento (CE) n° 2027/97

Anexo 2 – título 6

Texto de la Comisión

El pasajero podrá acogerse a un límite de responsabilidad más elevado efectuando una declaración especial a más tardar en el momento de la facturación y abonando una tarifa suplementaria, si así se le solicita. Dicha tarifa suplementaria se basará en una tarifa que guarde relación con los costes adicionales de transporte y seguro del equipaje en cuestión por encima del límite de responsabilidad de **1 131 DEG**. La tarifa estará a disposición de los pasajeros que la soliciten. Se ofrecerá sistemática y gratuitamente a los pasajeros con discapacidad y a los pasajeros con movilidad reducida la opción de efectuar una declaración especial de interés por el transporte de sus equipos de movilidad.

Enmienda

El pasajero podrá acogerse a un límite de responsabilidad más elevado efectuando una declaración especial a más tardar en el momento de la facturación y abonando una tarifa suplementaria, si así se le solicita. Dicha tarifa suplementaria se basará en una tarifa que guarde relación con los costes adicionales de transporte y seguro del equipaje en cuestión por encima del límite de responsabilidad de **1 150 EUR**. La tarifa estará a disposición de los pasajeros que la soliciten. Se ofrecerá sistemática y gratuitamente a los pasajeros con discapacidad y a los pasajeros con movilidad reducida la opción de efectuar una declaración especial de interés por el transporte de sus equipos de movilidad.

Justificación

Estamos ante un Reglamento de la UE. Aquí no es necesario utilizar el DEG (importe aproximado en divisa local) como unidad monetaria. Para los usuarios, lo más fácil de comprender son los importes redondeados en euros. La cuantía puede ajustarse mediante actos delegados.

Enmienda 118

Propuesta de Reglamento

Anexo 2 – apartado 7

Texto de la Comisión

En caso de deterioro, retraso, pérdida o destrucción de su equipaje, el pasajero deberá en todos los casos remitir por escrito su reclamación a la compañía aérea lo antes posible. El plazo de reclamación será de **siete** días en caso de equipaje deteriorado y **de veintiún días en caso de equipaje** retrasado, **en ambos casos** a partir de la fecha en que el equipaje se puso a disposición del pasajero. Para facilitar el cumplimiento de estos plazos, la compañía aérea deberá ofrecer a los pasajeros la posibilidad de rellenar un formulario de reclamación en el aeropuerto. Dicho formulario, que también podrá adoptar la forma de un parte común de irregularidad de equipaje (PIR), deberá ser aceptado como reclamación por la compañía aérea en el aeropuerto.

Enmienda

En caso de deterioro, retraso, pérdida o destrucción de su equipaje, el pasajero deberá en todos los casos remitir por escrito su reclamación a la compañía aérea lo antes posible. El plazo de reclamación será de **veintiocho** días en caso de equipaje deteriorado y retrasado, a partir de la fecha en que el equipaje se puso a disposición del pasajero. Para facilitar el cumplimiento de estos plazos, la compañía aérea deberá ofrecer a los pasajeros la posibilidad de rellenar un formulario de reclamación en el aeropuerto. Dicho formulario, que también podrá adoptar la forma de un parte común de irregularidad de equipaje (PIR), deberá ser **facilitado en todas las lenguas oficiales de la Unión** y aceptado como reclamación por la compañía aérea en el aeropuerto.

PROCEDIMIENTO

Título	Modificación del Reglamento (CE) nº 261/2004 por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos y del Reglamento (CE) nº 2027/97 sobre la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje
Referencias	COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD)
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 16.4.2013
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	IMCO 16.4.2013
Ponente de opinión Fecha de designación	Hans-Peter Mayer 29.5.2013
Examen en comisión	26.9.2013 4.11.2013
Fecha de aprobación	5.11.2013
Resultado de la votación final	+: 35 -: 0 0: 0
Miembros presentes en la votación final	Preslav Borissov, Jorgo Chatzimarkakis, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Cornelis de Jong, Vicente Miguel Garcés Ramón, Evelyne Gebhardt, Thomas Händel, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Edvard Kožušník, Toine Manders, Hans-Peter Mayer, Phil Prendergast, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Emilie Turunen, Barbara Weiler, Kerstin Westphal
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Raffaele Baldassarre, Regina Bastos, Jürgen Creutzmann, María Irigoyen Pérez, Constance Le Grip, Emma McClarkin, Claudio Morganti, Sylvana Rapti
Suplente(s) (art. 187, apdo. 2) presente(s) en la votación final	Eva Ortiz Vilella, Marie-Thérèse Sanchez-Schmid

PROCEDIMIENTO

Título	Modificación del Reglamento (CE) nº 261/2004 por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos y del Reglamento (CE) nº 2027/97 sobre la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje		
Referencias	COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD)		
Fecha de la presentación al PE	13.3.2013		
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 16.4.2013		
Comisión(es) competente(s) para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 16.4.2013	IMCO 16.4.2013	JURI 16.4.2013
Opinión(es) no emitida(s) Fecha de la decisión	ENVI 26.3.2013	JURI 15.4.2013	
Ponente(s) Fecha de designación	Georges Bach 28.3.2013		
Examen en comisión	16.9.2013	4.11.2013	
Fecha de aprobación	17.12.2013		
Resultado de la votación final	+: -: 0:	37 3 1	
Miembros presentes en la votación final	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle		
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Phil Bennion, Spyros Danellis, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Anna Rosbach, Alfreds Rubiks, Bernadette Vergnaud, Sabine Wils		
Fecha de presentación	13.1.2014		