**Parlamentul European**
2024-2029

**TEXTE ADOPTATE**

# P10_TA(2026)0009

## Drepturile pasagerilor aerieni

**Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 21 ianuarie 2026 referitoare la poziția în primă lectură a Consiliului în vederea adoptării regulamentului Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și a Regulamentului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))**

**(Procedura legislativă ordinară: a doua lectură)**

*Parlamentul European*,

- având în vedere poziția în primă lectură a Consiliului (10015/1/2025 – C10-0228/2025),
- având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 11 iulie 2013[1],
- după consultarea Comitetului Regiunilor,
- având în vedere avizul Comisiei (COM(2025)0630),
- având în vedere poziția sa în primă lectură[2] referitoare la propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2013)0130),
- având în vedere orientările Comisiei pentru transport și turism din 13 octombrie 2025 în temeiul articolului 74 din Regulamentul său de procedură,
- având în vedere articolul 294 alineatul (7) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
- având în vedere articolul 68 din Regulamentul său de procedură,
- având în vedere recomandarea pentru a doua lectură a Comisiei

[1] JO C 327, 12.11.2013, p. 115.
[2] JO C 93, 24.3.2017, p. 336.

pentru transport și turism (A10-0001/2026),

1. adoptă poziția în a doua lectură prezentată în continuare;
2. încredințează Președintei sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

**P10_TC2-COD(2013)0072**

**Poziția Parlamentului European adoptată în a doua lectură la 21 ianuarie 2026 în vederea adoptării Regulamentului (UE) 2026/... al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și a Regulamentului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European[1],

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară[2],

---

1 JO C 327, 12.11.2013, p. 115.

2 Poziția Parlamentului European din 5 februarie 2014 (JO C 93, 24.3.2017, p. 336) și poziția în primă lectură a Consiliului din 29 septembrie 2025 (JO C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj. Poziția Parlamentului European din 21 ianuarie 2026.

întrucât:

(1) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului[3] și Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului[4] au contribuit semnificativ la protejarea drepturilor pasagerilor din transportul aerian atunci când planurile de călătorie ale acestora sunt perturbate de refuz la îmbarcare, întârzieri prelungite, anulări sau manipulare necorespunzătoare a bagajelor.

***(1a) Legiuitorul Uniunii confirmă obiectivele legislației UE în domeniul transportului aerian exprimate prin considerentele 1 și 4, și anume de a asigura un nivel ridicat de protecție a pasagerilor, de a lua în considerare pe deplin cerințele generale de protecție a consumatorilor și de a îmbunătăți standardele de protecție stabilite prin prezentul regulament. Aceste obiective ar trebui realizate prin consolidarea drepturilor pasagerilor din transportul aerian, prin îmbunătățirea securității juridice atât pentru pasagerii din transportul aerian, cât și pentru transportatorii aerieni și prin codificarea principalelor hotărâri ale Curții de Justiție de interpretare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 și prin asigurarea unor condiții armonizate în care transportatorii aerieni să își desfășoare activitatea pe o piață liberalizată. Acest lucru înseamnă și că standardele de protecție stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 261/2004 nu ar trebui să fie în niciun caz diminuate. În consecință, ar trebui să se valorifice întregul potențial al drepturilor***

---

[3] Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO L 46, 17.2.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

[4] Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora (JO L 285, 17.10.1997, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

***pasagerilor din transportul aerian, protejate în temeiul Regulamentelor (CE) nr. 261/2004 și (CE) nr. 2027/97, și să se asigure o aplicare mai eficace, mai eficientă și mai coerentă a acestor drepturi în întreaga Uniune, ținându-se seama totodată de interesele transportatorilor aerieni și asigurând în continuare echilibrul dintre interesele pasagerilor din transportul aerian și cele ale transportatorilor aerieni.*** **[AM 1]**

(2) O serie de deficiențe constatate la implementarea drepturilor în temeiul Regulamentelor (CE) nr. 261/2004 și (CE) nr. 2027/97 au împiedicat însă realizarea potențialului maxim al drepturilor respective în ceea ce privește protecția pasagerilor. Pentru a garanta o aplicare mai eficace, mai eficientă și mai consecventă a drepturilor pasagerilor din transportul aerian în întreaga Uniune, sunt necesare o serie de adaptări ale cadrului juridic actual. Acest lucru a fost subliniat în Comunicarea Comisiei din 27 octombrie 2010 intitulată „Raportul privind cetățenia UE în 2010: eliminarea obstacolelor din calea drepturilor cetățenilor UE”, care a anunțat măsuri pentru asigurarea unui set comun de drepturi în special pentru pasagerii din transportul aerian și pentru asigurarea respectării în mod corespunzător a acestor drepturi.

(3) Studiul privind nivelul actual al protecției drepturilor pasagerilor din transportul aerian în UE comandat și publicat de Comisie în 2020 (~~denumit în continuare~~ „studiul ***Steer”) susține***~~”) a arătat~~ că prioritatea principală ~~pentru pasageri~~ ***a pasagerilor*** este să li se acorde asistență în caz de perturbare a călătoriei și să li se ofere redirecționare astfel încât să ajungă la destinație cât mai curând posibil. ***În acest scop,*** studiul ~~a arătat~~ ***Steer arată*** că plata de compensații este pe locul trei ***dintre cele trei opțiuni oferite*** în ceea ce privește prioritățile pasagerilor. ***Cu toate acestea, din acest studiu nu se poate deduce că plata compensațiilor ar avea o importanță mai scăzută pentru pasageri, din trei motive. În primul rând, structura întrebărilor este deja destul de părtinitoare, restrângând posibilele rezultate, deoarece cele trei opțiuni oferite respondenților nu sunt comparabile din perspectiva naturii lor. În timp ce două dintre opțiuni (asistență, redirecționare) promit o soluție imediată pentru o problemă urgentă (perturbarea zborului), a treia opțiune (compensarea) nu este atât de rapidă și atât de urgentă prin natura sa. Compensarea în temeiul prezentului*** ~~Pe de altă parte, studiul a arătat, de asemenea, că, din 2011, au crescut~~ ***regulament urmărește repararea prejudiciului suferit ca urmare a unei perturbări, printr-o plată care îl ajută pe pasager pe termen lung, și nu îi oferă o soluție imediată la problemă (prin asistență sau redirecționare). Este firesc ca respondentul mediu să plaseze pe locul al treilea cea mai puțin urgentă și imediată dintre cele trei opțiuni (compensarea).***

***Totuși, nu ar fi corect din punct de vedere logic și statistic să se concluzioneze pe baza acestui clasament că primirea unei compensații ar avea o importanță*** semnificativ ~~costurile absolute și cele relative suportate de transportatorii aerieni prin punerea în aplicare a~~***mai mică pentru pasageri. În al doilea rând, structura întrebărilor din studiu îi creează respondentului obligația artificială de a alege între trei opțiuni și de a le clasifica, în timp ce, în contextul actual al Regulamentului (CE) nr. 261/2004, aceste trei opțiuni coexistă fără a se exclude reciproc în vreun fel. În al treilea rând, clasificarea din studiul Steer a fost întocmită în urma interacțiunii cu consumatorii și organizațiile de pasageri și pe baza unor cercetări documentare, și nu a unor sondaje ample în rândul pasagerilor. Așadar, pentru a evita caracterul părtinitor al structurii întrebărilor și al metodologiei studiului Steer, merită efortul de a se consulta alte sondaje reprezentative despre opiniile pasagerilor din transportul aerian referitoare la primirea de compensații în temeiul prezentului regulament. O anchetă statistică***[5] ***realizată de Curtea de Conturi Europeană (CCE) în 2018 pe un eșantion de 10 350 de cetățeni aleși aleatoriu din zece state membre a arătat că „dreptul la compensare în caz de anulare sau de refuz la îmbarcare” se situează pe locul al doilea, cu 39,6 % din răspunsuri, dintr-un total de zece opțiuni dintre care pasagerii trebuiau să aleagă trei drepturi pe care „le consideră cele mai importante”, în timp ce opțiunea preferată, și anume „dreptul de a beneficia de transport alternativ în caz de întârziere prelungită, anulare sau refuz la îmbarcare”, a obținut un procent doar ușor mai ridicat, de 41,7 %.***

---

5 ***A se vedea pagina 22 din https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_RO.pdf.***

***Având în vedere această diferență neglijabilă, nu ar trebui să se deducă nicio ordine reală a preferințelor între aceste două opțiuni aflate la un nivel foarte apropiat în clasament. În cadrul unui sondaj YouGov comandat de o agenție de despăgubire, realizat în primăvara anului 2025 pe un eșantion de 3 059 de cetățeni din Germania, Spania și Danemarca, 70 % din respondenți au insistat să se mențină normele actuale de compensare, subliniind că pasagerii nu ar trebui să își piardă drepturile în schimbul unei economii nesemnificative de costuri, în timp ce doar 14 % din respondenți au preferat să economisească aproximativ 1 EUR din prețul biletului. Chiar și asociația de resort „Airlines for Europe” (A4E) concluzionează, pe baza propriului sondaj YouGov, care reflectă opiniile a peste 6 000 de consumatori din cinci state membre, că „75 % din pasagerii care au zburat în ultimele 12 luni susțin menținerea nivelurilor actuale de compensare”[6]. Aceste dovezi susțin decizia legiuitorului Uniunii, în contextul revizuirii*** Regulamentului (CE) nr. 261/2004, ~~ceea ce ar putea avea drept consecință limitarea numărului de rute operate sau o conectivitate redusă oferită de transportatorii aerieni~~***de a nu reduce niciunul dintre drepturile existente ale*** pasagerilor ~~pe termen lung. Prin urmare, revizuirea Regulamentului (CE) nr. 261/2004 ar trebui să se concentreze în special pe drepturile pasagerilor~~***la compensare, alături de alte drepturi la fel de importante*** la asistență și ~~la~~ redirecționare~~, ținând seama, în același timp, de~~***. Ambele categorii de drepturi analizate în dovezile de mai sus, „compensarea” și „asistența și redirecționarea”, trebuie considerate un ansamblu și nu trebuie prezentate în mod artificial ca fiind opuse.***

---

6 ***A se vedea comunicatul de presă al A4E din 14 octombrie 2025, https://a4e.eu/publications/new-data-confirms-that-eu-passenger-rights-reform-is-out-of-sync-with-passenger-priorities/.***

Stimulentele economice ale transportatorilor aerieni și ~~de~~ impactul asupra conectivității ***pot fi luate pe deplin în considerare, păstrând în același timp drepturile existente ale pasagerilor din transportul aerian și un nivel ridicat de protecție a consumatorilor***. **[AM 2]**

***(3a) În conformitate cu obiectivele Regulamentului (CE) nr. 261/2004, un studiu independent din 2023, evaluat inter pares[7], oferă dovezi solide că regulamentul, în forma sa actuală, reduce cu eficacitate durata medie de întârziere a zborurilor. Studiul constată că acest impact are o importanță economică clară prin amploarea sa și este independent de deciziile transportatorilor aerieni privind durata zborului programat. Studiul confirmă că din punct de vedere statistic, ipoteza lipsei de impact poate fi respinsă cu fermitate. În cadrul studiului se subliniază că rezultatele sale sunt valabile și pentru alte măsuri legate de punctualitatea zborurilor (întârzierile la sosire și ponderea „zborurilor efectuate la timp”) și sunt solide în raport cu alte specificații. În plus, studiul constată că regulamentul în vigoare este cel mai eficace în reducerea întârzierilor pe rutele unde concurența este mică. El evidențiază că din punct de vedere economic, sistemul de compensare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 261/2004 aplică principiul conform căruia răspunderea ar trebui să revină părții celei mai în măsură să o prevină și să o gestioneze la cel mai mic cost. Potrivit studiului, transportatorii aerieni, și nu pasagerii, păstrează controlul asupra punctualității prin planificare, planificarea întreținerii, rotația echipajului și a aeronavelor și strategii de redresare în caz de perturbări.***

---

7 ***A se vedea Gnutzmann și Spiewanowski în: Transport Policy 136 (2023), p. 155-168, https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X23000768.***

***Prin corelarea răspunderii cu întârzierea la sosirea la destinația finală, regulamentul ar oferi stimulentele economice necesare pentru ca transportatorii aerieni să reducă producerea întârzierilor prelungite și a anulărilor. Concluziile acestui studiu susțin decizia legiuitorului Uniunii de a menține și de a preciza explicit pragul comun de trei ore pentru compensare în caz de anulare sau de întârziere prelungită, nivelurile actuale de compensare și pragurile de distanță: garantarea faptului că nivelul actual de protecție a drepturilor pasagerilor nu este diminuat se dovedește a fi eficace pentru creșterea conectivității și menținerea stimulentelor economice pentru transportatorii aerieni.*** **[AM 3]**

(4) Pasagerii unui zbor care face obiectul obligațiilor de serviciu public, fie la un tarif integral, fie la un tarif redus, ar trebui să beneficieze de aceleași drepturi în temeiul Regulamentului (CE) nr. 261/2004.

(5) ~~Pentru a spori gradul de securitate juridică pentru transportatorii aerieni și pentru pasageri, este necesară o definiție a noțiunii „circumstanțe extraordinare”, care să ia în considerare hotărârea Curții de Justiție în cauza C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann/Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA)[8] (denumită în continuare „hotărârea în cauza C-549/07”) privind interpretarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004.~~ Noțiunea de „circumstanțe extraordinare” ***face obiectul unei jurisprudențe bogate a Curții de Justiție.*** Ar trebui să ~~fie clarificată prin intermediul unor liste neexhaustive a circumstanțelor care~~***se clarifice mai bine ce*** constituie circumstanțe extraordinare ***pentru a permite să se asigure respectarea efectivă și consecventă a drepturilor pasagerilor din transportul aerian. Având în vedere jurisprudența, ar trebui să se facă distincție între evenimentele cu origine „internă” și cele a căror origine este „externă” transportatorului aerian. Evenimentele ar trebui considerate externe atunci când decurg din circumstanțe independente de voința transportatorului aerian și sunt rezultatul unui fenomen natural sau al unei acțiuni a unui terț. Astfel de evenimente externe ar trebui considerate, în general,*** ~~sau care nu constituie~~ circumstanțe extraordinare. ~~Comisia~~***Evenimentele care nu îndeplinesc aceste criterii ar trebui considerate interne și nu ar trebui calificate drept circumstanțe extraordinare. Această distincție*** ar trebui să ~~revizuiască~~***fie clarificată mai mult cu ajutorul unei liste complete a circumstanțelor identificate precis ca putând fi considerate extraordinare.***

---

8 ~~Hotărârea Curții de Justiție (Camera a patra) din 22 decembrie 2008, Friederike Wallentin-Hermann/Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.~~

***Pentru a modifica*** lista circumstanțelor extraordinare ~~o dată la trei ani și să propună, după caz, Parlamentului~~***, ar trebui să se delege Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește completarea acestei liste dacă este necesar. Este deosebit de important ca în activitatea sa pregătitoare Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare***[9]***. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul*** European și ~~Consiliului să o actualizeze~~***Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate***. **[AM 4]**

---

9 ***Acordul interinstituțional între Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene și Comisia Europeană privind o mai bună legiferare (JO L 123, 12.5.2016, p. 1).***

***(5a) În conformitate cu Convenția de la Montreal, obligațiile care revin transportatorilor aerieni efectivi ar trebui limitate sau ar trebui să fie exonerați de responsabilitate în cazurile în care evenimentul este cauzat de circumstanțe extraordinare care nu ar fi putut fi evitate chiar dacă s-ar fi luat toate măsurile rezonabile. Curtea de Justiție a oferit în jurisprudența sa mai multe detalii cu privire la sensul și limitele obligației de a lua „măsuri rezonabile”.*** **[AM 5]**

~~(6) În hotărârea sa în cauza C-549/07, Curtea de Justiție a decis că o problemă tehnică neașteptată nu constituie o circumstanță extraordinară, cu excepția cazului în care problema tehnică neașteptată a apărut din cauza unui defect ascuns de fabricație dezvăluit de producătorul aeronavei sau de o autoritate competentă sau de la o deteriorare a aeronavei cauzată de acte de sabotaj sau de terorism. Cu toate acestea, având în vedere experiența dobândită și dată fiind importanța primordială a asigurării faptului că drepturile acordate pasagerilor în temeiul prezentului regulament nu sunt în detrimentul siguranței, ar trebui ca, în anumite condiții, problemele tehnice cu anumite echipamente să constituie circumstanțe extraordinare.~~ **[AM 6]**

(7) În hotărârea sa în cauzele conexate C-156/22, C-157/22 și C-158/22 (TAP Portugal/flightright GmbH și Myflyright GmbH)[10] privind interpretarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004, Curtea de Justiție a decis că absența inopinată, din cauza bolii sau chiar a unui deces, cu puțin înainte de plecarea unui zbor, a unui membru al echipajului indispensabil pentru efectuarea acestuia nu constituie o circumstanță extraordinară. Cu toate acestea, chiar dacă transportatorii aerieni au obligația de a lua toate măsurile rezonabile pentru a asigura înlocuirea pilotului, a copilotului sau a echipajului de cabină minim necesar, asigurarea respectării acestei obligații în practică în afara bazelor de reședință ale transportatorului aerian necesită timp considerabil și costuri financiare ridicate. Prin urmare, este oportun să se prevadă că survenirea inopinată a bolii sau a decesului unui membru al echipajului a cărui prezență este indispensabilă, de exemplu când intervine în ziua anterioară plecării zborului, în afara bazelor de reședință ale transportatorului aerian ar trebui să constituie o circumstanță extraordinară. **[AM 7]**

10 Hotărârea Curții de Justiție (Camera a treia) din 11 mai 2023, TAP Portugal/flightright GmbH și Myflyright GmbH, cauzele conexate C-156/22, C-157/22 și C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.

(8) În hotărârile sale în cauzele C-28/20 (Airhelp Ltd/Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden)[11], C-195/17 (Helga Krüsemann și alții/TUIfly GmbH)[12], C-613/20 (CS/Eurowings GmbH)[13] și în ordonanța sa în cauza C-287/20 (EL și CP/Ryanair DAC)[14] privind interpretarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004, Curtea de Justiție a decis că grevele personalului transportatorului aerian nu constituie circumstanțe extraordinare. Cu toate acestea, atunci când are loc o grevă, anumite revendicări ale personalului companiilor aeriene nu intră în sfera de competență a transportatorului aerian și se află în afara controlului acestuia, cum ar fi modificări ale vârstei de pensionare sau ale contribuțiilor financiare, care pot fi abordate numai de autoritățile publice. Prin urmare, este oportun să se prevadă că anumite greve ale personalului companiilor aeriene ar trebui să constituie circumstanțe extraordinare. **[AM 8]**

11 Hotărârea Curții de Justiție (Marea Cameră) din 23 martie 2021, Airhelp Ltd/Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.

12 Hotărârea Curții de Justiție (Camera a treia) din 17 aprilie 2018, Helga Krüsemann și alții/TUIfly GmbH, C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

13 Hotărârea Curții de Justiție (Camera a noua) din 6 octombrie 2021, CS/Eurowings GmbH, C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.

14 Ordonanța Curții de Justiție (Camera a opta) din 10 ianuarie 2022, EL și CP/Ryanair DAC, C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.

(9) În hotărârea sa în cauza C-173/07 (Emirates Airlines - Direktion für Deutschland/Diether Schenkel)[15] privind interpretarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004, Curtea de Justiție a decis că noțiunea de „zbor” în sensul Regulamentului (CE) nr. 261/2004 nu a fost definită, dar Curtea de Justiție a interpretat că acesta constă în esență într-o operațiune de transport aerian sau o „unitate” a unui astfel de transport, efectuată de un transportator aerian care stabilește itinerarul acesteia. Pentru a evita incertitudinea și având în vedere experiența dobândită, ar trebui să fie prevăzută acum o definiție clară a „zborului”, precum și a noțiunilor asociate „zbor de legătură” și „călătorie”.

(10) În hotărârea sa în cauza C-537/17 (Claudia Wegener/Royal Air Maroc SA)[16] privind interpretarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004, Curtea de Justiție a decis că Regulamentul (CE) nr. 261/2004 se aplica oricărui segment de zbor care făcea parte dintr-o călătorie, indiferent de locul în care era operat zborul, inclusiv în cazul zborurilor operate exclusiv în afara Uniunii. ***Întemeiat pe această hotărâre și urmărind să creeze condiții competitive egale,*** prezentul regulament ar trebui să se aplice în cazurile în care fie punctul de plecare inițial este situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatele, fie~~,~~ ~~atunci când transportatorul aerian efectiv este un transportator aerian efectiv din Uniune,~~ destinația finală a călătoriei este situată pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatele. **[AM 9]**

---

15 Hotărârea Curții de Justiție (Camera a patra) din 10 iulie 2008, Emirates Airlines - Direktion für Deutschland/Diether Schenkel, C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

16 Hotărârea Curții de Justiție (Camera a opta) din 31 mai 2018, Claudia Wegener/Royal Air Maroc SA, C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

(11) Studiul a arătat diferite niveluri de respectare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 de către transportatorii aerieni, transportatorii aerieni din Uniune având în general un nivel de respectare mai ridicat decât transportatorii aerieni din țările terțe. Prin urmare, restabilirea condițiilor de concurență echitabile între transportatorii aerieni din Uniune și cei din țările terțe și îmbunătățirea sustenabilității economice a transportatorilor aerieni din Uniune vor sprijini competitivitatea Uniunii și, în cele din urmă, vor îmbunătăți protecția pasagerilor în general.

***(11a) În scopul asigurării unei concurențe internaționale loiale și pentru ca pasagerii să fie protejați printr-un cadru de drepturi uniform și coerent, Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să se aplice tuturor călătoriilor în Uniune, precum și tuturor călătoriilor cu plecare din Uniune sau cu sosire în Uniune.*** **[AM 10]**

~~(12) Articolul 349 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene recunoaște caracteristicile specifice regiunilor ultraperiferice, având în vedere în special depărtarea lor. Dată fiind experiența dobândită din aplicarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004, este necesar să se asigure conectivitatea teritorială cu regiunile ultraperiferice și să se consolideze coeziunea în întreaga Uniune, cea ce ar servi, în cele din urmă, interesul pasagerilor. Având în vedere caracteristicile specifice ale călătoriilor între regiunile ultraperiferice și alte teritorii ale unui stat membru în care se aplică tratatele, cuantumul compensației ar trebui să fie stabilit pe baza distanței reale a călătoriilor.~~ **[AM 11]**

(13) Biletele sunt emise sau autorizate de către un transportator aerian efectiv după încheierea unui contract de transport aerian cu un pasager. Acestea ar trebui să poată fi identificate printr-un număr unic de bilet și să conțină o referință unică legată de un contract de transport aerian unic emis în momentul rezervării. Ele ar trebui să acopere un zbor sau un zbor de legătură, fără a lua în considerare opririle intermediare în scopuri tehnice și operaționale. Acestea ar trebui să conțină o serie de informații privind zborul sau zborul de legătură respectiv, cum ar fi data zborului, aeroporturile de plecare și sosire, orele de plecare și de sosire programate, numele și prenumele pasagerului, numărul zborului și numele transportatorului aerian efectiv.

(14) În hotărârea sa în cauza C-22/11 (Finnair Oyj/Timy Lassooy)[17] privind interpretarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004, Curtea de Justiție a decis că noțiunea „refuz la îmbarcare” trebuie să fie interpretată ca fiind legată nu numai de cazurile în care se refuză îmbarcarea din cauza unor situații de suprarezervare, ci și de cazurile în care se refuză îmbarcarea din alte motive, cum ar fi cele operaționale. Pasagerii care s-au prezentat la îmbarcare și cărora li s-a refuzat îmbarcarea sau care au fost informați în prealabil că li se va refuza îmbarcarea împotriva voinței lor ar trebui să primească rambursări ***și compensații*** fără întârzieri nejustificate. **[AM 12]**

~~(15) În același timp, există motive întemeiate pentru a refuza îmbarcarea pasagerilor, cum ar fi motive de sănătate, de siguranță, de securitate sau pentru documente de călătorie necorespunzătoare. Transportatorii aerieni au, de asemenea, motive întemeiate pentru a refuza îmbarcarea pasagerilor indisciplinați care amenință siguranța sau securitatea unui zbor, astfel cum se menționează în Convenția privind infracțiunile și alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, semnată la Tokyo la 14 septembrie 1963, astfel cum a fost modificată. În astfel de cazuri, sarcina probei ar trebui să revină transportatorului aerian efectiv.~~ **[AM 13]**

---

17 Hotărârea Curții de Justiție (Camera a treia) din 4 octombrie 2012, Finnair Oyj/Timy Lassooy, C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(16) Pentru a îmbunătăți nivelurile de protecție, pasagerilor nu ar trebui să li se refuze îmbarcarea pe un zbor de întoarcere pe motiv că nu au efectuat zborul dus în temeiul aceluiași contract de transport aerian.

(17) În prezent, pasagerilor li se aplică uneori taxe administrative punitive pentru corectarea greșelilor de ortografiere a numelor lor. Ar trebui să fie prevăzută efectuarea cu titlu gratuit a corecturilor rezonabile în caz de greșeli la rezervare sau de modificări administrative, cu condiția ca acestea să nu presupună o modificare a orei zborului, a datei, a itinerariului sau a pasagerului.

(18) În caz de anulare, ar trebui ca alegerea între a primi rambursări, a continua călătoria prin redirecționare sau a amâna călătoria ***pe mai târziu în aceeași zi sau*** la o dată ulterioară să reprezinte decizia pasagerului și nu a transportatorului aerian. **[AM 14]**

***(18a) În cazul în care un pasager anulează un zbor, transportatorii aerieni ar trebui să aibă obligația de a rambursa, cu titlu gratuit, taxele deja plătite de acesta.***
**[AM 15]**

(19) Organismele de administrare a aeroporturilor, în aeroporturile ~~prin care trec cel puțin cinci~~***cu un volum de trafic anual de pasageri de minimum patru*** milioane de pasageri ~~în fiecare an~~***timp de cel puțin trei ani consecutivi***, și furnizorii de servicii esențiale aeroportuare, în special transportatorii aerieni și furnizorii de servicii de handling la sol, ***furnizorii de servicii de navigație și furnizorii de servicii de asistență pentru persoanele cu handicap și pasagerii cu mobilitate redusă,*** ar trebui să ~~coopereze~~***ia măsuri adecvate*** pentru ***a asigura coordonarea și cooperarea între utilizatorii aeroporturilor, cu scopul de*** a reduce la minimum impactul asupra pasagerilor al unor perturbări multiple ale zborurilor. În acest scop, organismele de ~~administrare a aeroporturilor~~***gestionare a aeroportului*** ar trebui să ~~întocmească~~***asigure o coordonare adecvată prin*** planuri de contingență ***corespunzătoare*** pentru astfel de situații și să conlucreze ***cu autoritățile naționale, regionale sau locale*** la elaborarea unor astfel de planuri. ~~În toate celelalte aeroporturi, organismul de administrare a aeroportului~~***Aceste planuri*** ar trebui ~~să depună toate eforturile rezonabile pentru a coordona și a încheia acorduri cu utilizatorii aeroportului în situațiile care ar conduce la un număr considerabil de pasageri blocați și pentru a informa pasagerii blocați~~***evaluate și, dacă este necesar, adaptate de organismele naționale de aplicare a legii***.
**[AM 16]**

***(19a) Transportatorii aerieni ar trebui să stabilească proceduri și acțiuni coordonate pentru informarea corespunzătoare a pasagerilor blocați. Respectivele proceduri ar trebui să indice clar cine răspunde în fiecare aeroport de îngrijire, asistență, redirecționare sau rambursare și să stabilească procedurile și condițiile de prestare a acestor servicii.*** **[AM 17]**

***(19b) Pentru a oferi asistență pasagerilor în caz de perturbări ale zborurilor sau de întârziere, deteriorare sau pierdere a unui bagaj, transportatorii aerieni ar trebui să înființeze puncte de contact în aeroporturi, în care personalul acestora sau terți desemnați de aceștia ar trebui să ofere pasagerilor informațiile necesare cu privire la drepturile lor, inclusiv la procedurile de depunere a reclamațiilor, și să-i ajute să acționeze imediat.*** **[AM 18]**

***(19c) Având în vedere termenele scurte de depunere a reclamațiilor pentru bagajele întârziate, deteriorate sau pierdute, în toate aeroporturile în care pasagerii au posibilitatea de a depune o reclamație la sosire ar trebui înființate servicii speciale pentru recuperarea bagajelor. În acest scop, transportatorii aerieni ar trebui să ofere pasagerilor un formular de reclamație în toate limbile oficiale ale Uniunii. Acest formular ar putea în egală măsură lua forma raportului comun de depunere a unei reclamații privind bagajele (Property Irregularity Report – PIR). Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili forma standard a formularului de reclamație prin acte de punere în aplicare.*** **[AM 19]**

(20) ~~Regulamentul~~***Obiectivul Regulamentului*** (CE) nr. 261/2004 ~~ar trebui să includă în mod explicit dreptul la compensații pentru pasagerii care se confruntă cu întârzieri prelungite~~***este de a consolida drepturile consumatorilor prin asigurarea unui nivel ridicat de protecție a pasagerilor din transportul aerian pe piața internă***, în conformitate cu ~~hotărârea Curții de Justiție~~***articolul 38 din Carta drepturilor fundamentale.*** În cauzele conexate C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon și Alana ~~Sturgeon/Condor~~***Sturgeon v Condor*** Flugdienst GmbH) și C-432/07 (Stefan Böck și Cornelia Lepuschitz/Air France SA)[18] (~~denumită în continuare~~ „hotărârea în cauzele conexate C~~-~~402/07 și C-432/07”)***, Curtea de Justiție a reflectat acest obiectiv prin recunoașterea faptului că pasagerii ale căror zboruri întârzie cel puțin tei ore suferă***

---

18 Hotărârea Curții de Justiție (Camera a patra) din 19 noiembrie 2009, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon și Alana Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) și Stefan Böck și Cornelia Lepuschitz/Air France SA (C-432/07), cauzele conexate C-402/07 și C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

***prejudicii sub forma unei pierderi ireversibile de timp care trebuie compensate prompt și în mod standardizat.***

***Întemeindu-se pe principiul egalității de tratament, Curtea a confirmat că întârzierile prelungite aduc un prejudiciu comparabil cu anulările și că nu există un motiv obiectiv care să justifice un tratament diferit. Mai exact, Curtea a considerat că atunci când întârzierea la sosire a unui zbor este egală cu trei ore sau mai mare, pasagerii în cauză au dreptul la compensații, la fel ca pasagerii al căror zbor inițial a fost anulat și cărora un transport aerian nu le poate oferi o redirecționare în condițiile prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din regulamentul menționat, și anume cu un zbor care pleacă cel mai devreme cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută și care ajunge la destinația finală la mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută. În concordanță***~~. În conformitate~~ cu principiul egalității de tratament***, aceste drepturi la compensare*** ~~la care face trimitere hotărârea respectivă,~~ ar trebui să se ~~aplice aceleași norme privind rambursarea, redirecționarea și compensarea~~***extindă și la pasagerii ale căror zboruri nu au fost anulate, dar care suferă o pierdere de timp echivalentă din cauza devansării zborului înainte de plecare și a întârzierii la sosire. În consecință, pentru a păstra garanții solide pentru pasageri în concordanță cu articolul 38 din Cartă, și pentru a asigura o protecție uniformă, securitate juridică și o aplicare eficace în toate statele membre, Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să stabilească explicit un prag comun de trei ore pentru acordarea de compensații în cazul în care pasagerii suferă o pierdere ireversibilă de timp egală cu trei ore sau mai mare în raport cu durata prevăzută inițial de transportatorul aerian.***

**[AM 20]**

~~(21) Hotărârea în cauzele conexate C-402/07 și C-432/07 a menționat un prag temporal unic de trei ore pentru declanșarea dreptului la compensații în caz de întârziere. Cu toate acestea, experiența dobândită de la adoptarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004 arată că multe întârzieri nu pot fi soluționate în intervalul de trei ore pe care îl menționează hotărârea respectivă, iar un prag temporal scăzut poate crește numărul de anulări de zboruri, dat fiind că transportatorii aerieni reduc efectul de domino al zborurilor întârziate asupra zborurilor ulterioare anulând unul sau mai multe zboruri pentru a repoziționa aeronava pentru unul din zborurile următoare. În majoritatea cazurilor, pasagerul ar prefera totuși o întârziere în locul unei anulări, întrucât are astfel o mai mare certitudine că va ajunge la destinația relevantă cât mai curând posibil. Pe multe rute, frecvența zborurilor este limitată și, în caz de anulare, pasagerul nu poate fi redirecționat imediat. Prin urmare, creșterea pragului temporal prezintă un avantaj pentru pasager.~~ **[AM 21]**

~~(22) În vederea menținerii conectivității, ar trebui să fie crescute pragurile peste care întârzierile dau naștere unui drept la compensații pentru a ține seama de impactul financiar și de competitivitate asupra sectorului. În acest mod, va fi posibil să se evite încurajarea eventualei creșteri a frecvenței anulărilor sau a limitării numărului de rute exploatate sau a reducerilor conectivității oferite pasagerilor pe termen lung. Pentru a asigura faptul că pasagerii care călătoresc în Uniune beneficiază de condiții omogene de acordare de compensații, pragul ar trebui să fie același pentru toate călătoriile în interiorul Uniunii.~~ **[AM 22]**

(23) Compensația standardizată din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 servește la compensarea unei pierderi de timp care este comună tuturor pasagerilor. ~~Cuantumurile stabilite în Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar putea depăși, în multe cazuri, valoarea daunelor suferite de pasageri, astfel cum a fost stabilită prin studii economice.~~ Prin urmare, este oportun să se definească ~~diferite praguri~~***niveluri*** de compensare în funcție de distanța zborului perturbat și de întârzierea la sosire. **[AM 23]**

(24) ~~În conformitate cu eforturile Uniunii de a promova o mobilitate neutră din punct de vedere climatic și care respectă mediul, este, de asemenea, oportun să se asigure convergența, în măsura posibilului, a cadrelor de reglementare pentru drepturile pasagerilor specifice modurilor de transport și echilibrarea compensațiilor asigurate între diferitele moduri de transport.~~ **[AM 24]**

***(24a) Eticheta privind emisiile generate de zbor creată în temeiul articolului 14 din Regulamentul (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului***[19] ***se află la dispoziția furnizorilor de servicii în cazul în care aceștia doresc să afișeze într-un format ușor accesibil pe site-urile lor web și pe bilete informații exacte, obiective și comparabile despre impactul călătoriilor lor asupra mediului.*** **[AM 25]**

---

19 ***Regulamentul (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației) (JO L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).***

(25) Pentru a asigura securitatea juridică, Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să confirme în mod explicit că schimbarea orarelor de zbor are asupra pasagerilor un impact similar cu cel al anulărilor ~~sau~~***,*** al întârzierilor ***sau al refuzurilor la îmbarcare*** și că, prin urmare, ar trebui să dea naștere unor drepturi similare. **[AM 26]**

(26) Pasagerii care pierd un zbor de legătură din cadrul unei călătorii ca urmare a unei perturbări***, a modificării orarului sau a întârzierii*** ~~a~~ unui zbor anterior ar trebui să primească în mod corespunzător asistență în așteptarea redirecționării. În astfel de cazuri, în conformitate cu principiul egalității de tratament ***și cu hotărârea Curții de Justiție în cauza C-11/11 (Air France/Folkerts)***[20], pasagerii ar trebui să aibă dreptul la compensații atunci când ajung la destinația finală a zborului sau a modului de transport alternativ, în mod similar cu pasagerii care se confruntă cu perturbări în cadrul zborurilor directe***, ținând cont de întârzierea cu care ajung la destinația finală a călătoriei***. **[AM 27]**

---

20 ***Hotărârea Curții de Justiție (Marea Cameră) din 26 februarie 2013, Air France/Heinz-Gerke Folkerts și Luz-Tereza Folkerts, Cauza C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.***

(27) În momentul rezervării și înainte de achiziționarea biletelor, pasagerii ar trebui să fie informați în mod clar de către transportatorii aerieni sau, după caz, de către intermediari dacă planurile lor de călătorie vor fi acoperite de un singur contract de transport aerian și în legătură cu drepturile lor în temeiul Regulamentului (CE) nr. 261/2004, în special în ceea ce privește zborurile de legătură pierdute.

(28) Pentru a spori protecția pasagerilor, ar trebui să se clarifice faptul că pasagerii al căror zbor a fost întârziat ar trebui să aibă dreptul la asistență și la compensații, indiferent dacă așteaptă în terminalul aeroportului sau și-au ocupat deja locurile la bordul aeronavei. Cu toate acestea, de vreme ce aceștia din urmă nu au acces la serviciile disponibile în terminal, drepturile lor ar trebui să fie consolidate în ceea ce privește nevoile de bază și dreptul la debarcare. Dreptul la debarcare poate fi limitat numai dacă există motive legate de siguranță, imigrație, controlul traficului aerian sau securitate. În cazul în care este pe punctul de a debarca pasageri, dar este informat de către autoritățile de control al traficului aerian că zborul este autorizat să decoleze în mod iminent, un transportator aerian ar trebui să aibă posibilitatea de a refuza debarcarea pasagerilor.

(29) În cazul în care un pasager a optat pentru redirecționare cât mai curând posibil, transportatorul aerian condiționează adesea redirecționarea de disponibilitatea locurilor în cadrul propriilor sale servicii, refuzându-le astfel pasagerilor săi opțiunea de a fi redirecționați mai rapid prin servicii alternative. Prin urmare, transportatorul ar trebui să propună și alte opțiuni de redirecționare, inclusiv către un aeroport alternativ, pe o rută diferită, prin serviciile altui transportator sau pe alte moduri de transport, în cazul în care acest lucru poate accelera redirecționarea. Redirecționarea alternativă ar trebui să se facă în funcție de disponibilitatea locurilor. ~~În cazul în care transportatorul aerian nu a oferit o redirecționare, iar timpul de așteptare cumulat este prelungit cu cel puțin trei ore, pasagerul ar trebui să aibă dreptul de a-și organiza propria redirecționare pentru a ajunge la destinația sa finală fără întârzieri inutile.~~ Redirecționarea respectivă ar trebui să fie efectuată, în anumite condiții, pe cheltuiala transportatorului aerian și în condiții de transport comparabile. **[AM 28]**

(30) Atunci când redirecționează pasagerii, transportatorii aerieni ar trebui să încerce să asigure pasagerilor posibilitatea de a călători cu bagajele lor, care includ atât bagajele înregistrate, cât și pe cele neînregistrate. Pasagerul ar trebui să îi permită transportatorului aerian să procedeze altfel în cazul în care restricțiile privind transportul bagajelor ar cauza întârzieri suplimentare pasagerilor care așteaptă redirecționarea, fără a aduce atingere răspunderii acestuia în ceea ce privește bagajele pasagerilor, astfel cum este reglementată de Regulamentul (CE) nr. 2027/97 și de Convenția de unificare a anumitor reguli privind transportul aerian internațional, convenită la Montreal, la 28 mai 1999 (denumită în continuare „Convenția de la Montreal”).

(31) Comparabilitatea condițiilor de transport ar putea depinde de o serie de factori și de anumite circumstanțe. Atunci când acest lucru este posibil și nu implică întârzieri suplimentare, pasagerii nu ar trebui să fie declasați la servicii de transport de o clasă inferioară în comparație cu cea din rezervare. Redirecționarea ar trebui să fie oferită pasagerului fără costuri suplimentare, chiar dacă pasagerii sunt redirecționați prin intermediul altui transportator aerian sau printr-un alt mod de transport, la o clasă superioară sau la un tarif mai mare decât cel plătit pentru serviciul inițial. Ar trebui să se depună eforturi rezonabile pentru a evita legăturile suplimentare. ***Persoanelor cu handicap sau persoanelor cu mobilitate redusă nu ar trebui să li se impună un zbor de legătură suplimentar*** atunci când se ~~utilizează un alt transportator aerian sau un mod de transport alternativ pentru~~***face o*** redirecționare, ~~durata totală a călătoriei ar trebui~~***cu excepția cazului în care pasagerul acceptă să i se propună alte opțiuni.***

***Timpul total de călătorie trebuie*** să fie cât mai ~~apropiată pe cât este de~~***apropiat posibil, în mod*** rezonabil ~~posibil~~***,*** de durata programată a zborului inițial***, ținând seama de opțiunile disponibile pe aeroportul pe care s-a produs perturbarea***, la aceeași clasă de transport sau la o clasă superioară, dacă este necesar. În cazul în care sunt disponibile mai multe zboruri cu orare comparabile, pasagerii care au dreptul la redirecționare ar trebui să accepte oferta de redirecționare făcută de transportatorul aerian, inclusiv cu transportatorii aerieni care cooperează cu transportatorul aerian efectiv. În cazul în care ***transportatorul aerian efectiv oferă pasagerului o redirecționare în condiții de transport comparabile, pasagerul ar trebui să accepte redirecționarea respectivă. În cazul în care transportatorul aerian efectiv oferă pasagerului opțiuni de redirecționare în condiții de transport care nu sunt comparabile, pasagerul ar putea refuza o astfel de redirecționare. Ar trebui să se mențină dreptul la redirecționare, inclusiv la organizarea proprie a redirecționării. În cazul în care*** pentru zborul inițial a fost rezervată asistență pentru persoane cu handicap sau persoane cu mobilitate redusă, aceasta ar trebui să fie disponibilă și pe ruta alternativă, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[21]. **[AM 29]**

---

21 Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 iulie 2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului (JO L 204, 26.7.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

***(31a) În cazul în care un pasager a informat transportatorul aerian efectiv despre alegerea sa de a-și continua călătoria și în cazul în care transportatorul aerian efectiv nu a oferit în termen de trei ore o redirecționare, pasagerul ar trebui să aibă dreptul de a-și organiza propria redirecționare în condiții de transport comparabile pentru a ajunge la destinația finală fără întârziere. Cu toate acestea, pasagerul ar trebui să aibă în continuare dreptul la redirecționare din partea transportatorului aerian efectiv până când pasagerul informează transportatorul aerian efectiv că a decis să își organizeze propria redirecționare. Atunci când își organizează propria redirecționare, pasagerii ar trebui să limiteze cheltuielile la cele care sunt necesare, rezonabile și adecvate.*** **[AM 30]**

***(31b) Asistența ar putea fi limitată sau refuzată în cazul în care acordarea ei ar cauza o întârziere suplimentară pasagerilor care așteaptă un zbor întârziat sau redirecționarea. Dacă un zbor are întârziere seara târziu, dar se preconizează că va pleca în scurt timp și dacă transferul pasagerilor către hoteluri și ulterior înapoi la aeroport în toiul nopții ar putea cauza o întârziere mult mai mare, transportorul aerian ar trebui să aibă posibilitatea de a refuza să ofere cazare la hotel și transferurile corespunzătoare. La fel, dacă un transportator aerian este pe punctul de a oferi alimente și băuturi, însă este informat că zborul este pregătit pentru îmbarcare, ar trebui să aibă posibilitatea de a refuza acordarea acestei asistențe. În afara acestor cazuri, limitarea respectivă ar trebui aplicată numai în situații cu totul excepționale, deoarece ar trebui făcut tot posibilul pentru a reduce neplăcerile suferite de pasageri.*** **[AM 31]**

(32) Transportatorii aerieni ar trebui să ofere asistență pasagerilor de la ora de plecare programată până la ora de plecare a zborului ~~sau a modului de transport alternativ al~~ acestora. Transportatorii aerieni au în prezent răspundere nelimitată pentru cazarea pasagerilor lor în cazul în care circumstanțele extraordinare persistă pentru o perioadă lungă de timp. ~~Această incertitudine legată de absența unei limite de timp previzibile poate risca să pună în pericol stabilitatea financiară a transportatorului, cu efecte negative importante asupra pasagerilor în materie de conectivitate.~~ Prin urmare, transportatorii aerieni ar trebui să fie în măsură să limiteze ~~la trei nopți~~ acordarea de ~~cazare~~***asistență în ceea ce privește durata cazării și, în cazul în care pasagerii se cazează ei înșiși, în ceea ce privește costurile și îngrijirea, la trei nopți***. De asemenea, planificarea pentru situații de urgență și redirecționarea rapidă ar trebui să limiteze riscul ca pasagerii să rămână blocați pentru perioade lungi de timp. **[AM 32]**

(33) Pasagerii cu nevoi specifice, cum ar fi persoanele cu handicap, persoanele cu mobilitate redusă, copiii neînsoțiți, copiii de vârstă mică, femeile însărcinate și persoanele care au nevoie de asistență medicală specifică, cum ar fi persoanele cu diabet sever sau epilepsie, pot necesita o atenție specială din partea transportatorului aerian efectiv. În special, poate fi mai dificil să se organizeze cazarea atunci când apar perturbări ale zborurilor. Prin urmare, în cazul acestor categorii de pasageri nu ar trebui să se aplice ~~nicio~~***în niciun caz o*** limitare a dreptului la cazare în cazul unor circumstanțe extraordinare~~, cu condiția ca aceștia să îl fi informat în timp util pe transportatorul aerian efectiv~~. **[AM 33]**

***(33a) Furnizorii de servicii ar trebui să se asigure că persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă au dreptul să utilizeze oricând și gratuit în aeronave dispozitive de protecție respiratorie omologate pentru siguranță. Comisia ar trebui să întocmească, în cooperare cu partenerii din acest sector și cu organizațiile care reprezintă persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, o listă de echipamente medicale de oxigen autorizate, ținând seama așa cum se cuvine de cerințele de siguranță.*** **[AM 34]**

(34) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 se aplică, de asemenea, pasagerilor care au rezervat un zbor ca parte a unui pachet de servicii de călătorie. Prezentul regulament de modificare vizează îmbunătățirea suplimentară a corelării dintre Directiva (UE) 2015/2302 a Parlamentului European și a Consiliului[22] și Regulamentul (CE) nr. 261/2004. În acest sens, ~~nu~~***pasagerii*** ar trebui să ~~li se permită pasagerilor să cumuleze drepturi corespunzătoare, în special~~***poată alege în temeiul căruia dintre aceste două acte juridice își introduc cererile și, după caz, să formuleze cereri*** în temeiul ambelor acte juridice. ***Un pasager care a rezervat transportul aerian în cadrul unui pachet de servicii ar trebui să poată formula cereri în temeiul ambelor acte juridice atunci când, de exemplu, pasagerul a primit o compensație din partea transportatorului aerian pentru un zbor întârziat, dar are dreptul la o reducere de preț sau la o compensație care urmează să fie acordată de organizator pentru anumite***

---

22 Directiva (UE) 2015/2302 a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2015 privind pachetele de servicii de călătorie și serviciile de călătorie asociate, de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 și a Directivei 2011/83/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului și de abrogare a Directivei 90/314/CEE a Consiliului (JO L 326, 11.12.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

***servicii, cum ar fi o noapte de hotel, mese, o excursie sau alte evenimente, pierdute ca urmare a întârzierii zborului.***

***Cu toate acestea, pasagerilor nu ar trebui să li se permită să cumuleze drepturi în măsura în care compensația relevantă sau reducerea de preț acordată în temeiul ambelor acte protejează același interes sau urmărește același lucru. În cazul în care pasagerii depun o cerere la transportatorul aerian, acesta din urmă ar trebui să plătească integral compensația datorată în temeiul Regulamentului (CE) nr. 261/2004. În cazul în care pasagerii depun o cerere în temeiul Directivei (UE) 2015/2302, compensația plătită de transportatorul aerian ar trebui dedusă din plățile datorate în temeiul Directivei (UE) 2015/2302, în măsura în care drepturile subiacente protejează același interes sau au același obiectiv.*** **[AM 35]**

(35) Motivele pentru nivelul actual al întârzierilor și al zborurilor anulate în Uniune nu pot fi atribuite exclusiv transportatorilor aerieni. Pentru a impulsiona toți actorii din lanțul transporturilor aeriene să caute soluții eficiente și prompte în scopul de a se reduce la minimum inconvenientele suferite de pasageri ca urmare a întârzierilor și anulărilor, dreptul transportatorilor aerieni de a solicita reparații de la orice terț care a contribuit la evenimentul care a determinat dreptul la compensație sau alte obligații ar trebui să nu fie restricționat prin Regulamentul (CE) nr. 261/2004.

(36) În hotărârea sa în cauza C-502/18 (CS și alții/České aerolinie a.s.)[23] privind interpretarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004, Curtea de Justiție a decis că, în cazul zborurilor de legătură care intră în domeniul de aplicare al regulamentului menționat, orice transportator aerian efectiv care a participat la efectuarea a cel puțin unuia dintre aceste zboruri de legătură este obligat să acorde compensații pasagerului în temeiul regulamentului respectiv, indiferent dacă zborul pe care l-a efectuat transportatorul aerian respectiv a fost sau nu perturbat. Chiar dacă Regulamentul (CE) nr. 261/2004 prevede că transportatorii aerieni efectivi care își îndeplinesc obligațiile în temeiul acestuia pot solicita compensații oricărei părți terțe, studiul a demonstrat o eficacitate scăzută a dreptului la reparații prevăzut în regulamentul respectiv. Prin urmare, transportatorii aerieni din Uniune suportă o sarcină financiară disproporționată în comparație cu transportatorii aerieni din țările terțe. În vederea restabilirii competitivității transportatorilor aerieni din Uniune în conformitate cu recomandările din raportul intitulat „Viitorul competitivității europene” din septembrie 2024 (denumit în continuare „raportul Draghi ”) și a menținerii pe termen lung a conectivității, revizuirea Regulamentului (CE) nr. 261/2004 ar trebui, prin urmare, să limiteze răspunderea unui transportator aerian la zborurile pe care le operează în calitate de transportator aerian efectiv. **[AM 36]**

23 Hotărârea Curții de Justiție (Camera a noua) din 11 iulie 2019, CS și alții/České aerolinie a.s., C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

(37) Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului[24] impune obligația contractantului de transport aerian de a informa pasagerul cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv, iar Directiva 93/13/CEE a Consiliului[25] impune obligația vânzătorului sau furnizorului de a furniza consumatorului informații privind clauzele și condițiile contractului. Pasagerii ar trebui să fie informați mai detaliat cu privire la drepturile lor în cazuri de perturbare a zborului și ar trebui să primească și informații adecvate cu privire la cauza în sine a perturbării, de îndată ce informațiile respective sunt disponibile. Informațiile respective ar trebui să fie de asemenea furnizate ***de către transportorul aerian și*** atunci când pasagerii au achiziționat biletul de la un intermediar stabilit în Uniune. Informațiile respective ar trebui să fie furnizate cel puțin de către transportatorul aerian sau de către intermediar într-un format accesibil și, după caz, prin intermediul așa-numitelor notificări de tip „push” din aplicații mobile sau alte mijloace digitale. **[AM 37]**

---

24 Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE (JO L 344, 27.12.2005, p. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

25 Directiva 93/13/CEE a Consiliului din 5 aprilie 1993 privind clauzele abuzive în contractele încheiate cu consumatorii (JO L 95, 21.4.1993, p. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj)**.**

~~(38) Pentru a asigura o mai strictă respectare a drepturilor pasagerilor, organismele naționale de aplicare a legii ar trebui să monitorizeze aplicarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004 și să decidă cu privire la sancțiunile adecvate pentru a stimula respectarea regulamentului respectiv.~~ **[AM 38]**

***(38a) Raportul special 15/2021 al Curții de Conturi Europene a concluzionat că organismele naționale de aplicare a legii nu au o bună imagine de ansamblu a respectării drepturilor pasagerilor de către operatori. Și Comisia a concluzionat în evaluările sale că abordarea generală adoptată de organismele naționale de aplicare a legii față de monitorizarea punerii în aplicare a regulamentelor variază considerabil: în timp ce unele organisme naționale de aplicare a legii tind să fie foarte proactive, altele par să se limiteze la a reacționa la plângerile pe care le primesc. Pentru a corecta aceste neajunsuri și a asigura o mai bună aplicare a drepturilor pasagerilor, mecanismele de asigurare a respectării legii ar trebui consolidate prin acordarea de independență organismelor naționale de aplicare a legii, prin crearea unui mecanism de cooperare transfrontalieră, prin consolidarea competenței acestora de a obține informații de la transportatori și prin punerea în aplicare a unui regim de sancțiuni mai eficace.*** **[AM 39]**

(39) Pentru a asigura o mai strictă respectare a drepturilor pasagerilor, statele membre ar trebui să le permită consumatorilor accesul la mecanisme de soluționare extrajudiciară a litigiilor după ce consumatorii respectivi au depus fără succes o plângere sau o cerere la transportatorul aerian sau la intermediar. ~~Mecanismele respective nu ar trebui să aducă atingere dreptului statelor membre de a stabili dacă ar trebui ca~~ Participarea transportatorilor aerieni ~~sau~~***și*** a intermediarilor ***care intră sub incidența prezentului regulament la procedurile de soluționare alternativă a litigiilor ar trebui*** să fie obligatorie***, iar deciziile luate în cadrul acestora ar trebui să fie obligatorii***. **[AM 40]**

***(39a) Întrucât aviația comercială constituie o piață integrată a Uniunii, măsurile de garantare a asigurării respectării prezentului regulament ar trebui să fie mai eficiente la nivelul Uniunii grație unei mai mari implicări a Comisiei. Concret, Comisia ar trebui să informeze mai bine populația despre respectarea cerințelor privind drepturile pasagerilor de către transportatorii aerieni, prin publicarea unei liste de transportatori care încalcă sistematic dispozițiile prezentului regulament.*** **[AM 41]**

(40) Atunci când aleg să primească rambursări în loc să fie redirecționați, pasagerii ar trebui să le primească automat, în timp util, fără obligația de a completa o cerere specifică.

(41) Pasagerii ar trebui să fie informați corespunzător de către transportatorii aerieni sau de intermediari cu privire la procedurile relevante pentru depunerea cererilor de compensații și a plângerilor depuse la transportatorii aerieni sau la intermediari și ar trebui să primească de la transportatorii aerieni sau de la intermediari un răspuns în timp util. În cazul în care organismul de administrare a aeroportului activează planul de urgență al aeroportului, termenele pentru răspuns ar putea fi prelungite.

(42) De asemenea, după ce au depus plângeri la transportatorii aerieni, ar trebui ca pasagerii să aibă opțiunea de a iniția litigii individuale în fața unui organism sau a unor organisme responsabile de soluționarea extrajudiciară a litigiilor. Cu toate acestea, deoarece dreptul la o cale de atac eficientă în fața unei instanțe judecătorești este un drept fundamental recunoscut în articolul 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, aceste măsuri nu ar trebui să împiedice și nici să îngreuneze accesul pasagerilor la instanțele judecătorești.

(43) Pentru a le permite pasagerilor să își exercite drepturile în ceea ce privește cererile, plângerile și litigiile individuale, pasagerii ar trebui să poată depune în mod direct și personal o cerere la transportatorii aerieni, la intermediari sau la organismele relevante în temeiul Regulamentului (CE) nr. 261/2004, într-un mod clar și accesibil.

(44) Având în vedere Convenția Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap[26] și pentru a asigura faptul că daunele, distrugerea sau pierderea echipamentelor de mobilitate sau vătămarea sau decesul câinilor de asistență recunoscuți sunt compensate la costul total de înlocuire, transportatorii aerieni ar trebui să ofere persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, astfel cum sunt definite în Regulamentul (CE) nr. 1107/2006, posibilitatea de a face gratuit o declarație specială privind interesul, care, în temeiul Convenției de la Montreal, să le permită să solicite compensații integrale ***pentru pierderi sau daune***. ***La momentul rezervării biletului, transportatorii aerieni ar trebui să informeze pasagerii cu privire la existența acestei declarații și la drepturile conexe.*** **[AM 42]**

(45) Persoana cu handicap și persoana cu mobilitate redusă ar trebui să aibă dreptul de a primi imediat de la transportatorul aerian un echipament de mobilitate care să înlocuiască temporar echipamentul de mobilitate înregistrat în caz de pierdere, distrugere sau deteriorare a echipamentului de mobilitate înregistrat. Întrucât câinii de asistență recunoscuți nu pot fi înlocuiți cu ușurință, ar trebui să fie oferite alte soluții temporare de înlocuire în cazul pierderii, decesului sau vătămării unui câine de asistență recunoscut.

---

26 JO L 23, 27.1.2010, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj.

(46) ***Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să garanteze îndeplinirea obiectivului său de a îmbunătăți standardele de protecție și de informare a*** pasagerilor ~~nu le este întotdeauna clar care sunt dimensiunile, greutatea sau numărul bagajelor pe care au dreptul să le ia la bordul unei aeronave. Pentru a se~~***, de a consolida drepturile acestora și de a*** asigura ***faptul*** că ~~pasagerii sunt pe deplin conștienți de caracteristicile bagajelor înregistrate și neînregistrate permise conform biletului achiziționat,~~ transportatorii aerieni ~~ar trebui să indice în mod clar aceste caracteristici în momentul rezervării și la aeroport. Pentru a asigura un confort personal suficient în timpul călătoriei pasagerilor și astfel cum a fost recunoscut de Curtea~~***își desfășoară activitatea în condiții armonizate, inclusiv în ceea ce privește dimensiunile bagajelor de mână. În conformitate cu hotărârea Curții*** de Justiție în cauza C-487/12 (Vueling Airlines SA/Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia ***Vueling***)[27], ~~acestora~~***bagajele de mână (adică bagajele neînregistrate)*** ar trebui ~~să li se permită să ia în cabină, fără costuri, obiecte personale care constituie aspecte necesare ale~~***considerate ca reprezentând un aspect necesar al*** transportului ~~lor~~***de pasageri***, cu condiția ca ~~obiectele personale să respecte cerințele aplicabile în materie de siguranță și securitate și~~***aceste bagaje*** să îndeplinească ***„***cerințe rezonabile ~~în ceea ce privește greutatea și dimensiunile. Prin obiecte personale considerate a fi aspecte necesare ale transportului~~***” de greutate și dimensiuni și deci transportul lor să nu fie supus unui supliment de preț. Companiile aeriene ar trebui, de asemenea, să comunice clar*** pasagerilor ~~se înțelege acele obiecte care sunt esențiale pe durata călătoriei și acestea pot include pașapoarte și alte documente de călătorie, medicamente~~

---

27 Hotărârea Curții de Justiție (Camera a cincea) din 18 septembrie 2014, Vueling Airlines SA/Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

~~esențiale, dispozitive personale și materiale de citit, precum și alimente și băuturi adecvate duratei zborului~~***dimensiunile bagajelor de mână***. **[AM 43]**

***(46a) Ar trebui să se clarifice mai bine cazurile în care un obiect personal sau un bagaj de mână este uitat sau pierdut în cabina aeronavei, pentru a facilita tratarea acestor cereri, simplificând procedura și evitând sarcinile suplimentare sau problemele de comunicare pentru pasageri.*** **[AM 44]**

~~(47) Pasagerii ar trebui să fie informați în momentul rezervării, într-un format clar și accesibil, cu privire la dimensiunile și greutatea maxime ale bagajelor pe care le pot aduce în cabină. Fără a aduce atingere principiului libertății de stabilire a prețurilor, transportatorii ar trebui să definească o politică rezonabilă în ceea ce privește dimensiunile bagajelor de mână, care să permită pasagerilor să transporte în cabină un bagaj de mână, cu condiția ca acesta să respecte cerințele aplicabile în materie de siguranță și securitate. Având în vedere diversitatea politicilor transportatorilor aerieni, este oportun ca, în cadrul revizuirii Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului[28], să se evalueze fezabilitatea instituirii unor norme minime uniforme pentru bagajele de mână.~~ **[AM 45]**

---

28 ~~Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).~~

(48) Instrumentele muzicale pot avea o valoare pecuniară, artistică și istorică imensă. În plus, prin intermediul acestora muzicienii își exercită profesia și își susțin în mod regulat repetițiile și spectacolele și ele nu pot fi înlocuite cu ușurință. Prin urmare, pasagerii ar trebui să aibă dreptul de a transporta în cabină instrumente muzicale pe propria răspundere, cu condiția ca acestea să respecte capacitatea, normele de siguranță și securitate și politica transportatorului aerian privind bagajele maxime permise***. Pentru a le permite pasagerilor în cauză să decidă dacă instrumentele lor muzicale pot fi depuse în cabină, transportatorii aerieni ar trebui să le comunice dimensiunile compartimentelor de depozitare***. Atunci când sunt îndeplinite cerințele privind capacitatea, siguranța și securitatea, transportatorul aerian ar trebui să depună eforturi pentru a permite pasagerilor să transporte instrumente muzicale pe scaune suplimentare, cu condiția să fie plătite tarifele corespunzătoare. În cazul în care acest lucru nu este posibil, ar trebui ca instrumentele muzicale să fie transportate, în măsura posibilului, în condiții adecvate în cala aeronavei. Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 2027/97 ar trebui să fie modificat în consecință. **[AM 46]**

(49) Având în vedere termenele scurte de depunere a reclamațiilor pentru drepturile și obligațiile care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 2027/97, transportatorii aerieni ar trebui să le ofere pasagerilor posibilitatea de a depune o reclamație prin furnizarea unui formular de reclamație în formate care sunt accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor care nu utilizează instrumente digitale. Transportatorii aerieni ar trebui să pună la dispoziție formularul de reclamație cel puțin pe aplicațiile lor mobile și pe site-urile lor web. Formularul de reclamație respectiv ar trebui să permită pasagerului să depună imediat o reclamație cu privire la bagajele deteriorate, întârziate sau pierdute.

(50) Articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2027/97 a devenit caduc deoarece chestiunile de asigurare sunt în prezent reglementate prin Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului[29]. Prin urmare, acest articol ar trebui să fie eliminat.

---

29 Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave (JO L 138, 30.4.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).

~~(51) Este necesar ca limitele pecuniare menționate în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2027/97 să fie modificate periodic de către transportatorii aerieni pentru a se ține cont de evoluțiile economice, astfel cum au fost revizuite de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI), în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal.~~ **[AM 47]**

(52) Raportul Draghi a subliniat rolul esențial al transporturilor pentru competitivitatea Uniunii. De asemenea, acesta a evidențiat riscul de reorientare a întreprinderilor, rezultat din reglementarea asimetrică, de la nodurile de transport din Uniune către cele din vecinătatea Uniunii. Regulamentul (CE) nr. 261/2004 se aplică pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță spre un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatele, numai în cazul în care transportatorul aerian efectiv pentru zborul în cauză este un transportator aerian din Uniune. ~~La trei ani de la data aplicării Regulamentului (CE) nr. 261/2004, Comisia ar trebui să evalueze fezabilitatea revizuirii domeniului~~***Aceste constatări susțin decizia legiuitorului Uniunii de a revizui domeniul*** de aplicare al ~~regulamentului respectiv~~***prezentului regulament*** în scopul de a se îmbunătăți și mai mult nivelul de protecție a pasagerilor și condițiile de concurență echitabile dintre transportatorii aerieni din Uniune și cei din țări terțe. **[AM 48]**

(53) ~~În contextul revizuirii Regulamentului (CE) nr. 1008/2008, ar trebui să fie evaluat un mecanism de protecție~~***Protecția financiară*** a pasagerilor în caz de ~~insolvență a transportatorilor~~***faliment al companiei aeriene constituie o componentă esențială a unui sistem eficace în materie de drepturi ale călătorilor. Pentru a îmbunătăți protecția pasagerilor companiilor aeriene în eventualitatea anulării zborurilor din cauza insolvenței unui transportator aerian sau a suspendării activității unui transportator aerian din cauza revocării licenței sale de operare, transportatorii*** aerieni ***ar trebui să fie obligați să prezinte dovezi suficiente care să garanteze rambursarea pasagerilor sau repatrierea acestora***. **[AM 49]**

***(53a) De exemplu, crearea unui fond de garantare sau a unui sistem de asigurare obligatorie ar permite transportatorului aerian să asigure rambursarea pasagerilor sau repatrierea acestora în cazul anulării unui zbor din cauza insolvenței unui transportator aerian sau în cazul suspendării activității acestuia din cauza revocării licenței de funcționare.*** **[AM 50]**

(54) ~~Groenlanda este supusă unor condiții meteorologice deosebit de dificile și este caracterizată printr-o densitate foarte scăzută a populației și prin depărtarea zonelor sale populate. Pentru a asigura conectivitatea și pentru a menține disponibilitatea zborurilor în Groenlanda, zborurile în interiorul Groenlandei nu ar trebui să facă obiectul obligațiilor în materie de compensare, inclusiv în cazul în care zborurile respective sunt zboruri de legătură care sosesc pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatele sau pleacă de pe teritoriul respectiv.~~ **[AM 51]**

(55) ~~Regulamentul (CE) nr. 261/2004 nu ar trebui să aducă atingere statutului și suveranității istmului Gibraltar în care este situat aeroportul Gibraltar și nici poziției juridice a Regatului Spaniei în această privință. Ținând seama de circumstanțele actuale și pentru a oferi securitate juridică, ar trebui să se precizeze că normele din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să se aplice aeroportului Gibraltar numai atunci când, în urma soluționării litigiului dintre Regatul Spaniei și Regatul Unit, Regatul Spaniei va fi în măsură să exercite un control efectiv asupra aeroportului Gibraltar și să asigure aplicarea normelor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 261/2004 în cazul aeroportului respectiv și după ce a fost publicată o notificare privind soluționarea litigiului în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.~~ **[AM 52]**

***(55a) Prezentul regulament respectă drepturile fundamentale și principiile recunoscute mai cu seamă de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, mai ales protecția consumatorului, dreptul la protecția datelor cu caracter personal, interzicerea oricărei forme de discriminare și integrarea persoanelor cu handicap, dreptul la o cale de atac efectivă și la un proces echitabil.*** **[AM 53]**

***(55b) Pentru a ca pasagerii din transportul aerian să fie mai bine protejați dincolo de frontierele Uniunii, aceste drepturi ar trebui să fie abordate și în cadrul unor acorduri bilaterale și internaționale.*** **[AM 54]**

***(55c) Amenajări speciale pentru pasagerii cu handicapuri grave care au nevoie de amenajări pentru schimbat și grupuri sanitare (așa-numitele „locuri pentru schimbat”) ar trebui puse la dispoziția pasagerilor gratuit în toate aeroporturile din Uniune cu un volum anual de trafic de peste un milion de pasageri.*** **[AM 55]**

(56) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume protejarea drepturilor pasagerilor din transportul aerian într-un mod echitabil și echilibrat, asigurarea competitivității sectorului aviației din Uniune și menținerea conectivității pentru pasageri pe termen lung, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea lor, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor respective,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1
Articolul 1 Obiect

Prezentul regulament stabilește, în condițiile specificate, drepturile minime pentru pasagerii din transportul aerian în cazul în care:

(a) li se refuză îmbarcarea;

(b) zborul lor este anulat, întârziat sau reprogramat;

(c) pierd un zbor de legătură;

(d) sunt surclasați sau declasați.”

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) literele (b)-(f) se înlocuiesc cu următorul text:

„(b) «transportator aerian efectiv» înseamnă un transportator aerian care efectuează sau intenționează să efectueze un zbor în temeiul unui contract de transport aerian cu un pasager sau în numele unei alte persoane, juridice sau fizice, care a încheiat un contract cu pasagerul respectiv, inclusiv un transportator aerian care utilizează aeronava unui alt transportator aerian, cu sau fără echipaj al acestui alt transportator aerian, pentru efectuarea zborurilor sale;

(c) «transportator aerian din Uniune» înseamnă un transportator aerian titular al unei licențe de operare valabile acordate de un stat membru în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului*;

***(ca) «organism de administrare a aeroportului» înseamnă un organism care are ca obiectiv, în temeiul legislației sau reglementărilor naționale sau al unor contracte, administrarea și gestionarea infrastructurilor unui aeroport sau ale unei rețele de aeroporturi, precum și coordonarea și controlul activităților diferiților operatori prezenți în aeroporturile sau în rețeaua de aeroporturi în cauză, în combinație cu alte activități sau nu, după caz;*** **[AM 56]**

(d) «organizator» înseamnă o persoană în sensul articolului 3 punctul 8 din Directiva (UE) 2015/2302 a Parlamentului European și a Consiliului[**];

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

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

***(fa) «costul biletului de avion» înseamnă prețul final care trebuie plătit la sfârșitul procesului de rezervare, care include tariful pentru transportul aerian de pasageri și toate taxele, tarifele, suprataxele și comisioanele aplicabile plătite pentru toate serviciile opționale și neopționale incluse în bilet, cu excepția comisioanelor de intermediere, indiferent dacă aceste suplimente și comisioane au fost plătite împreună cu tarifele pentru serviciul de transport sau separat într-o etapă ulterioară;*** **[AM 57]**

***(fb) «rezervare» înseamnă faptul că pasagerul deține un bilet sau altă dovadă care indică acceptarea și înregistrarea rezervării de către operatorul de transport aerian sau organizator;*** **[AM 58]**

_____

* Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

** Directiva (UE) 2015/2302 a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2015 privind pachetele de servicii de călătorie și serviciile de călătorie asociate, de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 și a Directivei 2011/83/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului și de abrogare a Directivei 90/314/CEE a Consiliului (JO L 326, 11.12.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).”

~~(b) litera (g) se elimină;~~ **[AM 59]**

(c) literele (h)-(l) se înlocuiesc cu următorul text:

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

(i) «persoană cu handicap» și «persoană cu mobilitate redusă» înseamnă orice persoană ~~care prezintă o deficiență fizică, mentală, intelectuală sau senzorială permanentă sau temporară care, în combinație cu diverse obstacole, poate împiedica persoana respectivă să utilizeze în mod integral și eficace transporturile, în condiții de egalitate cu alți pasageri, sau~~ a cărei mobilitate, atunci când folosește transporturile, este redusă ~~din cauza vârstei~~***ca urmare a unui handicap fizic (senzorial sau locomotor, permanent sau temporar), handicap sau deficiență intelectuală sau orice altă cauză legată de handicap sau de vârstă și a cărei situație necesită atenția cuvenită și adaptarea serviciilor disponibile tuturor pasagerilor la necesitățile particulare ale acesteia***; **[AM 60]**

(j) «refuz la îmbarcare» înseamnă refuzul de a transporta pasageri pe un anumit zbor, deși aceștia s-au prezentat pentru îmbarcare în condițiile stabilite la articolul 4 alineatul (1), sau în cazul în care au fost informați în prealabil că li se va refuza îmbarcarea împotriva voinței lor~~, cu excepția cazurilor în care există motive temeinice pentru refuzul la îmbarcare, cum ar fi motive de sănătate, de siguranță sau de securitate sau pentru documente de călătorie necorespunzătoare;~~; **[AM 61]**

(k) «voluntar» înseamnă un pasager care s-a prezentat pentru îmbarcare în condițiile stabilite la articolul 4 alineatul (1) și care răspunde pozitiv la apelul transportatorului aerian vizând pasageri care sunt dispuși să nu se îmbarce în aeronavă pentru zborul lor în schimbul unor indemnizații;

(l) «anulare» înseamnă neefectuarea unui zbor care a fost în prealabil programat și pentru care a fost emis un contract de transport aerian, și include situații în care:

(i) aeronava a decolat, dar, dintr-un motiv oarecare, fie a deviat către un alt aeroport decât aeroportul de sosire indicat pe bilet, fie s-a întors la aeroportul de plecare, și nu a putut continua cursa până la aeroportul de sosire indicat pe bilet~~, cu excepția cazului în care aeroportul de sosire efectiv și aeroportul de sosire indicat pe bilet deservesc aceeași localitate, același oraș sau aceeași regiune, iar transportatorul aerian a asigurat transportul pasagerului către aeroportul de sosire indicat pe bilet~~; sau **[AM 62]**

(ii) ***a*** unui pasager i s-a eliberat un bilet pentru un zbor, iar ora de plecare indicată pe biletul pasagerului a fost devansată cu mai mult de o oră~~, cu excepția cazului în care orarul de înregistrare și de îmbarcare rămâne neschimbat sau a cazului în care pasagerul a efectuat zborul reprogramat;~~***.";*** **[AM 63]**

(d) se adaugă următoarele litere:

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

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

(o) «întârziere la sosire» înseamnă diferența de timp dintre ora de sosire indicată pe biletul pasagerului și ora de sosire efectivă a zborului; ***un zbor în care aeronava a decolat, dar a fost ulterior obligată să revină la aeroportul de plecare, decolând din nou la un moment ulterior, este considerat ca întârziat la sosire;*** **[AM 64]**

(p) «clasă de transport» înseamnă o parte din cabina pasagerilor din aeronavă caracterizată ~~prin~~***fie de un cod specific indicat în contractul de transport aerian, fie de o combinație de*** locuri diferite, o configurație diferită a locurilor ~~sau orice altă diferență~~***și alte diferențe*** în serviciul ***furnizat, cum ar fi cateringul specific,*** furnizat pasagerilor comparativ cu alte părți din cabină; **[AM 65]**

(q) «contract de transport aerian» înseamnă un contract de transport încheiat între un transportator aerian sau agentul său autorizat și un pasager ***sau pasageri***, pentru efectuarea unuia sau mai multor zboruri; **[AM 66]**

~~(r) «circumstanțe extraordinare» înseamnă circumstanțe care prin natura sau originea lor nu sunt inerente exercitării normale a activității transportatorului aerian în cauză și depășesc controlul său efectiv, cum ar fi circumstanțele din lista neexhaustivă de circumstanțe extraordinare care figurează la punctul 1 din anexă, dar exclud circumstanțele din lista neexhaustivă de circumstanțe care figurează la punctul 2 din anexă;~~ **[AM 67]**

(s) «zbor» înseamnă o operațiune de transport aerian operată de o singură aeronavă între două aeroporturi precizate pe bilet, printr-un itinerar prestabilit, un program și un număr unic de identificare, indiferent dacă există opriri intermediare destinate exclusiv unor scopuri tehnice și operaționale;

(t) «zbor de legătură» înseamnă un zbor ***în temeiul unui contract de transport unic sau pe baza unei rezervări unice, sau a amândurora***, parte a unei călătorii, care este destinat să permită pasagerului să plece de la punctul inițial de plecare și să ajungă la un punct de transfer pentru a se îmbarca într-un alt zbor sau care este destinat să permită pasagerului să plece de la un punct de transfer pentru a-i permite să ajungă la un alt punct de transfer sau la destinația sa finală; **[AM 68]**

(u) «escală» înseamnă întreruperea intenționată a călătoriei în temeiul unui contract de transport aerian unic pentru o perioadă de timp mai mare decât cea necesară pentru tranzitul direct sau, în cazul schimbării zborurilor, pentru o perioadă care se extinde în mod normal până la ora de plecare a următorului zbor de legătură și care include, în mod excepțional, o ședere peste noapte;

(v) «călătorie» înseamnă un zbor sau zboruri de legătură care transportă pasagerul de la punctul de plecare inițial la destinația finală a acestuia în conformitate cu un contract de transport aerian unic, în care segmentul dus și segmentul întors sunt considerate călătorii separate;

(w) «ora de plecare» înseamnă momentul în care aeronava părăsește poziția de plecare, fie împinsă înapoi, fie autopropulsată (off-block time);

(x) «ora de sosire» înseamnă momentul în care aeronava ajunge la poziția de sosire și frânele de parcare sunt cuplate (on-block time);

(y) «întârziere pe suprafața de mișcare» înseamnă o perioadă de timp de peste 30 de minute în care aeronava rămâne la sol între închiderea ușilor aeronavei și ora decolării aeronavei, la plecare, sau o perioadă de timp de peste 30 de minute între aterizarea aeronavei și deschiderea ușilor aeronavei, la sosire;

(z) «noapte» înseamnă perioada dintre miezul nopții și ora 6:00;

(za) «copil» înseamnă o persoană cu vârsta mai mică de 14 ani la data plecării zborului sau a primului zbor de legătură efectuat în temeiul unui contract de transport aerian;

***(zaa) «copil neînsoțit» înseamnă un copil care călătorește fără un tutore adult și pentru care transportatorul aerian a acceptat să fie responsabil în conformitate cu normele sale publicate;*** **[AM 69]**

(zb) «copil de vârstă mică» înseamnă o persoană cu vârsta mai mică de doi ani la data plecării zborului sau a primului zbor de legătură efectuat în temeiul unui contract de transport aerian;

(zc) «suport durabil» înseamnă orice instrument care permite pasagerului să stocheze informații în așa fel încât acestea să fie accesibile pentru consultare în viitor, pe o perioadă de timp adaptată scopului informațiilor, și care permite reproducerea fidelă a informațiilor stocate;

(zd) «format accesibil» înseamnă un format care îi oferă unei persoane cu handicap sau unei persoane cu mobilitate redusă acces la toate informațiile relevante, inclusiv prin faptul că îi permite acesteia accesul într-un mod la fel de ușor și de confortabil ca unei persoane fără deficiențe sau handicap, și care respectă cerințele în materie de accesibilitate definite în conformitate cu legislația aplicabilă, în special Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului*;

(ze) «perturbare» înseamnă refuzul la îmbarcare, anularea, întârzierea la plecare, întârzierea la sosire sau întârzierea pe suprafața de mișcare;

(zf) «punct de plecare inițial» înseamnă punctul de plecare al zborului sau al primului zbor de legătură dintr-o călătorie;

***(zfa) «obiect personal» înseamnă un bagaj neînregistrat, care respectă cerințele de securitate și de siguranță și care fie are dimensiunile maxime de 40x30x15 cm, fie îndeplinește condiția de a încăpea sub scaunul din fața scaunului pe care pasagerul este așezat;* [AM 70]**

***(zfb) «bagaj de mână» înseamnă un bagaj neînregistrat care nu este un obiect personal și care respectă cerințele în materie de securitate și siguranță.* [AM 71]**

---

* Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor (JO L 151, 7.6.2019, p. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).”

3. Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3
Domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică:

(a) pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatele;

(b) pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță către un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatele, exceptând cazurile în care aceștia au primit indemnizații sau compensații ***echivalente*** și au beneficiat de asistență în țara terță respectivă~~, în cazul în care transportatorul aerian efectiv al zborului respectiv este un transportator aerian din Uniune~~. **[AM 72]**

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

(a) să dețină un bilet pentru zborul respectiv; sau

(b) să fi fost transferați de către un transportator aerian sau un intermediar de la zborul la care au avut un bilet către un alt zbor, indiferent de motiv.

~~(3) Prezentul regulament nu se aplică pasagerilor care călătoresc gratuit sau la un tarif redus care nu este disponibil direct sau indirect publicului. Cu toate acestea, prezentul regulament se aplică pasagerilor care posedă bilete emise de un transportator aerian sau de un intermediar în cadrul unui program de fidelizare a clientelei sau al unui alt program comercial.~~ **[AM 73]**

(4) Fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (2) litera (d), prezentul regulament se aplică numai pasagerilor transportați cu aeronave motorizate cu aripă fixă.

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

(6) Fără a aduce atingere articolului 12 din prezentul regulament, prezentul regulament se aplică, de asemenea, pasagerilor transportați în conformitate cu clauzele unui contract privind pachete de servicii de călătorie, în sensul definiției de la articolul 3 punctul 3 din Directiva (UE) 2015/2302, cu excepția cazului în care contractul privind pachetul de servicii de călătorie respectiv încetează sau executarea acestuia este afectată din alte motive decât o perturbare a zborului respectiv.

~~(7) Articolul 7 din prezentul regulament nu se aplică în cazul în care perturbarea are loc pe un zbor de legătură care pleacă și sosește pe un aeroport din Groenlanda.~~ **[AM 74]**

~~(8) Prezentul regulament nu aduce atingere poziției juridice a Regatului Spaniei în ceea ce privește teritoriul Gibraltarului, precum și istmul și aeroportul construit pe acesta.~~ **[AM 75]**

~~Acesta se aplică aeroportului Gibraltar atunci când, în urma soluționării litigiului său cu Regatul Unit, Regatul Spaniei va fi în măsură să exercite controlul efectiv asupra aeroportului respectiv și să asigure aplicarea prezentului regulament în aeroportul respectiv. Regatul Spaniei trimite Comisiei o notificare atunci când aceste condiții sunt îndeplinite, iar Comisia publică o notificare privind soluționarea litigiului în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Prezentul regulament se aplică aeroportului respectiv începând cu prima zi a lunii următoare datei publicării notificării respective în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.”~~ **[AM 76]**

4. Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 4

Refuzul la îmbarcare

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

(2) În cazul în care un transportator aerian efectiv preconizează în mod rezonabil un refuz la îmbarcare pentru un zbor, acesta informează imediat pasagerii în cauză. În același timp, transportatorul aerian efectiv le precizează pasagerilor în cauză drepturile specifice pe care le au în temeiul prezentului regulament aplicabile în cazul respectiv, în special în ceea ce privește dreptul la rambursare ~~sau~~***,*** la redirecționare ~~în temeiul articolului 8~~***sau la compensație*** și dreptul la asistență în temeiul ~~articolului 9~~***prezentului regulament***. **[AM 77]**

Transportatorul aerian efectiv face apel la voluntari în condiții asupra cărora fiecare voluntar și transportatorul aerian efectiv urmează să convină. ~~Acest acord~~***Transportatorul aerian informează voluntarii cu privire la drepturile lor în conformitate cu prezentul regulament. Acordul*** cu fiecare voluntar privind indemnizațiile înlocuiește dreptul voluntarului la compensație prevăzut la articolul 7 alineatul (1) numai în cazul în care voluntarul aprobă în mod explicit acest lucru prin intermediul unui document semnat sau al oricărui mijloc digital pe un suport durabil. În absența unei astfel de aprobări, voluntarul este compensat~~, fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de șapte zile calendaristice de la refuzul la îmbarcare,~~ ***imediat*** de către transportatorul aerian efectiv care refuză îmbarcarea în conformitate cu articolul 7 alineatul (1). **[AM 78]**

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

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

Transportatorul aerian efectiv care refuză îmbarcarea le oferă pasagerilor în cauză, fără întârzieri nejustificate, într-un mod clar, posibilitatea de a alege între rambursare și redirecționare, în conformitate cu articolul 8. Prin derogare de la articolul 8 alineatul (1) litera (a), în cazul în care pasagerii cărora li s-a refuzat îmbarcarea au dreptul la rambursare, aceasta se acordă ~~fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de șapte zile calendaristice de la refuzul la îmbarcare~~***imediat***. **[AM 79]**

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

Transportatorul aerian efectiv care refuză îmbarcarea pasagerilor împotriva voinței lor compensează ***imediat*** pasagerii în cauză în conformitate cu articolul 7 alineatul (1)~~, fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de șapte zile calendaristice de la refuzul la îmbarcare~~. **[AM 80]**

~~(5) Alineatele (3) și (4) se aplică, de asemenea, zborurilor de întoarcere în cazul cărora pasagerului i se refuză îmbarcarea pe motiv că pasagerul nu a efectuat un zbor dus în temeiul aceluiași contract de transport aerian.~~ **[AM 81]**

***(5a) Pasagerului nu i se refuză îmbarcarea pe un zbor de întoarcere, inclusiv pe un segment care include zboruri multiple, pe motiv că pasagerul nu a efectuat zborul dus al unui bilet dus-întors sau nu a plătit un cost suplimentar în acest scop. În cazul în care pasagerilor le este refuzată îmbarcarea din astfel de motive, împotriva voinței lor, se aplică prezentul articol. De asemenea, transportatorul aerian efectiv despăgubește imediat pasagerii în cauză în conformitate cu articolul 7 și le acordă asistență în conformitate cu articolele 8 și 9.”*** **[AM 82]**

~~(6) În cazul în care pasagerul sau un intermediar solicită corectarea unei greșeli de ortografiere în numele sau în prenumele unuia sau al mai multor pasageri sau în cazul unor modificări administrative ale numelor respective, transportatorul aerian efectiv corectează această greșeală sau efectuează modificarea cel puțin o dată, până cel târziu cu 48 de ore înainte de plecare, fără niciun cost suplimentar pentru pasager sau intermediar.”~~ **[AM 83]**

5. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5
Anularea zborului

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

Transportatorul aerian efectiv ~~le precizează pasagerilor~~***informează pasagerii*** în cauză, ~~fără întârzieri nejustificate~~***prin mijloace electronice***, ***cu privire la*** motivele anulării~~. Pasagerii au dreptul să primească în scris, la cerere, motivele anulării. Transportatorul aerian efectiv furnizează astfel~~ de ***îndată ce aceste*** informații ~~într-un mod clar în termen de șapte zile calendaristice~~***sunt disponibile și, în orice caz, nu mai târziu de 30 de minute*** de la ~~depunerea cererii~~***ora de plecare prevăzută***. **[AM 84]**

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

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

(4) Pasagerii au dreptul să primească o compensație din partea transportatorului aerian efectiv al zborului anulat în conformitate cu articolul 7 alineatele (1) și (3), în cazul în care aleg o rambursare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (a) sau o redirecționare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (c) ~~sau~~***și/sau*** în cazul în care ajung la destinația finală cu o întârziere la sosire care depășește ~~pragurile prevăzute~~***pragul prevăzut*** la articolul 7 alineatul (2) după ce aleg o redirecționare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b). În acest scop, transportatorul aerian pune în mod sistematic la dispoziția pasagerilor un formular precompletat, într-un format accesibil și pe un suport durabil***, în conformitate cu articolul 16aa din Regulamentul [2023/0437(COD)] privind asigurarea respectării drepturilor pasagerilor în Uniune***. Transportatorul aerian furnizează un răspuns în termenul prevăzut la articolul 7 alineatul (5). **[AM 85]**

(5) Transportatorul aerian efectiv nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 dacă poate face dovada că anularea a fost cauzată de circumstanțe extraordinare și că nu ar fi putut fi evitată chiar dacă transportatorul aerian ar fi luat toate măsurile rezonabile. Astfel de circumstanțe extraordinare pot fi invocate numai în măsura în care afectează zborul în cauză sau ~~cel puțin unul dintre cele trei zboruri precedente din rotația programată a fi operată~~***zborul precedent operat*** de aceeași aeronavă și cu condiția să existe o legătură de cauzalitate directă între survenirea circumstanței respective și anularea zborului. Sarcina probei privind existența acestei legături directe de cauzalitate îi revine transportatorului aerian efectiv. ***În cazul neprezentării de către transportatorul aerian a unei dovezi în formă scrisă privind existența unor circumstanțe extraordinare, compensația prevăzută la articolul 7 este plătită de transportatorul aerian însuși.*** **[AM 86]**

(6) Dreptul de a primi asistență în temeiul alineatului (3) și compensație în temeiul alineatului (4) nu se aplică în cazul în care pasagerul a fost informat cu privire la anulare cu cel puțin 14 zile calendaristice înainte de data plecării indicată pe biletul pasagerului. Sarcina probei cu privire la faptul că pasagerul a fost informat în legătură cu anularea zborului, precum și cu privire la momentul când a avut loc această informare îi revine transportatorului aerian efectiv.

***(6a) Anularea unui zbor ca urmare a insolvenței, a falimentului, a suspendării sau întreruperii activității unui operator de transport aerian le conferă pasagerilor blocați dreptul la rambursare, la un zbor de întoarcere pe aeroportul de plecare sau la redirecționare, precum și dreptul la asistență, astfel cum se prevede la articolele 8 și 9 din prezentul regulament. Totodată, pasagerii din transportul aerian care încă nu și-au început călătoria au dreptul la rambursare. Operatorii de transport aerian dovedesc că au luat toate măsurile necesare, precum încheierea unei asigurări sau crearea de fonduri de garantare, pentru a asigura, dacă este cazul, asistența, rambursarea sau redirecționarea pasagerilor blocați. Pasagerii în cauză beneficiază de aceste drepturi indiferent de locul lor de reședință, locul de plecare sau locul de vânzare a biletului.”***

**[AM 87]**

6. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6
Întârzierea zborului

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

Transportatorul aerian efectiv le precizează pasagerilor în cauză, ~~fără întârzieri nejustificate~~***de îndată ce sunt disponibile informații și, în orice caz, în termen de cel mult 30 de minute de la ora de plecare prevăzută***, motivele întârzierii zborului. Pasagerii au dreptul să primească în scris, la cerere, motivele întârzierii la sosire. Transportatorul aerian efectiv al zborului întârziat ~~furnizează aceste informații într-un mod clar~~***trimite pasagerilor formularul comun precompletat*** în termen de ~~șapte zile calendaristice~~***48 de ore*** de la ~~depunerea cererii~~***întreruperea călătoriei, în scopul rambursării și al compensării în conformitate cu articolul 6c***. **[AM 88]**

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

(3) În cazul în care întârzierea atinge ~~pragurile stabilite~~***pragul stabilit*** la articolul 7 alineatul (2), calculată de la ora de plecare indicată pe biletul pasagerului, transportatorul aerian efectiv le oferă pasagerilor în cauză, fără întârzieri nejustificate, posibilitatea de a alege între rambursare și redirecționare, în conformitate cu articolul 8. **[AM 89]**

***(3a) Pasagerii au dreptul la compensații din partea transportatorului aerian efectiv, în conformitate cu articolul 7, în cazul în care pleacă cu cel mult o oră înainte de ora de plecare programată și ajung la destinația finală cu o întârziere de 2 ore sau mai mult față de ora de sosire programată, cu condiția ca timpul total pierdut de pasager înainte de plecare și în urma întârzierii la sosire să fie egal cu pragul prevăzut la articolul 7 alineatul (2) sau să îl depășească.*** **[AM 90]**

(4) Pasagerii au dreptul să primească~~, la cerere,~~ o compensație din partea transportatorului aerian efectiv pentru zborul întârziat, în conformitate cu articolul 7 alineatele (1) și (3), atunci când ajung la destinația finală cu o întârziere la sosire care depășește ~~pragurile stabilite~~***pragul stabilit*** la articolul 7 alineatul (2). ***În acest scop, transportatorul aerian efectiv pune sistematic la dispoziția pasagerului, în termen de 48 de ore de la întârziere, un formular precompletat în conformitate cu articolul 16aa din Regulamentul 2023/0437(COD) privind asigurarea respectării drepturilor pasagerilor în Uniune.*** **[AM 91]**

Pasagerii au dreptul să primească~~, la cerere,~~ o compensație din partea transportatorului aerian efectiv al zborului întârziat în conformitate cu articolul 7 alineatele (1) și (3), în cazul în care aleg o rambursare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (a) sau o redirecționare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (c) sau în cazul în care ajung la destinația finală cu o întârziere la sosire care depășește ~~pragurile stabilite~~***pragul stabilit*** la articolul 7 alineatul (2) după ce aleg o redirecționare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b). **[AM 92]**

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

Dreptul de a primi asistență în temeiul alineatului (2) și compensație în temeiul alineatului (4) nu se aplică în cazul în care pasagerul a fost informat cu privire la o astfel de schimbare cu cel puțin 14 zile calendaristice înainte de ora de plecare indicată pe biletul pasagerului. Sarcina probei cu privire la faptul că pasagerul a fost informat în legătură cu schimbarea orei, precum și cu privire la momentul când a avut loc această informare îi revine transportatorului aerian efectiv.

(6) Transportatorul aerian efectiv nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 dacă poate face dovada că întârzierea la sosire a fost cauzată de circumstanțe extraordinare și că nu ar fi putut fi evitată chiar dacă transportatorul aerian ar fi luat toate măsurile rezonabile. Astfel de circumstanțe extraordinare pot fi invocate numai în măsura în care afectează zborul în cauză sau cel puțin ~~unul dintre cele trei zboruri precedente din rotația programată a fi operată~~***zborul precedent operat*** de aceeași aeronavă și cu condiția să existe o legătură de cauzalitate directă între survenirea circumstanței respective și întârzierea la plecare a zborului următor. Sarcina probei privind existența acestei legături directe de cauzalitate îi revine transportatorului aerian efectiv. ***În cazul neprezentării de către transportatorul aerian a unei dovezi în formă scrisă privind existența unor circumstanțe excepționale, compensația prevăzută la articolul 7 este plătită de transportatorul aerian însuși. Precizările de mai sus nu scutesc transportatorii aerieni de obligația de a oferi pasagerilor asistență în conformitate cu articolul 9.”***
**[AM 93]**

7. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 6a

Întârzierea pe suprafața de mișcare

(1) În caz de întârziere pe suprafața de mișcare, transportatorul aerian efectiv le furnizează pasagerilor, în măsura posibilului, cu regularitate și în timp real, informații actualizate.

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

(3) În cazul în care întârzierea pe suprafața de mișcare atinge pragul de ~~trei~~***două*** ore pe un aeroport ***cu trafic comercial de pasageri*** situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatele, aeronava se îndreaptă către poarta de îmbarcare sau către un alt punct de debarcare adecvat unde pasagerilor li se permite să debarce. Dincolo de termenul respectiv, întârzierea pe suprafața de mișcare poate fi prelungită numai dacă există motive legate de siguranță, de imigrație, de control al traficului aerian sau de securitate care împiedică aeronava să își părăsească poziția pe suprafața de mișcare. **[AM 94]**

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

Articolul 6b

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

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

(2) În cazul în care transportatorul aerian efectiv nu poate redirecționa pasagerul în perioada de timp prevăzută la articolul 7 alineatul (2) literele (a) și (b), calculată de la ora de plecare indicată pe biletul pasagerului pentru zborul de legătură pierdut, transportatorul aerian efectiv îi oferă pasagerului în cauză, fără întârzieri nejustificate, într-un mod clar, posibilitatea de a alege între rambursare și redirecționare, în conformitate cu articolul 8.

(3) Pasagerii au, de asemenea, dreptul să primească~~, la cerere,~~ o compensație din partea transportatorului aerian care operează zborul perturbat, în conformitate cu articolul 7 alineatele (1) și (3), în cazul în care aceștia ajung la destinația finală cu o întârziere la sosire care depășește ~~pragurile prevăzute~~***pragul prevăzut*** la articolul 7 alineatul (2). **[AM 95]**

Pasagerii au dreptul să primească~~, la cerere,~~ o compensație din partea transportatorului aerian care operează zborul perturbat în conformitate cu articolul 7 alineatele (1) și (3), în cazul în care aleg o rambursare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (a) sau o redirecționare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (c) sau în cazul în care ajung la destinația finală cu o întârziere la sosire care depășește ~~pragurile prevăzute~~***pragul prevăzut*** la articolul 7 alineatul (2) după ce aleg o redirecționare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b). **[AM 96]**

***În cazul în care se aplică alineatele (2) și (3) de la prezentul articol, transportatorul aerian efectiv pune sistematic la dispoziția pasagerului, în termen de 48 de ore de la zborul de legătură pierdut, un formular precompletat în conformitate cu articolul 16aa din Regulamentul [2023/0437(COD)] privind asigurarea respectării drepturilor pasagerilor în Uniune.*** **[AM 97]**

~~(4) În cazul în care un pasager planifică și efectuează o escală, aeroportul în care are loc escala este considerat ca fiind destinația finală a pasagerului.~~ **[AM 98]**

***Articolul 6c***

***Circumstanțe extraordinare***

***(1) Sunt considerate circumstanțe extraordinare evenimentele care, prin natura sau originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității transportatorului aerian în cauză și se află în afara controlului efectiv al acestuia. În sensul prezentului regulament, circumstanțele extraordinare sunt limitate la circumstanțele prevăzute în anexă;***

***(2) În cazul în care un pasager are dreptul la compensație din partea transportatorului aerian în conformitate cu articolele 4, 5 și 6, transportatorul aerian trimite pasagerului, în scris, în termen de 48 de ore, informațiile cu privire la prezența sau absența unor circumstanțe extraordinare și oferă acces la un formular comun precompletat, în conformitate cu [articolul 16aa din Regulamentul [2023/..] privind asigurarea respectării drepturilor pasagerilor în Uniune].***

***(3) În cazul în care s-a produs un eveniment neobișnuit, aflat în afara controlului unuia sau mai multor state membre, care are un impact major asupra transportului aerian, cu consecințe nefavorabile majore pentru sectorul aviației și care nu este reglementat de anexa prezentului regulament, Comisia este împuternicită să adopte un act delegat în conformitate cu articolul 16h pentru a modifica lista exhaustivă prevăzută în anexa respectivă, adăugând circumstanțele extraordinare relevante, cu condiția ca acest lucru să fie strict necesar pentru a răspunde la un astfel de eveniment neobișnuit.”* **[AM 99]**

8. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7
Dreptul la compensație

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

(a) 300 EUR pentru toate călătoriile ~~în interiorul Uniunii și pentru călătorii~~ pe distanțe de cel mult ~~3 500~~***1 500*** de kilometri; **[AM 100]**

(b) ~~500~~***400*** EUR pentru ~~călătorii~~***toate călătoriile*** pe distanțe de peste ***1 500 de kilometri și de până la*** 3 500 de kilometri. **[AM 101]**

***(ba) 600 EUR pentru toate călătoriile pe distanțe de peste 3 500 de kilometri;*** **[AM 102]**

~~Prin derogare de la litera (a), pentru călătoriile între regiunile ultraperiferice și un alt teritoriu al unui stat membru căruia i se aplică tratatele, cuantumurile compensațiilor se stabilesc pe baza distanței reale a călătoriilor.~~ **[AM 103]**

***(1a) O dată la trei ani, Comisia adoptă un act delegat prin care ajustează automat cuantumurile compensației menționate la prezentul alineat la rata globală combinată a inflației din cei trei ani precedenți, pe baza indicelui european al prețurilor de consum publicat de Eurostat în temeiul Regulamentului (UE) 2016/792*.*** **[AM 104]**

(2) În cazul unei întârzieri la sosire după redirecționare ca urmare a unei anulări în temeiul articolului 5, a unei întârzieri la sosire în temeiul articolului 6 sau a unei întârzieri la sosire după un zbor de legătură pierdut în temeiul articolului 6b, dreptul la compensație este generat de întârzieri la sosire ***sau în urma unei pierderi de timp în temeiul articolului 6 alineatul (3a) de trei ore sau mai mult, indiferent de distanța călătoriei.*** ~~mai mari de:~~ **[AM 105]**

~~(a) patru ore pentru toate călătoriile în interiorul Uniunii și pentru călătorii pe distanțe de cel mult 3 500 de kilometri;~~ **[AM 106]**

~~(b) șase ore pentru călătorii pe distanțe de peste 3 500 de kilometri.~~ **[AM 107]**

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

(4) În cazul în care pasagerii au optat pentru continuarea călătoriei ***lor*** în temeiul articolului 8 alineatul (1) ~~litera (b)~~***literele (a), (b) sau (c)*** și, în cursul redirecționării, survine o nouă perturbare, ~~pasagerul poate beneficia de~~ dreptul ***pasagerului*** la compensație ~~numai o singură dată~~***se menține*** pe parcursul ~~călătoriei~~***redirecționării către punctul de plecare inițial sau*** către destinația finală. **[AM 108]**

***(4a) Compensația menționată la alineatul (1) se plătește prin transfer bancar în contul indicat de pasagerul care depune cererea. Transportatorul aerian efectiv și pasagerul care depune cererea pot conveni, pe un suport durabil, ca plata compensației să fie realizată doar prin intermediul unui card de credit sau în numerar.*** **[AM 109]**

***(4b) Sarcina probei pentru a stabili momentul și modul în care pasagerul a acceptat acordul privind forma de plată a compensației prevăzute la alineatul (4a) de la prezentul articol revine transportatorului aerian efectiv.*** **[AM 110]**

(5) Cererile de compensație în temeiul prezentului articol se depun de către pasager ***utilizând formularul comun precompletat trimis de transportatorul aerian efectiv*** în termen de ~~șase luni~~***un an*** de la data ~~plecării efective indicate pe biletul pasagerului~~***la care zborul a fost efectuat sau a fost programat a fi efectuat***. În termen de ~~14 zile calendaristice~~***șapte zile lucrătoare*** de la data depunerii cererii, transportatorul aerian efectiv fie plătește compensația, fie furnizează pasagerului o justificare pentru neplata compensației în conformitate cu articolul 5 alineatul (5) sau articolul 6 alineatul (6) ***și articolul 6c***, inclusiv, dacă este cazul, o explicație clară și motivată privind circumstanțele extraordinare. ~~În cazul în care organismul de administrare a aeroportului își activează planul de urgență, termenul respectiv poate fi prelungit la 30 de zile calendaristice.~~ **[AM 111]**

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

(6) ~~Compensația se plătește în numerar sau, în cazul în care pasagerul își dă acordul prin intermediul unui document semnat sau al oricărui mijloc digital pe un suport durabil, prin alte mijloace.~~ **[AM 112]**

---

* ***Regulamentul (UE) 2016/792 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind indicii armonizați ai prețurilor de consum și indicele prețului locuințelor, și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2494/95 al Consiliului (JO L 135, 24.5.2016, p. 11).”***

9. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8
Dreptul la rambursare sau redirecționare

(1) În cazul unei perturbări, ***transportatorul aerian efectiv oferă*** pasagerilor ~~li se oferă, cu titlu gratuit~~***, fără nicio altă analiză suplimentară și în condițiile prevăzute la articolele 4, 5, 6 sau 6b și la prezentul articol***, posibilitatea de a alege între următoarele opțiuni, ~~în condițiile definite la articolele 4, 5, 6 sau 6b și la prezentul articol~~***care sunt furnizate cu titlu gratuit***: **[AM 113]**

(a) rambursarea automată~~,~~ ***în urma completării formularului comun precompletat*** în termen de ~~14 zile calendaristice~~***șapte zile lucrătoare*** de la ~~data plecării zborului~~***cererea pasagerului pentru zborul*** perturbat ~~indicată~~***indicat*** pe biletul pasagerului, ~~în numerar sau, în cazul în care~~***doar prin transfer bancar electronic, creditare a cardului de credit sau ordin bancar în contul indicat de*** pasagerul ~~și-a dat acordul prin intermediul unui document semnat sau al oricărui mijloc digital pe un suport durabil, prin alte mijloace~~***autorizat***, a costului integral al biletelor, pentru segmentul sau segmentele de călătorie sau călătorii neefectuate, precum și pentru segmentul sau segmentele de călătorie sau călătorii deja efectuate dacă zborul nu mai servește niciunui scop în raport cu planurile inițiale de călătorie ale pasagerului, împreună cu, dacă este cazul, un zbor de întoarcere la punctul de plecare inițial, cât mai curând posibil după ora de plecare indicată pe biletul pasagerului sau, cu acordul pasagerului, înainte de ora respectivă; **[AM 114]**

(b) continuarea călătoriei pasagerului ***în condiții de transport comparabile,*** prin redirecționarea pasagerului către destinația sa finală în cel mai scurt timp posibil după ora de plecare indicată pe biletul pasagerului sau, cu acordul pasagerului, înainte de ora respectivă; sau **[AM 115]**

(c) redirecționarea***, în condiții de transport comparabile,*** către destinația finală a acestuia la o dată ulterioară, la alegerea pasagerului, sub rezerva existenței unor locuri disponibile. **[AM 116]**

***Transportatorul aerian efectiv furnizează pasagerilor informații în temeiul prezentului articol, într-un mod clar și lipsit de ambiguitate, prin mijloace electronice și, la cererea pasagerului, prin alte mijloace, cum ar fi pe suport de hârtie.*** **[AM 117]**

~~În cazul în care organismul de administrare a aeroportului își activează planul de urgență în conformitate cu articolul 10a, termenul menționat la litera (a) de la prezentul alineat poate fi prelungit la 30 de zile calendaristice.~~ **[AM 118]**

(2) Pentru ca pasagerul să ajungă la destinație, în modul stabilit în conformitate cu alineatul (1), în cel mai scurt timp posibil ***și cu o durată totală a călătoriei cât mai apropiată, în mod rezonabil, de durata totală a călătoriei prevăzută în zborul inițial***, transportatorul aerian efectiv oferă, sub rezerva disponibilității și cu condiția ca acestea să se încadreze în condiții de transport comparabile cu cele stabilite în contractul de transport aerian, cel puțin una dintre următoarele opțiuni alternative, în atenția pasagerului și pentru acordul acestuia, prin intermediul unui document semnat sau al oricărui mijloc digital pe un suport durabil: **[AM 119]**

(a) un zbor sau zboruri de legătură, urmând aceeași rută ca cea prevăzută în contractul de transport aerian;

(b) o direcționare diferită~~, inclusiv către sau dinspre~~ ***între aceleași*** aeroporturi ~~alternative în raport cu aeroportul menționat~~***de plecare și de sosire, astfel cum se menționează*** în contractul de transport aerian~~, caz în care transportatorul aerian efectiv suportă costul transferului pasagerului dinspre aeroportul menționat în contractul de transport aerian către aeroportul alternativ sau către aeroportul menționat în contractul de transport aerian dinspre aeroportul alternativ~~; **[AM 120]**

***(ba) o redirecționare către sau dinspre aeroporturi alternative în raport cu aeroporturile menționate în contractul de transport aerian, caz în care transportatorul aerian efectiv suportă costul transferului pasagerului dintre aeroportul menționat în contractul de transport aerian și aeroportul alternativ;*** **[AM 121]**

(c) utilizarea serviciilor operate de un alt transportator aerian; sau

(d) în cazul în care acest lucru este adecvat în raport cu distanța care trebuie să fie parcursă, utilizarea unui alt mod de transport.

***În cazul redirecționării printr-un alt mod de transport sau cu un alt transportator aerian, transportatorul aerian efectiv rămâne responsabil pentru informare, asistență și redirecționare numai până la plecarea serviciului de redirecționare respectiv. Transportatorul aerian efectiv rămâne responsabil pentru compensațiile acordate pentru întârzierea la sosirea la destinația finală în conformitate cu articolul 7. Transportatorul care operează serviciul de redirecționare este responsabil pentru toate celelalte drepturi legate de serviciul respectiv în conformitate cu legislația aplicabilă a Uniunii privind drepturile pasagerilor pentru modul de transport respectiv.*** **[AM 122]**

(3) În cazul în care un pasager a informat transportatorul aerian efectiv cu privire la alegerea sa de a-și continua călătoria în conformitate cu alineatul (1) litera (b) și cu alineatul (4), iar transportatorul aerian efectiv nu a oferit o redirecționare în termen de trei ore, ***în condiții de transport comparabile,*** pasagerul își poate organiza propria redirecționare în conformitate cu alineatul (2). ***În cazul în care pasagerul alege să își organizeze propria redirecționare, acesta informează operatorul de transport aerian efectiv în consecință. Pasagerul are dreptul de a refuza opțiunile de redirecționare dacă aceste opțiuni nu oferă condiții de transport comparabile și, în acest caz, își menține drepturile la asistență specificate la articolul 9 în timpul așteptării pentru redirecționare.*** **[AM 123]**

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

Atunci când își organizează propria redirecționare, pasagerii limitează cheltuielile la cele care sunt necesare, rezonabile și adecvate. Transportatorul aerian efectiv rambursează cheltuielile suportate de pasager, care nu depășesc 400 % din costul integral al biletului sau biletelor, în termen de ~~14 zile calendaristice~~***șapte zile lucrătoare*** de la depunerea cererii. ~~În cazul în care organismul de administrare a aeroportului își activează planul de urgență, termenul respectiv poate fi prelungit la 30 de zile calendaristice.~~ **[AM 124]**

(4) Un pasager poate alege între rambursare, în conformitate cu alineatul (1) litera (a), și redirecționare la o dată ulterioară, în conformitate cu alineatul (1) litera (c), până în momentul în care pasagerul a acceptat o redirecționare în cel mai scurt timp posibil oferită de transportatorul aerian efectiv în conformitate cu alineatul (1) litera (b) sau până în momentul în care pasagerul a decis să se redirecționeze singur în conformitate cu alineatul (3).

Pasagerul informează transportatorul aerian efectiv cu privire la opțiunea sa.

***(4a) Transportatorul aerian efectiv furnizează pasagerilor informații în temeiul prezentului articol, într-un mod clar și lipsit de ambiguitate, prin mijloace electronice și, la cererea pasagerului, prin alte mijloace, cum ar fi pe suport de hârtie. Sarcina probei privind opțiunea aleasă de pasager îi revine transportatorului aerian efectiv. În acest scop, transportatorul aerian efectiv se asigură și că opțiunea aleasă de pasager în temeiul prezentului articol este confirmată prin intermediul unui document semnat sau al oricărui mijloc digital pe un suport durabil.”*** **[AM 125]**

10. Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9
Dreptul la asistență

(1) ~~În cazul unei perturbări și sub rezerva condițiilor menționate la articolele 4, 5, 6, 6a și 6b și~~***Când se face trimitere*** la prezentul articol ~~și atunci când timpul de așteptare pentru zborul lor sau pentru transportul alternativ este prelungit cu cel puțin două ore~~, pasagerilor li se oferă, cu titlu gratuit, următoarele: **[AM 126]**

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

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

(c) ~~mesaje text,~~ acces la internet și două apeluri telefonice. **[AM 127]**

Transportatorul aerian efectiv poate limita sau refuza acordarea de asistență în temeiul primului paragraf în cazul în care furnizarea acesteia ar întârzia și mai mult plecarea zborului întârziat sau redirecționarea, inclusiv plecarea transportului alternativ.

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

(a) cazare la hotel;

(b) transport dus-întors între aeroport și hotel.

(3) Transportatorul aerian efectiv poate utiliza vouchere pentru a-și îndeplini obligațiile care îi revin în temeiul alineatului (1) literele (a) și (b) și al alineatului (2). Voucherele oferite în conformitate cu alineatul (1) sunt utilizabile în toate magazinele care furnizează alimente și băuturi și gustări în aeroportul în care sunt blocați pasagerii în cauză, la bordul zborului lor și, după caz, la cazarea prevăzută în temeiul alineatului (2) litera (a). ***Un voucher furnizat în conformitate cu alineatul (2) litera (a) poate fi emis numai dacă transportatorul aerian efectiv a rezervat în prealabil o cameră pentru pasagerul în cauză.*** **[AM 128]**

(4) În cazul în care transportatorul aerian efectiv nu își îndeplinește obligațiile care îi revin în temeiul alineatelor (1), (2) și (3), pasagerii în cauză își pot face propriile aranjamente. Transportatorul aerian care operează zborul perturbat rambursează cheltuielile suportate de pasageri în termen de 14 zile calendaristice de la depunerea cererii de rambursare, în măsura în care cheltuielile respective sunt necesare, rezonabile și proporționale cu durata așteptării și cu costurile ***aferente cazării,*** gustărilor și băuturilor și ale meselor în locul unde se află aeroportul sau cu amplasarea locului de cazare unde sunt blocați pasagerii. În cazul în care ***transportatorul aerian nu asigură cazarea la hotel în termen de trei ore, pasagerul are dreptul să își organizeze el însuși cazarea și să primească rambursarea din partea transportatorului aerian la prezentarea chitanței corespunzătoare, în termen de șapte zile lucrătoare. În cazul în care*** organismul de administrare a aeroportului își activează planul de urgență, termenul respectiv poate fi prelungit la ~~30 de~~***[…]*** zile calendaristice. ***Cuantumul rambursabil se ridică la valoarea plafonului hotelier menționat într-un indice publicat de Comisie care reflectă prețurile din statele membre în conformitate cu datele Eurostat, înmulțit cu un coeficient de 2, pentru a ține seama de disponibilitatea limitată și de prețurile practicate în perioadele de vârf și pentru a stimula asigurarea cazării prin intermediul transportatorilor aerieni efectivi în termenul de trei ore. În cazul în care plafonul înmulțit cu coeficientul nu este suficient pentru a-i permite pasagerului în cauză să găsească o cazare adecvată, dreptul de a-și organiza el însuși cazarea nu îl exonerează pe transportatorul aerian efectiv de obligația sa de a furniza cazare.*** **[AM 129]**

(5) În toate aeroporturile Uniunii ***cu trafic comercial de pasageri***, organismul de administrare a aeroportului instituie măsuri pentru a se asigura că pot fi puse la dispoziție gratuit, indiferent de momentul zilei, de zbor sau de terminal, atât apă potabilă, cât și stații de reîncărcare pentru dispozitive electronice. **[AM 130]**

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

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

11. Articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10

Surclasarea și declasarea

(1) În cazul în care un transportator aerian efectiv plasează un pasager într-o clasă de transport superioară celei pentru care a fost achiziționat biletul, transportatorul nu poate pretinde o plată suplimentară.

(2) În cazul în care un transportator aerian efectiv plasează un pasager într-o clasă de transport inferioară celei pentru care a fost achiziționat biletul, respectivul transportator ~~îi oferă pasagerului~~***rambursează***, fără cerere, în termen de ~~14 zile calendaristice~~***șapte zile lucrătoare*** de la declasare, prin mijloacele prevăzute la articolul 7 alineatul (6)~~, o compensație cel puțin echivalentă cu~~: **[AM 131]**

(a) ~~40~~***30*** % din prețul zborului, pentru ***toate*** zborurile de cel mult ~~3 500~~***1 500*** de kilometri;~~ sau~~ **[AM 132]**

(b) ~~75~~***50*** % din prețul zborului, pentru ***toate*** zborurile ***din interiorul Uniunii*** pe distanțe mai mari de ***1 500 de kilometri și pentru toate celelalte zboruri pe distanțe cuprinse între 1 500 și*** 3 500 de kilometri~~.~~***, sau*** **[AM 133]**

***(ba) 75 % din prețul biletului pentru toate zborurile care nu se încadrează în cazurile menționate la literele (a) sau (b), inclusiv zborurile dintre teritoriul european al statelor membre și regiunile ultraperiferice ale Franței.*** **[AM 134]**

(3) În cazul în care prețul zborului nu este indicat pe bilet, compensația menționată la alineatul (2) se calculează pe baza proporției relevante a distanței zborului în raport cu distanța totală acoperită de contractul de transport aerian, calculată în conformitate cu articolul 7 alineatul (3).

(4) Prețul zborului menționat în prezentul articol exclude taxele și redevențele indicate pe bilet, cu condiția ca nici exigibilitatea taxelor și redevențelor respective și nici cuantumul acestora să nu depindă de clasa de transport pentru care s-a cumpărat biletul respectiv.

(5) Prezentul articol nu se aplică ~~avantajelor incluse într-un tarif mai mare în cadrul aceleiași clase de transport~~***serviciilor auxiliare***, cum ar fi locuri specifice sau servicii de catering***, care sunt independente de clasa de transport și vândute separat***.” **[AM 135]**

12. Se introduce următorul articol:

„Articolul 10a
Planurile de urgență ale aeroporturilor

(1) Într-un aeroport din Uniune cu ***un volum de*** trafic anual de ~~peste cinci~~***cel puțin 4*** milioane de pasageri ***timp de cel puțin trei ani consecutivi***, organismul de administrare a aeroportului se asigură că operațiunile organismului de administrare a aeroportului și ale furnizorilor de servicii esențiale aeroportuare, în special ale transportatorilor aerieni și ale furnizorilor de servicii de handling la sol, sunt coordonate prin intermediul unui plan de urgență corespunzător în cazul unor eventuale anulări multiple, întârzieri multiple ale zborurilor sau ambele, de natură să blocheze un număr considerabil de pasageri în aeroport. Planul de urgență se instituie pentru a asigura comunicarea informațiilor adecvate pasagerilor blocați și conține dispoziții în vederea reducerii la minimum a timpului de așteptare și a disconfortului acestora. **[AM 136]**

(2) Planurile de urgență ale aeroportului iau în considerare nevoile specifice și individuale ale pasagerilor menționați la articolul 11.

(3) Planul de urgență se instituie în special cu participarea Comitetului utilizatorilor aeroportului menționat în Directiva 96/67/CE a Consiliului*, a furnizorilor de servicii de handling la sol și a altor furnizori de servicii esențiale aeroportuare***, inclusiv a furnizorilor de asistență specială pentru pasagerii cu dizabilități sau cu mobilitate redusă. Planul de urgență se elaborează cu participarea autorităților relevante, după caz***. Planul de urgență cuprinde, de asemenea, datele de contact ale persoanelor desemnate de transportatorii aerieni care iau parte la Comitetul utilizatorilor aeroportului pentru a-i reprezenta la fața locului în cazul unor anulări multiple, întârzieri multiple ale zborurilor sau în ambele cazuri. Transportatorul aerian se asigură că persoanele desemnate au mijloacele necesare pentru a acorda asistență pasagerilor în conformitate cu obligațiile care decurg din prezentul regulament în cazul unei perturbări. **[AM 137]**

(4) Organismul de administrare a aeroportului comunică planul de urgență Comitetului utilizatorilor aeroportului menționat în Directiva 96/67/CE și, la cerere, organismului național de aplicare a legii ~~însărcinat cu aplicarea prezentului regulament~~***desemnat*** în temeiul articolului 16 ~~alineatul (1) din prezentul regulament~~***. Organismul național de aplicare a legii monitorizează respectarea de către organismul de gestionare a aeroportului a cerințelor prezentului articol***. **[AM 138]**

(5) Un stat membru poate decide că un aeroport care nu intră sub incidența alineatului (1), situat pe teritoriul său, trebuie să îndeplinească obligațiile prevăzute la alineatele (1)-(4).

(6) Pe aeroporturile Uniunii cu un trafic anual de pasageri sub pragul stabilit la alineatul (1) sau care nu intră sub incidența unei decizii a unui stat membru în temeiul alineatului (5), organismul de administrare a aeroportului depune toate eforturile rezonabile pentru a coordona utilizatorii aeroportului și pentru a face demersurile necesare împreună cu utilizatorii aeroportului în vederea informării pasagerilor blocați în caz de anulări multiple, întârzieri multiple ale zborurilor sau ambele, de natură să blocheze un număr considerabil de pasageri în aeroport.

---

* Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității (JO L 272, 25.10.1996, p. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj).”

13. Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 11

Pasageri cu nevoi specifice

***(-1) Drepturile persoanelor cu dizabilități și ale persoanelor cu mobilitate redusă prevăzute la prezentul articol nu aduc atingere drepturilor de care beneficiază acestea în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1107/2006.*** **[AM 139]**

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

(2) Prezentul articol se aplică tuturor persoanelor cu handicap, persoanelor cu mobilitate redusă, copiilor de vârstă mică, copiilor neînsoțiți și femeilor însărcinate, cu condiția ca transportatorul aerian efectiv să fi fost informat cu privire la nevoile lor speciale de asistență cel târziu în momentul în care este anunțată perturbarea. Acesta se aplică, de asemenea, persoanelor care au nevoie de asistență medicală specifică, cu condiția ca transportatorul aerian efectiv să fi fost informat cu privire la nevoile lor de asistență medicală specifică cel târziu la înregistrare. Transportatorii aerieni efectivi pot solicita o dovadă în legătură cu astfel de nevoi.

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

(3) ~~Cel târziu la momentul înregistrării și sub rezerva disponibilității locurilor,~~***Transportatorul aerian oferă gratuit*** oricărei persoane care însoțește persoanele menționate la alineatul (2) sau care însoțește un copil ~~i se oferă, în mod gratuit~~***, în temeiul aceluiași contract de transport aerian***, posibilitatea de a fi așezată pe un scaun alăturat celui al persoanei sau al copilului respectiv. ***În cazul în care nu sunt disponibile scaune alăturate, transportatorul aerian depune eforturi pentru a ajuta persoana (persoanele) însoțitoare să găsească scaune alăturate.*** **[AM 140]**

(4) La îmbarcare, transportatorii aerieni efectivi acordă prioritate persoanelor menționate la alineatul (2) și oricăror persoane sau câinilor de asistență recunoscuți care le însoțesc***, precum și copiilor aflați în cărucioare sau landouri și persoanelor care îi însoțesc***. **[AM 141]**

***(4a) Transportatorii aerieni efectivi se asigură, fără costuri suplimentare, că sugarii și copiii care au nevoie de un cărucior sau landou pot fi transportați în acest mod până la poarta de îmbarcare sau la ușa aeronavei și că un cărucior sau un landou este pus la dispoziția lor la ușa aeronavei, cu excepția cazului în care există constrângeri legate de siguranță, securitate, capacitate sau funcționare.*** **[AM 142]**

***(4b) În cazul în care aeroportul nu își îndeplinește obligațiile prevăzute la articolele 7 și 8 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 și, prin urmare, persoanele cu dizabilități și persoanele cu mobilitate redusă sau minorii neînsoțiți pierd zborul, transportatorul aerian este responsabil pentru despăgubirea, redirecționarea și asistența pasagerilor respectivi în conformitate cu articolele 7, 8 și 9 din prezentul regulament. Până la ... [data aplicării prezentului regulament de modificare], Comisia definește modalitățile detaliate de aplicare a responsabilităților respective ale transportatorului aerian și ale organismului de administrare a aeroportului, precum și căile de atac, printr-un act de punere în aplicare în conformitate cu articolul 16bd din prezentul regulament. Respectivul act de punere în aplicare nu aduce atingere responsabilităților transportatorului aerian în ceea ce privește compensarea, redirecționarea și asistența pasagerilor în temeiul prezentului alineat.*** **[AM 143]**

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

(6) Articolul 9 alineatul (6) nu se aplică pasagerilor menționați la alineatul (2) și nici persoanelor sau câinilor de asistență recunoscuți care îi însoțesc.”

***13a. Se introduce următorul articol:***

***„Articolul 11a***
***Dreptul la un obiect personal și la bagaj de mână***

***(1) Pasagerii au întotdeauna dreptul de a transporta la bord un obiect personal, cum ar fi un bagaj mic, o geantă de mână, un rucsac sau o geantă de laptop, cu condiția ca acesta să poată fi depozitat în siguranță sub scaunul din fața pasagerului. Transportatorii aerieni nu percep pasagerului niciun supliment sau taxă suplimentară în plus față de prețul biletului de avion pentru acest obiect personal. Transportatorii au obligația de a furniza informații clare, transparente și ușor accesibile cu privire la cerințele referitoare la greutate și dimensiune pentru obiectul personal în momentul rezervării și după finalizarea rezervării, asigurându-se că pasagerii sunt informați pe deplin înainte de călătorie.***

***(2) Pasagerii au întotdeauna dreptul de a transporta la bord un singur bagaj de mână. Bagajul de mână nu face obiectul unui supliment de preț la prețul biletului de avion în limita dimensiunilor maxime de 100 cm (suma lungimii, lățimii și înălțimii) și a greutății maxime de 7 kg. Transportatorii aerieni pot aplica dispoziții diferite privind bagajele de mână suplimentare sau mai mari.***

***Bagajele de mână pot fi depozitate fie în cabina aeronavei (ca bagaj de mână), fie în cala aeronavei. Transportatorul poate refuza să autorizeze bagajul de mână la bord numai din motive de securitate legate de greutatea sau dimensiunea bagajului de mână în raport cu caracteristicile aeronavei.***

***Transportatorii aerieni furnizează informații clare, transparente și ușor accesibile cu privire la cerințele referitoare la greutate și dimensiuni pentru bagajele de mână în momentul rezervării și după finalizarea rezervării, asigurându-se că pasagerii sunt informați pe deplin înainte de călătorie.***

***(3) În situația în care un obiect personal sau un bagaj de mână este uitat în cabina aeronavei, transportatorii aerieni efectivi și contractuali stabilesc în avans partea responsabilă pentru soluționarea oricăror cereri ulterioare. Transportatorul aerian responsabil desemnat informează în mod automat pasagerii, după finalizarea rezervării, cu privire la procedura de recuperare a obiectelor personale sau a bagajelor de mână uitate. Aceste informații sunt comunicate în mod clar și inteligibil și includ datele de contact electronice, formularele aplicabile și orice alte detalii pertinente necesare pentru ca pasagerul să inițieze o cerere.”***
**[AM 144]**

***13b. Se introduce următorul articol:***

***„Articolul 11aa***
***Dreptul de a transfera un bilet în cazul decesului pasagerului în cauză sau al unui membru apropiat al familiei***

***(1) Transferul unui bilet către o altă persoană este permis în cazul decesului pasagerului în cauză sau al unui membru apropiat al familiei. Pasagerul afectat de pierdere sau persoana care se ocupă de situația pasagerului decedat poate solicita transferul biletului la prezentarea documentelor justificative corespunzătoare pe un suport durabil.***

***(2) Transportatorii aerieni, operatorii sau intermediarii au obligația de a prelucra astfel de cereri în condiții transparente și echitabile.***

***(3) În cazul în care o astfel de cerere este prezentată cu cel puțin 72 de ore înainte de zbor și după prezentarea documentelor justificative corespunzătoare pe un suport durabil, aceasta este considerată în toate cazurile rezonabilă și nu este supusă niciunei taxe suplimentare.***

***(4) În cazul în care o astfel de cerere este prezentată în cele 72 de ore anterioare zborului și după prezentarea documentelor justificative corespunzătoare pe un suport durabil, transportatorul aerian sau intermediarul informează cedentul cu privire la orice eventuale costuri care ar putea fi suportate. Aceste costuri nu trebuie să fie nerezonabile și nu trebuie să depășească costul efectiv suportat de transportator sau de intermediar pentru transferul biletului.”*** **[AM 145]**

***13c. Se introduce următorul articol:***

***„Articolul 11b***
***Înregistrarea***

***(1) Pasagerii au dreptul să se înregistreze fie online, fie la aeroport, fără a suporta taxe suplimentare. În acest scop, transportatorii aerieni pot pune la dispoziție automate de înregistrare în aeroport pentru a facilita procesul de înregistrare.***

***(2) Pasagerii au dreptul de a alege, la discreția lor, să utilizeze o carte de îmbarcare fie pe suport de hârtie, fie în format digital.”*** **[AM 146]**

14. Articolul 12 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 12
Alte drepturi

(1) Prezentul regulament nu aduce atingere drepturilor pasagerilor acordate în temeiul altor acte juridice, inclusiv al Directivei (UE) 2015/2302, cu excepția cazului în care se prevede astfel la prezentul articol.

Compensația acordată în temeiul articolului 7 sau al articolului 10 alineatul (2) din prezentul regulament se deduce din compensația sau din reducerea de preț acordată în temeiul altor acte juridice, cum ar fi Directiva (UE) 2015/2302, în cazul în care drepturile pentru care este acordată compensația sau reducerea de preț protejează același interes sau au același obiectiv. În mod similar, compensația sau reducerea de preț acordată în temeiul altor acte juridice, cum ar fi Directiva (UE) 2015/2302, se deduce din compensația acordată în temeiul articolului 7 sau al articolului 10 alineatul (2) din prezentul regulament, în cazul în care drepturile pentru care este acordată compensația sau reducerea de preț protejează același interes sau au același obiectiv.

În pofida dreptului unui organizator de pachete de servicii de călătorie de a pretinde reparații sau rambursări în conformitate cu articolul 22 din Directiva (UE) 2015/2302, fără a aduce atingere articolului 13 din prezentul regulament, și prin derogare de la articolul 8 alineatul (1) litera (a), în cazul în care zborul face parte dintr-un contract privind un pachet de servicii de călătorie în sensul definiției de la articolul 3 punctul 3 din Directiva (UE) 2015/2302, pasagerii nu au dreptul la rambursare în temeiul prezentului regulament în măsura în care un drept corespunzător decurge din Directiva (UE) 2015/2302.

(2) Fără a se aduce atingere principiilor relevante și normelor de drept intern, inclusiv jurisprudenței, alineatul (1) nu se aplică voluntarilor în condițiile menționate la articolul 4 alineatul (2).

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

***14a. Se introduce următorul articol:***

***„Articolul 12a***

***Corectarea greșelilor de ortografiere***

***(1) La primirea unei cereri depuse cu cel puțin 48 de ore înainte de ora de plecare programată, transportatorul aerian efectiv corectează greșelile de ortografiere a numelui pasagerului sau actualizează numele pasagerului în cazul unei modificări administrative. O astfel de corecție sau actualizare se realizează în mod gratuit cel puțin o dată.***

***(2) Cererea menționată la alineatul (1) poate fi depusă de:***

***(a) un pasager, în legătură cu numele său sau cu numele oricărui pasager al cărui bilet face parte din același contract de transport aerian ca și biletul pasagerului care depune cererea;***

***(b) un intermediar, în legătură cu numele unui pasager pentru care intermediarul a efectuat rezervarea.***

***Orice corecție sau actualizare efectuată în temeiul alineatului (1) nu poate constitui un transfer al biletului de la pasager la o altă persoană.”*** **[AM 147]**

15. Articolul 13 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 13
Dreptul la reparații

În cazul în care un transportator aerian efectiv plătește compensații sau se achită de alte obligații care îi revin în temeiul prezentului regulament, niciuna din dispozițiile prezentului regulament sau din dreptul intern nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului său de a pretinde compensații de la orice persoană, inclusiv terți, în conformitate cu dreptul Uniunii sau dreptul intern aplicabil. ***În special, prezentul regulament nu limitează în niciun fel dreptul operatorului de transport aerian de a solicita o compensație sau de a-și recupera cheltuielile de la un aeroport sau de la alt terț cu care operatorul de transport aerian a încheiat un contract.’*** **[AM 148]**

16. Articolul 14 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 14

Obligații privind informarea pasagerilor

(1) Transportatorul aerian efectiv ***și intermediarul*** publică pe site-ul său internet și pe aplicația mobilă***, într-un mod clar, accesibil și lipsit de ambiguitate,*** o notă de informare în care se specifică drepturile prevăzute în prezentul regulament, inclusiv ***informații privind*** procesul de tratare a plângerilor. ***Pentru a respecta această cerință, transportatorul aerian efectiv poate utiliza un rezumat al dispozițiilor prezentului regulament elaborat și pus la dispoziția publicului de Comisie în toate limbile oficiale ale Uniunii.*** **[AM 149]**

(2) Atunci când oferă bilete pentru un zbor sau pentru zboruri de legătură, înainte de ~~cumpărare~~***cumpărarea biletelor pentru zborurile respective***, transportatorii aerieni și intermediarii informează pasagerul cu privire la următoarele:

(a) tipul biletului sau al biletelor oferite, în special dacă biletul sau biletele fac obiectul unui singur contract de transport aerian sau al unei combinații de contracte de transport aerian separate;

(b) drepturile și obligațiile pasagerului, ale transportatorului aerian efectiv și ale intermediarului în temeiul prezentului regulament, astfel cum sunt anexate la contractul de transport aerian, inclusiv informații privind procesul de rambursare;

***(ba) serviciile de călătorie de bază și suplimentele de preț opționale;***

(c) termenul și procedura prin care pasagerul poate solicita o schimbare a numelui, astfel cum se specifică la articolul 4 alineatul (6), fără taxe suplimentare; și

(d) clauzele și condițiile contractului de transport aerian.

~~Pentru a respecta cerința de informare prevăzută la primul paragraf litera (b), transportatorul aerian și intermediarul pot utiliza un rezumat al dispozițiilor prezentului regulament pregătit pus la dispoziția publicului de Comisie în toate limbile oficiale ale Uniunii.~~ **[AM 150]**

~~(3) Un intermediar sau un transportator aerian care vinde bilete care fac obiectul unei combinații de contracte de transport aerian informează pasagerul înainte de cumpărare cu privire la faptul că biletele fac obiectul unor contracte de transport aerian separate, și că drepturile în temeiul articolelor 7, 8 și 9 în ceea ce privește compensarea, rambursarea, redirecționarea sau asistența în cazul pierderii unor zboruri ulterioare nu se aplică în cadrul contractului separat de transport aerian. Aceste informații se furnizează într-un mod clar la vânzarea biletelor.~~

~~Transportatorii aerieni și intermediarii furnizează informațiile prevăzute la prezentul alineat în limba contractului de transport aerian și într-o limbă utilizată la nivel internațional pe un suport durabil.~~ **[AM 151]**

(4) Organismul de administrare a aeroportului ***și transportatorul aerian efectiv*** asigură afișarea la ghișeele de înregistrare (inclusiv la automatele de înregistrare)***, pe site-ul web*** și la poarta de îmbarcare a următorului text, prezentat într-un mod clar ***lizibil și vizibil pentru pasageri***: «În cazul unui refuz la îmbarcare sau în cazul în care zborul dumneavoastră este anulat sau are o întârziere de cel puțin două ore ***la plecare sau de mai mult de trei ore la sosirea la destinația finală***, solicitați la ghișeul de înregistrare sau la poarta de îmbarcare nota de informare în care sunt precizate drepturile dumneavoastră, în special cu privire la rambursare sau redirecționare, la asistență și la posibilitatea unei compensații.». Textul respectiv se afișează cel puțin în limba sau limbile folosite în locul în care este situat aeroportul, precum și într-o limbă utilizată la nivel internațional. ***Organismul de administrare a aeroportului și transportatorul aerian efectiv se asigură, de asemenea, că la ghișeele de înregistrare, lângă text, se afișează un cod QR sau orice alt mijloc tehnic pentru a accesa aplicația mobilă a Comisiei privind drepturile pasagerilor, care conține un rezumat al prezentului regulament.*** În acest scop, organismele de administrare a aeroporturilor cooperează cu transportatorii aerieni efectivi. **[AM 152]**

***(4a) În momentul rezervării, transportatorii aerieni efectivi furnizează pasagerilor informații cu privire la procedurile de tratare a reclamațiilor și la termenele relevante, astfel cum sunt definite la articolul 15aa. Informațiile despre tratarea reclamațiilor sunt accesibile și pe site-urile internet și aplicațiile transportatorilor aerieni și ale intermediarilor și sunt prezentate în e-mailul prin care li se comunică pasagerilor orice eveniment care ar putea da naștere drepturilor consacrate în prezentul regulament.*** **[AM 153]**

***(4b) Transportatorii aerieni asigură, în toate aeroporturile în care operează, puncte de contact cu reprezentanți sau terți desemnați, care să ofere pasagerilor consiliere cu privire la drepturile lor, inclusiv la procedurile de reclamații, pentru a-i asista și pentru a lua măsuri imediate în eventualitatea anulării ori întârzierii zborului, refuzului la îmbarcare sau pierderii ori întârzierii bagajelor. Pe timpul programului de funcționare al transportatorilor aerieni și până la debarcarea ultimului pasager din ultimul avion și până la îndeplinirea formalităților legate de pașaport și de vamă, recuperarea bagajelor înregistrate și sosirea la punctul de contact desemnat, aceste puncte de contact rămân deschise pentru a ajuta pasagerii, printre altele în ceea ce privește rambursarea, redirecționarea sau efectuarea unei noi rezervări, precum și pentru a primi eventuale reclamații.*** **[AM 154]**

***(4c) Transportatorul aerian efectiv furnizează pasagerilor informații clar lizibile și transparente cu privire la drepturile pasagerilor și persoanele de contact pentru ajutor și asistență cu biletele electronice și versiunile electronice și tipărite ale cărții de îmbarcare.*** **[AM 155]**

***(4d) În cazul oricărei perturbări a călătoriei care ar da naștere drepturilor prevăzute în prezentul regulament, transportatorul aerian efectiv informează complet, cât mai rapid, pasagerii afectați despre normele de rambursare, redirecționare, compensare și asistență în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament, inclusiv informații despre eventualele limitări în conformitate cu articolul 9 alineatul (4), după caz, și le trimite pasagerilor și formularul comun precompletat în temeiul articolului 15a. Pasagerului i se mai prezintă, sub formă scrisă, datele de contact ale organismului național responsabil sau ale altui organism desemnat în temeiul articolului 16.*** **[AM 156]**

***(4e) Transportatorii aerieni și intermediarii furnizează, după caz, informațiile prevăzute la prezentul articol în limba contractului de transport aerian, precum și într-o limbă de circulație internațională și pe un suport durabil.*** **[AM 157]**

***(4f) Informațiile destinate pasagerilor și corespondența cu aceștia în temeiul prezentului regulament se furnizează prin mijloace electronice, dacă este posibil tehnic. Pentru informații astfel, transportatorii aerieni și intermediarii se asigură că orice corespondență scrisă, inclusiv data și ora acestei corespondențe, poate fi păstrată pentru consultare ulterioară. Sarcina probei în cazul întrebărilor referitoare la măsura în care și momentul când au transmis pasagerilor informațiile necesare le revine transportatorilor aerieni și intermediarilor. Toate mijloacele de comunicare îi permit pasagerului să contacteze transportatorii aerieni și intermediarii rapid și gratuit, precum și să comunice în mod eficace cu aceștia.*** **[AM 158]**

***(4g) În ceea ce privește persoanele nevăzătoare și persoanele cu deficiențe de vedere, persoanele cu tulburări cognitive sau cu dizabilități intelectuale și persoanele cu mobilitate redusă, prezentul articol se aplică utilizându-se mijloacele alternative și accesibile corespunzătoare.*** **[AM 159]**

***(4h) Organismul de administrare a aeroportului se asigură că în spațiile din aeroport unde au acces pasagerii se afișează clar și vizibil informații generale privind drepturile pasagerilor. Pe baza informațiilor primite, organismul se asigură și că pasagerii prezenți la aeroport sunt informați cu privire la cauzele întârzierilor sau a perturbărilor zborurilor, cum ar fi anularea zborului lor și la drepturile lor în legătură cu întârzierile și perturbările respective, precum și cu privire la drepturile pe care le au în cazul în care compania aeriană își încetează operațiunile în mod neașteptat, de exemplu în caz de insolvență sau de revocare a licenței de operare.*** **[AM 160]**

***(4i) În caz de anulare sau de întârziere la plecare, pasagerii sunt informați de către transportatorul aerian efectiv asupra situației, inclusiv asupra cauzei perturbării, imediat ce aceste informații sunt disponibile și, în orice caz, nu mai târziu de 30 de minute după ora de plecare prevăzută, precum și asupra orei de plecare estimate, cu condiția ca transportatorul aerian să fi primit datele de contact ale pasagerului în conformitate cu [*Regulamentul de punere în aplicare] dacă biletul a fost achiziționat prin interpus.*** **[AM 161]**

***(4j) Transportatorii aerieni și intermediarii oferă asistență telefonică accesibilă și eficace tuturor pasagerilor după rezervarea unui zbor; acest serviciu de asistență telefonică pune la dispoziție informații și propuneri alternative în caz de perturbare a zborului, iar costul unui apel nu depășește, în niciun caz, costul unei convorbiri locale.*** **[AM 162]**

***(4k) Orice comunicare electronică către pasager prin care este informat cu privire la anularea, întârzierea prelungită sau schimbarea orarului, menționează clar că pasagerul are dreptul la compensații și/sau asistență în temeiul prezentului regulament.”*** **[AM 163]**

17. Se introduce următorul articol:

„Articolul 15a

Adresarea unei plângeri transportatorului aerian sau intermediarului

(1) Fiecare transportator aerian și ~~fiecare~~ intermediar ~~instituie~~***creează sau dispune de*** un mecanism ~~de gestionare a~~***accesibil pentru gestionarea*** plângerilor ~~în legătură cu~~***legate de*** drepturile și obligațiile reglementate ~~în~~***de*** prezentul regulament în ~~domeniile lor de responsabilitate respective~~***limitele răspunderii fiecăruia***. ~~Ei pun la dispoziție datele lor de contact în limba în care a fost redactat contractul de transport aerian și într-o limbă utilizată la nivel internațional. Se asigură accesul publicului la detaliile procedurii de tratare a plângerilor, inclusiv într-un format accesibil persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă. De asemenea, transportatorii aerieni și intermediarii informează pasagerii într-un mod clar cu privire la datele de contact ale organismului sau organismelor desemnate de statele membre în temeiul articolului 16 și ale organismului sau organismelor responsabile de soluționarea extrajudiciară a litigiilor în temeiul articolului 16a, precum și, după caz, cu privire la responsabilitățile respective ale acestora. Aceste informații se pun la dispoziție în limba sau limbile oficiale ale statelor membre în care își desfășoară activitatea transportatorul aerian și intermediarul.~~ **[AM 164]**

(2) ~~Atunci când~~ Pasagerii ~~adresează~~***pot adresa*** o plângere ***oricăror transportatori aerieni sau intermediari, în limitele răspunderii fiecăruia, prin mecanismele de***~~prin intermediul mecanismului menționat~~ la alineatul (1)~~,~~***.*** O astfel de plângere se depune în termen de ~~șase luni~~***un an*** de la ~~perturbarea în cauză. În termen de 30 de zile calendaristice de la depunerea plângerii, transportatorul aerian sau intermediarul căruia i se adresează plângerea fie furnizează un răspuns motivat, fie, în cazuri excepționale justificate în mod corespunzător, informează pasagerul că va primi un răspuns final în termen de mai puțin de două luni~~***data efectuării zborului sau*** de la data ~~depunerii plângerii. Răspunsul conține, de asemenea, în cazul în care litigiul nu a putut fi soluționat, datele de contact relevante, inclusiv adresa poștală, site-ul web și adresa de e-mail, ale organismului sau organismelor desemnate în temeiul articolului 16 sau ale organismului sau organismelor responsabile de soluționarea extrajudiciară a litigiilor în temeiul articolului 16a~~***la care a fost planificat să fie efectuat***. **[AM 165]**

***(2a) Dacă transportatorul aerian invocă în răspunsul său circumstanțe extraordinare, acesta informează pasagerul cu privire la motivele exacte ale anulării sau întârzierii. În plus, transportatorul aerian demonstrează că a luat toate măsurile rezonabile pentru a evita anularea sau întârzierea.*** **[AM 166]**

***(2b) Sarcina probei în legătură cu oferirea informațiilor necesare pasagerilor revine transportatorului aerian și intermediarului.*** **[AM 167]**

(3) ~~Depunerea de plângeri de către pasageri prin intermediul mecanismului menționat la alineatul (1) nu aduce atingere dreptului acestora de a introduce litigii în vederea soluționării extrajudiciare în conformitate cu articolul 16a sau de a recurge la o cale de atac în instanță, sub rezerva termenelor de prescripție prevăzute în dreptul intern~~***În termen de șapte zile lucrătoare de la data primirii plângerii, destinatarul confirmă pasagerului primirea acesteia. În termen de două luni de la data primirii plângerii, destinatarul transmite pasagerului un răspuns motivat. În cazul în care destinatarul nu oferă un răspuns motivat în perioada respectivă de două luni, se consideră că acceptă pretențiile pasagerului*. **[AM 168]**

***(3a) Odată cu răspunsul motivat, destinatarul informează pasagerul într-un mod clar cu privire la datele de contact ale organismului sau organismelor desemnate de statele membre în temeiul articolului 16 și ale organismului sau organismelor responsabile de soluționarea extrajudiciară a litigiilor în temeiul articolului 16a, precum și, după caz, cu privire la responsabilitățile respective ale acestora.*** **[AM 169]**

***(3b) În cazul în care transportatorul aerian invocă în răspunsul său circumstanțe extraordinare, acesta informează pasagerul cu privire la circumstanțele precise care au condus la anulare sau la întârziere. În plus, transportatorul aerian demonstrează că a luat toate măsurile rezonabile pentru a evita anularea sau întârzierea.*** **[AM 170]**

***(3c) Sarcina probei în legătură cu oferirea informațiilor necesare pasagerilor revine transportatorului aerian și intermediarului.”*** **[AM 171]**

18. Articolul 16 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 16

Desemnarea organismelor naționale de aplicare a legii **[AM 172]**

(1) Fiecare stat membru desemnează unul sau mai multe organisme naționale de aplicare a legii, responsabile cu ~~aplicarea prezentului~~***asigurarea respectării obligațiilor prevăzute în prezentul*** regulament ~~în ceea ce privește călătoriile către și dinspre aeroporturile situate pe teritoriul său. Statele membre informează Comisia cu privire la organismul sau organismele desemnate în conformitate cu prezentul alineat.~~ **[AM 173]**

(2) ~~Organismul național de aplicare a legii monitorizează îndeaproape respectarea cerințelor prezentului regulament și ia măsurile necesare pentru a se asigura că drepturile pasagerilor sunt respectate~~***Fiecare organism este independent în ceea ce privește organizarea sa, deciziile sale de finanțare, structura sa juridică și adoptarea deciziilor sale, de orice transportator aerian, organism de administrare a unui aeroport și intermediar sau de orice alte interese comerciale***. **[AM 174]**

***(2a) Statele membre informează Comisia în legătură cu organismul sau organismele desemnate în conformitate cu prezentul articol și în legătură cu responsabilitățile care le revin acestora, inclusiv cu privire la orice modificare a lor. Comisia și organismul sau organismele desemnate publică informațiile respective pe site-urile lor.*** **[AM 175]**

~~(3) Pasagerii pot raporta organismului național de aplicare a legii presupuse încălcări ale prezentului regulament. Pe baza informațiilor cuprinse în rapoartele respective, organismul național de aplicare a legii poate investiga presupusele încălcări raportate și poate decide să ia măsuri de aplicare a regulamentului.~~ **[AM 176]**

~~(4) Sancțiunile stabilite de statele membre pentru nerespectarea prezentului regulament trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare. În special, astfel de sancțiuni trebuie să fie suficiente pentru a stimula financiar transportatorii și intermediarii să respecte prezentul regulament în mod constant.~~ **[AM 177]**

~~(5) Până la ... [șase ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare] și ulterior la fiecare cinci ani, organismele naționale de aplicare a legii publică pe site-urile lor web un raport cu privire la activitatea lor, la măsurile de aplicare și la rezultatele acestora, inclusiv cu privire la sancțiunile aplicate. Aceste rapoarte se transmit, de asemenea, Comisiei.~~ **[AM 178]**

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

***18a. Se introduce următorul articol:***

***„Articolul 16-a***
***Atribuții de aplicare a legii***

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

***(2) Organismele naționale de aplicare a legii pot solicita transportatorilor aerieni, organismelor de administrare a aeroporturilor și intermediarilor să furnizeze documente și informații relevante pentru îndeplinirea funcțiilor lor menționate la alineatul (1). Aceste documente și informații sunt furnizate în termen de o lună de la primirea cererii, cu excepția cazului în care organismul național de aplicare a legii specifică altfel.***

***(3) În îndeplinirea atribuțiilor care le revin, organismele naționale de aplicare a legii țin seama, după caz, de informațiile care le sunt comunicate de celălalt organism desemnat pentru tratarea plângerilor definit la articolul 16b alineatul (2).***

***(4) Activitățile de monitorizare pot fi efectuate în comun de organismele naționale de aplicare a legii în cazul serviciilor aeriene între două sau mai multe state membre.***

***(5) Statele membre se asigură că organismele lor naționale de aplicare a legii respective dispun de suficiente competențe pentru a lua măsuri menite să asigure respectarea legii.***

***(6) Dacă transportatorul aerian invocă circumstanțe extraordinare ca justificare pentru refuzul acordării de compensații în temeiul prezentului regulament, transportatorul aerian își motivează cererea furnizând organismelor național de aplicare a legii, în termen de 48 de ore, dovezi adecvate cu privire la circumstanțele respective și la aspectele tehnice conexe. În plus, transportatorul aerian demonstrează că a luat toate măsurile rezonabile pentru a preveni anularea sau întârzierea zborului în cauză.***

***(7) Organismul național de aplicare a legii transmite aceste informații organismelor desemnate pentru soluționarea alternativă a litigiilor în temeiul prezentului regulament, dacă sunt disponibile.***

***(8) O dată la doi ani, organismele naționale de aplicare a legii publică, până la 30 iunie, rapoarte care conțin statistici cu privire la activitatea lor, inclusiv, după caz, cu privire la sancțiunile aplicate în cursul celor doi ani calendaristici precedenți.***

***(9) Pe baza datelor pe care transportatorii aerieni, organismele de administrare a aeroporturilor și intermediarii sunt obligați să le furnizeze cu privire la standardele de calitate a serviciilor definite la articolul 15a, organismul național de aplicare a legii publică statistici privind numărul și natura plângerilor, numărul de anulări, refuzuri la îmbarcare și întârzieri și durata acestora, precum și date privind bagajele pierdute, întârziate sau deteriorate.***

***(10) Transportatorii aerieni și intermediarii comunică datele lor de contact organismului național sau organismelor naționale de aplicare a legii din statele membre în care își desfășoară activitatea.”*** **[AM 179]**

***18b. Se introduce următorul articol:***

***„Articolul 16-aa***
***Tratarea plângerilor de către organismele naționale de aplicare a legii și alte organisme***

***(1) Fără a aduce atingere drepturilor consumatorilor de a recurge la căi de atac alternative în temeiul Directivei 2013/11/UE a Parlamentului European și a Consiliului[1a], după ce a adresat fără succes o plângere în temeiul articolului 13a transportatorului aerian sau intermediarului, pasagerul poate adresa o plângere organismului național de aplicare a legii sau oricărui alt organism desemnat în temeiul alineatului (2) de la prezentul articol în termen de cel mult un an de la primirea informațiilor referitoare la respingerea plângerii inițiale de către transportatorul aerian sau de către intermediar.***

***(2) Orice pasager poate adresa o plângere în legătură cu o presupusă încălcare a prezentului regulament în orice aeroport aflat pe teritoriul unui stat membru sau privind orice zbor de pe orice aeroport aflat pe teritoriul unui stat membru sau de pe un aeroport aflat pe teritoriul unei țări terțe către aeroporturi de pe teritoriul unui stat membru fie organismului național de aplicare a legii, fie oricărui alt organism desemnat de un stat membru în acest sens.***

***(3) Organismul național de aplicare a legii sau orice alt organism desemnat în temeiul alineatului (2) confirmă primirea plângerii în termen de două săptămâni de la primirea acesteia. Procedura de tratare a plângerilor durează maximum trei luni de la data întocmirii dosarului de reclamație. Procedura de tratare a plângerilor este comunicată persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă într-un format accesibil.***

***(4) Dacă o plângere se referă la presupuse încălcări comise de organismul de administrare a aeroportului, plângerea este tratată de organismul național de aplicare a legii sau de orice alt organism desemnat în temeiul alineatului (2) din statul membru pe teritoriul căruia s-a produs incidentul.***

***(5) Organismele naționale de aplicare a legii sau orice alte organisme desemnate în temeiul alineatului (2) de la prezentul articol sunt în măsură să gestioneze plângerile individuale ale pasagerilor și beneficiază cel puțin de competențele minime de anchetă și de aplicare a legii definite la articolul 9 din Regulamentul (UE) 2017/2394 al Parlamentului European și al Consiliului[1b].***

***(6) Deciziile organismelor naționale de aplicare sau ale oricărui alt organism desemnat în temeiul alineatului (2) sunt obligatorii pentru ambele părți și sunt executorii, fără a aduce atingere dreptului părților de a avea acces la sistemul judiciar.***

_____

***1a*** ***Directiva 2013/11/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2013 privind soluționarea alternativă a litigiilor în materie de consum și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 și a Directivei 2009/22/CE (Directiva privind SAL în materie de consum) (JO L 165, 18.6.2013, p. 63, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj).***

***1b*** ***Regulamentul (UE) 2017/2394 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 decembrie 2017 privind cooperarea dintre autoritățile naționale însărcinate să asigure respectarea legislației în materie de protecție a consumatorului și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 (JO L 345, 27.12.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).”*** **[AM 180]**

***18c. Se introduce următorul articol:***

***„Articolul 16-ab***

***(1) Dacă un stat membru desemnează organisme diferite în temeiul articolelor 16 și 16b din prezentul regulament, acestea asigură schimbul de informații relevante între ele, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679, cu scopul de a ajuta organismul național de aplicare a legii să își îndeplinească atribuțiile de supraveghere și de aplicare a legii care îi revin, astfel încât organismul de gestionare a plângerilor desemnat în temeiul articolului 16b să poată colecta informațiile necesare pentru a examina fiecare plângere în parte.***

***(2) Organismele naționale de aplicare a legii din diferite state membre fac schimb de informații despre activitatea, principiile și practicile lor decizionale, în scopul coordonării transfrontaliere. Comisia susține aceste organisme în îndeplinirea respectivei atribuții.”***
**[AM 181]**

***18d. Se introduce următorul articol:***

***„Articolul 16-ac***
***Inspecții ale organismelor naționale de aplicare a legii***

***(1) Comisia poate efectua inspecții la organismele naționale de aplicare a legii pentru a monitoriza aplicarea regulamentului de către statele membre și a formula recomandări pentru a îmbunătăți aplicarea acestuia.***

***(2) Înainte de a se da curs unei inspecții și în timp util, Comisia informează statul membru respectiv cu privire la aceasta.***

***(3) Fiecare raport de inspecție al Comisiei este comunicat autorității naționale de aplicare a legii din statul membru în cauză, care, în răspunsul său, prezintă măsurile luate pentru remedierea neconformităților identificate și răspunde recomandărilor.***

***(4) Raportul, împreună cu răspunsul organismului național de aplicare a legii, se comunică ulterior organismelor naționale de aplicare a legii din celelalte state membre, după caz.”*** **[AM 182]**

***18e. Se introduce următorul articol:***

***„Articolul 16-ad***
***Sancțiuni***

***(1) Statele membre adoptă normele privind sancțiunile care se aplică în cazul nerespectării prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile trebuie să fie efective, proporționale și cu efect disuasiv. Statele membre notifică aceste norme și măsuri Comisiei și îi comunică de îndată orice modificare ulterioară a acestora.***

***(2) În cadrul cooperării menționate la articolul 16c, organismul național de aplicare a legii care este competent în sensul articolului 16b alineatul (4) sau (5) investighează, la cererea organismului național de aplicare a legii care tratează plângerea, încălcarea prezentului regulament identificată de organismul respectiv și, dacă este necesar, impune sancțiuni.”***
**[AM 183]**

***18f. Se introduce următorul articol:***

***„Articolul 16-ae***
***Cooperarea dintre statele membre și Comisie***

***(1) Statele membre transmit periodic Comisiei informațiile relevante cu privire la aplicarea prezentului regulament, iar Comisia pune aceste informații la dispoziția celorlalte state membre în format electronic.***

***(2) La cererea Comisiei, organismele naționale de aplicare investighează practicile specifice suspecte de nerespectare a obligațiilor prevăzute în prezentul regulament de către unul sau mai mulți transportatori aerieni și organisme de administrare a aeroporturilor și raportează Comisiei constatările lor în termen de patru luni de la primirea cererii.***

***(3) Comisia sprijină dialogul și promovează cooperarea între statele membre cu privire la interpretarea și aplicarea la nivel național a prezentului regulament prin intermediul comitetului menționat la articolul 16a din [Regulamentul de punere aplicare].***

***(4) La cererea unui stat membru, a unui organism național de aplicare sau din proprie inițiativă, Comisia examinează cazurile în care apar diferențe în ceea ce privește aplicarea și asigurarea respectării oricăreia dintre dispozițiile prezentului regulament.***

***(5) Dacă este cazul, Comisia poate adopta orientări în vederea promovării unei aplicări uniforme a prezentului regulament.”*** **[AM 184]**

19. Se introduce următorul articol:

„Articolul 16a
Soluționarea extrajudiciară a litigiilor

Statele membre se asigură că pasagerii din transportul aerian pot introduce litigii individuale după ce au depus plângeri sau cereri întemeiate pe prezentul regulament adresate unui organism sau unor organisme responsabile de soluționarea extrajudiciară a litigiilor. Statele membre informează Comisia cu privire la organismul sau organismele responsabile cu examinarea litigiilor în temeiul prezentului articol. ~~Statele membre pot decide să aplice prezentul articol numai în cazul~~***Participarea transportatorilor aerieni și a intermediarilor care intră sub incidența prezentului regulament la procedurile de soluționare alternativă a*** litigiilor ~~dintre transportatorii aerieni sau intermediari, pe de o parte, și consumatori, pe de altă parte~~***este obligatorie, iar deciziile luate în cadrul acestora au caracter obligatoriu, fără a aduce atingere dreptului părților de a avea acces la sistemul judiciar***.′ **[AM 185]**

***19a. Se introduce următorul articol:***

***„Articolul 16aa***
***Documente de conformitate***

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

***(2) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili conținutul minim al documentelor de conformitate. Conținutul minim include cel puțin planurile de urgență pentru perturbări majore, identifică persoanele responsabile cu furnizarea de asistență și alte drepturi, modalitățile practice și procedurile pentru tratarea plângerilor, furnizarea de asistență și compensații și procedurile și modelele pentru comunicarea cu pasagerii. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 16c alineatul (2).***

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

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

***(5) Organismul național de aplicare ține seama de documentele de conformitate prezentate de transportatorii aerieni, verificând, dacă este posibil, valabilitatea documentelor de conformitate în raport cu informațiile din plângeri.”*** **[AM 186]**

***19b. Se introduce următorul articol:***

***„Articolul 16ab***
***Exercitarea delegării***

***(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.***

***(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 6c și la articolul 7 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare]. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.***

***(3) Delegarea de competențe menționată la articolele 6c și 7 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.***

***(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.***

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

***(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolelor 6c și 7 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”*** **[AM 187]**

***19c. Se introduce următorul articol:***

***„Articolul 16ac***
***Procedura comitetului***

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

***(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.”***
**[AM 188]**

20. Articolul 17 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 17
Reexaminarea și raportarea

~~(1) Până la ... [cinci ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare] și ulterior la fiecare trei ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind lista circumstanțelor extraordinare prevăzută în anexă, ținând seama de evenimentele care au afectat operarea la timp și eficace a zborurilor, survenite în cei doi ani care precedă fiecare raport.~~

~~Raportul este însoțit, după caz, de o propunere legislativă.~~ **[AM 189]**

(2) Până la ... [cinci ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare] și ulterior la fiecare cinci ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind funcționarea, aplicarea și rezultatele prezentului regulament. Comisia include în raportul respectiv informații privind protecția sporită pentru pasagerii zborurilor către și dinspre țări terțe operate de transportatori aerieni din țări terțe.

~~Raportul respectiv cuprinde totodată o reexaminare a cuantumurilor prevăzute la articolul 7 alineatul (1) și a procentelor prevăzute la articolul 10 alineatul (2), luând în considerare, printre altele, evoluția tarifelor pentru transportul aerian de pasageri, rata inflației și statisticile privind refuzul la îmbarcare, anulările, întârzierile și zborurile de legătură pierdute imputabile transportatorilor aerieni, precum și statisticile privind declasarea, de pe parcursul celor cinci ani precedenți.~~ **[AM 190]**

În raportul care trebuie să fie transmis până la ... [cinci ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare] în temeiul primului paragraf, Comisia evaluează, de asemenea:

~~(a) dacă este necesar și posibil să se revizuiască domeniul de aplicare al prezentului regulament în scopul de a se îmbunătăți și mai mult protecția pasagerilor și condițiile de concurență echitabile dintre transportatorii aerieni din Uniune și cei din țări terțe, precum și aspectele legate de conectivitate. În special, Comisia evaluează riscurile de conflict de competență și dificultățile legate de aplicare și recomandă modalități de atenuare a riscurilor respective și de abordare a dificultăților respective;~~ **[AM 191]**

~~(b) necesitatea ajustării pragurilor prevăzute la articolul 7 alineatul (2) pe baza statisticilor privind evoluția întârzierilor și a anulărilor din ultimii cinci ani care au precedat raportul și din fiecare an începând cu ... [2 ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare];~~ **[AM 192]**

(c) fezabilitatea unei automatizări suplimentare a cererilor sau a plăților de compensații pentru întârzieri.

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

21. Textul care figurează în anexa I la prezentul regulament se adaugă ca anexă la Regulamentul (CE) nr. 261/2004.

Articolul 2

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

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

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

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

---

* Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).”;

(b) se adaugă următoarele litere:

„(h) «echipament de mobilitate» înseamnă orice echipament destinat să sprijine persoanele cu handicap sau persoanele cu mobilitate redusă, în sensul articolului 2 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului*, în ceea ce privește mobilitatea acestora;

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

(j) «format accesibil» înseamnă un format care îi oferă unei persoane cu handicap sau unei persoane cu mobilitate redusă acces la toate informațiile relevante, inclusiv prin faptul că îi permite acesteia accesul într-un mod la fel de ușor și de confortabil ca unei persoane fără deficiențe sau handicap, și care respectă cerințele în materie de accesibilitate definite în conformitate cu legislația aplicabilă, în special Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului**;

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

(l) «obiect personal» înseamnă un bagaj neînregistrat, care ~~reprezintă un aspect necesar al transportului de pasageri,~~ respectă cerințele de securitate și de siguranță și care fie are dimensiunile maxime de 40x30x15 cm, fie îndeplinește condiția de a încăpea sub scaunul din fața scaunului pe care pasagerul este așezat; **[AM 193]**

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

---

* Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 iulie 2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului (JO L 204, 26.7.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

** Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor (JO L 151, 7.6.2019, p. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).”

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

„Răspunderea unui operator de transport aerian din Uniune față de pasageri și bagajele acestora se află sub incidența ansamblului dispozițiilor Convenției de la Montreal privind o astfel de răspundere. Aceasta include răspunderea unui transportator aerian din Uniune în ceea ce privește întârzierea pasagerilor sau a bagajelor.”

3. La articolul 3, alineatul (2) se ~~elimină.~~***înlocuiește cu următorul text:***

***„(2) Pe toate aeroporturile Uniunii, transportatorii aerieni și operatorii la sol din Uniune care acționează în numele acestora creează un serviciu care să furnizeze pasagerilor formulare de reclamație, permițându-le să depună imediat, la sosire, o reclamație cu privire la bagaje deteriorate sau întârziate. De asemenea, transportatorii aerieni din Uniune se asigură că pasagerilor li se oferă un acces ușor și intuitiv la formularul de reclamație menționat la prezentul alineat prin utilizarea unor coduri QR. Aceste coduri QR sunt comunicate și afișate într-un mod clar și vizibil, inclusiv la ghișeele de check-in, la birourile de servicii aeroportuare, la porțile de îmbarcare și pe site-ul web al transportatorului aerian sau pe o platformă online echivalentă, astfel încât pasagerii să poată accesa formularul de reclamație rapid și fără dificultăți nejustificate. Formularul de reclamație, care poate lua forma unui raport PIR (Property Irregularity Report), trebuie acceptat de către transportatorul aerian la aeroport ca o reclamație în temeiul articolului 31 alineatul (2) din Convenția de la Montreal. Această posibilitate nu afectează dreptul pasagerului de a prezenta o reclamație prin intermediul altor mijloace, în termenele limită indicate în Convenția de la Montreal.*** **[AM 194]**

***(2a) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili forma standard a formularului de reclamație. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura consultativă/de examinare menționată la articolul 6f alineatul (2).”*** **[AM 195]**

4. Articolul 3a se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3a

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

5. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

(1) În cazul decesului sau al vătămării pasagerilor, transportatorul aerian din Uniune efectuează fără întârziere și, în orice caz, în termen de cel mult 15 zile de la identificarea persoanei fizice care are dreptul la despăgubire, plățile anticipate care sunt necesare pentru a acoperi necesitățile economice imediate, proporțional cu prejudiciul suferit.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), o plată anticipată în caz de deces al pasagerilor nu este mai mică de 16 %, pentru fiecare pasager, din cuantumul minim al răspunderii stabilit în temeiul articolului 21 alineatul (1) din Convenția de la Montreal și de către Organizația Aviației Civile Internaționale în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal.

(3) O plată anticipată nu constituie recunoașterea răspunderii și poate fi compensată cu orice sumă plătită ulterior în temeiul răspunderii transportatorului aerian din Uniune, dar nu este returnabilă, cu excepția cazurilor prevăzute la articolul 20 din Convenția de la Montreal sau a cazului în care persoana care a primit plata anticipată nu a fost persoana care are dreptul la despăgubiri.

***(3a) Dacă bagajul este pierdut, întârziat sau deteriorat, operatorii de transport aerian acordă compensații în primul rând pasagerilor cu care au încheiat un contract înainte de a introduce o plângere împotriva aeroporturilor sau furnizorilor de servicii pentru daunele pentru care nu sunt în mod necesar responsabile.”*** **[AM 196]**

6. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

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

„(1) Toți operatorii de transport aerian trebuie, atunci când vând servicii de transport aerian în Uniune, ***să furnizeze pasagerilor, într-un mod clar și accesibil, informații complete despre procedurile aplicabile care trebuie urmate în caz de pierdere, întârziere sau deteriorare a bagajelor. Operatorii de transport aerian trebuie*** să se asigure că o prezentare sumară a celor mai importante dispoziții care reglementează răspunderea față de pasageri și bagajele acestora, inclusiv termenele de ~~depunere~~***introducere*** a unei ~~solicitări de~~***acțiuni în*** despăgubire și posibilitatea efectuării unei declarații speciale pentru bagaje, este disponibilă pentru pasageri la toate punctele de vânzare, inclusiv în cazul vânzărilor prin telefon sau prin internet. În vederea respectării acestei cerințe privind informarea, transportatorii aerieni din Uniune utilizează avizul conținut în anexă. Un astfel de sumar sau aviz nu poate fi utilizat ca temei pentru solicitarea de despăgubiri și nici pentru interpretarea dispozițiilor prezentului regulament sau ale Convenției de la Montreal.”; **[AM 197]**

***(aa) Se introduce următorul alineat:***

***„(1a) Toți operatorii de transport aerian se asigură, atunci când vând servicii de transport aerian în Uniune, că o prezentare sumară a dispozițiilor principale care reglementează răspunderea față de pasageri și de bagajele acestora, inclusiv termenele de înregistrare a unei solicitări de compensație și posibilitatea efectuării unei declarații speciale pentru bagaje, este disponibilă pentru pasageri la toate punctele de vânzare, inclusiv în cazul vânzărilor prin telefon sau prin internet. În vederea respectării acestei cerințe privind informarea, transportatorii aerieni din Uniune utilizează avizul conținut în anexă. Un astfel de sumar sau aviz nu poate fi utilizat ca temei pentru solicitarea de despăgubiri și nici pentru interpretarea dispozițiilor prezentului regulament sau ale Convenției de la Montreal. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 6d pentru a adapta sumele menționate în anexă, cu excepția sumei menționate la articolul 5 alineatul (2), în funcție de decizia Organizația Aviației Civile Internaționale în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal.”;*** **[AM 198]**

(b) la alineatul (2) se adaugă următoarea liniuță:

„– dreptul de a face, cu titlu gratuit, o declarație specială privind interesul în legătură cu valoarea echipamentelor lor de mobilitate atunci când pasagerul este o persoană cu handicap sau o persoană cu mobilitate redusă.”;

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

„(3) În cazul tuturor transporturilor efectuate de transportatorii aerieni din Uniune, limitele indicate în conformitate cu cerințele privind informarea prevăzute la alineatele (1) și (2) sunt cele stabilite prin prezentul regulament, cu excepția cazului în care transportatorul aerian din Uniune aplică limite mai ridicate din proprie inițiativă. În cazul tuturor transporturilor efectuate de transportatorii aerieni din țări terțe, alineatele (1) și (2) se aplică numai pentru transportul către, dinspre sau în interiorul Uniunii.”;

(d) se adaugă următoarele alineate:

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

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

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

7. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 6a

(1) Ori de câte ori transportă echipamente de mobilitate înregistrate sau câini de asistență recunoscuți, transportatorul aerian din Uniune ***informează pasagerii cu privire la drepturile lor și*** se asigură că fiecărei persoane cu handicap sau persoane cu mobilitate redusă i se oferă opțiunea de a face o declarație specială privind interesul în legătură cu livrarea la destinație, într-un format accesibil, în temeiul articolului 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal, în momentul rezervării, în același timp cu notificarea în temeiul articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006, și cel mai târziu atunci când echipamentul este înmânat transportatorului aerian și, în cazul unui câine de asistență recunoscut, în momentul îmbarcării. În acest caz, transportatorul aerian din Uniune nu aplică o taxă suplimentară pasagerilor în cauză. ***Comisia adoptă acte de punere pentru a stabili un model de formular care să fie utilizat pentru o astfel de declarație de interes. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul [6f alineatul (2)].*** În cazul distrugerii, pierderii, deteriorării sau întârzierii echipamentului sau în cazul decesului sau vătămării unui câine de asistență recunoscut, transportatorul aerian din Uniune poate solicita o dovadă a costului înlocuirii, inclusiv a înlocuirii temporare, a echipamentului de mobilitate sau a câinelui de asistență recunoscut al persoanei cu handicap sau

al persoanei cu mobilitate redusă pentru a justifica cuantumul declarat în declarația specială privind interesul. **[AM 199]**

Atunci când vând servicii de transport aerian în numele transportatorului aerian din Uniune, intermediarii ***informează pasagerii cu privire la drepturile lor și*** oferă pasagerilor în cauză opțiunea de a face, într-un format accesibil, o declarație specială privind interesul în temeiul articolului 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal, în momentul rezervării și în același timp cu notificarea în temeiul articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006. Această declarație specială privind interesul se face în aceleași condiții ca cele prevăzute la primul paragraf. Intermediarul transmite declarația transportatorului aerian din Uniune cât mai curând posibil. **[AM 200]**

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

(3) În cazul în care se aplică alineatul (2) și fără a se aduce atingere articolelor 7 și 8 și anexei I al patrulea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006, transportatorii aerieni din Uniune depun rapid toate eforturile rezonabile pentru a asigura înlocuirea temporară imediat necesară a echipamentelor de mobilitate înregistrate, precum și soluții temporare pentru înlocuirea câinilor de asistență recunoscuți. Persoanei cu handicap sau persoanei cu mobilitate redusă i se permite să păstreze cu titlu gratuit respectiva înlocuire temporară până când este plătită despăgubirea menționată la alineatul (2) sau până când transportatorii aerieni din Uniune despăgubesc persoanele fizice sau juridice pentru costurile înlocuirii temporare necesare a echipamentelor de mobilitate sau a unui câine de asistență recunoscut.

(4) Respectarea alineatului (3) nu constituie o recunoaștere a răspunderii transportatorului aerian din Uniune.

***Articolul 6aa***

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

***a) termenii și condițiile contractelor de transport aerian;***

***b) oferta sistematică a unei declarații speciale de interes pentru echipamentele de mobilitate înregistrate și a unui nivel adecvat de despăgubire în cazul deteriorării echipamentelor de mobilitate;***

***c) plata unui avans în temeiul articolului 5 alineatul (1), dacă este cazul;***

***d) aplicarea articolului 6.***

***(2) În scopul monitorizării protecției pasagerilor cu mobilitate redusă și a pasagerilor cu dizabilități în cazul avarierii echipamentelor lor de mobilitate sau de asistență, organismul național de aplicare examinează și ține seama de informațiile privind reclamațiile referitoare la echipamentele de mobilitate prezentate organismelor desemnate în temeiul articolului 16a din Regulamentul (CE) nr. 261/2004.***

***(3) Sancțiunile stabilite de statele membre pentru nerespectarea prezentului regulament trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare.***

***(4) În rapoartele lor anuale, în conformitate cu articolul 16 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, organismele naționale de aplicare publică, de asemenea, statistici privind activitatea lor și sancțiunile impuse în legătură cu aplicarea prezentului regulament.*** **[AM 201]**

Articolul 6b

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

- limita maximă admisă a dimensiunii și greutății bagajelor pe care pasagerii le pot transporta în cabină și în cala aeronavei, corespunzătoare tarifului pentru clasa de transport pentru fiecare dintre zborurile incluse în rezervarea pasagerului;
- orice restricție privind numărul de obiecte, aplicabilă în cadrul unei anumite limite maxime de bagaj admise;
- condițiile în care sunt transportate în cabina pasagerilor sau în cala aeronavei obiectele fragile sau valoroase, cum ar fi instrumente muzicale, echipamente sportive, cărucioare pentru copii și scaune pentru copii de vârstă mică;
- fără a aduce atingere alineatului (2), eventualele taxe suplimentare aplicate pentru transportul bagajelor înregistrate și neînregistrate, inclusiv al instrumentelor muzicale menționate la articolul 6c;

- motivele specifice care pot împiedica transportul în cabină al bagajelor neînregistrate, în temeiul alineatului (3).

***Serviciile de călătorie de bază și costurile suplimentare trebuie să fie clar identificabile și să poată fi achiziționate separat.*** **[AM 202]**

***Dacă bagajul de mână este mutat din cabină în cală înainte de îmbarcare sau de decolare, acesta trebuie returnat pasagerului ca bagaj de mână în momentul debarcării din aeronavă.*** **[AM 203]**

(2) Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1107/2006, transportatorii aerieni permit pasagerilor să transporte un obiect personal ***și un bagaj de mână cu dimensiunile maxime de 100 de cm (suma lungimii, lățimii și înălțimii)*** în cabină, fără costuri suplimentare***, conform Regulamentului (CE) nr. 261/2004***. ***Bagajul de cabină autorizat poate fi exprimat în dimensiuni maxime sau greutăți maxime ale întregului bagaj de cabină autorizat per pasager, sau ambele, dar fără a impune vreo restricție privind un anumit număr de obiecte transportate.*** **[AM 204]**

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

(4) Alineatele (2) și (3) se aplică tuturor transportatorilor aerieni care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatele și tuturor transportatorilor aerieni ~~din Uniune~~ care sosesc pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatele. **[AM 205]**

(5) Prezentul articol nu afectează restricțiile privind bagajele neînregistrate stabilite în normele Uniunii, cum ar fi cele prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului* și în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei**, și în normele de securitate și de siguranță internaționale.

Articolul 6c

(1) Un transportator aerian din Uniune permite unui pasager să transporte un instrument muzical în cabina pasagerilor unei aeronave, sub rezerva normelor de securitate și de siguranță aplicabile, a specificațiilor tehnice și a constrângerilor specifice aeronavei în cauză. Instrumentele muzicale sunt acceptate la transportul în cabină cu condiția ca instrumentele respective să poată fi depozitate în condiții de siguranță într-un compartiment de bagaje adecvat în cabină sau sub un scaun pentru pasager corespunzător. ~~Un transportator~~***Când este acceptat pentru transport în cabina aeronavei, instrumentul muzical face parte din limita admisă de bagaj de mână al pasagerului. Transportatorul*** aerian poate stabili ~~că un instrument muzical este inclus în limita admisă de bagaje neînregistrate ale pasagerului și că nu poate fi transportat în plus față de limita admisă respectivă~~***aplicarea unor costuri suplimentare pentru transportarea bagajului de mână care depășește această limită autorizată***. **[AM 206]**

(2) ~~Sub rezerva normelor de securitate și de siguranță aplicabile, în cazul în care~~***Dacă*** un instrument muzical este prea mare pentru a fi depozitat în condiții de siguranță în cabină într-un compartiment de bagaje adecvat sau sub un scaun pentru pasager corespunzător, un transportator aerian poate solicita plata unui al doilea tarif dacă un astfel de instrument muzical este transportat ca bagaj ***de mână*** neînregistrat pe un al doilea scaun. ~~În plus, pasagerilor li se poate impune să selecteze și să achiziționeze scaune alăturate pentru pasager și instrumentul muzical, scaunul~~***Acest bilet suplimentar nu face obiectul plății taxei relevante de plecare de pe aeroport. Dacă se plătește un al doilea loc*** pentru instrumentul muzical ~~fiind întotdeauna la fereastră. Dacă este posibil și dacă se solicită acest lucru, instrumentele muzicale se transportă într-o parte încălzită a calei aeronavei, sub rezerva normelor de siguranță aplicabile, a constrângerilor de spațiu și a specificațiilor tehnice ale aeronavei în cauză~~***, transportatorul aerian depune toate eforturile rezonabile pentru ca instrumentul să fie așezat pe scaunul de lângă locul pasagerului***. **[AM 207]**

***(2a) Dacă există spațiu și dacă se solicită acest lucru, instrumentele muzicale trebuie transportate într-o parte încălzită a calei aeronavei, sub rezerva normelor de siguranță aplicabile, a constrângerilor de spațiu și a specificațiilor tehnice ale aeronavei în cauză. Transportatorii aerieni oferă etichete speciale care să fie afișate în mod clar pe instrumentele muzicale, pentru ca acestea să fie manipulate cu grija necesară. Numai instrumentele ambalate în mod corespunzător într-un container rigid și/sau cu partea exterioară tare, conceput special pentru aceste instrumente, sunt permise pentru transportul în cala aeronavei.*** **[AM 208]**

***(2b) Un transportator aerian indică în mod clar, în momentul rezervării, în termenii și condițiile sale, modul de transportare a instrumentelor muzicale, inclusiv costurile aplicabile și facilitățile de transport pentru instrumentele muzicale disponibile pe aeronava respectivă, precum și dimensiunile acestor facilități. Dacă este necesară rezervarea unui al doilea loc, pasagerilor li se oferă posibilitatea de a-l rezerva online.*** **[AM 209]**

***Articolul 6d***

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

***(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.*** **[AM 210]**

---

* Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002 (JO L 97, 9.4.2008, p. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

** Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei din 5 noiembrie 2015 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației (JO L 299, 14.11.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).”

8. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7

Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului până la ... [~~cinci~~***trei*** ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare] cu privire la funcționarea și rezultatele prezentului regulament. ***Raportul este însoțit, după caz, de propunerea legislativă.”*** **[AM 211]**

9. Anexa la Regulamentul (CE) nr. 2027/97 se înlocuiește cu textul care figurează în anexa II la prezentul regulament.

*Articolul 3*

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

~~Se aplică de la ... [doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare].~~ **[AM 212]**

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

Adoptat la ...,

| | |
|---|---|
| *Pentru Parlamentul European* | *Pentru Consiliu* |
| *Președinta* | *Președintele* |

**ANEXA I**

**„Anexă**

**~~Liste neexhaustive~~ *Lista exhaustivă* de circumstanțe ~~considerate a fi~~ *care pot fi considerate* circumstanțe extraordinare ~~și de circumstanțe care nu pot fi considerate circumstanțe extraordinare~~ în sensul prezentului regulament [AM 213]**

1. Următoarele circumstanțe ~~sunt~~***pot fi*** considerate extraordinare: **[AM 214]**

   (a) ~~circumstanțe care nu au legătură cu operarea aeronavei, cum ar fi:~~ **[AM 215]**

      (i) catastrofe naturale ~~sau ecologice~~ care sunt incompatibile cu operarea în condiții de siguranță a zborului; **[AM 216]**

      (ii) condiții meteorologice ~~și deteriorări ale aeronavei ca urmare a unor evenimente meteorologice care sunt~~ incompatibile cu ***siguranța zborului sau care au avariat aeronava în timpul zborului sau pe pistă după eliberarea din serviciu și care fac imposibilă*** operarea în condiții de siguranță a zborului ~~(cum ar fi fulgere, grindină, furtuni cu trăsnete, turbulențe puternice sau vânt puternic)~~; **[AM 217]**

(iii) război***, tulburări politice, acte de sabotaj sau terorism care fac imposibilă*** ~~sau insurecție care sunt incompatibile cu~~ operarea ***zborului*** în condiții de siguranță ~~a zborului~~; **[AM 218]**

(iv) ~~amenințări transfrontaliere la adresa sănătății care intră în domeniul de aplicare al articolului 2 alineatul (1) sau (4) din Regulamentul (UE) 2022/2371 al Parlamentului European și al Consiliului[1] și care sunt incompatibile cu operarea în condiții de siguranță a~***riscuri pentru sănătate sau urgențe medicale care necesită întreruperea sau devierea*** zborului; ~~și~~ **[AM 219]**

(v) ~~coliziuni între aeronavă și o pasăre sau un alt~***deteriorarea unei aeronave cauzată de un*** obiect străin ~~care sunt incompatibile cu operarea în condiții de siguranță a zborului~***aflat pe pista aeroportului***; **[AM 220]**

~~(b) incidente legate de un pasager, inclusiv:~~ **[AM 221]**

(i) ~~incidente implicând pasageri indisciplinați în sensul Protocolului de la Montreal din 2014 care sunt incompatibile cu operarea în condiții de siguranță a zborului sau care întârzie plecarea zborului~~***comportamentul perturbator al unui pasager care determină pilotul comandant al aeronavei să devieze zborul în cauză către un alt aeroport decât aeroportul de sosire pentru a debarca pasagerul sau pasagerii respectivi și bagajele acestora***; **[AM 222]**

~~(ii) riscuri pentru sănătate sau urgențe medicale (precum o boală gravă) descoperite cu scurt timp înainte de plecarea zborului sau care necesită întreruperea sau devierea zborului;~~ **[AM 223]**

(c) ~~alte incidente, cum ar fi:~~ **[AM 224]**

~~(i) riscuri de securitate, daune cauzate de acte de sabotaj sau de terorism ori diferite acte ilicite care sunt incompatibile cu operarea în condiții de siguranță a zborului;~~ **[AM 225]**

(ii) defecte ascunse de fabricație sau de proiectare***,*** dezvăluite de producător sau de o autoritate competentă și care sunt incompatibile cu operarea în condiții de siguranță a zborului; **[AM 226]**

(iii) restricții ***neprevăzute*** legate de managementul traficului aerian sau de capacitatea aeroportuară, sau închiderea ***neprevăzută a*** spațiului aerian***, inclusiv închiderea pistelor de către autorități***; **[AM 227]**

~~(iv) închiderea neprogramată, parțială sau totală, a unui aeroport, inclusiv o disfuncționalitate generală a sistemului aeroportuar, o întrerupere a alimentării cu energie electrică și o întrerupere a comunicațiilor electronice sau activarea planului de urgență de către organismul de administrare a aeroportului;~~ **[AM 228]**

(v) ~~greve~***conflicte de muncă neprevăzute la transportatorul aerian efectiv sau*** la furnizorii de servicii esențiale, cum ar fi ~~organismul de administrare a aeroportului,~***aeroporturile și*** furnizorii de servicii de navigație aeriană~~ sau furnizorii de servicii de handling la sol, ori la transportatorul aerian efectiv, în cazul~***, excluzând grevele personalului companiilor aeriene, cu excepția cazului*** în care ~~grevele sunt legate de~***acestea provin din*** cereri ***pe care numai autoritățile publice le pot satisface***~~care nu intră în sfera de competență a transportatorului efectiv~; **[AM 229]**

~~(vi) absența inopinată a unui membru al echipajului esențial pentru operarea zborului, ca urmare a unei boli sau a decesului, atunci când survine în afara bazelor de reședință ale transportatorului aerian efectiv sau din cauza unei pandemii;~~ **[AM 230]**

(vii) ~~deteriorări ale~~***coliziunea unei aeronave aflate în poziție de staționare cu o aeronavă a unei alte companii aeriene, cauzată de mișcarea*** aeronavei ~~cât timp aeronava se află la sol cauzate de terți, pentru care transportatorul aerian nu este responsabil și care sunt incompatibile cu operarea în condiții de siguranță a zborului~~***celeilalte companii aeriene***; **[AM 231]**

~~(viii) deteriorarea unei anvelope a aeronavei cauzată de un obiect străin care este incompatibilă cu operarea în condiții de siguranță a zborului;~~ **[AM 232]**

(ix) ~~contaminarea pistei unui~~***prezența benzinei pe o pistă care a dus la închiderea aeroportului și, în consecință, la întârzierea semnificativă a unui zbor către sau dinspre acest*** aeroport***, cu condiția ca benzina să nu provină de la o aeronavă a operatorului de transport aerian care operează zborul*** ~~care este incompatibilă cu operarea în condiții de siguranță a zborului~~; **[AM 233]**

~~(x) deficiențe neprevăzute de siguranță a zborului la echipamentele aeronavelor care nu se încadrează în nivelurile acceptabile de operare, astfel cum sunt definite în Lista master a echipamentului minim sau în condițiile minime de operare a echipamentelor stabilite în aceasta, și care nu ar fi putut fi remediate în cursul întreținerii preventive [astfel cum se prevede la punctul 2 litera (a)]; și~~ **[AM 234]**

~~(xi) după plecare, riscuri pentru sănătate sau urgențe medicale (precum o boală gravă) ale unui membru al echipajului, care necesită întreruperea sau devierea zborului.~~ **[AM 235]**

***(xia) coliziunea dintre o aeronavă și o pasăre și orice daune cauzate de o astfel de coliziune;*** **[AM 236]**

***(xib) lipsa de personal care furnizează servicii de încărcare a bagajelor la aeroport;*** **[AM 237]**

***(xic) congestia aeroportului din cauza condițiilor meteorologice, având ca rezultat obligația operatorului de aeronave de a întârzia sau de a anula zborul;***
**[AM 238]**

***(xid) o defecțiune generalizată a sistemului de realimentare a aeronavelor, în cazul în care aeroportul de origine al zborului sau al aeronavei în cauză este responsabil de sistemul de realimentare a aeronavei.*** **[AM 239]**

~~2. Circumstanțele enumerate în următoarea listă nu sunt considerate a fi circumstanțe extraordinare:~~

~~(a) probleme tehnice care ar fi putut fi remediate în cursul întreținerii preventive în conformitate cu normele și procedurile Uniunii pentru managementul continuității navigabilității aeronavelor;~~

~~(b) decizii operaționale și proceduri întârziate legate de echipaj, de înregistrare și de îmbarcare; și~~

~~(c) indisponibilitatea echipajului de zbor sau a echipajului de cabină [cu excepția cazului în care este cauzată de grevele menționate la punctul 1 litera (c) punctul (v) sau de absențele inopinate cauzate de boală sau de deces menționate la punctul 1 litera (c) punctul (vi)].~~

~~[1]~~ ~~Regulamentul (UE) 2022/2371 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 noiembrie 2022 privind amenințările transfrontaliere grave pentru sănătate și de abrogare a Deciziei nr. 1082/2013/UE (JO L 314, 6.12.2022, p. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj).”~~

**[AM 240]**

**ANEXA II**

**„Anexă**

**Notă de informare menționată la articolul 6**

NOTĂ DE INFORMARE PRIVIND RĂSPUNDEREA TRANSPORTATORULUI AERIAN PENTRU PASAGERI ȘI BAGAJELE ACESTORA

Prezenta notă de informare rezumă normele privind răspunderea aplicate de transportatorii aerieni din Uniune, astfel cum se prevede în legislația Uniunii Europene și în Convenția de la Montreal.

DESPĂGUBIREA ÎN CAZ DE DECES SAU VĂTĂMARE

Nu există nicio limită financiară în ceea ce privește răspunderea pentru vătămarea sau decesul pasagerilor, provocate de un accident la bordul aeronavei sau în timpul oricărei operațiuni de îmbarcare și debarcare.

Fără a aduce atingere articolului 20 din Convenția de la Montreal privind exonerarea transportatorului aerian, în ceea ce privește prejudiciile până la limita prevăzută la articolul 21 din Convenția de la Montreal, astfel cum a fost actualizată de Organizația Aviației Civile Internaționale în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal [transportatorul aerian indică între paranteze cuantumul aproximativ în moneda locală], transportatorul aerian nu își poate exclude sau limita răspunderea. Pentru cuantumuri mai mari, transportatorul aerian nu răspunde în cazul în care dovedește că:

- prejudiciul nu s-a datorat neglijenței sau vreunei alte acțiuni sau omisiuni culpabile a transportatorului aerian sau a prepușilor sau mandatarilor săi; sau
- prejudiciul s-a datorat exclusiv neglijenței sau unei alte acțiuni sau omisiuni culpabile a unui terț.

PLĂȚILE ANTICIPATE

În cazul decesului sau al vătămării unui pasager, transportatorul aerian trebuie să efectueze o plată anticipată, pentru a acoperi necesitățile economice imediate, în termen de 15 zile de la identificarea persoanei care are dreptul la despăgubire. În cazul decesului, această plată anticipată nu poate fi mai mică de 16 % din limita prevăzută la articolul 21 din Convenția de la Montreal, astfel cum a fost actualizată de Organizația Aviației Civile Internaționale în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal [transportatorul aerian indică între paranteze cuantumul aproximativ în moneda locală].

## ÎNTÂRZIERILE CAUZATE PASAGERILOR

În cazul întârzierii cauzate unui pasager, transportatorul aerian răspunde pentru prejudiciile provocate, cu excepția cazurilor în care a luat toate măsurile rezonabile pentru a evita prejudiciul sau a fost imposibil să ia aceste măsuri. Răspunderea în cazul întârzierii cauzate pasagerilor se încadrează în limita prevăzută la articolul 22 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, astfel cum a fost actualizată de Organizația Aviației Civile Internaționale în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal [transportatorul aerian indică între paranteze cuantumul aproximativ în moneda locală].

## ÎNTÂRZIEREA BAGAJELOR

În cazul întârzierii bagajelor, transportatorul aerian răspunde pentru prejudicii până la limita prevăzută la articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal, astfel cum a fost actualizată de Organizația Aviației Civile Internaționale în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal [transportatorul aerian indică între paranteze cuantumul aproximativ în moneda locală], limita despăgubirii fiind aplicabilă pentru fiecare pasager, iar nu pentru fiecare bagaj înregistrat. Transportatorul aerian nu răspunde în cazul în care a luat toate măsurile rezonabile pentru a evita prejudiciul rezultat din această întârziere sau în cazul în care a fost imposibil să ia astfel de măsuri.

DISTRUGEREA, PIERDEREA SAU DETERIORAREA BAGAJELOR

Transportatorul aerian răspunde pentru prejudicii până la limita prevăzută la articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal, astfel cum a fost actualizată de Organizația Aviației Civile Internaționale în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal [transportatorul aerian indică între paranteze cuantumul aproximativ în moneda locală], limita despăgubirii fiind aplicabilă pentru fiecare pasager, iar nu pentru fiecare bagaj.

În cazul deteriorării sau al pierderii bagajelor înregistrate, transportatorul aerian răspunde cu excepția cazului în care prejudiciul este cauzat de un defect, o calitate necorespunzătoare sau un viciu care sunt proprii bagajului.

În cazul bagajelor neînregistrate (bagaje de mână), inclusiv al obiectelor personale, transportatorul aerian răspunde numai dacă prejudiciul este rezultatul culpei sale sau a prepușilor sau mandatarilor săi. **[AM 241 nu privește versiunea în limba română]**

LIMITE MAI MARI DE RĂSPUNDERE PENTRU BAGAJE

Un pasager poate beneficia de o limită a răspunderii mai mare în cazul în care face o declarație specială în acest sens cel târziu la momentul înregistrării și plătește o taxă suplimentară, dacă se solicită acest lucru. Respectiva taxă suplimentară se bazează pe un tarif stabilit în funcție de costurile suplimentare pe care le implică transportul și asigurarea bagajului respectiv, în plus față de limita răspunderii prevăzută la articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal, astfel cum a fost actualizată de Organizația Aviației Civile Internaționale în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal ***[(***transportatorul aerian indică între paranteze cuantumul aproximativ în moneda locală***])***. Tariful se comunică pasagerilor la cerere. **[AM 242]**

Persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă li se oferă în mod sistematic, în momentul rezervării, în același timp cu notificarea în temeiul articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006, și cel mai târziu atunci când echipamentul este înmânat transportatorului aerian și, în cazul unui câine de asistență recunoscut, în momentul îmbarcării, opțiunea de a face o declarație specială privind interesul, într-un format accesibil, în legătură cu transportul fără costuri suplimentare al echipamentului lor de mobilitate sau al câinelui lor de asistență recunoscut.

EXONERARE

În cazul în care transportatorul dovedește că prejudiciul acoperit de normele privind răspunderea aplicate de transportatorii aerieni din Uniune în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2027/97 și cu Convenția de la Montreal, inclusiv decesul sau vătămarea, a fost provocat sau favorizat de neglijența sau de o altă acțiune sau omisiune culpabilă a persoanei care solicită despăgubirea ori a persoanei de la care derivă drepturile acesteia, transportatorul este exonerat în întregime sau în parte de răspunderea față de solicitant în măsura în care o astfel de neglijență sau acțiune sau omisiune culpabilă a cauzat prejudiciul sau a contribuit la realizarea acestuia.

TERMENUL ***LIMITĂ*** PENTRU ~~FORMULAREA RECLAMAȚIILOR~~***RECLAMAȚIILE*** REFERITOARE LA BAGAJE **[AM 243]**

Dacă bagajul este deteriorat, întârziat, pierdut sau distrus, pasagerul trebuie în toate cazurile să adreseze cât mai curând posibil o reclamație transportatorului aerian. Pasagerul trebuie să formuleze o reclamație în termen de șapte zile în cazul deteriorării bagajului înregistrat și în termen de 21 de zile în cazul întârzierii bagajului, termenul începând să curgă în ambele cazuri de la data la care bagajul a fost pus la dispoziția pasagerului. În acest scop, pasagerii pot utiliza un formular special prevăzut pe site-urile web și pe aplicațiile online ale transportatorilor aerieni, care poate fi transmis fie pe suport de hârtie, fie online. Acest formular de reclamație trebuie să fie acceptat de transportatorul aerian, la aeroport, cu titlu de reclamație. Data depunerii unei astfel de reclamații este considerată de transportatorul aerian ca fiind data depunerii reclamației în temeiul articolului 31 alineatele (2) și (3) din Convenția de la Montreal, chiar dacă transportatorul aerian solicită informații suplimentare la o dată ulterioară.

## RĂSPUNDEREA TRANSPORTATORILOR CONTRACTUALI ȘI A TRANSPORTATORILOR EFECTIVI

În cazul în care transportatorul aerian care operează efectiv zborul nu este același cu transportatorul aerian contractual, pasagerul are dreptul să adreseze o reclamație sau să depună o cerere de despăgubiri împotriva oricăruia dintre transportatori. Aceasta include și cazurile în care s-a convenit, cu oricare dintre cei doi transportatori, asupra unei declarații speciale privind interesul în legătură cu livrarea bagajului.

## TERMENUL PENTRU FORMULAREA UNEI CĂI DE ATAC

Orice acțiune în justiție pentru solicitarea de despăgubiri trebuie să fie introdusă în termen de doi ani de la data sosirii aeronavei sau de la data la care aeronava ar fi trebuit să sosească.

## DISTRUGEREA, PIERDEREA, DETERIORAREA SAU ÎNTÂRZIEREA ECHIPAMENTELOR DE MOBILITATE

Transportatorul aerian răspunde pentru distrugerea, pierderea, deteriorarea sau întârzierea echipamentelor de mobilitate până la limita prevăzută la articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal [transportatorul aerian indică între paranteze cuantumul aproximativ în moneda locală], limita despăgubirii fiind aplicabilă pentru fiecare pasager, iar nu pentru fiecare bagaj.

Un pasager poate beneficia, fără costuri suplimentare, de o limită a răspunderii mai mare prin depunerea, cel mai târziu la momentul înregistrării, a unei declarații speciale care să specifice costul înlocuirii echipamentului său de mobilitate.

În cazul distrugerii, pierderii, deteriorării sau întârzierii echipamentelor de mobilitate, transportatorul aerian plătește o despăgubire care nu depășește suma declarată în declarația specială.

Înainte de plata acestei despăgubiri, transportatorul aerian depune toate eforturile rezonabile pentru a asigura înlocuirea temporară imediat necesară a echipamentelor de mobilitate, inclusiv după încheierea călătoriei pasagerilor în cauză.

TEMEIUL PENTRU INFORMARE

Temeiul normelor descrise mai sus îl constituie Convenția de la Montreal din 28 mai 1999, pusă în aplicare în Uniune prin Regulamentul (CE) nr. 2027/97 [astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 și prin Regulamentul (UE) .../...[1]] și în statele membre prin legislația lor națională.

_____

+ JO: a se introduce numărul prezentului regulament de modificare.”