



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor

2013/0072(COD)

9.9.2013

PROYECTO DE OPINIÓN

de la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor

para la Comisión de Transportes y Turismo

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

(COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))

Ponente de opinión: Hans-Peter Mayer

PA_Legam

BREVE JUSTIFICACIÓN

Debido al hecho de que, particularmente en el contexto del Reglamento (CE) nº 261/2004, se ha recurrido cada vez más al Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que resuelva ambigüedades legales, resulta necesaria la urgente revisión. En este caso, se debe exigir un equilibrio justo entre los pasajeros y las compañías aéreas. Pero el objetivo de la revisión es también que las compañías emprendan una mejora de sus servicios y conceptos.

Especialmente con el objetivo de alcanzar una simplificación para los consumidores europeos como pasajeros afectados, debería ofrecerse no solo una aclaración de determinadas leyes, sino también una simplificación del texto, mejorando su legibilidad y comprensibilidad. Por tanto, el autor de la opinión propone en su opinión que, en la medida de lo posible, no se utilicen referencias a otras directivas o reglamentos, sino que se lleve a cabo una reformulación de la normativa vigente. Esto es especialmente apropiado debido a que en la presente revisión de los Reglamentos 261/2004 y (CE) nº 2027/97 se consideran y consultan conjuntamente otras cinco leyes.

En el interés de los pasajeros los formularios de todas estas reglamentaciones deben estar disponibles en todas las lenguas oficiales de la UE. Esta exigencia no debe limitarse al acceso en línea, sino que también debe cumplirse para los formularios disponibles en el aeropuerto.

Reglamento (CE) nº 261/2004:

Derechos y clasificación:

Uno de los puntos clave en relación con el Reglamento (CE) nº 261/2004 es la cuestión de qué retrasos generan derechos y cómo se pueden clasificar estos derechos. El autor de la opinión se ha basado para su opinión en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia. Por otra parte, tiene interés en que se establezca con claridad una clasificación en solo dos categorías, que se pueden dividir entre distancia inferior o superior a 3 500 kilómetros. En la primera clase de distancia de hasta 3 500 kilómetros y vuelos dentro de la UE también deben incluirse los territorios de ultramar de la UE. Para este caso debe ser posible una indemnización máxima de 250 euros por vuelo por un retraso igual o superior a tres horas. En el segundo nivel se incluyen los vuelos que recorren distancias iguales o superiores a 3 500 kilómetros. Para estos vuelos son posibles compensaciones de hasta 600 euros para un retraso igual o superior a cinco horas.

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

La compensación debe cubrir los daños de forma global. Por eso el autor de la opinión ha hecho una clarificación de las normas del artículo 12, apartado 1, segunda frase, de manera que ya no sea posible deducir las compensaciones de las indemnizaciones suplementarias. La

necesidad de esta aclaración también se desprende de la causa pendiente X ZR111 / 12 del TJCE.

El autor de la opinión propone además limitar el tiempo de espera en caso de retraso en la pista a un máximo de dos horas y establecer el derecho a un transporte alternativo a partir de tres horas. Al mismo tiempo, la opinión señala que las prestaciones de asistencia que se indican en los artículos 8 y 9 se deben realizar con prontitud.

El autor de la opinión también cree que, en el caso de retrasos y cancelaciones no ocasionados por ellas, las compañías aéreas tienen que ofrecer un máximo de tres noches de hotel hasta un importe de 150 euros por noche. La cantidad propuesta por la Comisión parecerá demasiado baja para algunos destinos, sobre todo ante la necesidad de pernoctar cerca del aeropuerto a la espera de otro vuelo.

De manera similar al artículo 12 de la Directiva 2013/11, la opinión dispone que para garantizar unas condiciones uniformes, el plazo general de prescripción debe ser de dos años. Además, exige que las compañías aéreas tengan la obligación de hacer una referencia explícita a los plazos.

Lista de las circunstancias excepcionales en el anexo I:

La opinión prevé el cambio de orden de importancia de las circunstancias que se consideran vinculantes. Reduce los problemas técnicos, pero se amplía la lista en cuanto a los riesgos para la seguridad. Por otra parte, ve una distinción en los conflictos laborales que tengan lugar entre las empresas encargadas de efectuar el vuelo y otros transportistas aéreos, así como proveedores de servicios esenciales. Solo en este último caso se aplican las circunstancias excepcionales citadas a continuación.

Posibilidades de reclamación:

Numerosos comentarios de los pasajeros muestran que el tratamiento de las quejas y reclamaciones de los pasajeros no es apropiado. A menudo, las compañías aéreas tratan de que se desestime la demanda alegando, entre otras cosas, motivos falsos. Para estos casos deben imponerse sanciones.

Para facilitar la protección de los derechos se debe tener el derecho a la información completa en cuanto a las razones del retraso, la cancelación o cambio de horario realizado. De lo contrario, no se alcanzará el objetivo de garantizar una mejor protección de los derechos de los pasajeros.

Reglamento (CE) n° 2027/97:

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

ENMIENDAS

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

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento Considerando 6

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 7

Propuesta de la Comisión

Enmienda

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

suprimido

Or. de

Justificación

Esto en principio no debe ser posible, y por eso se menciona en un artículo. Todos los vuelos, independientemente de si son de ida o de vuelta o de su lugar de salida, deben tratarse igual. Por lo tanto, no es necesaria una aclaración explícita.

Enmienda 3

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

Propuesta de la Comisión

Enmienda

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

Or. de

Enmienda 4

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

Propuesta de la Comisión

Enmienda

(9 ter) Si el pasajero, en virtud de un acuerdo, decide postergar el viaje, todos los gastos del viaje de ida y vuelta correspondientes a ese vuelo deben serle reembolsados. Esto incluye los costes de

transporte público, taxis y tarifas de estacionamiento en el parking del aeropuerto.

Or. de

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 11

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

(11) El Reglamento (CE) nº 261/2004 debe incluir explícitamente un derecho de compensación para los pasajeros que sufren grandes retrasos, en consonancia con la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en los asuntos acumulados C-402/07 y C-432/07 (Sturgeon). ***Debe tenerse derecho a una compensación de 600 € a partir de los 3500 kilómetros*** para tener en cuenta el impacto económico en el sector y evitar todo aumento en la frecuencia de las cancelaciones que pudiera producirse como consecuencia de ello. Al objeto de asegurar condiciones de compensación homogéneas a los ciudadanos que viajan dentro de la UE, el límite mínimo debe ser el mismo para todos los viajes dentro de la Unión, pero ha de depender de la distancia recorrida en el caso de los viajes con origen o destino en terceros países, habida cuenta de las dificultades operativas a que han de hacer frente los transportistas aéreos cuando sufren retrasos en aeropuertos lejanos.

Or. de

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 11 bis (nuevo)

Propuesta de la Comisión

Enmienda

(11 bis) Para considerar también las consecuencias financieras del sector de transporte aéreo de bajo coste, las indemnizaciones deben calcularse respecto a la cantidad total pagada por el billete, aunque sin superarse los importes mencionados en el presente reglamento. El precio del billete debe cubrir el recorrido de ida y vuelta, incluidos todos los costes adicionales, como el equipaje.

Or. de

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 17

Propuesta de la Comisión

Enmienda

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

suprimido

Or. de

Justificación

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

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento Considerando 18

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento Considerando 20

Propuesta de la Comisión

(20) Los pasajeros no solo han de ser correctamente informados de sus derechos cuando un vuelo sufre perturbaciones, sino que también se les ha de informar debidamente de la causa **de la perturbación** propiamente dicha en cuanto se disponga de tal información. También

Enmienda

(20) Los pasajeros no solo han de ser correctamente informados de sus derechos cuando un vuelo sufre **retraso, cancelación, modificación del horario del vuelo o** perturbaciones, sino que también se les ha de informar debidamente de la causa propiamente dicha en cuanto se

debe *facilitarse esta información* cuando el pasajero ha adquirido el billete a través de un intermediario establecido en la Unión.

disponga de tal información. *Además deben tener un derecho legal respaldado por sanciones.* También debe *proporcionarse este derecho* cuando el pasajero ha adquirido el billete a través de un intermediario establecido en la Unión.

Or. de

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Considerando 21

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

(21) Al objeto de garantizar una mayor observancia de los derechos de los pasajeros, es preciso determinar con mayor precisión la función de los organismos nacionales competentes y distinguirla claramente de las labores de tramitación de las reclamaciones individuales de los pasajeros. *También hay que aclarar que no se debe sobrepasar el tiempo máximo de tramitación de 90 días en el interés de los consumidores y consumidoras europeos.*

Or. de

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento Considerando 22

Propuesta de la Comisión

(22) Los pasajeros han de estar debidamente informados de los procedimientos de presentación de quejas y reclamaciones a los transportistas aéreos y *deben* recibir una respuesta a ellas *dentro de un plazo prudencial*. Asimismo, los

Enmienda

(22) Los pasajeros han de estar debidamente informados de los procedimientos de presentación de quejas y reclamaciones a los transportistas aéreos y *se les ha de informar de los plazos vigentes, especialmente los previstos en el*

pasajeros han de tener la posibilidad de presentar reclamaciones contra los transportistas aéreos a través de medidas extrajudiciales. No obstante, dado que el derecho a una tutela judicial efectiva es un derecho fundamental reconocido en el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, dichas medidas no han de impedir ni obstaculizar el acceso de los pasajeros a los tribunales.

artículo 16 bis, apartado 2. Deben recibir una respuesta a ellas **en el plazo de dos meses desde la recepción de la queja o reclamación.** Asimismo, los pasajeros han de tener la posibilidad de presentar reclamaciones contra los transportistas aéreos a través de medidas extrajudiciales. No obstante, dado que el derecho a una tutela judicial efectiva es un derecho fundamental reconocido en el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, dichas medidas no han de impedir ni obstaculizar el acceso de los pasajeros a los tribunales. **Para la resolución sencilla, rápida y económica de las reclamaciones y de las actuaciones judiciales y extrajudiciales debe remitirse especialmente a los procedimientos de resolución de conflictos en línea y de resolución alternativa de conflictos, así como al procedimiento europeo para demandas de escasa cuantía.**

Or. de

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento Considerando 22 bis (nuevo)

Propuesta de la Comisión

Enmienda

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

Or. de

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento Considerando 22 ter (nuevo)

Propuesta de la Comisión

Enmienda

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

Or. de

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento Considerando 31

Propuesta de la Comisión

Enmienda

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

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

Or. de

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento Considerando 33

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra b

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 2 – letra d

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

«organizador, *la* persona *que organiza paquetes de viaje no solo de manera ocasional, y los vende directamente o mediante un intermediario.*».

Or. de

Justificación

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

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra b

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 2 – letra e bis (nueva)

Propuesta de la Comisión

Enmienda

***e bis) «Facturación del pasajero»:
facturación para un vuelo bien por la
propia compañía aérea, por una empresa
de facturación o mediante la facturación
en línea;***

Or. de

Justificación

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

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – letra c

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 2 – inciso i

Propuesta de la Comisión

Enmienda

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

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

Or. de

Justificación

Para mayor claridad y conveniencia, es mejor omitir todo tipo de referencias y, en su lugar,

nombrar claramente las definiciones correspondientes en el presente Reglamento.

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento

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

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra a
Reglamento (CE) n° 261/2004
Artículo 3 – apartado 2 – letra a

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

(No afecta a la versión española.)

Or. de

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra a

Reglamento (CE) n° 261/2004
Artículo 3 – apartado 2 – letra a – guión 1

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Justificación

No está claro qué se entiende por facturación. Con el cambio y la nueva información propuesta debe quedar claro que no se refiere al embarque como tal.

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra a
Reglamento (CE) n° 261/2004
Artículo 3 – apartado 2 – letra a – guión 2

Propuesta de la Comisión

– con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la hora de salida anunciada, **o**

Enmienda

– con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la hora de salida anunciada **presentando el billete**

Or. de

Justificación

No está claro qué se entiende por facturación. Con el cambio y la nueva información propuesta debe quedar claro que no se refiere al embarque como tal.

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra c
Reglamento (CE) n° 261/2004
Artículo 3 – apartado 6

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra a

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 3 – apartado 3

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

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

horas posterior a la hora de salida inicial, el transportista que realice el vuelo prestará asistencia al pasajero con arreglo a lo previsto en el artículo 9.»

Or. de

Justificación

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

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 4 – apartado 4

Propuesta de la Comisión

Enmienda

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

suprimido

Or. de

Justificación

No se puede negar el viaje de vuelta, por no haber realizado el viaje de ida.

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 4 – apartado 5

Propuesta de la Comisión

Enmienda

5. Cuando el pasajero, o un intermediario que actúe en su nombre, notifique un error

5. Cuando el pasajero, o un intermediario que actúe en su nombre, notifique un error

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

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

Or. de

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 – letra a
Reglamento (CE) nº 261/2004
Artículo 5 – apartado 1 – letra b

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 – letra c
Reglamento (CE) nº 261/2004
Artículo 5 – apartado 5

Propuesta de la Comisión

«5. En los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a tres millones de

Enmienda

«5. En los aeropuertos **de la UE** cuyo tráfico anual sea igual o superior a

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

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

Or. de

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – apartado 1 – inciso i

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

Justificación

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

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – apartado 1 – inciso ii

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

Justificación

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

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – apartado 1 – inciso iii

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

Justificación

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

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 6 – apartado 2 – letra a

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Justificación

La duración máxima debe basarse en la jurisprudencia existente. Esta regla se aplicará también a los territorios de ultramar pertenecientes a la UE.

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) nº 261/2004

Artículo 6 – apartado 2 – letra b

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – apartado 2 – letra c

Propuesta de la Comisión

Enmienda

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

suprimida

Or. de

Justificación

Debe haber un máximo de dos niveles diferentes.

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – apartado 3

Propuesta de la Comisión

Enmienda

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

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

Or. de

Justificación

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

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – apartado 4

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – apartado 5

Propuesta de la Comisión

5. A reserva de los imperativos de seguridad, cuando un retraso en la plataforma de un aeropuerto sea superior a

Enmienda

5. A reserva de los imperativos de seguridad, cuando un retraso en la plataforma de un aeropuerto sea superior a

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

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

Or. de

Justificación

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

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 29 – apartado 1 – parte introductoria

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Enmienda 39

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – apartado 1 – inciso i

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Justificación

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

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 – apartado 1 – inciso iii

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

PE516.966v02-00

26/57

PA\1003180ES.doc

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 7 – apartado 1 – parte introductoria

Propuesta de la Comisión

Enmienda

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

«En virtud del presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor del importe total pagado por el precio del billete, nunca superior a las siguientes cantidades:»

Or. de

Justificación

Para las aerolíneas de bajo coste, las cantidades son excesivas. Con un reembolso de 250 €, un billete que ha costado solo 49 € sería antieconómico. Por lo tanto, la reclamación debe limitarse al precio del billete, pero con sujeción a las cantidades máximas.

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra a

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 7 – apartado 1 – letra a

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

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

Or. de

Enmienda 44

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 7 – apartado 1 – letra b

Propuesta de la Comisión

Enmienda

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

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

Or. de

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 7 – apartado 1 – letra c

Propuesta de la Comisión

Enmienda

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

Or. de

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra b

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 7 – apartado 2

Propuesta de la Comisión

Enmienda

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

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

Or. de

Justificación

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

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – letra b

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 7 – apartado 5

Propuesta de la Comisión

Enmienda

5. El transportista aéreo podrá llegar a un acuerdo voluntario con el pasajero que sustituya a las disposiciones sobre

5. El transportista aéreo podrá llegar a un acuerdo voluntario con el pasajero que sustituya a las disposiciones sobre

compensación previstas en el apartado 1, siempre que ese acuerdo se ratifique en un documento, firmado por el pasajero, en el que se recojan sus derechos a compensación en virtud del presente Reglamento.».

compensación previstas en el apartado 1, siempre que ese acuerdo se ratifique en un documento, firmado por el pasajero, en el que se recojan sus derechos a compensación en virtud del presente Reglamento.» ***Dicho acuerdo solo podrá celebrarse una vez producidos los hechos que dan lugar al nacimiento del derecho.***

Or. de

Justificación

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

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 8 – apartado 1 – letra a – guión 1

Propuesta de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 8 – apartado 1 – letra a – guión 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Justificación

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

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 8 – apartado 5

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 9 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

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

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

Or. de

Justificación

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

Enmienda 52

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 9 – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

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

4. Cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo pueda probar que la cancelación, el retraso o el cambio de horario se deben a circunstancias extraordinarias y que la cancelación, el retraso o el cambio de horario no se podrían haber evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, podrá limitar el coste total del alojamiento ofrecido con arreglo al apartado 1, letra b), a **150 EUR** por noche y por pasajero y a un máximo de tres noches. El transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que opte por aplicar esta limitación deberá, empero, proporcionar a

los pasajeros información sobre el alojamiento disponible después de esas **tres** noches, además de seguir obligado a proporcionar información de conformidad con el artículo 14.

los pasajeros información sobre el alojamiento disponible después de esas **dos** noches, además de seguir obligado a proporcionar información de conformidad con el artículo 14.

Or. de

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b
Reglamento (CE) n° 261/2004
Artículo 9 – apartado 5

Texto de la Comisión

Enmienda

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

suprimido

Or. de

Justificación

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

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Justificación

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

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra b

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 9 – apartado 7 (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

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

Or. de

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 11 – apartado 3

Texto de la Comisión

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

Enmienda

«3. El transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no aplicará las limitaciones establecidas en el artículo 9, apartados 4 y 5, cuando el pasajero sea una persona con movilidad reducida o cualquier persona que lo acompañe, un menor no acompañado, una mujer embarazada o una persona que necesite atención médica especial.

Or. de

Justificación

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

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento

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

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 12 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

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

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

Or. de

Justificación

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

Enmienda 58

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 13

Texto de la Comisión

Enmienda

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

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

Enmienda 59

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 14 – apartado 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 14 – apartado 5

Texto de la Comisión

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

Enmienda

5. En caso de cancelación o retraso en la salida, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo informará a los pasajeros de la situación lo antes posible, en todo caso a más tardar treinta minutos **antes** de la hora de salida prevista, así como de la hora de salida estimada en cuanto esta información esté disponible.

Or. de

Justificación

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

Enmienda 61

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 14 – apartado 6

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

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

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

Or. de

Enmienda 62

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 bis – apartado 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 63

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 bis – apartado 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

2. El pasajero que desee presentar una reclamación *o queja* ante el transportista aéreo en relación con los derechos que le asisten en virtud del presente Reglamento deberá hacerlo, *por escrito o en formato electrónico*, dentro de los tres meses *a partir del día de inicio reservado* del vuelo. Dentro de los siete días siguientes a la recepción de la reclamación *o queja*, el transportista confirmará dicha recepción al pasajero. En el plazo de los dos meses siguientes a la recepción de la reclamación *o queja*, el transportista remitirá al pasajero una respuesta completa.

Or. de

Justificación

Aquí se confunden las quejas con las reclamaciones. Según el apartado 4, solo se realizará una reclamación oficial si el pasajero se dirige a un organismo designado a tal efecto para presentar reclamaciones contra la respuesta de la compañía aérea.

Enmienda 64

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 bis – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. La acción civil prescribirá si no se ejercita ante los tribunales dentro del

plazo de dos años a partir del nacimiento del derecho. Los Estados miembros se asegurarán de que a las partes que para resolver un conflicto inicien un procedimiento ante los organismos nacionales competentes o ante organismos de resolución alternativa de litigios previstos en la Directiva 2013/11/UE, de 21 de mayo de 2013, cuyas decisiones no sean vinculantes, no se les impida iniciar posteriormente un proceso judicial en relación con el mismo litigio porque haya vencido el plazo de prescripción durante el citado primer procedimiento. Esto se entenderá sin perjuicio de las disposiciones sobre caducidad o prescripción incluidas en los acuerdos internacionales de los que sean parte los Estados miembros.

Or. de

Justificación

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

Enmienda 65

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 bis – apartado 3

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 66

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 bis – apartado 5

Texto de la Comisión

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

Enmienda

5. Dentro de los siete días siguientes a la recepción de una reclamación, el organismo designado confirmará la recepción y enviará una copia de la misma al organismo nacional competente correspondiente. El plazo para remitir una respuesta final al reclamante no será **en ningún caso** superior a **90 días naturales** a partir de la recepción de la reclamación. También se enviará una copia de la respuesta final al organismo nacional competente.

Justificación

De esta forma, el texto sería idéntico al de la Directiva 2013/11/UE sobre la resolución alternativa de litigios.

Enmienda 67

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 bis – apartado 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

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

Enmienda 68

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 16 ter – apartado 4

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Justificación

A este respecto, se debe llevar a cabo el procedimiento mediante un acto delegado. En cualquier caso, la lista no es exhaustiva. Las consecuencias para los usuarios/pasajeros de los vuelos son considerables.

Enmienda 69

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 3 – apartado 2

Texto de la Comisión

«2. La compañía aérea comunitaria

Enmienda

«2. La compañía aérea comunitaria

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

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

Or. de

Enmienda 70

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2

Reglamento (CE) nº 2027/97

Artículo 5 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, tales anticipos no serán inferiores a un importe *equivalente en* euros de **18 096 DEG** por pasajero en caso de muerte. Se otorgarán poderes a la Comisión a través de un acto delegado conforme al artículo 6 quater para adaptar ese importe a la luz de una decisión de la Organización de Aviación Civil Internacional con arreglo al artículo 24, apartado 2, del Convenio de Montreal. Toda adaptación del importe antes mencionado modificará también el importe correspondiente en el anexo.

Enmienda

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, tales anticipos no serán inferiores a un importe de **20 000 euros** por pasajero en caso de muerte. Se otorgarán poderes a la Comisión a través de un acto delegado conforme al artículo 6 quater para adaptar ese importe a la luz de una decisión de la Organización de Aviación Civil Internacional con arreglo al artículo 24, apartado 2, del Convenio de Montreal. Toda adaptación del importe antes mencionado modificará también el importe correspondiente en el anexo.

Or. de

Enmienda 71

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 6 ter – apartado 1

Texto de la Comisión

1. La competencia de adoptar los actos delegados se confiere a la Comisión de acuerdo con las condiciones establecidas en el presente artículo.

Enmienda

1. La competencia de adoptar los actos delegados se confiere a la Comisión **en todos estos reglamentos** de acuerdo con las condiciones establecidas en el presente artículo.

Or. de

Justificación

El artículo 6 debe ser válido para ambos reglamentos: el Reglamento (CE) n° 261/2004 y (CE) n° 2027/97.

Enmienda 72

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 261/2004

Artículo 6 quinquies – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Aunque las compañías aéreas tengan plena libertad comercial para establecer las condiciones en que permiten el transporte de equipaje, deberán indicar claramente, en el momento de **la** reserva y en los mostradores de facturación (incluidas las máquinas de facturación automática) la franquicia máxima de equipaje que permiten llevar a los pasajeros en la cabina y en la bodega de la aeronave en cada uno de los vuelos incluidos en la reserva del pasajero, incluyendo toda restricción del número de bultos que se aplique dentro de una franquicia máxima de equipaje. Si se aplican tasas adicionales por el transporte de equipaje, las compañías aéreas deberán

Enmienda

1. Aunque las compañías aéreas tengan plena libertad comercial para establecer las condiciones en que permiten el transporte de equipaje, deberán indicar claramente, en el momento **del inicio de cada proceso** de reserva y en los mostradores de facturación (incluidas las máquinas de facturación automática) la franquicia máxima de equipaje que permiten llevar a los pasajeros en la cabina y en la bodega de la aeronave en cada uno de los vuelos incluidos en la reserva del pasajero, incluyendo toda restricción del número de bultos que se aplique dentro de una franquicia máxima de equipaje. Si se aplican tasas adicionales por el transporte

indicar clara y detalladamente tales tasas en el momento de *la* reserva y si así lo solicita el pasajero en el aeropuerto.

de equipaje, las compañías aéreas deberán indicar clara y detalladamente tales tasas en el momento *del inicio de cada proceso* de reserva y si así lo solicita el pasajero en el aeropuerto. *Las tasas adicionales deben indicarse de forma clara y transparente y deben poder pagarse con el procedimiento real de reserva del viaje independientemente del modo de reserva. Esta obligación también se aplicará a aquellos proveedores que ofrezcan los servicios de vuelos en nombre de las compañías aéreas. Las tasas adicionales formarán parte del precio total del billete de avión.*

Or. de

Justificación

Tal y como ya se introdujo con el Reglamento (CE) n° 1008/2008, con esto se vuelve a hacer hincapié en la obligación de transparencia respecto precios desde el inicio del proceso de reserva. A tal efecto, la obligación debe aplicarse también a todos los proveedores, por ejemplo, agencias de viajes, portales en Internet de viajes o intermediarios.

Enmienda 73

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 6 quinquies – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. Las dimensiones de una pieza de equipaje de mano serán de al menos 55 cm x 40 cm x 20 cm y podrá tener un peso de al menos 6 kg.

Or. de

Justificación

Los valores indicados son los valores menores aplicados por las compañías aéreas que operan actualmente. Con estos valores mínimos se pretende evitar que en el futuro se

introduzcan tasas adicionales por el equipaje de mano a partir de unas dimensiones mínimas.

Enmienda 74

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 6 quinquies – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. Si un equipaje de mano es cargado en la bodega antes del embarque del vuelo o antes del inicio del despegue del vuelo, deberá ser facilitado como equipaje de mano al pasajero correspondiente en el momento de abandonar el avión;

Or. de

Enmienda 75

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 6 sexies – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Las compañías aéreas comunitarias ***permitirán*** a los pasajeros llevar un instrumento musical en la cabina de pasajeros de la aeronave, a reserva de las normas de seguridad aplicables y de las especificaciones y restricciones técnicas de la aeronave de que se trate. Se aceptará el transporte de instrumentos musicales en la cabina siempre que tales instrumentos puedan guardarse de forma segura en el maletero de la cabina o debajo del asiento del pasajero. La compañía aérea podrá decidir que un instrumento musical forma parte de la franquicia de equipaje de mano del pasajero y no debe transportarse como equipaje adicional a esa franquicia.

1. Las compañías aéreas comunitarias ***podrán permitir*** a los pasajeros llevar un instrumento musical en la cabina de pasajeros de la aeronave, a reserva de las normas de seguridad aplicables y de las especificaciones y restricciones técnicas de la aeronave de que se trate. Se aceptará el transporte de instrumentos musicales en la cabina siempre que tales instrumentos puedan guardarse de forma segura en el maletero de la cabina o debajo del asiento del pasajero. La compañía aérea podrá decidir que un instrumento musical forma parte de la franquicia de equipaje de mano del pasajero y no debe transportarse como equipaje adicional a esa franquicia.

Enmienda 76**Propuesta de Reglamento****Artículo 2 – párrafo 1 – punto 4**

Reglamento (CE) n° 2027/97

Artículo 6 sexies – apartado 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Justificación

Si se debe adquirir un asiento adicional para un instrumento, dicho asiento deberá estar

exento de los impuestos aplicables: al menos, de los impuestos aeroportuarios.

Enmienda 77

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 1

Texto de la Comisión

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

Enmienda

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.
Se aplicará a todos los vuelos y viajes cuya hora programada de inicio esté prevista para ese día desde las 00.00 horas.

Or. de

Enmienda 78

Propuesta de Reglamento Anexo I Reglamento (CE) n° 261/2004 Anexo I – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Se considerarán extraordinarias las siguientes circunstancias:

Enmienda

1. Se considerarán ***siempre vinculantes como*** extraordinarias las siguientes circunstancias:

Or. de

Enmienda 79

Propuesta de Reglamento Anexo 1 Reglamento (CE) n° 261/2004 Anexo I – apartado 1 – Orden de 1

Texto de la Comisión

Enmienda

iii)

i)

iv)

ii)

v)

vi)

vii)

Or. de

Justificación

El orden debe ir en función de la importancia de las causas.

Enmienda 80

Propuesta de Reglamento

Anexo I

Reglamento (CE) nº 261/2004

Anexo I – apartado 1 – inciso ii

Texto de la Comisión

Enmienda

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

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

Or. de

Enmienda 81

Propuesta de Reglamento

Anexo I

PE516.966v02-00

50/57

PA\1003180ES.doc

Reglamento (CE) nº 261/2004
Anexo I – apartado 1 – inciso iii

Texto de la Comisión

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

Enmienda

iii) **Guerra, inestabilidad política y disturbios, riesgos** para la protección de la aeronave, actos de sabotaje o terrorismo que impidan la operación segura del vuelo.

Or. de

Enmienda 82

Propuesta de Reglamento

Anexo I

Reglamento (CE) nº 261/2004
Anexo I – apartado 1 – inciso iv

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. de

Justificación

No está claro quién debe determinar cuándo un riesgo sanitario puede poner en peligro la vida.

Enmienda 83

Propuesta de Reglamento

Anexo I

Reglamento (CE) nº 261/2004
Anexo I – apartado 1 – inciso vii

Texto de la Comisión

vii) Conflictos laborales que afecten **al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo o** a proveedores de servicios

Enmienda

vii) Conflictos laborales que afecten a proveedores de servicios esenciales tales como los aeropuertos y los proveedores de

esenciales tales como los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea.

servicios de navegación aérea.

Or. de

Enmienda 84

Propuesta de Reglamento

Anexo I

Reglamento (CE) n° 261/2004

Anexo I – apartado 1 – inciso iii bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

iii bis) Conflictos laborales que afecten al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo;

Or. de

Justificación

Los conflictos laborales que afecten al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo son controlables y evitables, por lo que no pueden ser disculpados. La cosa sería distinta en caso de conflictos laborales que afecten a otras empresas.

Enmienda 85

Propuesta de Reglamento

Anexo I

Reglamento (CE) n° 261/2004

Anexo I – apartado 2 – inciso i

Texto de la Comisión

Enmienda

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

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

vuelo.

Or. de

Enmienda 86

Propuesta de Reglamento

Anexo II – apartado 2

Reglamento (CE) n° 2027/97

Anexo II – título 2

Texto de la Comisión

No hay límite económico fijado para la responsabilidad en caso de lesiones o muerte del pasajero causadas por un accidente a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque y desembarque. Para los daños de hasta **113 100 DEG (cantidad aproximada en divisa local)**, la compañía aérea no podrá excluir o limitar su responsabilidad. Por encima de dicha cantidad, la compañía aérea no será responsable si puede probar que no hubo de su parte negligencia ni falta de otro tipo, o que el daño se debió exclusivamente a la negligencia o a una falta de otro tipo de un tercero.

Enmienda

No hay límite económico fijado para la responsabilidad en caso de lesiones o muerte del pasajero causadas por un accidente a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque y desembarque. Para los daños de hasta **130 000 EUR**, la compañía aérea no podrá excluir o limitar su responsabilidad. Por encima de dicha cantidad, la compañía aérea no será responsable si puede probar que no hubo de su parte negligencia ni falta de otro tipo, o que el daño se debió exclusivamente a la negligencia o a una falta de otro tipo de un tercero.

Or. de

Justificación

Estamos ante un Reglamento de la UE. Aquí no es necesario utilizar el DEG (importe aproximado en divisa local) como unidad monetaria. Para los usuarios, lo más fácil de comprender son los importes redondeados en euros. La cuantía puede ajustarse mediante actos delegados.

Enmienda 87

Propuesta de Reglamento

Anexo II – apartado 3

Reglamento (CE) n° 2027/97

Anexo II – título 3

Texto de la Comisión

En caso de muerte o lesión de un pasajero, la compañía aérea deberá abonar, en un plazo de quince días desde el día de la identificación de la persona con derecho a la compensación, un anticipo para cubrir las necesidades económicas inmediatas. En caso de fallecimiento, este anticipo no podrá ser inferior a **18 096 DEG (importe aproximado en divisa local)**.

Enmienda

En caso de muerte o lesión de un pasajero, la compañía aérea deberá abonar, en un plazo de quince días desde el día de la identificación de la persona con derecho a la compensación, un anticipo para cubrir las necesidades económicas inmediatas. En caso de fallecimiento, este anticipo no podrá ser inferior a **21 000 EUR**.

Or. de

Justificación

Estamos ante un Reglamento de la UE. Aquí no es necesario utilizar el DEG (importe aproximado en divisa local) como unidad monetaria. Para los usuarios, lo más fácil de comprender son los importes redondeados en euros. La cuantía puede ajustarse mediante actos delegados.

Enmienda 88

Propuesta de Reglamento

Anexo II – apartado 4

Reglamento (CE) n° 2027/97

Anexo II – título 4

Texto de la Comisión

En caso de retraso del pasajero, la compañía aérea será responsable del daño a menos que haya tomado todas las medidas razonables para evitarlo o le haya sido imposible tomar dichas medidas. La responsabilidad en caso de retraso del pasajero estará limitada a **4 694 DEG (importe aproximado en divisa local)**.

Enmienda

En caso de retraso del pasajero, la compañía aérea será responsable del daño a menos que haya tomado todas las medidas razonables para evitarlo o le haya sido imposible tomar dichas medidas. La responsabilidad en caso de retraso del pasajero estará limitada a **5 200 EUR**.

Or. de

Justificación

Estamos ante un Reglamento de la UE. Aquí no es necesario utilizar el DEG (importe aproximado en divisa local) como unidad monetaria. Para los usuarios, lo más fácil de

comprender son los importes redondeados en euros. La cuantía puede ajustarse mediante actos delegados.

Enmienda 89

Propuesta de Reglamento

Anexo II – apartado 5

Reglamento (CE) n° 2027/97

Anexo II – título 5

Texto de la Comisión

En caso de pérdida, deterioro o retraso del equipaje, la compañía aérea será responsable hasta la cantidad de **1 113 DEG (importe aproximado en divisa local)** y el límite de compensación se aplicará por pasajero y no por bulto de equipaje facturado, a menos que la compañía y el pasajero hayan acordado un límite más elevado mediante una declaración especial de interés. En caso de deterioro o pérdida del equipaje, la compañía aérea no será responsable cuando el deterioro o la pérdida hayan sido causados por una calidad o un defecto propios del equipaje. En caso de retraso del equipaje, la compañía aérea no será responsable cuando haya tomado todas las medidas razonables para evitar el daño derivado del retraso del equipaje o le haya sido imposible tomar dichas medidas. En el caso del equipaje de mano, incluidos los efectos personales, la compañía aérea solamente será responsable de los daños causados por su culpa.

Enmienda

El equipaje se considerará como perdido a los 15 días. En caso de pérdida, deterioro o retraso del equipaje, la compañía aérea será responsable hasta la cantidad de **1 300 EUR** y el límite de compensación se aplicará por pasajero y no por bulto de equipaje facturado, a menos que la compañía y el pasajero hayan acordado un límite más elevado mediante una declaración especial de interés. En caso de deterioro o pérdida del equipaje, la compañía aérea no será responsable cuando el deterioro o la pérdida hayan sido causados por una calidad o un defecto propios del equipaje. En caso de retraso del equipaje, la compañía aérea no será responsable cuando haya tomado todas las medidas razonables para evitar el daño derivado del retraso del equipaje o le haya sido imposible tomar dichas medidas. En el caso del equipaje de mano, incluidos los efectos personales, la compañía aérea solamente será responsable de los daños causados por su culpa.

Or. de

Justificación

Estamos ante un Reglamento de la UE. Aquí no es necesario utilizar el DEG (importe aproximado en divisa local) como unidad monetaria. Para los usuarios, lo más fácil de comprender son los importes redondeados en euros. La cuantía puede ajustarse mediante actos delegados.

Enmienda 90

Propuesta de Reglamento

Anexo II – apartado 6

Reglamento (CE) n° 2027/97

Anexo II – título 6

Texto de la Comisión

El pasajero podrá acogerse a un límite de responsabilidad más elevado efectuando una declaración especial a más tardar en el momento de la facturación y abonando una tarifa suplementaria, si así se le solicita. Dicha tarifa suplementaria se basará en una tarifa que guarde relación con los costes adicionales de transporte y seguro del equipaje en cuestión por encima del límite de responsabilidad de **1 131 DEG**. La tarifa estará a disposición de los pasajeros que la soliciten. Se ofrecerá sistemática y gratuitamente a los pasajeros con discapacidad y a los pasajeros con movilidad reducida la opción de efectuar una declaración especial de interés por el transporte de sus equipos de movilidad.

Enmienda

El pasajero podrá acogerse a un límite de responsabilidad más elevado efectuando una declaración especial a más tardar en el momento de la facturación y abonando una tarifa suplementaria, si así se le solicita. Dicha tarifa suplementaria se basará en una tarifa que guarde relación con los costes adicionales de transporte y seguro del equipaje en cuestión por encima del límite de responsabilidad de **1 150 EUR**. La tarifa estará a disposición de los pasajeros que la soliciten. Se ofrecerá sistemática y gratuitamente a los pasajeros con discapacidad y a los pasajeros con movilidad reducida la opción de efectuar una declaración especial de interés por el transporte de sus equipos de movilidad.

Or. de

Justificación

Estamos ante un Reglamento de la UE. Aquí no es necesario utilizar el DEG (importe aproximado en divisa local) como unidad monetaria. Para los usuarios, lo más fácil de comprender son los importes redondeados en euros. La cuantía puede ajustarse mediante actos delegados.

Enmienda 91

Propuesta de Reglamento

Anexo II – apartado 7

Reglamento (CE) n° 2027/97

Anexo II – título 7

Texto de la Comisión

En caso de deterioro, retraso, pérdida o destrucción de su equipaje, el pasajero

Enmienda

En caso de deterioro, retraso, pérdida o destrucción de su equipaje, el pasajero

PE516.966v02-00

56/57

PA\1003180ES.doc

deberá en todos los casos remitir por escrito su reclamación a la compañía aérea lo antes posible. El plazo de reclamación será de *siete* días en caso de equipaje deteriorado y de *veintiún días* en caso de equipaje retrasado, en ambos casos a partir de la fecha en que el equipaje se puso a disposición del pasajero. Para facilitar el cumplimiento de estos plazos, la compañía aérea deberá ofrecer a los pasajeros la posibilidad de rellenar un formulario de reclamación en el aeropuerto. Dicho formulario, que también podrá adoptar la forma de un parte común de irregularidad de equipaje (PIR), deberá ser aceptado como reclamación por la compañía aérea en el aeropuerto.

deberá en todos los casos remitir por escrito su reclamación a la compañía aérea lo antes posible. El plazo de reclamación será de *diez* días en caso de equipaje deteriorado y de *un mes* en caso de equipaje retrasado, en ambos casos a partir de la fecha en que el equipaje se puso a disposición del pasajero. Para facilitar el cumplimiento de estos plazos, la compañía aérea deberá ofrecer a los pasajeros la posibilidad de rellenar un formulario de reclamación en el aeropuerto. Dicho formulario, que también podrá adoptar la forma de un parte común de irregularidad de equipaje (PIR), deberá ser *facilitado en todas las lenguas oficiales de la UE* y aceptado como reclamación por la compañía aérea en el aeropuerto.

Or. de