2026/2202

2.10.2026

REGULAMENTUL (UE) 2026/2202 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 16 septembrie 2026

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

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

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară, având în vedere proiectul comun aprobat de comitetul de conciliere la 15 iunie 2026 ([2]),

întrucât:

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

(2) Legiuitorul Uniunii confirmă obiectivele legislației Uniunii în domeniul transportului aerian exprimate prin considerentele 1 și 4 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, în versiunea sa originală, și anume de a asigura un nivel ridicat de protecție a pasagerilor, de a lua în considerare pe deplin cerințele generale de protecție a consumatorilor, în conformitate cu articolul 38 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, și de a îmbunătăți standardele de protecție stabilite prin regulamentul menționat, asigurând totodată o abordare echilibrată care promovează conectivitatea și competitivitatea transportatorilor aerieni ai Uniunii. Pentru a atinge respectivele obiective, prezentul regulament consolidează drepturile pasagerilor din transportul aerian prin îmbunătățirea securității juridice atât pentru pasagerii din transportul aerian, cât și pentru transportatorii aerieni, luând în considerare jurisprudența bogată a Curții de Justiție a Uniunii Europene (denumită în continuare „Curtea de Justiție") de interpretare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004, în versiunea sa originală, precum și prin asigurarea unor condiții armonizate în care transportatorii aerieni să își desfășoare activitatea pe o piață liberalizată. Acest lucru înseamnă și că standardele de protecție stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să fie consolidate. În consecință, drepturile pasagerilor din transportul aerian, protejate în temeiul Regulamentelor (CE) nr. 261/2004 și (CE) nr. 2027/97, ar trebui să fie exercitate în mod efectiv și ar trebui să se asigure o aplicare mai eficace, mai eficientă și mai consecventă a unor astfel de drepturi în întreaga Uniune, ținându-se seama totodată de interesele transportatorilor aerieni și asigurând în continuare echilibrul dintre interesele pasagerilor din transportul aerian și cele ale transportatorilor aerieni.

([1]) JO C 327, 12.11.2013, p. 115.

([2]) Poziția Parlamentului European din 5 februarie 2014 (JO C 93, 24.3.2017, p. 336) și poziția în primă lectură a Consiliului din 29 septembrie 2025 (JO C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Poziția Parlamentului European din 21 ianuarie 2026 (JO C, C/2026/3701, 5.8.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/3701/oj). Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 7 iulie 2026 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 13 iulie 2026.

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

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

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

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

(5) Pentru a spori securitatea juridică pentru transportatorii aerieni și pasageri, este necesară o definiție a conceptului de „circumstanțe extraordinare". În special, și în conformitate cu jurisprudența constantă a Curții de Justiție, conceptul de „circumstanțe extraordinare" ar trebui să se refere la evenimente care, prin natura sau originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității transportatorului aerian în cauză și se află în afara controlului efectiv al acestuia. Cele două condiții sunt cumulative. Pentru o mai mare claritate și previzibilitate, ar trebui să se prevadă, de asemenea, o listă ne-exhaustivă de evenimente care ar trebui să fie considerate ca îndeplinind condițiile respective, în conformitate cu jurisprudența Curții de Justiție. Comisia ar trebui să revizuiască lista circumstanțelor extraordinare o dată la cinci ani și să propună, după caz, Parlamentului European și Consiliului să o actualizeze. Pentru a fi invocat ca circumstanță extraordinară, un eveniment trebuie să întrunească toate elementele specificate în listă. În cazul în care un eveniment care nu este inclus pe listă este invocat ca circumstanță extraordinară, îndeplinirea condițiilor cumulative de mai sus ar trebui să fie evaluată de la caz la caz. Producerea unei circumstanțe extraordinare și invocarea acesteia de către un transportator aerian în legătură cu o perturbare a unui anumit zbor nu sunt suficiente pentru a exonera transportatorul aerian de obligația de a plăti despăgubiri prevăzută la articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004. O astfel de derogare ar trebui să se aplice numai în cazul în care transportatorul aerian dovedește, de asemenea, că circumstanțele extraordinare au provocat perturbarea și că perturbarea nu ar fi putut fi evitată chiar dacă transportatorul aerian ar fi luat toate măsurile rezonabile.

(6) În cazul în care un transportator aerian invocă circumstanțe extraordinare, pasagerului ar trebui să i se furnizeze o explicație clară și motivată cu privire la circumstanțele extraordinare. Explicația respectivă ar trebui să servească la informarea pasagerului, într-un mod clar și transparent, cu privire la circumstanțele care au cauzat perturbarea. În acest sens, informațiile furnizate ar trebui să fie specifice perturbării concrete care a avut loc în cazul zborului pasagerului. Transportatorii aerieni ar trebui să furnizeze informațiile respective într-un mod concis, utilizând un limbaj simplu, evitând jargonul sectorial și juridic, care să fie ușor de înțeles de către pasager. Explicația respectivă ar trebui să servească exclusiv ca informație pentru pasager și ar trebui să se distingă în mod clar de dovada pe care transportatorii aerieni ar putea fi obligați să o furnizeze organismelor naționale de aplicare a legii, altor organisme sau instanțe.

(7) În hotărârea sa în cauza C-173/07 (Emirates Airlines - Direktion für Deutschland/Diether Schenkel) ([5]) privind interpretarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004, Curtea de Justiție a decis că noțiunea de „zbor" în sensul Regulamentului (CE) nr. 261/2004 nu a fost definită, dar Curtea de Justiție a interpretat că acesta constă în esență într-o operațiune de transport aerian sau o „unitate" a unui astfel de transport, efectuată de un transportator aerian care stabilește itinerarul acesteia. Pentru a evita incertitudinea și având în vedere experiența dobândită, ar trebui să fie prevăzută acum o definiție clară a „zborului", precum și a noțiunilor asociate „zbor de legătură" și „călătorie".

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

(8) În hotărârea sa în cauza C-537/17 (Claudia Wegener/Royal Air Maroc SA) [6] privind interpretarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004, Curtea de Justiție a decis că Regulamentul (CE) nr. 261/2004 se aplica oricărui segment de zbor care făcea parte dintr-o călătorie care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, indiferent de locul în care era operat zborul, inclusiv în cazul zborurilor operate exclusiv în afara Uniunii. Prezentul regulament ar trebui să se aplice în cazurile în care fie punctul de plecare inițial este situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatele, fie, atunci când transportatorul aerian efectiv este un transportator aerian efectiv din Uniune, destinația finală a călătoriei este situată pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatele.

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

(10) Pasagerii ar trebui să poată face alegeri în cunoștință de cauză atunci când au în vedere oferte de tarife pentru transportul aerian de pasageri și ar trebui să poată stabili dacă protecția oferită prin Regulamentul (CE) nr. 261/2004 se aplică integral pe parcursul unei călătorii dus-întors către și dinspre Uniune. Prin urmare, ar trebui să se prevadă o „etichetă a Uniunii privind drepturile pasagerilor din transportul aerian”, a cărei utilizare este voluntară. Utilizarea etichetei respective ar trebui să rămână voluntară pentru transportatorii aerieni și intermediari atunci când afișează diferite opțiuni de zbor, cu excepția cazului în care un transportator aerian sau intermediar este obligat să o utilizeze în temeiul prevederilor unui acord comercial încheiat cu un transportator aerian efectiv.

(11) În hotărârea sa în cauza C-22/11 (Finnair Oyj/Timy Lassooy) [7] privind interpretarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004, Curtea de Justiție a decis că noțiunea „refuz la îmbarcare” trebuie să fie interpretată ca fiind legată nu numai de cazurile în care se refuză îmbarcarea din cauza unor situații de suprarezervare, ci și de cazurile în care se refuză îmbarcarea din alte motive, cum ar fi cele operaționale. Pasagerii care s-au prezentat la îmbarcare și cărora li s-a refuzat îmbarcarea sau care au fost informați în prealabil că li se va refuza îmbarcarea împotriva voinței lor ar trebui să primească rambursări și despăgubiri fără întârzieri nejustificate.

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

(13) Pentru a îmbunătăți nivelurile de protecție, pasagerilor nu ar trebui să li se refuze îmbarcarea pe niciun zbor din călătoria de întoarcere pe motiv că nu au luat unul sau mai multe zboruri din călătoria dus în temeiul aceluiași contract de transport aerian. În plus, transportatorilor aerieni nu ar trebui să li se permită să perceapă pasagerilor nicio taxă pe motiv că aceștia nu au efectuat unul sau mai multe zboruri în cadrul călătoriei dus.

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

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

(14) În prezent, pasagerilor li se aplică uneori taxe administrative punitive pentru corectarea greșelilor de ortografiere a numelor lor. Ar trebui să fie prevăzută efectuarea cu titlu gratuit a corecturilor rezonabile în caz de greșeli la rezervare sau de modificări administrative, iar o discrepanță între numele din rezervare și numele corectat al pasagerului nu ar trebui să constituie motiv pentru refuzul la îmbarcare, cu condiția ca corectura sau modificarea să nu presupună o modificare a orei zborului, a datei, a itinerariului sau a pasagerului.

(15) În caz de anulare, ar trebui ca alegerea între a primi rambursări, a continua călătoria prin redirecționare sau a amâna călătoria la o dată ulterioară să reprezinte decizia pasagerului și nu a transportatorului aerian. În anumite situații, pasagerii ar putea prefera să primească rambursare sau despăgubiri sub forma unui voucher. Pentru a spori atât flexibilitatea pentru transportatorii aerieni, cât și alegerile de consumator pentru pasageri, dacă are loc o perturbare care dă naștere dreptului pasagerului la rambursare sau despăgubiri, pasagerul ar trebui să aibă dreptul de a alege, după exprimarea consimțământului său expres pe un suport durabil, să accepte o astfel de rambursare sau despăgubiri sub forma unui voucher cu o valoare echivalentă cel puțin cu cuantumul rambursării sau al despăgubirilor datorate. Opțiunea unui voucher ar trebui să fie afișată în mod clar și în condiții de egalitate cu alte opțiuni de rambursare și despăgubire. În cazul în care voucherul nu a fost utilizat sau nu a fost utilizat integral până la sfârșitul perioadei sale de valabilitate, transportatorul aerian ar trebui să ramburseze automat soldul integral al voucherului.

(16) Organele de administrare a aeroporturilor, în aeroporturile cu un volum total de trafic anual de pasageri de peste patru milioane de pasageri timp de cel puțin trei ani consecutivi, și furnizorii de servicii esențiale aeroportuare, în special transportatorii aerieni și furnizorii de servicii de handling la sol, ar trebui să coopereze pentru a reduce la minimum impactul asupra pasagerilor al unor perturbări multiple ale zborurilor. În acest scop, organele de administrare a aeroporturilor ar trebui să pregătească planuri de urgență pentru astfel de situații și ar trebui să elaboreze planurile de urgență respective împreună cu Comitetul utilizatorilor aeroportului și cu alți furnizori de servicii esențiale aeroportuare, inclusiv cu furnizorii de asistență specială pentru persoanele cu handicap sau persoanele cu mobilitate redusă. Organismele naționale de aplicare a legii ar trebui să monitorizeze respectarea planurilor de urgență de către organul de administrare a aeroportului. În aeroporturile cu un volum total de trafic anual de pasageri mai mic de patru milioane de pasageri timp de cel puțin trei ani consecutivi, organul de administrare a aeroportului ar trebui să depună toate eforturile rezonabile pentru a coordona și a încheia acorduri cu utilizatorii aeroportului în situațiile care ar conduce la un număr considerabil de pasageri blocați și pentru a informa pasagerii blocați.

(17) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ar trebui să includă în mod explicit dreptul la despăgubiri pentru pasagerii care se confruntă cu întârzieri prelungite, în conformitate cu hotărârea Curții de Justiție în cauzele conexate C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon și Alana Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH) și C-432/07 (Stefan Böck și Cornelia Lepuschitz/Air France SA) ([8]), cuprinzând un prag de trei ore pentru toți pasagerii și dispoziții privind zborurile de lungă durată în afara Uniunii care încurajează transportatorii să se asigure că pasagerii ajung la destinația lor finală în timp util.

(18) Întârzierile la sosire ar trebui să fie calculate începând cu ora de sosire programată la destinația finală, astfel cum este indicată pe biletul pasagerului. Acest lucru este valabil, în special, atunci când, de exemplu, o aeronavă a decolat, dar a fost ulterior obligată să revină la aeroportul de plecare, decolând din nou la un moment ulterior. În cazul redirecționării printr-un alt mod de transport, ora de sosire efectivă a pasagerului la destinația sa finală ar trebui să fie utilizată pentru a calcula întârzierea la sosire, indiferent de modul de transport utilizat. În cazul în care un zbor are întârziere sau este reprogramat pentru un moment ulterior cu mai puțin de 14 zile calendaristice înainte de data plecării indicată pe biletul pasagerului, astfel cum a fost emis la momentul rezervării, întârzierea la sosire ar trebui să fie calculată de la ora de sosire programată indicată pe biletul pasagerului, astfel cum a fost emis la momentul rezervării. În cazurile în care un zbor a fost reprogramat cu cel puțin 14 zile calendaristice înainte de data plecării indicată pe biletul pasagerului, astfel cum a fost emis la momentul rezervării, sau, dacă a fost reprogramat după momentul respectiv, în cazul în care pasagerul a efectuat un zbor care fusese reprogramat mai devreme, întârzierea la sosire ar trebui să fie calculată de la ora de sosire programată indicată pe biletul pasagerului, astfel cum a fost emis la momentul reprogramării. În cazul în care pasagerii sunt redirecționați în urma unei perturbări, în ceea ce privește zborul de redirecționare, întârzierile la sosire ar trebui să fie calculate începând cu ora de sosire programată indicată pe biletul emis pentru zborul de redirecționare.

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

(19) Asigurarea unei mai bune transparențe în ceea ce privește performanța de mediu a serviciilor de transport poate oferi clienților mai multe informații pentru propriile alegeri. Eticheta privind emisiile generate de zbor creată în temeiul articolului 14 din Regulamentul (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului ([9]) se află la dispoziția furnizorilor de servicii pentru a afișa pe site-urile lor web și pe bilete, într-un format ușor accesibil și într-un mod comparabil, informații exacte și obiective despre emisiile de gaze cu efect de seră legate de serviciile aeriene pe care le operează.

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

(21) Pasagerii care pierd un zbor de legătură din cadrul unei călătorii ca urmare a unei perturbări a unui zbor anterior ar trebui să primească în mod corespunzător asistență în așteptarea redirecționării. În astfel de cazuri, în conformitate cu principiul egalității de tratament și hotărârea Curții de Justiție în cauza C-11/11 (Air France/Folkerts) ([10]), pasagerii ar trebui să aibă dreptul la despăgubiri atunci când ajung la destinația finală a zborului sau a modului de transport alternativ, în mod similar cu pasagerii care se confruntă cu perturbări ale zborurilor directe.

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

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

(24) Pentru a facilita depunerea și inițierea cererilor de despăgubiri în urma unei perturbări, transportatorii aerieni ar trebui să pună automat, pe cale electronică, la dispoziția pasagerilor informații cu privire la dreptul pasagerilor la despăgubiri și instrucțiuni clare cu privire la modul de depunere a unei cereri.

(25) În cazul în care un pasager a optat pentru redirecționare cât mai curând posibil, transportatorul aerian condiționează adesea redirecționarea de disponibilitatea locurilor în cadrul propriilor sale servicii, refuzându-le astfel pasagerilor săi opțiunea de a fi redirecționați mai rapid prin servicii alternative. Prin urmare, transportatorul aerian ar trebui să propună și alte opțiuni de redirecționare, inclusiv către un aeroport alternativ, pe o rută diferită, prin serviciile altui transportator aerian sau pe alte moduri de transport, în cazul în care acest lucru poate accelera redirecționarea. Redirecționarea alternativă ar trebui să se facă în funcție de disponibilitatea locurilor. Redirecționarea respectivă ar trebui să fie efectuată, în anumite condiții, pe cheltuiala transportatorului aerian și în condiții de transport comparabile.

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

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

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

(27) Comparabilitatea condițiilor de transport ar putea depinde de o serie de factori și de circumstanțele specifice. În cazul în care acest lucru este posibil și nu implică întârzieri suplimentare, pasagerii nu ar trebui să fie declasați la servicii de transport de o clasă de transport inferioară celei care figurează pe bilet. Redirecționarea ar trebui să fie oferită pasagerului fără costuri suplimentare, chiar dacă pasagerii sunt redirecționați prin intermediul altui transportator aerian ori printr-un alt mod de transport, la o clasă de transport superioară sau la un tarif mai mare decât cel plătit pentru serviciul inițial. Ar trebui să se depună eforturi rezonabile pentru a evita legăturile suplimentare. Persoanelor cu handicap sau persoanelor cu mobilitate redusă nu ar trebui să li se impună niciun zbor de legătură suplimentar atunci când se face o redirecționare, cu excepția cazului în care pasagerul acceptă altă soluție. În cazul în care pasagerii sunt redirecționați, timpul total de călătorie ar trebui să fie cât mai apropiat posibil, în mod rezonabil, de durata călătoriei programată pentru zborul inițial, ținând seama de opțiunile disponibile la aeroportul unde s-a produs perturbarea, la aceeași clasă de transport sau la o clasă superioară, dacă este necesar. Dacă sunt disponibile mai multe zboruri cu orare comparabile, pasagerii care au dreptul la redirecționare ar trebui să accepte oferta de redirecționare făcută de transportatorul aerian, inclusiv cu transportatorii aerieni care cooperează cu transportatorul aerian efectiv. Dacă transportatorul aerian efectiv oferă pasagerului o redirecționare în condiții de transport comparabile, pasagerul ar trebui să accepte redirecționarea respectivă. Dacă transportatorul aerian efectiv oferă pasagerului opțiuni de redirecționare în condiții de transport care nu sunt comparabile, pasagerul ar trebui să poată refuza o astfel de redirecționare. Ar trebui să se mențină dreptul la redirecționare, inclusiv la organizarea proprie a redirecționării. În cazul în care pentru zborul inițial a fost rezervată asistență pentru persoane cu handicap sau persoane cu mobilitate redusă, aceasta ar trebui să fie disponibilă și pe ruta alternativă, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului ([11]).

(28) În caz de perturbare și dacă transportatorii aerieni efectivi nu își îndeplinesc obligațiile de a oferi asistență, pasagerii ar trebui să aibă dreptul să își facă propriile aranjamente. În astfel de cazuri, transportatorii aerieni efectivi ar trebui să ramburseze pasagerilor cheltuielile care sunt necesare, rezonabile și proporționale cu durata timpului de așteptare. În special, ar trebui să se țină seama de costul specific al gustărilor și băuturilor și al meselor în locul unde se află aeroportul. În ceea ce privește cazarea, atunci când se evaluează dacă cheltuielile sunt necesare, rezonabile și proporționale ar trebui să se ia în considerare locul în care pasagerii sunt blocați, dacă perturbarea are loc sau nu în timpul unei perioade de vârf, precum și creșterea prețurilor ca urmare a rezervărilor de ultim moment.

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

(30) Un transportator aerian efectiv ar trebui să poată limita sau refuza asistența dacă acordarea ei ar cauza o întârziere suplimentară pasagerilor care așteaptă un zbor întârziat sau redirecționarea. Dacă un zbor are întârziere seara târziu, dar se preconizează că va pleca în scurt timp și dacă transferul pasagerilor către hoteluri și ulterior înapoi la aeroport în mijlocul nopții ar putea cauza o întârziere mult mai mare, transportorul aerian efectiv ar trebui să aibă posibilitatea de a refuza să ofere cazare la hotel și transferurile corespunzătoare. La fel, dacă un transportator aerian este pe punctul de a oferi alimente și băuturi, însă este informat că zborul este pregătit pentru îmbarcare, transportatorul ar trebui să aibă posibilitatea de a refuza acordarea unei asemenea asistențe. În afara cazurilor respective, transportatorul aerian efectiv ar trebui să poată limita sau refuza asistența numai în situații cu totul excepționale, deoarece ar trebui să fie depuse toate eforturile pentru a reduce neplăcerile suferite de pasageri.

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

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

(32) Pasagerii cu nevoi specifice, cum ar fi persoanele cu handicap, persoanele cu mobilitate redusă, minorii neînsoțiți, copiii de vârstă mică, femeile însărcinate și, pe baza unei autorizări medicale, persoanele care au nevoie de asistență medicală specifică pot necesita o atenție specială din partea transportatorului aerian efectiv, cu excepția cazului în care li se refuză îmbarcarea din motive de siguranță. În special, poate fi mai dificil să se organizeze cazarea pentru fiecare dintre respectivele categorii de pasageri atunci când apar perturbări ale zborurilor. Prin urmare, în cazul respectivelor categorii de pasageri nu ar trebui să se aplice nicio limitare a dreptului la cazare în cazul unor circumstanțe extraordinare, cu condiția ca transportatorul aerian efectiv să fie informat despre situația lor. Deși transportatorii aerieni trebuie să fie informați de prezența pasagerilor respectivi pe un zbor sau pe un zbor de legătură, ar trebui să se evite crearea oricăror cerințe de notificare inutile sau disproporționate. În cazul copiilor de vârstă mică, transportatorul aerian este informat în mod sistematic cu privire la prezența acestora la bord deoarece data nașterii lor este furnizată în momentul rezervării. În cazul minorilor neînsoțiți, transportatorul aerian este în mod necesar informat cu privire la prezența acestora la bord la momentul încheierii acordului de însoțire între transportatorul aerian și reprezentantul legal al minorului. În cazul persoanelor cu handicap și al persoanelor cu mobilitate redusă, transportatorul aerian este în mod necesar informat cu privire la prezența acestora la bord ca urmare a notificării în temeiul articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006. În absența unei astfel de notificări, precum și în cazul femeilor însărcinate, modalitatea în care transportatorul aerian este informat și momentul la care transportatorul aerian este informat ar trebui să țină seama de situația specială a pasagerului, luând în considerare faptul că situația specială a pasagerului ar putea fi comunicată de către pasager cel târziu în momentul în care acesta este informat cu privire la perturbare. În cazul pasagerilor care au nevoie de asistență medicală specifică, în cazul în care astfel de pasageri au comunicat transportatorului aerian, înainte de zbor, afecțiunea lor medicală pentru a obține autorizarea medicală de a călători pe calea aerului, transportatorul aerian este în mod necesar informat cu privire la situația lor atunci când acceptă transportul unor astfel de persoane. Transportatorii aerieni ar trebui să se asigure că pasagerii pot transmite cu ușurință toate informațiile necesare pentru astfel de notificări în temeiul articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006.

(33) Regulamentul (CE) nr. 261/2004 se aplică, de asemenea, pasagerilor care au rezervat un zbor ca parte a unui pachet de servicii de călătorie. Prezentul regulament de modificare vizează îmbunătățirea suplimentară a corelării dintre Directiva (UE) 2015/2302 a Parlamentului European și a Consiliului ([12]) și Regulamentul (CE) nr. 261/2004. În acest sens, pasagerii ar trebui să poată alege în temeiul căruia dintre aceste două acte juridice își depun cererile și, după caz, să depună cereri în temeiul ambelor acte juridice. Un pasager care a rezervat transportul aerian în cadrul unui pachet de servicii poate depune cereri în temeiul ambelor acte juridice în cazul în care, de exemplu, pasagerul a primit despăgubiri din partea transportatorului aerian pentru un zbor întârziat, dar are dreptul la o reducere de preț sau la despăgubiri care urmează să fie acordate de organizator pentru servicii specifice, cum ar fi cazare la hotel, mese, excursii sau alte evenimente, pierdute ca urmare a întârzierii zborului. Cu toate acestea, pasagerilor nu ar trebui să li se permită să cumuleze drepturi în măsura în care despăgubirile relevante sau reducerea de preț acordată în temeiul ambelor acte juridice protejează același interes sau urmărește același obiectiv. Dacă pasagerii depun o cerere la transportatorul aerian, acesta din urmă ar trebui să plătească integral despăgubirile datorate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 261/2004. Dacă pasagerii depun o cerere în temeiul Directivei (UE) 2015/2302, despăgubirile plătite de transportatorul aerian ar trebui să fie deduse din plățile datorate în conformitate cu Directiva (UE) 2015/2302, în măsura în care drepturile subiacente protejează același interes sau au același obiectiv.

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

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

(35) Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului ([13]) impune obligația contractantului de transport aerian de a informa pasagerul cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv, iar Directiva 93/13/CEE ([14]) a Consiliului impune obligația vânzătorului sau furnizorului de a furniza consumatorului informații privind clauzele și condițiile contractului. Pasagerii ar trebui să fie informați mai detaliat cu privire la drepturile lor în cazuri de perturbare a zborului și ar trebui să primească și informații adecvate cu privire la cauza în sine a perturbării, de îndată ce informațiile respective sunt disponibile. Informațiile respective ar trebui să fie furnizate cel puțin de către transportatorul aerian sau de către intermediar într-un format accesibil și, după caz, prin intermediul așa-numitelor notificări de tip „push” din aplicații mobile sau alte mijloace digitale. Respectivele informații ar trebui, de asemenea, să fie furnizate de către transportatorul aerian efectiv.

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

(37) Pasagerii ar trebui să fie informați corespunzător de către transportatorii aerieni sau de intermediari cu privire la procedurile relevante pentru depunerea cererilor de despăgubiri și a reclamațiilor la transportatorii aerieni sau la intermediari și ar trebui să primească de la transportatorii aerieni sau de la intermediari un răspuns în timp util.

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

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

(40) Având în vedere Convenția Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap ([15]) și pentru a garanta că daunele, distrugerea sau pierderea echipamentelor de mobilitate sau vătămarea sau decesul câinilor de asistență recunoscuți dau dreptul la despăgubiri în valoarea costului total de înlocuire, transportatorii aerieni ar trebui să ofere persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, astfel cum sunt definite în Regulamentul (CE) nr. 1107/2006, posibilitatea de a face gratuit o declarație specială privind interesul în livrarea la destinație (denumită în continuare „declarația specială privind interesul”), care, în temeiul Convenției de la Montreal, să le permită să solicite despăgubiri integrale. Transportatorii aerieni ar trebui să informeze pasagerii cu privire la posibilitatea de a face o astfel de declarație privind interesul și cu privire la drepturile aferente în momentul rezervării.

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

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

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

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

(42) Pasagerilor nu le este întotdeauna clar care sunt dimensiunile, greutatea sau numărul bagajelor pe care au dreptul să le ia la bordul unei aeronave. Pentru a se asigura că pasagerii sunt pe deplin informați de caracteristicile bagajelor înregistrate și neînregistrate permise conform biletului achiziționat, transportatorii aerieni ar trebui să indice în mod clar aceste caracteristici în momentul rezervării și la aeroport. Prin obiecte personale considerate a fi aspecte necesare ale transportului pasagerilor se înțeleg acele obiecte care sunt esențiale pe durata călătoriei și acestea pot include pașapoarte și alte documente de călătorie, medicamente esențiale, dispozitive personale și materiale de citit, precum și alimente și băuturi adecvate duratei zborului.

(43) Fără a aduce atingere posibilității ca transportatorii aerieni și intermediarii să ofere tarife pentru transportul aerian de pasageri care nu includ un bagaj de mână, este oportun să se sensibilizeze consumatorii și să se sporească transparența prețurilor, cu scopul de a îmbunătăți condițiile de concurență echitabile în întreaga Uniune. În acest sens, pasagerii ar trebui să poată compara mai ușor tarifele pentru transportul aerian de pasageri care includ bagajele de mână (o valiză troler de cabină). Ar trebui să fie introdusă obligația transportatorilor aerieni, a intermediarilor și a meta motoarelor de căutare de a afișa întotdeauna în mod implicit tariful pentru transportul aerian de pasageri care include bagajele de mână înainte de începerea oricărui proces de rezervare.

(44) Ar trebui să se clarifice mai bine cazurile care privesc cereri în legătură cu un obiect personal sau un bagaj de mână uitat sau pierdut în cabina aeronavei, pentru a facilita soluționarea unor astfel de cereri, asigurând o procedură raționalizată și evitând sarcinile suplimentare asupra pasagerilor sau problemele de comunicare cu pasagerii.

(45) Pasagerii ar trebui să fie informați în momentul rezervării cu privire la dimensiunile și greutatea maxime ale bagajelor pe care le pot aduce în cabină. Fără a aduce atingere principiului libertății de stabilire a prețurilor, în conformitate cu articolul 22 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ([16]), transportatorii ar trebui să definească o politică rezonabilă în ceea ce privește dimensiunile bagajelor de mână, care să permită pasagerilor să transporte în cabină un bagaj de mână, în limita capacității cabinei aeronavei, cu condiția ca bagajul de mână să respecte cerințele aplicabile operaționale în materie de siguranță și securitate. Având în vedere diversitatea politicilor transportatorilor aerieni, este oportun ca, în cadrul revizuirii Regulamentului (CE) nr. 1008/2008, să se evalueze fezabilitatea instituirii unor norme minime uniforme pentru bagajele de mână.

(46) Ar trebui să se prevadă dispoziții corespunzătoare pentru pasagerii care aleg să folosească o versiune autotipărită a unei cărți de îmbarcare emise digital sau care aleg să solicite un exemplar tipărit de la transportatorul aerian efectiv după înregistrare.

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

(47) Instrumentele muzicale pot avea o valoare pecuniară, artistică și istorică imensă. În plus, prin intermediul acestora muzicienii își exercită profesia și își susțin în mod regulat repetițiile și spectacolele, iar acestea nu pot fi înlocuite cu ușurință. Prin urmare, pasagerii ar trebui să aibă dreptul de a transporta în cabină instrumente muzicale pe propria răspundere, cu condiția ca acestea să respecte capacitatea, normele de siguranță și securitate și politica transportatorului aerian privind bagajele maxime permise. Atunci când sunt îndeplinite cerințele privind capacitatea, siguranța și securitatea, transportatorul aerian ar trebui să depună eforturi pentru a permite pasagerilor să transporte instrumente muzicale pe scaune suplimentare, cu condiția să fie plătite tarifele corespunzătoare. În astfel de cazuri, pasagerii și instrumentele muzicale ar trebui să ocupe locuri adiacente, cu instrumentul muzical pe un scaun la fereastră. În cazul în care acest lucru nu este posibil, ar trebui ca instrumentele muzicale să fie transportate, în măsura posibilului, în condiții adecvate în cala aeronavei. Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 2027/97 ar trebui să fie modificat în consecință.

(48) Având în vedere termenele scurte de depunere a reclamațiilor pentru drepturile și obligațiile care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 2027/97, transportatorii aerieni ar trebui să le ofere pasagerilor posibilitatea de a depune o reclamație prin furnizarea unui formular de reclamație în formate care sunt accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor care nu utilizează instrumente digitale. Transportatorii aerieni ar trebui să pună la dispoziție formularul de reclamație cel puțin pe aplicațiile lor mobile și pe site-urile lor web. În aeroporturile cu trafic comercial de pasageri, organele de administrare a aeroporturilor ar trebui, de asemenea, să pună la dispoziția pasagerilor un formular comun în zonele de livrare a bagajelor ale aeroporturilor. Comisia ar trebui să adopte acte de punere în aplicare pentru a stabili modelul pentru formularul comun, care ar trebui să permită pasagerului să depună imediat o reclamație cu privire la bagajele deteriorate, întârziate sau pierdute.

(49) Chestiunile de asigurare sunt reglementate prin Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([17]) și prin Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

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

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

(52) În contextul revizuirii Regulamentului (CE) nr. 1008/2008, ar trebui să fie evaluat un mecanism de protecție a pasagerilor în caz de insolvență a transportatorilor aerieni.

(53) Groenlanda este supusă unor condiții meteorologice deosebit de dificile și este caracterizată printr-o densitate foarte scăzută a populației și prin depărtarea zonelor sale populate. Pentru a asigura conectivitatea și pentru a menține disponibilitatea zborurilor în Groenlanda, zborurile operate între puncte situate în Groenlanda nu ar trebui să facă obiectul obligațiilor în materie de despăgubiri, inclusiv în cazul în care astfel de zboruri fac parte dintr-o călătorie către sau dinspre teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatele.

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

(54) Prezentul regulament nu aduce atingere poziției Regatului Spaniei în litigiul său cu Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord cu privire la suveranitatea asupra istmului în care este situat aeroportul Gibraltar. Nicio dispoziție din prezentul regulament nu împiedică aplicarea sa viitoare în cazul aeroportului respectiv în temeiul unui acord privind Gibraltarul între Uniunea Europeană și Regatul Unit, încheiat cu acordul prealabil al Regatului Spaniei. În cazul în care acordul menționat anterior este reziliat, prezentul regulament ar trebui să se aplice aeroportului situat în istmul Gibraltar numai după soluționarea litigiului respectiv, astfel încât Regatul Spaniei să fie în măsură să asigure aplicarea prezentului regulament aeroportului în cauză.

(55) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 în ceea ce privește conceperea, conținutul și modelul etichetei Uniunii privind drepturile pasagerilor din transportul aerian precum și modalitățile practice privind rambursarea care trebuie să îi fie plătită transportatorului aerian efectiv de către organul de administrare a aeroportului, ar trebui să fie conferite competențe de executare Comisiei. Respectivele competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ([18]).

(56) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 2027/97 în ceea ce privește formularul comun și formularul pentru declarația specială de interese, ar trebui să fie conferite competențe de executare Comisiei. Respectivele competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

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

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 1*

Obiect

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

(a) li se refuză îmbarcarea;

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

(c) pierd un zbor de legătură;

(d) sunt surclasați sau declasați.”

([18]) Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

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

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

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

(ca) «organ de administrare a aeroportului» înseamnă un organ de administrare a aeroportului în sensul definiției de la articolul 2 punctul 2 din Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului (**);

(d) «organizator» înseamnă un organizator în sensul definiției de la articolul 3 punctul 8 din Directiva (UE) 2015/2302 a Parlamentului European și a Consiliului (***);

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

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

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

(**) Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport (JO L 70, 14.3.2009, p. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj);

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

(b) litera (g) se elimină;

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

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

(i) «persoană cu handicap» sau «persoană cu mobilitate redusă» înseamnă orice persoană a cărei mobilitate, atunci când folosește transporturile, este redusă ca urmare a unui handicap fizic (senzorial sau locomotor, permanent sau temporar), handicap sau deficiență intelectuală sau a oricărei alte cauze legate de handicap sau de vârstă și a cărei situație necesită atenția corespunzătoare și adaptarea serviciilor disponibile tuturor pasagerilor la necesitățile particulare ale acesteia;

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

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

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

(i) aeronava a decolat, dar, indiferent de motiv, fie a deviat către un alt aeroport decât aeroportul de sosire indicat pe bilet, fie s-a întors la aeroportul de plecare, și nu a putut continua cursa până la aeroportul de sosire indicat pe bilet; sau

(ii) unui pasager i s-a eliberat un bilet pentru un zbor, iar ora de plecare indicată pe biletul pasagerului a fost devansată cu mai mult de o oră.";

(d) se adaugă următoarele litere:

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

(n) «întârziere la plecare» înseamnă diferența de timp dintre ora de plecare programată indicată pe biletul pasagerului, astfel cum a fost emis în momentul rezervării, și ora de plecare efectivă a zborului, cu excepția cazului în care:

(i) un zbor a fost reprogramat cu cel puțin 14 zile calendaristice înainte de data plecării indicată pe biletul pasagerului, astfel cum a fost emis în momentul rezervării, sau, după acest moment, a fost reprogramat pentru o oră anterioară, caz în care «întârziere la plecare» înseamnă diferența de timp dintre ora de plecare programată indicată pe biletul pasagerului, astfel cum a fost emis în momentul reprogramării, și ora de plecare efectivă a zborului reprogramat;

(ii) un pasager este redirecționat în urma unei perturbări, caz în care, în ceea ce privește zborul de redirecționare, «întârziere la plecare» înseamnă diferența de timp dintre ora de plecare programată indicată pe biletul emis pentru zborul de redirecționare și ora de plecare efectivă a zborului de redirecționare;

(o) «întârziere la sosire» înseamnă diferența de timp dintre ora de sosire programată indicată pe biletul pasagerului, astfel cum a fost emis în momentul rezervării, și ora de sosire efectivă a zborului, cu excepția cazului în care:

(i) un zbor a fost reprogramat cu cel puțin 14 zile calendaristice înainte de data plecării indicată pe biletul pasagerului, astfel cum a fost emis în momentul rezervării, sau, după acest moment, în cazul în care pasagerul a efectuat un zbor care a fost reprogramat pentru o oră anterioară, caz în care «întârziere la plecare» înseamnă diferența de timp dintre ora de sosire programată indicată pe biletul pasagerului, astfel cum a fost emis la momentul reprogramării, și ora de sosire efectivă a zborului reprogramat;

(ii) un pasager este redirecționat în urma unei perturbări, caz în care, în ceea ce privește zborul de redirecționare, «întârziere la plecare» înseamnă diferența de timp dintre ora de sosire programată indicată pe biletul emis pentru zborul de redirecționare și ora de sosire efectivă a zborului de redirecționare;

(p) «clasă de transport» înseamnă o parte din cabina pasagerilor din aeronavă caracterizată fie de un cod specific indicat în contractul de transport aerian, fie de o combinație de elemente, cum ar fi locuri diferite, o configurație diferită a locurilor și alte diferențe în serviciul furnizat pasagerilor, cum ar fi cateringul specific, în comparație cu ceea ce este furnizat pasagerilor în alte părți din cabină;

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

(r) «circumstanțe extraordinare» înseamnă evenimente care prin natura sau originea lor nu sunt inerente exercitării normale a activității transportatorului aerian în cauză și depășesc controlul său efectiv;

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

(t) «zbor de legătură» înseamnă un zbor, parte a unei călătorii, care este destinat să permită pasagerului să plece de la punctul de plecare inițial și să ajungă la un punct de transfer pentru a se îmbarca într-un alt zbor sau care este destinat să permită pasagerului să plece de la un punct de transfer pentru a-i permite să ajungă la un alt punct de transfer sau la destinația sa finală;

(u) «escală» înseamnă o întrerupere intenționată a călătoriei de către un pasager în temeiul unui contract de transport aerian unic, convenită în prealabil de transportatorul aerian sau de agentul autorizat al acestuia, între punctul de plecare inițial și destinația finală, pentru o perioadă de timp mai mare decât cea necesară pentru tranzitul direct sau, în cazul schimbării zborurilor, pentru o perioadă care se extinde în mod normal până la ora de plecare a următorului zbor de legătură și care adesea include o ședere peste noapte;

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

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

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

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

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

(aa) «noapte» înseamnă perioada dintre miezul nopții și ora 06:00;

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

(ac) «minor neînsoțit» înseamnă o persoană cu vârsta mai mică de 18 ani la data plecării zborului sau a primului zbor de legătură efectuat în temeiul unui contract de transport aerian, care călătorește fără un adult care îi este reprezentant legal și pentru care transportatorul aerian a acceptat să fie responsabil cu acordarea asistenței în conformitate cu normele sale publicate;

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

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

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

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

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

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

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

3. Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 3*

Domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică:

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

(b) pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță către un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatele, exceptând cazurile în care aceștia au primit indemnizații, despăgubiri și asistență în țara terță respectivă care sunt echivalente și conforme cu scopul prezentului regulament, în cazul în care transportatorul aerian efectiv al zborului respectiv este un transportator aerian din Uniune.

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

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

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

(3) Prezentul regulament nu se aplică pasagerilor care călătoresc gratuit sau la un tarif redus care nu este disponibil direct sau indirect publicului, cu următoarele excepții:

(a) pasagerii care posedă bilete emise de un transportator aerian sau de un intermediar în cadrul unui program de fidelizare a clientelei sau al unui alt program comercial, cărora prezentul regulament li se aplică integral; și

(b) copiii de vârstă mică care călătoresc gratuit sau la un tarif redus care nu este disponibil direct sau indirect publicului și persoanele care călătoresc gratuit sau la un tarif redus care nu este disponibil direct sau indirect publicului pentru că însoțesc o persoană cu handicap sau o persoană cu mobilitate redusă în conformitate cu condițiile menționate la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului (*), cărora li se aplică prezentul regulament, cu excepția articolului 7 din prezentul regulament.

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

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

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

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

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

4. Se introduce următorul articol:

„*Articolul 3a*

Eticheta Uniunii privind drepturile pasagerilor din transportul aerian

(1) Se instituie o «etichetă a Uniunii privind drepturile pasagerilor din transportul aerian» (denumită în continuare «eticheta»), a cărei utilizare este voluntară.

(2) Eticheta le permite pasagerilor să afle rapid dacă prezentul regulament se aplică unei călătorii, pentru a facilita compararea ofertelor de bilete și alegerea între acestea.

(3) Transportatorii aerieni sau intermediarii pot utiliza eticheta atunci când oferă bilete pasagerilor pentru călătorii care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și care sunt efectuate de transportatori aerieni din Uniune.

(4) Utilizarea etichetei de către un transportator aerian sau un intermediar este voluntară, cu excepția cazului în care un transportator aerian efectiv impune unui transportator aerian sau unui intermediar utilizarea etichetei printr-un acord comercial.

(5) Eticheta se afișează numai în timpul activităților de vânzare și de marketing lângă sau în legătură directă cu oferta pentru o călătorie care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și care este efectuată de un transportator aerian din Uniune. Atunci când se afișează mai multe oferte de călătorie, trebuie să fie clar cărei călătorii i se aplică eticheta.

(6) Se interzice orice publicitate falsă ori înșelătoare sau utilizarea unei etichete ori a unui logo care ar putea fi confundat cu eticheta.

(7) Comisia promovează utilizarea etichetei de către transportatorii aerieni sau de către intermediari.

(8) Pentru a asigura punerea în aplicare uniformă a prezentului articol, Comisia adoptă, până la 23 octombrie 2027, acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate privind conceperea, conținutul și modelul etichetei puse la dispoziție în temeiul prezentului articol.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 16h alineatul (2).”

5. Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 4*

Refuzul la îmbarcare

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

(2) În cazul în care un transportator aerian efectiv preconizează în mod rezonabil un refuz la îmbarcare pentru un zbor, acesta informează imediat pasagerii în cauză. În același timp, transportatorul aerian efectiv le precizează pasagerilor în cauză drepturile lor specifice în temeiul prezentului regulament aplicabile în cazul respectiv, în special în ceea ce privește dreptul la despăgubiri prevăzut la articolul 7, dreptul la rambursare sau la redirecționare în conformitate cu articolul 8 și dreptul la asistență în conformitate cu articolul 9.

Transportatorul aerian efectiv face apel la voluntari să nu se îmbarce în aeronavă în schimbul unei indemnizații în condiții asupra cărora fiecare voluntar și transportatorul aerian efectiv urmează să convină. Transportatorul aerian efectiv informează voluntarii cu privire la drepturile lor în conformitate cu prezentul regulament. Acordul cu fiecare voluntar privind indemnizațiile înlocuiește dreptul voluntarului la despăgubiri prevăzut la articolul 7 alineatul (1) numai în cazul în care voluntarul aprobă în mod explicit acest lucru pe un suport durabil. În absența unei astfel de aprobări, voluntarului i se acordă despăgubiri, fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de șapte zile calendaristice de la refuzul la îmbarcare, de către transportatorul aerian efectiv care refuză îmbarcarea în conformitate cu articolul 7 alineatul (1).

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

(4) Transportatorul aerian efectiv care refuză îmbarcarea oferă imediat pasagerilor în cauză informațiile privind soluționarea reclamațiilor în temeiul articolului 15a.

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

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

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

(5) Pasagerilor nu li se refuză îmbarcarea și nu li se percepe nicio taxă pentru călătoria de întoarcere, inclusiv pentru o călătorie care constă în zboruri de legătură, pe motiv că nu au efectuat călătoria dus în temeiul aceluiași contract de transport aerian.”

6. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 5*

Anularea zborului

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

Transportatorul aerian efectiv le precizează pasagerilor în cauză, fără întârzieri nejustificate, motivul anulării.

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

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

(4) Pasagerii au dreptul să primească, la cerere, despăgubiri din partea transportatorului aerian efectiv al zborului anulat în conformitate cu articolul 7.

(5) Dreptul de a primi despăgubiri în temeiul alineatului (4) nu se aplică în cazul în care pasagerul a fost informat cu privire la anulare cu cel puțin 14 zile calendaristice înainte de data plecării indicată pe biletul pasagerului sau în cazul în care pasagerul este informat cu privire la anulare cu mai puțin de 14 zile calendaristice înainte de ora de plecare programată și i se oferă o redirecționare care îi permite să plece cu cel mult o oră înainte de ora de plecare programată și să ajungă la destinația lor finală la mai puțin de două ore după ora de sosire programată. Transportatorului aerian efectiv îi revine sarcina probei pentru a stabili faptul că pasagerul a fost informat în legătură cu anularea zborului, precum și cu privire la momentul când a avut loc această informare.

(6) Dreptul de a beneficia de rambursare și redirecționare prevăzut la alineatul (2) și dreptul de a beneficia de despăgubiri prevăzut la alineatul (4) nu se aplică în cazul în care aeronava a decolat, dar a deviat către un alt aeroport decât aeroportul de sosire indicat pe bilet, dacă aeroportul efectiv de sosire și aeroportul de sosire indicat pe bilet deservesc aceeași localitate, același oraș sau aceeași regiune, iar transportatorul aerian a asigurat transportul pasagerului către aeroportul de sosire indicat pe bilet, cu condiția ca întârzierea la sosirea la aeroportul de sosire indicat pe bilet să nu depășească trei ore. În acest scop, transportatorului aerian efectiv îi revine sarcina probei pentru a stabili ora de sosire, cu mijloace de transport alternative, la aeroportul de sosire indicat pe bilet.

Primul paragraf de la prezentul alineat nu se aplică în cazurile în care pasagerilor cu nevoi specifice menționați la articolul 11 alineatul (3) sau persoanelor care îi însoțesc li se refuză biletul pentru mijloacele de transport alternative sau îmbarcarea în aceste mijloace de transport din cauza unor cerințe de siguranță aplicabile ori a imposibilității fizice de a îmbarca sau dacă aceste persoane nu pot utiliza serviciul de transport respectiv din cauză că nu există asistență disponibilă. Transportatorul aerian efectiv depune eforturi rezonabile pentru a permite unor astfel de pasageri accesul la mijloace de transport alternative. Întârzierea la sosirea la aeroportul de sosire indicat pe bilet se calculează pe baza orei de sosire a serviciului de transport care a fost furnizat de transportatorul aerian efectiv și pe care pasagerii cu nevoi specifice sau, dacă este cazul, persoanele care îi însoțesc l-au utilizat efectiv sau l-ar putea utiliza pentru a ajunge la aeroportul respectiv.”

7. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 6*

Întârzierea zborului

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

Transportatorul aerian efectiv le comunică pasagerilor în cauză, fără întârzieri nejustificate, motivele întârzierii zborului la plecare sau la sosire.

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

(3) În cazul în care întârzierea la plecare atinge cinci ore, transportatorul aerian efectiv oferă pasagerilor în cauză, fără întârzieri nejustificate, rambursare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) primul paragraf litera (a).

(4) Pasagerii au dreptul să primească, la cerere, despăgubiri din partea transportatorului aerian efectiv pentru zborul întârziat, în conformitate cu articolul 7, atunci când ajung la destinația lor finală cu o întârziere la sosire care depășește trei ore.”

8. Se introduc următoarele articole:

„*Articolul 6a*

Întârzierea pe suprafața de mișcare

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

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

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

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

Articolul 6b

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

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

(2) În cazul în care transportatorul aerian efectiv nu poate redirecționa pasagerul în termen de cinci ore de la ora de plecare indicată pe biletul pasagerului pentru zborul de legătură pierdut, transportatorul aerian efectiv oferă, de asemenea, pasagerilor în cauză, fără întârzieri nejustificate, rambursare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) primul paragraf litera (a).

(3) Pasagerii au, de asemenea, dreptul să primească, la cerere, despăgubiri din partea transportatorului aerian care operează zborul perturbat, în conformitate cu articolul 7, în cazul în care aceștia ajung la destinația lor finală cu o întârziere la sosire care depășește trei ore.

Prin derogare de la definiția întârzierii la sosire, în cazul zborurilor de legătură pierdute, întârzierea la sosire se calculează începând cu ora de sosire la destinația finală, astfel cum este indicată pe biletul pasagerului, înainte de zborul de legătură pierdut.

Articolul 6c

Circumstanțe extraordinare

(1) În sensul prezentului regulament, circumstanțele extraordinare includ evenimentele din lista circumstanțelor extraordinare prevăzute în anexă, fără a se limita la acestea.

(2) Transportatorul aerian efectiv este obligat să plătească despăgubiri în conformitate cu articolul 7 cu excepția cazului în care poate face dovada că anularea, întârzierea sau pierderea zborului de legătură a fost cauzată de circumstanțe extraordinare și că anularea, întârzierea sau pierderea zborului de legătură nu ar fi putut fi evitată chiar dacă transportatorul aerian ar fi luat toate măsurile rezonabile. Circumstanțele extraordinare pot fi invocate numai dacă există o legătură de cauzalitate directă între survenirea circumstanței respective și perturbarea zborului. Transportatorului aerian efectiv îi revine sarcina probei pentru a stabili existența respectivei legături directe de cauzalitate și faptul că transportatorul aerian efectiv a luat toate măsurile rezonabile pentru a evita perturbarea."

9. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 7*

Dreptul la despăgubiri

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

(a) 250 EUR pentru călătoriile pe distanțe de cel mult 1 500 de kilometri;

(b) 400 EUR pentru toate călătoriile în interiorul Uniunii pe distanțe mai mari de 1 500 de kilometri și pentru toate celelalte călătorii pe distanțe cuprinse între 1 500 și 3 500 de kilometri;

(c) 600 EUR pentru toate călătoriile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

(2) Transportatorii aerieni efectivi pot reduce despăgubirile prevăzute la alineatul (1) litera (c) cu 50 % dacă ora de sosire nu depășește cu mai mult de patru ore ora de sosire programată a călătoriei rezervate inițial și în cazul în care:

(a) pasagerilor li se oferă redirecționarea la un moment ulterior către destinația lor finală cu un zbor alternativ în temeiul articolului 8 alineatul (1) primul paragraf litera (b); sau

(b) există o întârziere la sosire pentru călătoria rezervată inițial.

(3) În cazul unei redirecționări în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) primul paragraf litera (b) după o anulare, atunci când călătoria de redirecționare este programată să înceapă cu mai mult de o oră înainte de ora de plecare programată a călătoriei sau zborului inițial, transportatorul aerian efectiv poate reduce despăgubirile prevăzute la articolul 5:

(a) cu 50 % dacă ora de plecare programată este devansată cu mai puțin de două ore și pasagerul a efectuat zborul;

(b) cu 25 % dacă ora de plecare programată este devansată cu mai puțin de trei ore și pasagerul a efectuat zborul.

(4) În cazul în care un pasager poate avea dreptul la despăgubiri în conformitate cu articolul 5 alineatul (4), articolul 6 alineatul (4) sau articolul 6b alineatul (3), transportatorul aerian efectiv furnizează pasagerului, în termen de 96 de ore de la terminarea călătoriei, pe cale electronică, pe un suport durabil, informații cu privire la drepturile pasagerului la despăgubiri și instrucțiuni clare cu privire la modul de transmitere a unei cereri de despăgubiri.

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

(6) În cazul în care pasagerul a optat pentru continuarea călătoriei sale în temeiul articolului 8 alineatul (1) primul paragraf litera (a), (b) sau (c) și, în cursul redirecționării, survine o nouă perturbare, pasagerul își păstrează dreptul de a primi orice alte despăgubiri pe parcursul redirecționării către punctul său de plecare inițial sau către destinația sa finală.

(7) Despăgubirile se plătesc prin transfer bancar electronic sau, dacă pasagerul acceptă în mod explicit acest lucru pe un suport durabil, prin alte mijloace.

(8) Transportatorului aerian efectiv îi revine sarcina probei pentru a stabili momentul și modul în care pasagerul a acceptat acordul privind forma de plată a despăgubirilor prevăzut la alineatul (7).

(9) Cererile de despăgubiri în temeiul prezentului articol se depun de către pasager în termen de nouă luni de la data plecării efective indicate pe biletul pasagerului. În cazul în care o cerere este depusă de un terț în numele pasagerilor, transportatorul aerian efectiv poate solicita dovada unui mandat valabil de a acționa. Transportatorii aerieni efectivi confirmă imediat primirea cererii pe un suport durabil. În termen de 30 de zile calendaristice de la primirea cererii, transportatorul aerian efectiv fie plătește despăgubirile, fie furnizează pasagerului o justificare pentru neplata despăgubirilor, caz în care trebuie să fie furnizate informații privind soluționarea reclamațiilor în temeiul articolului 15a. În cazul în care, în condițiile prevăzute la articolul 6c alineatul (2), transportatorul aerian efectiv invocă o circumstanță extraordinară, acesta precizează circumstanța extraordinară enumerată în anexă pe care o invocă și, dacă invocă un eveniment care nu se află pe lista respectivă, precizează evenimentul pe care îl invocă și motivele pentru care acesta ar trebui să fie considerat o circumstanță extraordinară. Ori de câte ori transportatorul aerian efectiv invocă o circumstanță extraordinară, acesta furnizează o explicație clară și motivată, inclusiv o explicație concisă cu privire la modul în care circumstanța extraordinară invocată îndeplinește condițiile privind legătura directă de cauzalitate și toate măsurile rezonabile prevăzute la articolul 6c alineatul (2).

În cazul în care transportatorul aerian efectiv nu plătește despăgubirile solicitate, pasagerul poate depune o reclamație în conformitate cu articolul 15a.”

10. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 8*

Dreptul la rambursare sau redirecționare

(1) În cazul unei perturbări, transportatorul aerian efectiv le oferă pasagerilor, fără întârzieri nejustificate și în condițiile prevăzute la articolul 4, 5, 6 sau 6b și la prezentul articol, posibilitatea de a alege între următoarele opțiuni, care sunt furnizate cu titlu gratuit:

(a) rambursarea automată în termen de șapte zile calendaristice de la exprimarea opțiunii pasagerului, prin transfer bancar electronic sau, dacă pasagerul acceptă în mod explicit acest lucru pe un suport durabil, prin alte mijloace, a prețului integral al biletelor și al comisioanelor de intermediere, dacă au fost aplicate, pentru segmentul sau segmentele de călătorie sau călătorii neefectuate, precum și pentru segmentul sau segmentele de călătorie sau călătorii deja efectuate dacă zborul nu mai servește niciunui scop în raport cu planurile inițiale de călătorie ale pasagerului, împreună cu, dacă este cazul, un zbor de întoarcere la punctul de plecare inițial, cât mai curând posibil după ora de plecare indicată pe biletul pasagerului sau, cu acordul pasagerului, înainte de ora respectivă;

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

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

În cazul în care organul de administrare a aeroportului își activează planul de urgență în conformitate cu articolul 10a, termenul menționat la primul paragraf litera (a) de la prezentul alineat poate fi prelungit la 30 de zile calendaristice.

(2) Pentru ca pasagerul să ajungă la destinația sa în modul stabilit în conformitate cu alineatul (1) primul paragraf litera (b), în cel mai scurt timp posibil și cu o durată totală a călătoriei cât mai apropiată, în mod rezonabil, de durata totală a călătoriei programată pentru zborul inițial, transportatorul aerian efectiv oferă, în funcție de disponibilitate, cel puțin una dintre următoarele opțiuni alternative, pentru a fi luată în considerare de pasager și acceptată explicit de acesta pe un suport durabil:

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

(b) o rută diferită între aceleași aeroporturi de plecare și de sosire, astfel cum sunt menționate în contractul de transport aerian;

(c) o redirecționare către sau dinspre un aeroport alternativ în raport cu aeroportul menționat în contractul de transport aerian, caz în care transportatorul aerian efectiv suportă costul transferului pasagerului dintre aeroportul menționat în contractul de transport aerian și aeroportul alternativ;

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

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

În situația redirecționării cu alt transportator aerian sau printr-un alt mod de transport, transportatorul aerian efectiv rămâne responsabil pentru furnizarea de informații, asistență și redirecționare numai până la plecarea serviciului de redirecționare respectiv. Transportatorul aerian efectiv rămâne responsabil pentru despăgubirile acordate pentru întârzierea la sosirea la destinația finală în conformitate cu articolul 7. Transportatorul care operează serviciul de redirecționare este responsabil pentru toate celelalte drepturi legate de serviciul respectiv în conformitate cu dreptul aplicabil al Uniunii privind drepturile pasagerilor pentru modul de transport respectiv.

(3) În cazul în care un pasager a informat transportatorul aerian efectiv cu privire la alegerea sa de a-și continua călătoria în conformitate cu alineatul (1) litera (b) și cu alineatul (5) de la prezentul articol, iar transportatorul aerian efectiv nu a oferit, în termen de trei ore, o redirecționare în condiții de transport comparabile, pasagerul își poate organiza propria redirecționare în conformitate cu alineatul (2) de la prezentul articol. Dacă pasagerul alege să își organizeze propria redirecționare, acesta informează transportatorul aerian efectiv în consecință. Pasagerul are dreptul de a refuza opțiunile de redirecționare dacă opțiunile respective nu oferă condiții de transport comparabile și, în acest caz, își menține dreptul la asistență în conformitate cu articolul 9 în timpul așteptării pentru redirecționare.

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

Atunci când își organizează propria redirecționare, pasagerii limitează cheltuielile la cele care sunt necesare, rezonabile și adecvate. Transportatorul aerian efectiv rambursează cheltuielile care nu depășesc 400 % din prețul integral al biletului sau biletelor și din comisioanele de intermediere, dacă au fost aplicate, suportate de pasager în termen de 14 zile calendaristice de la depunerea cererii. În cazul în care organul de administrare a aeroportului își activează planul de urgență, transportatorul aerian efectiv poate prelungi termenul respectiv la 30 de zile calendaristice.

(4) Fără a aduce atingere celorlalte dispoziții de la prezentul articol, în cazul în care un pasager a organizat o escală, acesta are dreptul suplimentar de a refuza opțiunile de redirecționare, dacă opțiunile de redirecționare în cauză omit escala respectivă.

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

Pasagerul informează transportatorul aerian efectiv cu privire la opțiunea sa.

(6) La cererea pasagerului, transportatorul aerian efectiv furnizează informațiile prevăzute la prezentul articol pe suport de hârtie. Transportatorul aerian efectiv se asigură că alegerea făcută de pasager în temeiul prezentului articol este confirmată explicit pe un suport durabil.

(7) Opțiunile prevăzute la alineatul (1) sunt afișate clar, fără a face obiectul unei selecții prealabile, al unor setări implicite sau al unor sarcini procedurale suplimentare care favorizează o anumită opțiune.”

11. Se introduce următorul articolul:

„*Articolul 8a*

Vouchere

(1) În cazul în care un pasager are dreptul la despăgubiri în conformitate cu articolul 7 sau la rambursare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) primul paragraf litera (a) ori cu articolul 10 alineatul (2), transportatorul aerian poate oferi pasagerului posibilitatea de a alege un voucher cu o valoare corespunzătoare cel puțin cuantumului rambursării sau al despăgubirilor datorate.

(2) Pasagerul nu este obligat să accepte un voucher în locul plății. Acceptarea este valabilă numai dacă pasagerul și-a dat consimțământul explicit pe un suport durabil. Toate opțiunile prevăzute la articolul 7 alineatul (7) și la articolul 8 alineatul (1) primul paragraf litera (a) trebuie să fie afișate clar, fără a face obiectul unei selecții prealabile, al unor setări implicite sau al unor sarcini procedurale suplimentare care favorizează o anumită opțiune.

(3) Transportatorul aerian informează pasagerul în mod clar, pe un suport durabil, cu privire la informațiile prevăzute la alineatele (2), (4), (5) și (6), înainte ca pasagerul să își exercite alegerea menționată la alineatul (1).

(4) Un voucher:

(a) are o perioadă maximă de valabilitate de 12 luni de la data la care pasagerul a acceptat voucherul; perioada de valabilitate respectivă poate fi prelungită o singură dată, cu o perioadă suplimentară de maximum 12 luni, cu condiția ca atât pasagerul, cât și transportatorul aerian să își dea acordul explicit pe un suport durabil cu privire la prelungirea respectivă;

(b) poate fi utilizat integral sau parțial pentru orice servicii ale transportatorului aerian în perioada sa de valabilitate, inclusiv pentru serviciile rezervate în perioada de valabilitate a voucherului, dar efectuate după data expirării acestuia;

(c) este emis pe un suport durabil și menționează clar valoarea, perioada de valabilitate și condițiile sale de utilizare; dacă valoarea este mai mare decât plata la care are dreptul pasagerul în temeiul articolului 7, al articolului 8 alineatul (1) primul paragraf litera (a) sau al articolului 10 alineatul (2), voucherul indică acest lucru.

(5) Pasagerul și transportatorul aerian pot conveni asupra unei plăți integrale sau parțiale în orice moment înainte ca voucherul să fie utilizat sau să expire, în pofida alegerii inițiale de către pasager a unui voucher.

(6) Transportatorul aerian rambursează automat cuantumul rămas din voucherul în cauză fără întârzieri nejustificate și, în orice caz, cel târziu în termen de șapte zile calendaristice:

(a) pasagerului, după expirarea perioadei sale de valabilitate, dacă voucherul nu a fost utilizat; acest lucru se aplică, de asemenea, oricărui cuantum rămas din voucherul în cauză în cazul utilizării parțiale anterioare;

(b) pasagerului, atunci când, înainte de expirarea perioadei de valabilitate a unui voucher, pasagerul și transportatorul aerian convin asupra unei astfel de rambursări; sau

(c) persoanei care se ocupă de succesiunea pasagerului decedat în cazul decesului pasagerului în cauză, la cererea persoanei respective, pe baza prezentării documentelor justificative corespunzătoare pe un suport durabil.”

12. Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 9*

Dreptul la asistență

(1) În cazul în care se face trimitere la prezentul articol, pasagerilor li se oferă, în mod gratuit, următoarele:

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

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

(c) acces la internet și două apeluri telefonice.

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

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

(a) cazare la hotel;

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

(3) Transportatorul aerian efectiv poate recurge la vouchere pentru a-și îndeplini obligațiile care îi revin în temeiul alineatului (1) primul paragraf literele (a) și (b) și al alineatului (2). Voucherele acordate în conformitate cu alineatul (1) sunt utilizabile în toate magazinele care furnizează alimente și gustări și băuturi în aeroportul în care sunt blocați pasagerii în cauză, la bordul zborului lor și, după caz, la cazarea asigurată în temeiul alineatului (2) litera (a). Un voucher pentru cazare la hotel acordat în conformitate cu alineatul (2) litera (a) poate fi emis numai dacă transportatorul aerian efectiv a rezervat în prealabil o cameră pentru pasagerul în cauză.

(4) În cazul în care transportatorul aerian efectiv nu își îndeplinește obligațiile care îi revin în temeiul alineatelor (1), (2) și (3), pasagerii în cauză își pot face propriile aranjamente. Transportatorul aerian care operează zborul perturbat rambursează cheltuielile suportate de pasageri în termen de 14 zile calendaristice de la depunerea cererii de rambursare, în măsura în care cheltuielile respective sunt necesare, rezonabile și proporționale cu durata așteptării și cu costul gustărilor și băuturilor și al meselor în locul unde se află aeroportul sau cu amplasarea locului de cazare unde sunt blocați pasagerii. În cazul în care organul de administrare a aeroportului își activează planul de urgență, transportatorul aerian care operează zborul perturbat poate prelungi termenul respectiv la 30 de zile calendaristice.

(5) În toate aeroporturile Uniunii cu trafic comercial de pasageri, organul de administrare a aeroportului introduce măsuri astfel încât să poată pune la dispoziție gratuit, indiferent de momentul zilei, de zbor sau de terminal, atât apă potabilă, cât și stații de reîncărcare pentru dispozitive electronice.

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

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

13. Articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 10*

Surclasarea și declasarea

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

(2) Dacă un transportator aerian efectiv plasează un pasager într-o clasă de transport inferioară celei pentru care a fost achiziționat biletul, acesta îi oferă pasagerului, în termen de 14 zile calendaristice de la declasare, o rambursare automată cel puțin echivalentă cu:

(a) 30 % din prețul zborului pentru zborurile de cel mult 1 500 de kilometri;

(b) 50 % din prețul zborului pentru toate zborurile din interiorul Uniunii pe distanțe mai mari de 1 500 de kilometri, cu excepția zborurilor dintre teritoriul european al statelor membre și regiunile ultraperiferice ale Franței, și pentru toate celelalte zboruri pe distanțe cuprinse între 1 500 și 3 500 de kilometri; sau

(c) 75 % din prețul biletului pentru toate zborurile care nu se încadrează la literele (a) sau (b), inclusiv zborurile dintre teritoriul european al statelor membre și regiunile ultraperiferice ale Franței.

(3) În cazul în care prețul zborului nu este indicat pe bilet, rambursarea menționată la alineatul (2) de la prezentul articol se calculează pe baza proporției relevante a distanței zborului în raport cu distanța totală care face obiectul contractului de transport aerian, calculată în conformitate cu articolul 7 alineatul (5).

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

(5) Prezentul articol nu se aplică serviciilor auxiliare, precum locurile speciale sau serviciile de catering, care sunt independente de clasa de transport și vândute separat."

14. Se introduce următorul articol:

„*Articolul 10a*

Planurile de urgență ale aeroporturilor

(1) Într-un aeroport din Uniune cu un volum total de trafic anual de pasageri mai mare de patru milioane de pasageri timp de cel puțin trei ani consecutivi, organul de administrare a aeroportului se asigură că operațiunile organului de administrare a aeroportului și ale furnizorilor de servicii esențiale aeroportuare, în special ale transportatorilor aerieni și ale furnizorilor de servicii de handling la sol, sunt coordonate printr-un plan de urgență corespunzător în cazul unor eventuale anulări multiple, întârzieri multiple ale zborurilor sau ambele, de natură să blocheze un număr considerabil de pasageri în aeroport. Planul de urgență se stabilește pentru a asigura că li se oferă pasagerilor blocați informații și asistență corespunzătoare și conține dispoziții menite să le reducă la minimum timpul de așteptare și disconfortul.

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

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

(4) Organul de administrare a aeroportului comunică planul de urgență Comitetului utilizatorilor aeroportului menționat în Directiva 96/67/CE și, la cerere, organismului național de aplicare a legii desemnat în temeiul articolului 16 din prezentul regulament. Organismul național de aplicare a legii monitorizează dacă organul de gestionare a aeroportului respectă cerințele prezentului articol.

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

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

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

15. Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 11*

Pasageri cu nevoi specifice

(1) Drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă prevăzute la prezentul articol nu aduc atingere drepturilor de care beneficiază acestea în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1107/2006.

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

(3) În sensul prezentului regulament, următoarele categorii de pasageri sunt considerate «pasageri cu nevoi specifice»:

(a) persoanele cu handicap, persoanele cu mobilitate redusă și femeile însărcinate, cu condiția ca transportatorul aerian efectiv să fi fost informat cu privire la nevoile lor specifice de asistență, dacă este posibil în momentul rezervării sau al înregistrării, și cel târziu atunci când pasagerul este informat de o perturbare în temeiul articolului 4 alineatul (2), al articolului 5 alineatul (1) sau al articolului 6 alineatul (1) sau pierde un zbor de legătură astfel cum se prevede la articolul 6b alineatul (1);

(b) copiii de vârstă mică și minorii neînsoțiți; și

(c) persoanele care au nevoie de asistență medicală specifică pe baza unei autorizări medicale, cu excepția cazului în care li se refuză îmbarcarea din motive de siguranță.

Orice notificare transmisă transportatorului aerian cu privire la circumstanțele menționate la primul paragraf se consideră că acoperă toate călătoriile efectuate în temeiul unui contract de transport aerian.

(4) Transportatorul aerian oferă gratuit oricărei persoane care însoțește persoanele menționate la alineatul (3) sau care însoțește un copil, în temeiul aceluiași contract de transport aerian, posibilitatea de a fi așezată pe un scaun alăturat celui al persoanei sau al copilului respectiv. În cazul în care nu sunt disponibile scaune alăturate, transportatorul aerian depune eforturi pentru a ajuta persoana sau persoanele însoțitoare să găsească scaune alăturate.

(5) La îmbarcare, transportatorii aerieni efectivi acordă prioritate persoanelor menționate la alineatul (3) și oricăror persoane sau câini de asistență recunoscuți care le însoțesc, precum și copiilor aflați în cărucioare sau landouri și persoanelor care îi însoțesc.

(6) Transportatorii aerieni efectivi se asigură, fără costuri suplimentare, că transportul copiilor de vârstă mică și al copiilor care au nevoie de un cărucior sau landou se poate realiza cu căruciorul sau landoul lor până la poarta de îmbarcare sau la ușa aeronavei și că respectivul cărucior sau landou li se înapoiază la sosire la ușa aeronavei, cu excepția cazului în care există constrângeri legate de siguranță, securitate, capacitate sau funcționare.

(7) În cazul în care organul de administrare a aeroportului nu își îndeplinește obligațiile prevăzute la articolele 7 și 8 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 și, drept consecință, persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă pierd zborul, transportatorul aerian este responsabil pentru despăgubirea, redirecționarea și acordarea de asistență pasagerilor respectivi în conformitate cu articolele 7, 8 și 9 din prezentul regulament. Transportatorul aerian efectiv asigură, de asemenea, o astfel de redirecționare și asistență însoțitorului persoanei respective în conformitate cu condițiile menționate la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006.

Organul de administrare a aeroportului rambursează transportatorului aerian efectiv costurile suportate de respectivul transportator aerian efectiv în conformitate cu primul paragraf de la prezentul alineat. Până la 23 octombrie 2027, Comisia adoptă un act de punere în aplicare în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16h alineatul (3), care stabilește modalitățile practice pentru respectiva rambursare. Respectivul act de punere în aplicare nu diminuează responsabilitățile transportatorului aerian de a despăgubi, a redirecționa și a acorda asistență pasagerilor în temeiul prezentului alineat.

(8) Dacă transportatorul aerian sau agentul autorizat al acestuia încheie un contract cu o persoană care acționează în numele unor minori neînsoțiți, cu scopul de a le acorda minorilor respectivi asistență specifică pentru călătorie și, pentru că nu se acordă o asemenea asistență specifică, minorii respectivi pierd zborul, transportatorii aerieni efectivi sunt responsabili pentru despăgubirea, redirecționarea și asistența acordată minorilor respectivi în conformitate cu articolele 7, 8 și 9.

(9) Atunci când le oferă pasagerilor posibilitatea de a beneficia de redirecționare și de asistență în conformitate cu articolele 8 și 9, transportatorul aerian efectiv acordă o atenție deosebită nevoilor persoanelor menționate la alineatul (3) de la prezentul articol. Transportatorii aerieni furnizează respectiva redirecționare și asistență persoanelor respective, inclusiv oricăror persoane sau câini de asistență recunoscuți care le însoțesc, cât mai curând posibil.

(10) Articolul 9 alineatul (6) nu se aplică pasagerilor menționați la alineatul (3) de la prezentul articol și nici persoanelor sau câinilor de asistență recunoscuți care îi însoțesc."

16. Se introduc următoarele articole:

„*Articolul 11a*

Obiect personal și bagaj de mână

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

Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1107/2006, transportatorii aerieni efectivi permit pasagerilor, în funcție de capacitatea cabinei aeronavei, să transporte un bagaj de mână în cabină.

Ori de câte ori sunt prezentate sau publicate tarife pentru transportul aerian de pasageri, sunt afișate în mod implicit, înainte de începerea oricărui proces de rezervare, tarife care includ un bagaj de mână.

Prezentul alineat nu împiedică transportatorii aerieni sau intermediarii să prezinte oferte diferențiate din punct de vedere comercial pasagerilor care aleg în mod voluntar să călătorească fără bagaj de mână.

(2) În cazul în care motive specifice precum cele legate de siguranță, de capacitate sau de o schimbare a tipului aeronavei ulterioară momentului rezervării împiedică transportul în cabină al unui obiect personal sau al unui bagaj de mână menționat la alineatul (1), transportatorul aerian efectiv poate solicita la înregistrare sau la poartă, după caz, ca bagajele neînregistrate să fie transportate în cala aeronavei, fără a percepe însă alte costuri pasagerului.

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

Articolul 11b

Cărțile de îmbarcare

Pasagerilor nu li se refuză îmbarcarea pe motiv că au folosit propria versiune tipărită a unei cărți de îmbarcare emise digital, cu condiția ca aceasta să fie imprimată clar și să poată fi citită automat. Pasagerilor nu li se refuză îmbarcarea pe motiv că nu au plătit un tarif suplimentar pentru utilizarea propriei versiuni tipărite a unei cărți de îmbarcare emise digital.

În cazul în care transportatorii aerieni pun la dispoziție cărți de îmbarcare digitale, pasagerii își pot obține cărțile de îmbarcare în format digital, în momentul înregistrării, fără să mai facă altă cerere și nu sunt obligați să aibă un cont de utilizator sau o aplicație specifică pentru a obține și a imprima cărțile de îmbarcare.

Transportatorii aerieni nu pot impune o taxă suplimentară pentru a oferi pasagerului o versiune tipărită a cărții de îmbarcare, dacă pasagerul s-a înregistrat deja.

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

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

17. Articolul 12 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 12*

Alte drepturi

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

Despăgubirile acordate în conformitate cu articolul 7 sau rambursarea acordată în conformitate cu articolul 10 alineatul (2) din prezentul regulament se deduc din despăgubirile sau din reducerea de preț acordate în conformitate cu alte acte juridice, cum ar fi Directiva (UE) 2015/2302, dacă drepturile pentru care sunt acordate despăgubirile sau reducerea de preț protejează același interes sau au același obiectiv. În mod similar, despăgubirile sau reducerea de preț acordate în conformitate cu alte acte juridice, cum ar fi Directiva (UE) 2015/2302, se deduc din despăgubirile acordate în conformitate cu articolul 7 sau din rambursarea acordată în conformitate cu articolul 10 alineatul (2) din prezentul regulament, dacă drepturile pentru care sunt acordate despăgubirile sau reducerea de preț protejează același interes sau au același obiectiv.

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

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

(3) În cazul în care pasagerului i-au fost deja plătite despăgubiri sau rambursări în conformitate cu legislația unei țări terțe, cuantumul unor astfel de despăgubiri sau rambursări se deduce din cuantumul despăgubirii sau al rambursării acordate în conformitate cu prezentul regulament."

18. Se introduce următorul articol:

„*Articolul 12a*

Corectarea numelor

(1) La primirea unei cereri depuse cu cel puțin 48 de ore înainte de ora de plecare programată, transportatorul aerian efectiv corectează greșelile de ortografiere a numelui pasagerului sau, în cazul unei modificări administrative, actualizează numele pasagerului. O astfel de corectare sau actualizare se efectuează gratuit cel puțin o dată și nu constituie un motiv de refuz la îmbarcare în conformitate cu articolul 4.

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

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

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

(3) O corectare sau actualizare efectuată în temeiul alineatului (1) nu constituie un transfer al unui bilet de la pasager la o altă persoană."

19. Articolul 13 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 13*

Dreptul la reparații

În cazul în care un transportator aerian efectiv plătește despăgubiri sau își îndeplinește celelalte obligații care îi revin în temeiul prezentului regulament, nicio dispoziție a prezentului regulament sau a dreptului intern nu poate fi interpretată ca o restrângere a dreptului acestuia de a solicita despăgubiri de la orice persoană, inclusiv de la terți, în conformitate cu dreptul aplicabil al Uniunii sau cu dreptul intern aplicabil. În special, prezentul regulament nu restrânge în niciun fel dreptul transportatorului aerian efectiv de a solicita despăgubiri sau de a-și recupera costurile de la un aeroport sau de la un alt terț cu care transportatorul aerian efectiv a încheiat un contract."

20. Articolul 14 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 14*

Obligații privind informarea pasagerilor

(1) Transportatorul aerian efectiv și intermediarul publică pe site-urile lor web și pe aplicațiile mobile o notă de informare în care se specifică drepturile prevăzute în prezentul regulament, inclusiv informații privind procesul de soluționare a reclamațiilor. Pentru a respecta această cerință, transportatorul aerian efectiv și intermediarul pot utiliza un rezumat al dispozițiilor prezentului regulament elaborat și pus la dispoziția publicului de Comisie în toate limbile oficiale ale Uniunii.

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

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

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

(c) termenul și procedura prin care un pasager poate solicita corectarea unui nume, astfel cum se specifică la articolul 12a;

(d) clauzele și condițiile contractului de transport aerian;

(e) procedura de recuperare a obiectelor personale sau a bagajelor de mână uitate în cabină; informațiile respective includ datele de contact electronice, formularele aplicabile și orice alte detalii relevante necesare pentru ca pasagerul să inițieze o cerere; și

(f) datele de contact pentru ajutor și asistență în cazul unei perturbări.

(3) Un intermediar sau un transportator aerian care vinde bilete care fac obiectul unei combinații de contracte de transport aerian informează pasagerul înainte de cumpărare cu privire la faptul că biletele fac obiectul unor contracte de transport aerian separate și că drepturile în temeiul articolelor 7, 8 și 9 în ceea ce privește despăgubirea, rambursarea, redirecționarea sau asistența în cazul pierderii unui zbor ulterior nu se aplică în cadrul contractului separat de transport aerian. Informațiile respective se precizează în mod clar și se furnizează pe un suport durabil la vânzarea biletelor.

(4) Organul de administrare a aeroportului sau, după caz, transportatorul aerian efectiv se asigură că, la ghișeele de înregistrare (inclusiv la automatele de înregistrare) și la poarta de îmbarcare, următorul text este afișat într-un mod clar: «În cazul unui refuz la îmbarcare sau în cazul în care zborul dumneavoastră este anulat sau are o întârziere de cel puțin două ore la plecare sau are o întârziere de mai mult de trei ore la sosirea la destinația dumneavoastră finală, solicitați la ghișeul de înregistrare sau la poarta de îmbarcare nota de informare în care sunt precizate drepturile dumneavoastră, în special cu privire la rambursare sau redirecționare, la asistență și la posibilitatea unor despăgubiri.». Textul respectiv se afișează cel puțin în limba sau limbile folosite în locul în care este situat aeroportul, precum și într-o limbă utilizată la nivel internațional. Organul de administrare a aeroportului se asigură, de asemenea, că la ghișeele de înregistrare, lângă textul respectiv, este afișat un cod QR sau orice alt mijloc digital pentru a accesa aplicația mobilă a Comisiei privind drepturile pasagerilor, care conține un rezumat al prezentului regulament. În acest scop, organele de administrare a aeroporturilor cooperează cu transportatorii aerieni efectivi.

(5) După achiziționarea biletelor, transportatorii aerieni efectivi furnizează pasagerilor, fără întârzieri nejustificate, informațiile prevăzute la alineatul (2) pe un suport durabil.

(6) Transportatorii aerieni și intermediarii furnizează, după caz, informațiile prevăzute la prezentul articol în limba contractului de transport aerian, precum și într-o limbă de circulație internațională.

(7) Informațiile destinate pasagerilor, corespondența sau schimbul de formulare sau documente cu pasagerii în temeiul prezentului regulament, inclusiv comunicarea menționată la articolul 7 alineatul (4) și ofertele de opțiuni sau acordurile în conformitate cu articolul 4, 5, 6b, 7, 8 sau 8a trebuie să fie sunt ușor accesibile și să fie furnizate într-un mod clar și lipsit de ambiguitate. În cazul în care informațiile, corespondența, formularele sau documentele sunt furnizate prin mijloace electronice, transportatorii aerieni și intermediarii le furnizează pe un suport durabil, iar acestea includ data și ora.

În acest scop, transportatorii aerieni și intermediarii se asigură că un pasager nu este obligat să dețină un cont de utilizator sau o aplicație specifică drept condiție prealabilă pentru accesarea sau primirea de informații, corespondență, formulare sau documente în temeiul prezentului regulament, inclusiv cărți de îmbarcare, cu excepția informațiilor și a documentelor referitoare la aspecte precum programele de fidelizare a clientelei sau alte programe comerciale oferite de un transportator aerian sau de un intermediar.

Transportatorilor aerieni și intermediarilor le revine sarcina probei pentru a stabili dacă și când au furnizat pasagerilor informațiile, corespondența, formularele sau documentele necesare, inclusiv în ceea ce privește comunicarea menționată la articolul 7 alineatul (4) și cărțile de îmbarcare sau ofertele de opțiuni sau acordurile în conformitate cu articolul 4, 5, 6b, 7, 8 sau 8a.

În sensul prezentului regulament, toate mijloacele de comunicare îi permit pasagerului să contacteze transportatorii aerieni și intermediarii rapid și gratuit, precum și să comunice în mod eficace cu aceștia.”

21. Se introduce următorul articol:

„*Articolul 15a*

Adresarea unei reclamații transportatorului aerian sau intermediarului

(1) Fiecare transportator aerian și intermediar creează sau dispune de un mecanism pentru gestionarea reclamațiilor legate de drepturile și obligațiile reglementate de prezentul regulament, în limitele răspunderii fiecăruia.

(2) Pasagerii pot adresa o reclamație oricăror transportatori aerieni sau intermediari, cu privire la domeniul lor de responsabilitate, prin intermediul mecanismului menționat la alineatul (1). O astfel de reclamație se depune în termen de 12 luni de la data la care zborul a fost efectuat sau a fost programat să fie efectuat ori în termen de trei luni de la depunerea unei cereri de despăgubiri, luându-se în considerare data care survine mai târziu.

În termen de șapte zile lucrătoare de la data primirii reclamației, destinatarul confirmă pasagerului primirea acesteia. În termen de o lună de la primirea reclamației, destinatarul răspunde cu argumente la reclamație sau, în situații justificate corespunzător, informează pasagerul că va primi un răspuns final într-un termen mai scurt de două luni de la data primirii reclamației.

Răspunsul final conține, de asemenea, datele de contact relevante ale organismului sau organismelor responsabile cu soluționarea reclamațiilor în temeiul prezentului regulament. Obligația respectivă poate fi îndeplinită prin trimiterea pasagerului la lista organismelor de soluționare a reclamațiilor pusă la dispoziție de Comisie.

(3) Transportatorului aerian și intermediarului le revine sarcina probei cu privire la oferirea informațiilor necesare pasagerilor."

22. Se introduce următorul articol:

„*Articolul 16h*

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (*).

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

(3) În cazul în care se face referire la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(*) Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj)."

23. Articolul 17 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 17*

Reexaminarea și raportarea

(1) Până la 23 octombrie 2031 și ulterior la fiecare cinci ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind lista circumstanțelor extraordinare prevăzută în anexă, ținând seama de evenimentele care au afectat operarea la timp și eficace a zborurilor, survenite în anii care precedă fiecare raport.

(2) Până la 23 octombrie 2031 și ulterior la fiecare cinci ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind funcționarea, aplicarea și rezultatele prezentului regulament. Comisia include în raport informații privind protecția sporită pentru pasagerii din transportul aerian pe zboruri către și dinspre țări terțe operate de transportatori aerieni din țări terțe.

Raportul respectiv cuprinde și o reexaminare a pragurilor și a cuantumurilor prevăzute în prezentul regulament, luând în considerare, printre altele, evoluția tarifelor pentru transportul aerian de pasageri, rata inflației și statisticile privind refuzul la îmbarcare, anulările, întârzierile și zborurile de legătură pierdute imputabile transportatorilor aerieni, precum și statisticile privind declasarea, de pe parcursul celor cinci ani precedenți.

În raportul realizat în temeiul primului paragraf, Comisia evaluează, de asemenea:

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

(b) fezabilitatea unei automatizări suplimentare a cererilor sau a plăților de despăgubiri pentru întârzieri.

(3) Rapoartele respective sunt însoțite, după caz, de propuneri legislative."

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

Articolul 2

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

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

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

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

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

(b) se adaugă următoarele litere:

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

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

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

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

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

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

2. Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 3*

(1) Răspunderea unui transportator aerian din Uniune față de pasageri și bagajele acestora este reglementată de ansamblul dispozițiilor Convenției de la Montreal privind o astfel de răspundere. Aceasta include răspunderea unui transportator aerian din Uniune în ceea ce privește întârzierea pasagerilor sau a bagajelor.

(2) Obligația de a avea o asigurare, astfel cum este prevăzută la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului (*) și la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 în ceea ce privește răspunderea față de pasageri, se interpretează ca impunând unui transportator aerian din Uniune obligația de a fi asigurat la un nivel care este corespunzător pentru a garanta că toate persoanele care au dreptul la despăgubiri primesc cuantumul integral al despăgubirilor la care au dreptul în conformitate cu prezentul regulament.

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

3. Articolul 3a se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 3a*

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

4. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 5*

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

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

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

5. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

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

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

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

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

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

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

(d) se adaugă următoarele alineate:

„(4) Toți transportatorii aerieni, pe aplicațiile lor mobile și pe site-urile lor web, și organele de administrare a aeroporturilor de pe toate aeroporturile din Uniune cu trafic comercial de pasageri, în zonele lor de livrare a bagajelor, furnizează un formular care să permită pasagerilor să depună imediat o reclamație online sau pe suport de hârtie în cazul deteriorării, întârzierii sau pierderii bagajelor.

Formularul care trebuie să fie furnizat pasagerilor de către organele de administrare a aeroporturilor este formularul comun. Pasagerii au dreptul de a depune o reclamație la transportatorii aerieni utilizând formularul comun respectiv. Transportatorii aerieni pot furniza pasagerilor propriul formular pe site-urile lor web, pe aplicațiile lor mobile sau pe suport de hârtie, cu condiția ca respectivul formular să ofere, într-un format accesibil, posibilitatea de alegere și informațiile prevăzute în formularul comun și să fie disponibil cel puțin în limba rezervării.

Data depunerii unei astfel de reclamații este considerată de transportatorul aerian ca fiind data înregistrării reclamației în temeiul articolului 31 alineatele (2) și (3) din Convenția de la Montreal, chiar dacă transportatorul aerian solicită informații suplimentare la o dată ulterioară. Prezentul alineat nu aduce atingere dreptului pasagerului de a depune o reclamație prin alte mijloace, în termenele indicate în Convenția de la Montreal.

(5) În vederea asigurării unei puneri în aplicare uniforme a alineatului (4) de la prezentul articol, Comisia adoptă un act de punere în aplicare în care stabilește modelul care trebuie să fie utilizat pentru formularul comun. Formularul comun respectiv se stabilește într-un format accesibil. Comisia publică formularul comun în toate limbile oficiale ale Uniunii pe site-ul său web. Actul de punere în aplicare respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 6d alineatul (2).

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

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

6. Se introduc următoarele articole:

„*Articolul 6a*

(1) Ori de câte ori transportă echipamente de mobilitate înregistrate sau câini de asistență recunoscuți, transportatorul aerian din Uniune se asigură că persoanele cu handicap sau persoanele cu mobilitate redusă sunt informate despre drepturile lor și că li se oferă opțiunea de a face, într-un format accesibil, o declarație specială privind interesul în temeiul articolului 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal, în momentul rezervării, în același timp cu notificarea în temeiul articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 1107/2006, și cel târziu atunci când echipamentul este înmânat transportatorului aerian și, în cazul unui câine de asistență recunoscut, în momentul îmbarcării. În acest caz, transportatorul aerian din Uniune nu aplică o taxă suplimentară pasagerilor în cauză. În cazul distrugerii, pierderii, deteriorării sau întârzierii echipamentului sau în cazul decesului sau vătămării unui câine de asistență recunoscut, transportatorul aerian din Uniune poate solicita din partea persoanei cu handicap sau a persoanei cu mobilitate redusă o dovadă a costului înlocuirii, inclusiv a înlocuirii temporare, a echipamentului de mobilitate sau a câinelui de asistență recunoscut pentru a justifica cuantumul declarat în declarația specială privind interesul.

(2) În vederea asigurării unei puneri în aplicare uniforme a alineatului (1) de la prezentul articol, Comisia adoptă un act de punere în aplicare în care stabilește un formular pentru declarația specială privind interesul. Formularul respectiv se stabilește într-un format care este accesibil persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 6d alineatul (2).

Pasagerii au dreptul de a depune declarația specială privind interesul la transportatorii aerieni utilizând formularul respectiv. Transportatorii aerieni pot pune la dispoziția pasagerilor propriul formular pe site-urile lor web, în aplicațiile lor mobile sau pe suport de hârtie, cu condiția ca un astfel de formular să ofere, într-un format accesibil, alegerea și informațiile prevăzute în formularul stabilit de Comisie și să fie disponibil cel puțin în limba rezervării.

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

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

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

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

Articolul 6b

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

— limita maximă admisă a dimensiunii și greutății bagajelor pe care pasagerii le pot transporta în cabină și în cala aeronavei, corespunzătoare tarifului pentru clasa de transport pentru fiecare dintre zborurile incluse în rezervarea pasagerului;

— orice restricție privind numărul de obiecte care ar fi aplicabilă în cadrul unei anumite limite maxime de bagaj admise;

— condițiile în care sunt transportate în cabina pasagerilor sau în cala aeronavei obiectele fragile sau valoroase, cum ar fi instrumente muzicale, echipamente sportive, cărucioare pentru copii și scaune pentru copii de vârstă mică;

— orice eventuale taxe suplimentare aplicate pentru transportul bagajelor înregistrate și neînregistrate, inclusiv al instrumentelor muzicale menționate la articolul 6c;

— motivele specifice care pot împiedica transportul în cabină al bagajelor neînregistrate.

Articolul 6c

(1) Un transportator aerian din Uniune permite unui pasager să transporte un instrument muzical în cabina pasagerilor unei aeronave, sub rezerva normelor de securitate și de siguranță aplicabile, a specificațiilor tehnice și a constrângerilor specifice aeronavei în cauză. Instrumentele muzicale sunt acceptate la transportul în cabină cu condiția ca instrumentele respective să poată fi depozitate în condiții de siguranță în cabină într-un compartiment de bagaje adecvat sau sub un scaun pentru pasager corespunzător. Instrumentele muzicale fac parte din bagajele neînregistrate permise ale unui pasager. Transportatorul aerian poate oferi pasagerilor posibilitatea de a transporta un alt bagaj de mână pe lângă bagajul de mână permis, sub rezerva unor eventuale taxe suplimentare.

(2) Sub rezerva normelor de securitate și de siguranță aplicabile, în cazul în care un instrument muzical este prea mare pentru a fi depozitat în condiții de siguranță în cabină într-un compartiment de bagaje adecvat sau sub un scaun pentru pasager corespunzător, un transportator aerian poate solicita plata unui al doilea tarif dacă un astfel de instrument muzical este transportat ca bagaj neînregistrat pe un al doilea scaun. Acest al doilea tarif nu face obiectul plății taxelor menționate la articolul 23 alineatul (1) literele (b), (c) și (d) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Pasagerul și instrumentul muzical ocupă locuri adiacente, iar instrumentul muzical este așezat pe un scaun la fereastră. Dacă este posibil și dacă se solicită acest lucru, instrumentele muzicale se transportă într-o parte încălzită a calei aeronavei, sub rezerva normelor de siguranță aplicabile, a constrângerilor de spațiu și a specificațiilor tehnice ale aeronavei în cauză.

Articolul 6d

(1) Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (*).

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

(*) Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).”

7. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 7*

Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului până la 23 octombrie 2031 cu privire la funcționarea și rezultatele prezentului regulament.

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

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

Articolul 3

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

Se aplică de la 23 octombrie 2027.

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

Adoptat la Strasbourg, 16 septembrie 2026.

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președinta	*Președintele*
R. METSOLA	T. BYRNE

ANEXA I

„ANEXĂ

Listă neexhaustivă de circumstanțe considerate a fi circumstanțe extraordinare

Următoarele circumstanțe sunt considerate a fi extraordinare:

1. circumstanțe care nu decurg din operarea aeronavei:

   (a) catastrofe naturale care sunt incompatibile cu operarea în condiții de siguranță a zborului;

   (b) dezastre ecologice care nu sunt cauzate de transportatorul aerian efectiv și care sunt incompatibile cu operarea în condiții de siguranță a zborului;

   (c) condiții meteorologice sau avarii ale aeronavei cauzate de fenomene meteorologice care sunt incompatibile cu operarea în condiții de siguranță a zborului;

   (d) război sau insurecție care este incompatibilă cu operarea în condiții de siguranță a zborului;

   (e) amenințări transfrontaliere grave la adresa sănătății care intră în domeniul de aplicare al articolului 2 alineatul (1) sau (4) din Regulamentul (UE) 2022/2371 al Parlamentului European și al Consiliului (*) și care sunt incompatibile cu operarea în condiții de siguranță a zborului;

2. incidente legate de un pasager:

   (a) incidente implicând pasageri indisciplinați în sensul Protocolului de la Montreal din 2014 care sunt incompatibile cu operarea în condiții de siguranță a zborului, care necesită întreruperea sau devierea zborului sau care întârzie plecarea zborului, cu excepția cazului în care transportatorul aerian efectiv a determinat apariția comportamentului respectiv;

   (b) riscuri pentru sănătate sau urgențe medicale descoperite cu scurt timp înainte de plecarea zborului sau care necesită întreruperea sau devierea zborului;

3. alte incidente:

   (a) avarii cauzate de acte de sabotaj sau de terorism, care sunt incompatibile cu operarea în condiții de siguranță a zborului;

   (b) riscuri de securitate sau avarii cauzate de alte acte ilegale, care sunt incompatibile cu operarea în condiții de siguranță a zborului, cu condiția ca situația să se afle în afara controlului efectiv al transportatorului aerian efectiv;

   (c) defecte ascunse de fabricație sau de proiectare, dezvăluite de producător sau de o autoritate competentă, care sunt incompatibile cu operarea în condiții de siguranță a zborului;

   (d) restricții legate de managementul traficului aerian sau de capacitatea aeroportuară, sau închiderea spațiului aerian, inclusiv închiderea pistelor de către autorități, cu condiția ca evenimentul să rezulte dintr-o decizie care a fost în afara controlului efectiv al transportatorului aerian efectiv;

   (e) închiderea neprogramată, parțială sau totală, a unui aeroport, inclusiv o disfuncționalitate generală a sistemului aeroportuar, o întrerupere a alimentării cu energie electrică, o întrerupere a comunicațiilor electronice sau activarea planului de urgență de către organul de administrare a aeroportului, care este incompatibilă cu operarea conform programului și în condiții de siguranță a zborului;

   (f) o defecțiune generalizată a sistemului de alimentare cu combustibil, cu condiția ca situația să nu fie legată în mod intrinsec de operarea aeronavei și ca aceasta să se afle în afara controlului efectiv al transportatorului aerian efectiv;

(g) greve ale furnizorilor de servicii esențiale, cum ar fi un organ de administrare a aeroportului, furnizori de servicii de navigație aeriană sau furnizori de servicii de handling la sol pe care transportatorii aerieni nu au posibilitatea să îi aleagă efectiv în sensul Directivei 96/67/CE, cu condiția ca grevele respective să se afle în afara controlului efectiv al transportatorului aerian efectiv sau al grupului de societăți din care face parte transportatorul aerian respectiv;

(h) greve ale transportatorului aerian efectiv, cu condiția ca grevele respective să aibă la origine revendicări pe care numai autoritățile publice le pot satisface și care, prin urmare, se află în afara controlului efectiv al transportatorului aerian efectiv sau al grupului de societăți din care face parte transportatorul aerian respectiv;

(i) avarii ale aeronavei, în timp ce aeronava se află la sol sau în aer, cauzate de terți, pentru care transportatorul aerian nu este responsabil, de animale sau de obiecte străine, și care sunt incompatibile cu operarea în condiții de siguranță a zborului;

(j) contaminarea pistei unui aeroport care este incompatibilă cu operarea în condiții de siguranță a zborului, cu condiția ca contaminarea să nu provină de la transportatorul aerian;

(k) după plecare, riscuri grave pentru sănătate sau urgențe medicale ale unui membru al echipajului, care necesită întreruperea sau devierea zborului;

(l) deficiențe operaționale ale furnizorilor de servicii aeroportuare esențiale, cum ar fi un organ de administrare a aeroportului, furnizori de servicii de navigație aeriană, și furnizori de servicii de handling la sol pe care transportatorii aerieni nu au posibilitatea să îi aleagă efectiv în sensul Directivei 96/67/CE, cu condiția ca transportatorul aerian efectiv să nu fi fost în măsură să exercite un control efectiv asupra furnizorilor de servicii esențiale respectivi.

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

ANEXA II

„ANEXĂ

Nota de informare menționată la articolul 6

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

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

DESPĂGUBIREA ÎN CAZ DE DECES SAU VĂTĂMARE

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

Fără a aduce atingere articolului 20 din Convenția de la Montreal privind exonerarea transportatorului aerian, în ceea ce privește prejudiciile până la limita prevăzută la articolul 21 din Convenția de la Montreal, astfel cum a fost actualizată de Organizația Aviației Civile Internaționale în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal, transportatorul aerian nu poate exclude sau limita răspunderea sa ([1]). Pentru cuantumuri mai mari, transportatorul aerian nu răspunde în cazul în care dovedește că:

— prejudiciul nu s-a datorat neglijenței sau vreunei alte acțiuni sau omisiuni culpabile a transportatorului aerian sau a prepușilor sau mandatarilor săi; sau

— prejudiciul s-a datorat exclusiv neglijenței sau unei alte acțiuni sau omisiuni culpabile a unui terț.

PLĂȚILE ANTICIPATE

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

ÎNTÂRZIERILE CAUZATE PASAGERILOR

În cazul întârzierii cauzate unui pasager, transportatorul aerian răspunde pentru prejudicii, cu excepția cazurilor în care a luat toate măsurile rezonabile pentru a evita prejudiciile sau a fost imposibil să ia aceste măsuri. Răspunderea în cazul întârzierii cauzate pasagerilor se încadrează în limita prevăzută la articolul 22 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, astfel cum a fost actualizată de Organizația Aviației Civile Internaționale în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal ([3]).

ÎNTÂRZIEREA BAGAJELOR

În cazul întârzierii bagajelor, transportatorul aerian răspunde pentru prejudicii până la limita prevăzută la articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal, astfel cum a fost actualizată de Organizația Aviației Civile Internaționale în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal ([4]), limita despăgubirilor fiind aplicabilă pentru fiecare pasager, iar nu pentru fiecare bagaj înregistrat. Transportatorul aerian nu răspunde în cazul în care a luat toate măsurile rezonabile pentru a evita prejudiciile rezultate dintr-o astfel de întârziere sau în cazul în care a fost imposibil să ia astfel de măsuri.

([1]) Transportatorul aerian indică între paranteze cuantumul aproximativ al limitei respective în moneda locală.
([2]) Transportatorul aerian indică între paranteze cuantumul aproximativ al plății anticipate în moneda locală.
([3]) Transportatorul aerian indică între paranteze cuantumul aproximativ al limitei respective în moneda locală.
([4]) Transportatorul aerian indică între paranteze cuantumul aproximativ al limitei respective în moneda locală.

DISTRUGEREA, PIERDEREA SAU DETERIORAREA BAGAJELOR

Transportatorul aerian răspunde pentru prejudicii până la limita prevăzută la articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal, astfel cum a fost actualizată de Organizația Aviației Civile Internaționale în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal ([5]), limita despăgubirilor fiind aplicabilă pentru fiecare pasager, iar nu pentru fiecare bagaj.

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

În cazul bagajelor neînregistrate (bagaje de mână), inclusiv al obiectelor personale, transportatorul aerian răspunde numai dacă prejudiciul este rezultatul culpei sale sau a prepușilor sau mandatarilor săi.

LIMITE MAI MARI DE RĂSPUNDERE PENTRU BAGAJE

Un pasager poate beneficia de o limită a răspunderii mai mare în cazul în care face o declarație specială privind interesul în acest sens cel târziu la momentul înregistrării și plătește o taxă suplimentară, dacă se solicită acest lucru. Respectiva taxă suplimentară se bazează pe un tarif stabilit în funcție de costurile suplimentare pe care le implică transportul și asigurarea bagajului respectiv, în plus față de limita răspunderii prevăzută la articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal, astfel cum a fost actualizată de Organizația Aviației Civile Internaționale în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal ([6]). Tariful se comunică pasagerilor la cerere.

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

EXONERARE

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

TERMENUL PENTRU FORMULAREA RECLAMAȚIILOR REFERITOARE LA BAGAJE

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

RĂSPUNDEREA TRANSPORTATORILOR CONTRACTUALI ȘI A TRANSPORTATORILOR EFECTIVI

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

([5]) Transportatorul aerian indică între paranteze cuantumul aproximativ al limitei respective în moneda locală.
([6]) Transportatorul aerian indică între paranteze cuantumul aproximativ al limitei respective în moneda locală.

TERMENUL PENTRU INTRODUCEREA ACȚIUNII

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

DISTRUGEREA, PIERDEREA, DETERIORAREA SAU ÎNTÂRZIEREA ECHIPAMENTELOR DE MOBILITATE

Transportatorul aerian răspunde pentru distrugerea, pierderea, deteriorarea sau întârzierea echipamentelor de mobilitate până la limita prevăzută la articolul 22 alineatul (2) din Convenția de la Montreal în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Convenția de la Montreal ([7]), limita despăgubirilor fiind aplicabilă pentru fiecare pasager, iar nu pentru fiecare bagaj.

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

În cazul distrugerii, pierderii, deteriorării sau întârzierii echipamentelor de mobilitate, transportatorul aerian plătește despăgubiri care nu depășesc suma declarată în declarația specială privind interesul.

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

TEMEIUL PENTRU INFORMARE

Temeiul normelor descrise mai sus îl constituie Convenția de la Montreal din 28 mai 1999, pusă în aplicare în Uniune prin Regulamentul (CE) nr. 2027/97 [astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 și prin Regulamentul (UE) 2026/2202 și în statele membre prin legislația lor națională."

([7]) Transportatorul aerian indică între paranteze cuantumul aproximativ al limitei respective în moneda locală.