



CONSEJO DE  
LA UNIÓN EUROPEA

Bruselas, 26 de mayo de 2014  
(OR. en)

9820/14  
ADD 1 REV 1

---

---

Expediente interinstitucional:  
2013/0072 (COD)

---

---

AVIATION 112  
CONSOM 115  
CODEC 1288

## INFORME

---

De: Secretaría General del Consejo

A: Comité de Representantes Permanentes (1.ª parte) / Consejo

---

N.º doc. prec.: 8785/14 AVIATION 103 CONSOM 112 CODEC 1059

N.º doc. Ción.: 7615/13 AVIATION 47 CONSOM 47 CODEC 616 + ADD 1 + ADD 2

---

Asunto: *Preparación de la sesión del Consejo (Transporte, Telecomunicaciones y Energía) del 5 de junio de 2014*

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

- Informe de situación

---

Adjunto se remite a las Delegaciones una versión revisada de la propuesta de referencia. Los cambios se refieren a correcciones de errores manifiestos (páginas 4, 33 y 38) y a las precisiones de algunas notas a pie de página (n.º 11, 20, 39 y 54) a raíz de la reunión del Comité de Representantes Permanentes del 23 de mayo de 2014.

2013/0072 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

***Artículo 1***

El Reglamento (CE) n.º 261/2004 queda modificado de la siguiente manera:

**1 bis. El artículo 1, apartado 1, se modifica como sigue:**

a) La letra c) se sustituye por el texto siguiente:

"c) retraso de su vuelo a la salida o a la llegada";

b) Se añaden los siguientes puntos:

"d) cambio de horario de su vuelo;

e) ascenso o descenso de clase."

1. El artículo 2 queda modificado como sigue:

a) La definición que figura en la letra c) se sustituye por la siguiente:

**""transportista aéreo comunitario": todo transportista aéreo que posea una licencia válida de explotación expedida por un Estado miembro de conformidad con las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad<sup>1</sup>;**

b) La definición que figura en la letra d) se sustituye por la siguiente:

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

**b bis) La definición que figura en la letra f) se sustituye por la siguiente:**

**""billete": todo documento válido que dé derecho al transporte, o su equivalente en forma no impresa, incluida la electrónica, expedido o autorizado por el transportista aéreo o por un vendedor de billetes;"**

**b ter) La definición que figura en la letra g) se sustituye por la siguiente:**

**""reserva": el hecho de que el pasajero disponga de un billete o de otra prueba que demuestre que la reserva ha sido aceptada y registrada por el transportista aéreo, el organizador o el vendedor de billetes;"**

**b quater) La definición que figura en la letra h) se sustituye por la siguiente:**

**""destino final": el destino que figura en el billete presentado en el momento de la facturación o, en caso de vuelos con conexión directa, el destino correspondiente al último vuelo;"**

---

<sup>1</sup> DO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

<sup>2</sup> DO L 158 de 23.6.1990, p. 59.

- c) La definición que figura en la letra i) se sustituye por la siguiente:

""persona **discapacitada o persona** con movilidad reducida" toda persona con arreglo a la definición que figura en el artículo 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 1107/2006 sobre los derechos de las personas con discapacidad o personas con movilidad reducida en el transporte aéreo<sup>3</sup>;"

**c bis) La definición de la letra k) queda suprimida;**

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

[...] "Se considerará **igualmente** cancelado un vuelo **cuando la aeronave haya despegado** pero se haya visto obligada a regresar al aeropuerto de salida y **sus pasajeros hayan sido transferidos a otros vuelos**;"

- e) Se añaden las siguientes definiciones:

"m) "circunstancias extraordinarias": circunstancias que [...] escapan **al** [...] control efectivo **de la compañía aérea**. A los efectos del presente Reglamento, las circunstancias extraordinarias incluirán las recogidas en el anexo, **que no constituye una lista exhaustiva**<sup>4</sup>;

---

<sup>3</sup> DO L 204 de 26.7.2006, p. 1.

<sup>4</sup> La Presidencia propone completar el considerando 3 con el siguiente texto: *"Deberán evaluarse las circunstancias que hayan dado lugar a un retraso o cancelación de un vuelo de manera individualizada atendiendo a dicha lista, especialmente cuando los factores que hayan dado lugar a la alteración del viaje hayan sido múltiples. Asimismo, cuando concurren circunstancias extraordinarias, se requerirá también una evaluación individual para determinar si la alteración del viaje no habría podido evitarse aunque la compañía aérea hubiera tomado todas las medidas razonables, y en tal caso, si cabría exonerar a la compañía aérea de algunas de las obligaciones que establece el presente Reglamento."* DE propone completar el considerando con el siguiente texto: *"Cuando un caso excepcional así lo exige, será posible apartarse de dicha lista."*

DE y FI prefieren un anexo no vinculante que permita a los organismos nacionales competentes apartarse del anexo en casos justificados, y proponen que se añada al texto la expresión *"como norma general"*. EE, IE, LU, MT, NL, UK, PL, PT, RO, SE y la Comisión prefieren un anexo vinculante para garantizar la seguridad jurídica.

m quaterdecies) **"deficiencia inesperada en la seguridad del vuelo": uno o varios defectos y/o problemas técnicos que:**

- **impliquen un riesgo para la seguridad de la aeronave,**
- **no se descubran hasta poco antes del vuelo o durante su operación, y**
- **se produzcan no obstante el hecho de haberse efectuado correctamente el mantenimiento con arreglo a las normas de seguridad aplicables.**

**En el anexo 2 se especifican los criterios detallados para que se considere que los defecto(s) y/o problemas técnicos constituyen deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo<sup>5</sup>; <sup>6</sup>**

n) "vuelo": operación de transporte aéreo entre dos aeropuertos especificados; no se tomarán en consideración las paradas intermedias que se efectúen por motivos técnicos y operativos;

**n quincecies) "vuelo de enlace": vuelo que transporta a los pasajeros a un punto de transferencia para que embarquen en un vuelo de conexión, siempre que los vuelos formen parte del mismo contrato de transporte;**

o) "vuelo de conexión": **vuelo que transporta a los pasajeros desde un punto de transferencia al que han sido llevados mediante un vuelo de enlace, siempre que los vuelos formen parte de un único [...] contrato de transporte. Quedan excluidas las paradas, es decir, la interrupción voluntaria de la prestación del contrato de transporte por parte del pasajero, con la aprobación previa de la compañía aérea conforme a lo indicado en el billete. Este tipo de parada se considerará un destino final;**

---

<sup>5</sup> AT y DE no apoyan la separación de los defectos técnicos en una nueva definición.

<sup>6</sup> DE propone que el texto siguiente se traslade del apartado 1 del anexo 2 a la definición de deficiencia inesperada en la seguridad del vuelo: *"a no ser que el defecto sea la consecuencia de un daño causado por la compañía aérea misma o por agentes contratados que trabajan bajo la responsabilidad de la compañía"*.

- p) "viaje": un vuelo o una serie continuada de [...] vuelos que transporten al pasajero desde el aeropuerto **inicial** de salida hasta su destino final de conformidad con [...] **un único** contrato de transporte. **El vuelo de salida y el de regreso no constituirán el mismo viaje;**
- q) "aeropuerto": todo terreno específicamente acondicionado para el aterrizaje, el despegue y las maniobras de aeronaves, con las instalaciones anexas que esas operaciones puedan comportar para las necesidades del tráfico y el servicio de aeronaves, así como las instalaciones necesarias para asistir a los servicios aéreos comerciales;
- r) "entidad gestora del aeropuerto": la entidad que, conjuntamente o no con otras actividades y en virtud de las disposiciones nacionales legales, reglamentarias o contractuales, tenga por misión la administración y la gestión de las infraestructuras de un aeropuerto o de una red aeroportuaria y la coordinación y [...] **supervisión** de las actividades de los distintos operadores presentes en el aeropuerto o en la red aeroportuaria de que se trate;
- s) "precio del billete": el coste total abonado por un billete, que incluirá la tarifa aérea y todos los impuestos, tasas, recargos y gastos aplicables, **incluidos los de gestión, percibidos por la compañía aérea**, abonados por todos los servicios optativos y no optativos incluidos en el billete;
- t) [...]
- u) "hora de salida": la hora en que la aeronave abandona el puesto de salida, remolcada o con su propio motor (hora fuera de calzos);
- v) "hora de llegada": la hora en que la aeronave llega al puesto de llegada y se ponen en marcha los frenos de estacionamiento (hora en calzos);

- w) "retraso en la plataforma del aeropuerto": a la salida, el tiempo que permanece en tierra la aeronave entre [...] **el cierre de las puertas o, en todo caso, el momento en que los pasajeros ya no pueden salir del avión**, y el despegue de la aeronave, o, a la llegada, el tiempo que transcurre entre el aterrizaje de la aeronave y el comienzo del desembarque de los pasajeros;
- x) [...]
- y) [...] a ter) **"tercer país": cualquier Estado en el que no sea aplicable el Tratado o cualquier parte del territorio de los Estados miembros que no esté sujeta a las disposiciones del Tratado;**
- a quater) **"retraso a la salida": la diferencia de hora entre la hora de salida prevista indicada en el billete del pasajero y la hora efectiva de salida del vuelo;**
- a quinquies) **"retraso a la llegada": la diferencia de hora entre la hora de llegada prevista indicada en el billete del pasajero y la hora efectiva de llegada del vuelo;**
- a sexies) **"clase de transporte": una parte de la cabina de pasajeros de la aeronave caracterizada por la presencia de asientos diferentes, una configuración diferente de los asientos o cualquier otra diferencia respecto del servicio estándar ofrecido a los pasajeros en comparación con otras partes de la cabina;**
- a septies) **"reprogramación": una oferta de transporte alternativo sin suplemento de precio para el pasajero que le permita llegar a su destino final o a un destino alternativo acordado con el pasajero;**
- a octies) **"cambio de horario": el aplazamiento o el adelantamiento de la hora prevista de salida y/o de llegada del vuelo;**

a nonies) **"vendedor de billetes": el vendedor de un billete aéreo, distinto de una compañía aérea o un organizador de viajes, que tramita un contrato de transporte con un pasajero en nombre de la compañía aérea, tanto si se trata únicamente del vuelo como si el vuelo forma parte de un viaje combinado".**

2. El artículo 3 queda modificado como sigue:

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

"El apartado 1 se aplicará a condición de que los pasajeros:

a) dispongan de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate y, [...] en caso de [...] **denegación de embarque** conforme a lo establecido en el artículo [...] **4** [...], se presenten al embarque **después de haber efectuado la facturación en línea o en el aeropuerto,**

- en las condiciones requeridas y a la hora indicada **en el billete** previamente y por escrito (inclusivo por medios electrónicos) por el transportista aéreo, el organizador o [...] **un vendedor de billetes,**

o bien, de no indicarse hora **de embarque** alguna,

- a más tardar 45 minutos antes de la hora de salida **prevista indicada en el billete del pasajero; o**

b) hayan sido transbordados a otro vuelo por un transportista aéreo u organizador del vuelo para el que disponían de una reserva, independientemente de los motivos que haya dado lugar al transbordo.";

**a bis) En el apartado 3, el término "operador turístico" se sustituye por el de "organizador". ;**

b) El apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

"4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo [...] **6 bis, apartado 4 bis**, el presente Reglamento será aplicable únicamente a los pasajeros transportados por aviones motorizados de ala fija. [...]

**b bis)El apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:**

**"El presente Reglamento será aplicable a cualquier transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que proporcione transporte a los pasajeros a los que se hace referencia en los apartados 1 y 2. Cuando no exista contrato entre la compañía aérea operadora y el pasajero, se considerará que el ejecutor de los derechos y obligaciones de conformidad con el presente Reglamento lo hace en nombre de las partes contratantes.";**

c) El apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

"6. El presente Reglamento también será aplicable a los pasajeros transportados por avión en el marco de contratos de viaje combinado, si bien no afectará a los derechos que amparan a los pasajeros en virtud de la Directiva 90/314/CEE. [...] El presente Reglamento no se aplicará cuando un viaje combinado se cancele, [...] retrase o se **reprograme** por motivos que no sean la cancelación. [...] retraso del vuelo o **cambio de horario** del vuelo."

3. El artículo 4 queda modificado como sigue:

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

**"Cuando una compañía aérea operadora tenga motivos razonables para suponer que tendrá que denegar el embarque en un vuelo, deberá, en primer lugar, pedir que se presenten voluntarios que renuncien a sus reservas a cambio de determinados beneficios, en las condiciones que acuerden el pasajero interesado y la compañía aérea operadora. Este acuerdo con un voluntario sobre los beneficios sustituirá al derecho a compensación del pasajero que establece el artículo 7, apartado 1, únicamente si se ha aprobado mediante un documento firmado por el voluntario y se ha facilitado a dicho pasajero la información exigida con arreglo al artículo 14, apartado 2. La compañía aérea operadora ofrecerá a los voluntarios asistencia con arreglo al artículo 8, además de los beneficios mencionados en el presente apartado, y atención de conformidad con el artículo 9.";**

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

**"3. En caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de estos, la compañía aérea operadora deberá [...] **asistirlos** inmediatamente de acuerdo con el artículo [...] **8** y **prestarles atención** de conformidad con el artículo [...] **9**. [...] **Sin que medie solicitud en tal sentido, la compañía aérea operadora abonará al pasajero la compensación en el plazo de 10 días contados desde la fecha de la denegación de embarque, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7.**";**

b) Se añade [...] el apartado siguiente [...] [...]:

[...] <sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> BE, BG, FI, HU, MT, PL y la Comisión no están de acuerdo con la supresión del apartado sobre la "política de no presentación".

"5. Cuando el pasajero, o [...] **un organizador**, notifique un error de ortografía en los nombres **o apellidos** de uno o de varios pasajeros incluidos en el mismo contrato de transporte [...], la compañía aérea lo corregirá al menos una vez hasta [...]72 horas antes del vuelo sin ningún coste adicional para el pasajero o el [...] **organizador**, excepto en caso de que se lo impidan disposiciones legales nacionales o internacionales **aplicables en materia de seguridad.**".

4. El artículo 5 queda modificado como sigue:

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

[...]

[...]1.

**En caso de cancelarse un vuelo, la compañía aérea operadora ofrecerá a los pasajeros afectados, de manera clara y fiable:**

a) **la elección entre las opciones indicadas en el artículo 8, y**

b) **la atención prevista con arreglo al artículo 9."**;

a bis) se inserta el apartado 1 bis siguiente:

**"1 bis. Los pasajeros tendrán derecho a recibir, previa petición, una compensación por parte de la compañía aérea operadora con arreglo al artículo 7, a menos que:**

- i) se les informe de la cancelación al menos con 14 días de antelación con respecto a la hora de salida prevista, o**
- ii) se les informe de la cancelación al menos con 14 días de antelación con respecto a la hora de salida prevista inicialmente y se les ofrezca una reprogramación que les permita llegar a su destino final:**
  - a) con no más de cinco horas respecto de la hora de llegada prevista cuando se trate de**
    - i) todos los viajes de menos de 1500 kilómetros;**
    - ii) los viajes intracomunitarios de 1500 kilómetros o más;**
  - b) con no más de nueve horas respecto de la hora de llegada prevista en el caso de los viajes con origen o destino en terceros países de distancia comprendida entre 1500 y 3500 kilómetros;**
  - c) con no más de doce horas respecto de la hora de llegada prevista inicialmente en el caso de los viajes con origen o destino en terceros países situados a distancia superior a 3500 kilómetros.<sup>89</sup> ;**

---

<sup>8</sup> AT, DE y FI se oponen a un umbral de 5-9-12 horas. DK y SK preferirían un umbral único de 5 horas, sin mención de las distancias. MT prefiere un umbral de 3-7-10 horas, mientras que BE y ES prefieren uno de 3-5-9 horas. BG propone un umbral de 3 horas con una cuantía reducida de compensación de 150 euros. NL podría aceptar 3 horas para los vuelos de corta distancia, siempre que se adapten los importes para guardar la proporcionalidad de la propuesta de compensación por retraso formulada por la Comisión. RO, si bien respalda los umbrales de 5-9-12 horas, prefiere que las correspondientes distancias sean de 3500/6000/ y superiores. Además, RO estima que no pueden aceptarse los nuevos umbrales de distancias puesto que introducen una discriminación entre las compañías aéreas y los pasajeros de vuelos intracomunitarios y las compañías y pasajeros de vuelos no comunitarios. Para la misma distancia de vuelo (entre 1500 y 3500 km) y para el mismo retraso, los pasajeros de vuelos intracomunitarios tienen derecho a compensaciones en tanto que los de vuelos no comunitarios no lo tienen.

<sup>9</sup> HR, IE, NL, LU, LV, SI, SE y UK proponen que en este apartado se utilice el término "vuelo".

a ter) Se inserta el apartado 1 ter siguiente:

**"1 ter. Cuando se aplique el apartado 1 bis, inciso ii), la compañía aérea operadora no estará obligada a abonar una compensación si se informa al pasajero con más de 24 horas de antelación de la hora de salida prevista y se le ofrece una reprogramación no más de una hora antes de la hora de salida prevista inicialmente que le permita llegar a su destino final dentro del umbral indicado en el apartado 1 bis, inciso ii)." <sup>10</sup> ;**

b) El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

**"3. La compañía aérea operadora no estará obligada a abonar una compensación con arreglo al artículo 7, si [...] se cumplen las dos condiciones siguientes:**

- que la cancelación obedezca a circunstancias extraordinarias **o a deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo;** y
- [...] la cancelación no hubiera podido evitarse aun cuando [...] **la compañía aérea** hubiese tomado [...] **todas las medidas razonables.** [...].";

---

<sup>10</sup> La Presidencia propone añadir un considerando para precisar que la flexibilidad de una hora se establece únicamente para incentivar la oferta de una reprogramación efectiva por parte de las compañías aéreas. DE prefiere trasladar este apartado al artículo 8.

**b bis) Se inserta el apartado 3 bis siguiente:**

**"No obstante lo dispuesto en el apartado 3, únicamente podrán invocarse circunstancias extraordinarias que afecten a una sola aeronave, como las de los incisos iii), iv), viii), ix), x) y xi) del anexo I, y deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo que cumplan los requisitos del anexo II en la medida en que afecten al vuelo de que se trate, o si la hora de salida prevista del vuelo de que se trate se sitúa dentro de las 24 horas posteriores a la hora de llegada prevista del primer vuelo afectado realizado o previsto que vaya a ser realizado por la misma aeronave.**

**Los Estados miembros podrán eximir de esta disposición a los vuelos operados con destino u origen en regiones ultraperiféricas y los que transcurran en el interior de ellas, con arreglo al artículo 349 del TFUE. En tal caso, informarán de ello a la Comisión. La Comisión hará pública esta información a través de internet.<sup>11</sup>;**

---

<sup>11</sup> ES propone que se limite el derecho a invocar circunstancias extraordinarias a dos vuelos anteriores en caso de vuelos de corta distancia y a un único vuelo en el caso de vuelos de larga distancia. HU y RO no respaldaron un planteamiento basado en horas, sino que apoyaron la propuesta de la Comisión. En opinión de FL, se debería insertar un considerando explicando el trato adecuado a las grandes perturbaciones. BE podría apoyar que se distinguiera entre vuelos, mientras que DE y EE prefieren una limitación inferior a 24 horas, dado que la hora de llegada es el punto de inicio del periodo de prescripción lo que aumentaría la flexibilidad de las compañías aéreas. DE considera que la primera frase debería reformularse para expresar el vínculo causal entre las circunstancias excepcionales y la cancelación o los retrasos de los vuelos sucesivos.

[...]

[...]

12

---

<sup>12</sup> HU propone que en los artículos 5 y 6 se inserte en siguiente apartado: "*Los pasajeros que hayan ejercido su derecho de reembolso con arreglo al artículo 8, apartado 1, conservan su derecho de compensación contemplado en el presente artículo.*"

5. El artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:

"Artículo 6  
[...] Retrasos<sup>13</sup>

1. Cuando una compañía aérea operadora [...] prevea el retraso **de la salida** de un vuelo [...] con respecto a la hora de salida prevista, ofrecerá a los pasajeros **de manera clara y fiable**:

i) **la atención con arreglo al artículo 9 mientras esperan la salida del vuelo que tiene retraso;**

[...]

[...]

ii[...]) cuando el retraso sea de al menos cinco horas<sup>14</sup>, la asistencia especificada en el artículo 8, apartado 1, letra a).

---

<sup>13</sup> AT, DE y ES proponen que se introduzca un derecho a reprogramación en los casos de grandes retrasos.

<sup>14</sup> DE, ES y FI consideran excesivo el plazo de espera de cinco horas para recibir asistencia.

2. **Previa solicitud**, los pasajeros [...] tendrán derecho a **recibir** compensación de la compañía aérea operadora de conformidad con el artículo 7 [...] cuando lleguen a **su** destino final<sup>15</sup>:
- a) con cinco horas de retraso como mínimo con respecto a la hora de llegada prevista **inicialmente** cuando se trate de
    - i) todos los viajes **de menos de 1500 kilómetros** [...];
    - ii) **los viajes intracomunitarios de [...] 1500 kilómetros o más;**
  - b) [...] con nueve horas de retraso como mínimo con respecto a la hora de llegada prevista **inicialmente** en el caso de los viajes con origen o destino en terceros países de distancia comprendida entre **1500 y 3500 kilómetros**;
  - c) con doce horas de retraso como mínimo con respecto a la hora de llegada prevista inicialmente en el caso de los viajes con origen o destino en terceros países situados a distancia [...] **superior a 3500 kilómetros.**<sup>16 1718</sup>

---

<sup>15</sup> HR, IE, NL, LU, SI, SE y UK proponen que se suprima la palabra "*final*".

<sup>16</sup> Deberá añadirse un considerando que justifique la diferencia de trato en función de la distancia del viaje. La Comisión recuerda que estos umbrales son significativamente superiores para los vuelos fuera de la UE en comparación con la propuesta de la Comisión.

<sup>17</sup> AT, DE y FI se oponen a un umbral de 5-9-12 horas. AT prefiere un umbral de 3/-5/-7 horas. DK y SK preferirían un umbral único de 5 horas, sin mención de las distancias. MT prefiere un umbral de 3-7-10 horas, mientras que BE y ES prefieren uno de 3-5-9 horas. BG propone un umbral de 3 horas con una cuantía reducida de compensación de 150 euros. NL podría aceptar 3 horas para los vuelos de corta distancia, siempre que se adapten los importes para guardar la proporcionalidad de la propuesta de compensación por retraso formulada por la Comisión. RO, si bien respalda los umbrales de 5-9-12 horas, prefiere que las correspondientes distancias sean de 3500/6000/ y superiores. Además, RO estima que no pueden aceptarse los nuevos umbrales de distancias puesto que introducen una discriminación entre las compañías aéreas y los pasajeros de vuelos intracomunitarios y las compañías y pasajeros de vuelos no comunitarios. Para la misma distancia de vuelo (entre 1500 y 3500 km) y para el mismo retraso, los pasajeros de vuelos intracomunitarios tienen derecho a compensaciones en tanto que los de vuelos no comunitarios no lo tienen.

<sup>18</sup> HR, IE, NL, LU, LV, SI, SE y UK proponen que en este apartado se utilice el término "vuelo".

3. [...]
4. [...] **Las exenciones de compensación a que se refieren los apartados 3 y 3 bis del artículo 5 se aplicarán igualmente a los vuelos que tengan retraso a la llegada.**
5. [...]
6. **En caso de que el vuelo haya despegado pero posteriormente se haya visto obligado a aterrizar en un aeropuerto distinto de aquel para el que se había efectuado la reserva, la compañía aérea operadora ofrecerá a los pasajeros afectados las opciones especificadas en el apartado 1 del artículo 8, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 9. Se aplicarán del modo consecuente los apartados 4 a 7 del presente artículo."**<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> NL y PL sugieren que en el caso de vuelo desviado se aplique automáticamente el artículo 6. Cuando el vuelo es cancelado se debería aplicar el artículo 5. Por consiguiente se debería suprimir la última frase de la definición del artículo 2, letra l).

**5 bis. Se inserta el artículo siguiente:**

**Artículo 6-2 bis**

**Retrasos en la plataforma del aeropuerto**

- 1. A reserva de los imperativos de seguridad, cuando un retraso en la plataforma de un aeropuerto sea superior a una hora [...], la compañía aérea operadora ofrecerá gratuitamente acceso a los aseos y agua potable, velará por la debida calefacción o refrigeración de la cabina de pasajeros y garantizará atención médica adecuada en caso necesario.**
- 2. Cuando un retraso en la plataforma de un aeropuerto alcance un máximo de cinco horas en un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro en el que sea aplicable el Tratado, y a no ser que el piloto disponga de información confirmada de que la aeronave despegará dentro de los 45 minutos siguientes<sup>20</sup>, la aeronave deberá volver a la puerta o ir a otro punto de desembarque oportuno, en el que se permitirá desembarcar a los pasajeros. En caso de que, pese a la antedicha información confirmada, la aeronave no haya despegado transcurridas 2 horas y 45 minutos, la aeronave deberá volver inmediatamente a la puerta o ir a otro punto de desembarque oportuno, en el que se permitirá desembarcar a los pasajeros. Superados estos plazos, únicamente se podrá prolongar la permanencia en la plataforma del aeropuerto cuando concurren motivos relacionados con la seguridad, o con normas de migración o de protección que impidan a la aeronave cambiar de posición en la plataforma.**
- 3. Cuando un retraso en la plataforma de un aeropuerto alcance un máximo de dos horas en un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro en el que sea aplicable el Tratado, la aeronave deberá volver a la puerta o ir a otro punto de desembarque oportuno, en el que se permitirá desembarcar a los pasajeros, salvo en caso de que concurren motivos relacionados con la seguridad, o con normas de migración o de protección que impidan a la aeronave cambiar de posición en la plataforma.**
- 4. Además de los derechos contemplados en los apartados 2 y 3, los pasajeros tendrán los derechos que se especifican en el artículo 6."**

---

<sup>20</sup> ES no está a favor de 45 minutos. CY, IE, LV, NL y UK proponen 5 horas para los retrasos en la plataforma. NL pide la supresión del apartado 3. BE propone hacer referencia únicamente al aeropuerto distinto de aquél para el que se efectuó la reserva.

6. Se inserta el artículo siguiente:

*"Artículo 6 bis*

**Pérdida de vuelos de conexión**

1. En caso de que un pasajero pierda un vuelo de conexión **en un aeropuerto situado en un Estado miembro en el que sea aplicable el Tratado**, como consecuencia del retraso [...] de un vuelo de **enlace**, la [...] compañía aérea operadora [...] de dicho vuelo **de enlace** ofrecerá asistencia [...] [...] al pasajero [...] [...] **con arreglo al artículo 8 y atención con arreglo al artículo 9.**
2. En caso de que un pasajero pierda un vuelo de conexión **en un aeropuerto situado en un Estado miembro en el que sea aplicable el Tratado**, como consecuencia del retraso [...] de un vuelo de **enlace**, el pasajero tendrá derecho a **recibir** compensación por parte de [...] la compañía aérea operadora [...] de dicho vuelo **de enlace** con arreglo al artículo 6, [...]4[...] <sup>21</sup>, **salvo que el tiempo de transbordo previsto inicialmente en el punto de transferencia fuese inferior a 90 minutos.** <sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> DE preferiría mantener la frase sobre el cálculo del retraso.

<sup>22</sup> La Presidencia propone añadir un considerando que justifique la diferencia de trato de los pasajeros en vuelos directos y de conexión. CY, HR, FR, IE, LU, LV, NL, PT, SI, SE y UK proponen que se añada la siguiente frase al final del apartado 1: *"No se abonará compensación con arreglo al artículo 7 en relación con la pérdida de los vuelos de conexión."* Se suprimirían en este caso los apartados 2 y 3.

3. El apartado 2 se entenderá sin perjuicio de cualesquiera modalidades de indemnización que acuerden los transportistas aéreos afectados.

4. [...].'

**4 bis. Cuando, con arreglo a un único contrato de transporte, se transporte a un pasajero durante una parte de su viaje con un modo de transporte distinto del estipulado en el contrato de transporte, se informará al pasajero en el momento de la reserva de todo acuerdo -o de la inexistencia de acuerdo- entre la compañía aérea y los demás operadores de transportes en caso de pérdida de la conexión, especialmente de los acuerdos de prestación de asistencia y atención."**

7 bis. Se inserta el artículo siguiente:

**Artículo 6 ter**  
**Cambio de horario<sup>23</sup>**

1. **Cuando una compañía aérea operadora, después de haberse efectuado la reserva, retrase unilateralmente la hora de salida prevista, [...] será de aplicación lo dispuesto en el artículo 6. No obstante, la compañía aérea operadora no estará obligada a abonar compensación si puede demostrar que se ha informado al pasajero del cambio de horario con al menos 14 días de antelación respecto de la fecha y hora de salida previstas inicialmente indicadas en el billete del pasajero.**
2. **Cuando una compañía aérea operadora, después de haberse efectuado la reserva, adelante unilateralmente la hora de salida prevista [...], será de aplicación lo dispuesto en el artículo 5, salvo que el pasajero haya cogido el vuelo con el horario modificado.**
3. **En caso de que un pasajero pierda un vuelo de conexión en un aeropuerto situado en un Estado miembro en el que sea aplicable el Tratado, como consecuencia del retraso de la hora de salida prevista del vuelo de enlace o del adelantamiento de la hora de salida prevista del vuelo de conexión, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 6 bis.**
4. **En caso de que el tiempo de conexión del pasajero para embarcar un vuelo de conexión se vea prolongado en dos horas como mínimo debido al adelantamiento de la hora de salida del vuelo de enlace, se ofrecerá al pasajero la atención prevista en el artículo 9, apartado 1, letra a) [...] .;**

---

<sup>23</sup> AT, NL, FR, SE y UK preferirían que se desplazasen las disposiciones sobre el cambio de horario a los artículos correspondientes sobre cancelación, retrasos y vuelos de conexión. Además, NL propone que se suprima el apartado 4. DE considera que en el apartado 2 debe hacerse una distinción: Si se pierde el vuelo debido al adelanto de la hora de salida prevista, el artículo 5 se aplicará en consecuencia. Si el vuelo no se pierde, el pasajero deberá gozar de los derechos de ayuda en virtud del artículo 8, si el adelanto es superior a [3/5] horas. FI y la Comisión proponen que se suprima la frase "*salvo que el pasajero haya embarcado en el vuelo con el horario modificado*" ya que crea una situación en la que el adelanto de la hora de salida prevista y la cancelación se tratan de manera desigual. FR propone que se añada al final del apartado 2 "*o un vuelo reprogramado que haya salido antes del vuelo cuyo horario fue cambiado*".

7. El artículo 7 se sustituye por el texto siguiente:

[...] "Artículo 7

### Derecho a compensación

1. Cuando se haga referencia al presente artículo se aplicarán los siguientes importes de compensación:

a) 250 EUR para:

- i) todos los vuelos<sup>24</sup> de 1500 kilómetros o menos; y
- ii) vuelos intracomunitarios entre 1500 y 3500 kilómetros;

b) 400 EUR para:

- i) todos los vuelos intracomunitarios de más de 3500 kilómetros, y
- ii) vuelos a o desde países terceros entre 1500 y 3500 kilómetros;

c) 600 EUR para vuelos a o desde países terceros de 3500 kilómetros o más.

Al determinar la distancia, la base de referencia será el destino final.<sup>25</sup>

[...]

---

<sup>24</sup> AT, CZ, DE, DK y FI proponen que se utilice el término "viaje" en el apartado 1 y que se aclare cómo se abona la compensación en caso de vuelos con conexión. La Comisión llama la atención sobre el hecho de que la modificación de las franjas kilométricas tendría serias repercusiones en las cuantías de las indemnizaciones.

<sup>25</sup> RO y IE no pueden apoyar este apartado ya que introduce una discriminación (respecto al nivel de compensación) entre los pasajeros intracomunitarios y los de vuelos no comunitarios en vuelos de entre 1500 y 3500 km. RO respalda el texto del Reglamento actualmente en vigor. CY, HR, IE, LU, LV, NL, PT, SI y SE proponen la supresión de la última frase.

2. Cuando el pasajero haya elegido continuar su viaje con arreglo al artículo 8, apartado 1, letra b), y **suceda otra cancelación o pérdida de conexión durante el transporte reprogramado**, el derecho del **pasajero** a compensación solo puede generarse una vez **por el mismo motivo** durante su viaje al destino final [...].<sup>26</sup>
3. La compensación mencionada en el apartado 1 se abonará **en el plazo de diez días siguientes a la solicitud del viajero** en metálico, por transferencia bancaria electrónica, orden de pago, reintegro **en tarjeta de crédito o débito** o cheques bancarios. **Previa información pertinente del pasajero respecto a sus derechos con arreglo al presente Reglamento, con el acuerdo confirmado del pasajero, la compensación también podrá abonarse en vales de viaje u otros servicios.**
4. Las distancias mencionadas en el apartado 1 se medirán con arreglo al método de distancia ortodrómica.

[...]

---

<sup>26</sup> SE propone la supresión de "final". IE, FR, NL, UK y la Comisión proponen la supresión de "*por el mismo motivo*".

8. El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

*"Artículo 8*

**Derecho a reembolso o a reprogramación**

1. Cuando se haga referencia al presente artículo, se ofrecerán gratuitamente a los pasajeros las tres opciones siguientes:
  - a) el reembolso dentro de [...] los **diez** días siguientes a la solicitud del pasajero, según lo dispuesto en el artículo 7, apartado 3, del [...] precio del **billete** con respecto a la parte o las partes del viaje no efectuadas, y con respecto a la parte o las partes ya efectuadas si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero, junto con, cuando proceda;  
  
un vuelo de vuelta al primer punto de salida lo más rápidamente posible **después de la hora de salida originalmente prevista;**
  - b) la prosecución de los planes de viaje del pasajero mediante una reprogramación del viaje, conduciéndole hasta el destino final lo más rápidamente posible **después de la hora de salida originalmente prevista;** o
  - c) la reprogramación [...] del viaje hasta el destino final en una fecha posterior que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles.
2. El apartado 1, letra a), se aplicará también a los pasajeros cuyos vuelos formen parte de un viaje combinado, excepto por lo que respecta al derecho a reembolso, cuando ese derecho se derive de la Directiva 90/314/CEE.

**2 bis. Cuando un pasajero ejerza su derecho a la reprogramación del transporte con arreglo al apartado 1, letra b), la compañía aérea podrá ofrecer un vuelo alternativo con salida antes de la hora de salida originalmente prevista si el pasajero acepta. Cuando el pasajero rechace una reprogramación más temprana, tendrá derecho a elegir una reprogramación lo antes posible después de la hora de salida originalmente prevista.**

3. La compañía aérea operadora que ofrezca a un pasajero un vuelo con origen o destino en un aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva deberá correr con los gastos de transferencia del pasajero desde ese segundo aeropuerto hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva o, con respecto al aeropuerto de destino, hasta otro destino próximo convenido con el pasajero.
4. Cuando así lo acepte el pasajero, el vuelo o los vuelos de vuelta contemplados en el apartado 1, letra a), o la reprogramación a que se hace referencia en el apartado 1, letras b) o c), **en condiciones de comodidad comparables a las fijadas en el contrato de transporte**, podrán utilizar servicios operados por otra compañía aérea, emplear una ruta distinta o, **cuando sea conveniente por la distancia del viaje**, utilizar otro modo de transporte.
5. El pasajero que elija la opción contemplada en el apartado 1, letra b), podrá tener derecho, en función de las disponibilidades existentes, a la reprogramación por otra compañía aérea o en otro modo de transporte cuando sea **previsible** que la compañía aérea operadora no pueda transportarlo por sí misma a tiempo para llegar al destino final dentro de las doce horas siguientes a la hora de llegada prevista. [...]

[...]”<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> FR, ES y FI preferirían volver a incluir este apartado sobre la aplicación continuada del presente Reglamento incluso si la reprogramación se realiza en otro modo de transporte.

9. El artículo 9 queda modificado como sigue:

a) Los apartados 1 y 2 [...] [...] se sustituyen por el texto siguiente:

[...]

**"1. Cuando se haga referencia al presente artículo y cuando:**

- i) el retraso en la salida sea al menos de dos horas, o**
- ii) la hora de salida del transporte reprogramado con arreglo al artículo 8, apartado 1, letra b) sea de al menos dos horas<sup>28</sup> después de la hora de salida inicial del vuelo cancelado o el vuelo en el que se denegó el embarque, o**
- iii) en caso de pérdida de un vuelo de conexión, la reprogramación con arreglo al artículo 8, apartado 1, letra b), o el vuelo de regreso con arreglo al artículo 8, apartado 1, letra a), prolongue el tiempo de espera del pasajero para la conexión en al menos dos horas,**

**se ofrecerá a los pasajeros rápida y gratuitamente:**

- a) comida y refrescos en una relación razonable respecto al tiempo de espera;**
- b) elegir entre dos llamadas telefónicas, faxes, correos electrónicos u otros servicios de mensajería en red.**

**2. Además, [...] cuando sea necesario pernoctar una o varias noches, se ofrecerá a los pasajeros gratuitamente:**

- a) alojamiento en hotel;**

---

<sup>28</sup> IE, sugiere tres horas en este punto, para limitar la obligación del transportista aéreo a dar asistencia únicamente cuando resulte físicamente posible. La Comisión discrepa con este planteamiento.

- b) **transporte entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento (hotel, lugar de residencia del pasajero u otro) y regreso."**;

a bis) **Se suprime el apartado 3. ;**

b) Se añaden los párrafos siguientes:

- "4. Cuando [...] la cancelación, el retraso **en la salida** o el cambio de horario se deban a circunstancias extraordinarias y que [...] la cancelación, el retraso o el cambio de horario o no se podrían haber evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, [...] **la compañía aérea** podrá limitar el coste total del alojamiento ofrecido con arreglo al apartado 1, letra b), a un máximo de tres noches.<sup>29</sup> La compañía aérea operadora que opte por aplicar esta limitación deberá, empero, proporcionar a los pasajeros información sobre el alojamiento disponible después de esas tres noches, además de seguir obligada a proporcionar información de conformidad con el artículo 14.<sup>30</sup>
5. [...] **Los Estados miembros podrán decidir eximir a las compañías aéreas de la obligación de ofrecer alojamiento prevista en el apartado 2, letra a), cuando el vuelo en cuestión salga de un aeropuerto en su territorio, [...] cubra una distancia igual o inferior a 250 kilómetros y esté previsto que vaya a realizarlo una aeronave con una capacidad máxima igual o inferior a ochenta asientos, excepto cuando se trate de un vuelo de enlace o de conexión. Aunque la compañía aérea operadora opte por acogerse a esta excepción, deberá ofrecer a los pasajeros información sobre el alojamiento disponible. Los Estados miembros que elijan aplicar esta excepción informarán a la Comisión de su decisión antes de que la excepción entre en vigor.**

---

<sup>29</sup> HU, LV y MT se oponen a la supresión del límite del coste del alojamiento. DK y SE proponen un límite de cinco noches en este apartado.

<sup>30</sup> AT, BE, CY, DE, HU, MT y SK proponen que se añada una nueva disposición, dando la posibilidad de organizar personalmente el alojamiento cuando la compañía aérea no lo proporcione. BE añade que esto no debe conducir a situaciones en las que las compañías aéreas se descarguen sistemáticamente a sí mismas de sus obligaciones iniciales en este sentido. ES considera que el pasajero debe tener derecho a buscar alojamiento y si decide hacerlo, debe introducirse un límite de precios de alojamiento con el fin de garantizar la coherencia también con el apartado 7.

6. El pasajero que opte por el reembolso de conformidad con el artículo 8, apartado 1, letra a), mientras se encuentre en el **primer punto de salida** [...], u opte por la reprogramación de su transporte en una fecha posterior de acuerdo con el artículo 8, apartado 1, letra c), no tendrá más derechos de atención con arreglo al artículo 9, apartado 1, en relación con el vuelo en cuestión.
  
7. **Al ejercer sus derechos con arreglo al presente artículo, los pasajeros cooperarán para limitar los gastos de la compañía aérea en una medida razonable y adecuada."**

10. [...] El artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

### **Artículo 10**

#### **Ascenso y descenso de clase**

- 1. Si la compañía aérea operadora coloca a un pasajero en una clase de transporte superior a la que correspondía al billete comprado no tendrá derecho a ningún pago suplementario.**
- 2. Si la compañía aérea operadora coloca a un pasajero en una clase de transporte inferior a la que correspondía al billete comprado, en el plazo de diez días y por los medios previstos en el artículo 7, apartado 3, reembolsará:**
  - a) el 30% del precio del billete en todos los vuelos de 1500 kilómetros o menos, o**
  - b) el 50% del precio del billete en todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 kilómetros, salvo vuelos entre el territorio europeo de los Estados miembros y las [...] regiones ultraperiféricas de Francia, y en todos los demás vuelos entre 1500 y 3500 kilómetros, o**
  - c) el 75% del precio del billete en todos los demás vuelos no incluidos en las letras a) o b), incluidos los vuelos entre el territorio europeo de los Estados miembros y las [...] regiones ultraperiféricas de Francia.**
- 3. Cuando el precio del vuelo de que se trate no se indique en un billete para varios vuelos, el reembolso mencionado en el apartado 2 se calculará en proporción a la distancia del vuelo afectado respecto de la distancia total abarcada por el billete."**

**10 bis.** Se añade el siguiente artículo 10 bis:

**"Artículo 10 bis**

**Planes de emergencia aeroportuarios**

- 1. En los aeropuertos de la Unión cuyo tráfico anual sea superior a cinco millones de pasajeros<sup>31</sup> durante al menos tres años consecutivos, la entidad gestora del aeropuerto velará por que las operaciones del aeropuerto y de los usuarios del aeropuerto, en particular las compañías aéreas y los proveedores de servicios de asistencia en tierra, estén coordinadas a través de un plan de emergencia apropiado para hacer frente a posibles situaciones de múltiples cancelaciones y/o retrasos de vuelos debido a los cuales un número considerable de pasajeros quede bloqueado en el aeropuerto. El plan de emergencia se establecerá para garantizar que se facilite la información pertinente a pasajeros bloqueados e incluirá disposiciones encaminadas a minimizar su tiempo de espera y molestias.**
  
- 2. El plan de emergencia se establecerá con la participación del comité de usuarios del aeropuerto con arreglo a la Directiva 96/67/CE del Consejo relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra de los aeropuertos de la Comunidad. El plan de emergencia incluirá los datos de contacto de la(s) persona(s) designada(s) por cada compañía aérea para representarla sobre el terreno en relación con las autoridades, la entidad gestora del aeropuerto y los pasajeros en caso de cancelaciones múltiples o retrasos de vuelos. La compañía aérea velará por que la(s) persona(s) designada(s) dispongan de los medios necesarios para ayudar a los pasajeros con arreglo a las obligaciones dimanantes del presente Reglamento en caso de cancelación, retraso o denegación de embarque.**
  
- 3. La entidad gestora del aeropuerto comunicará el plan de emergencia y cualquier modificación al organismo nacional de ejecución designado con arreglo al artículo 16 o a cualquier otra autoridad designada a tal efecto.**

---

<sup>31</sup> MT y la Comisión prefieren un umbral de 3 millones de pasajeros.

4. **Los Estados miembros podrán reducir el umbral mencionado en el apartado 1, pero no a menos de tres millones de pasajeros, para los aeropuertos situados en su territorio. En aeropuertos por debajo del umbral establecido, la entidad gestora del aeropuerto realizará esfuerzos razonables para coordinar a los usuarios del aeropuerto y para llegar a acuerdos con los usuarios del aeropuerto con objeto de informar a los pasajeros bloqueados en dichas situaciones."** <sup>32</sup>

---

<sup>32</sup> LU y NL preferirían suprimir el apartado 4 a causa del posible efecto en aerolíneas en distintos Estados miembros si se aplica la excepción.

11. [...] El artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

## **"Artículo 11**

### **Personas discapacitadas o personas con movilidad reducida o necesidades especiales**

- 1. Las compañías aéreas operadoras darán prioridad al transporte de personas discapacitadas o personas con movilidad reducida y a cualquier persona o perro guía certificado que las acompañe, así como a los menores no acompañados.**<sup>33</sup>
- 2. Al prestar la atención y asistencia con arreglo a los artículo 8 y 9 [...] la compañía aérea operadora prestará particular atención a las personas mencionadas en el apartado 1. Las compañías aéreas prestarán dicha atención y asistencia cuanto antes.**
- 2 bis. Al establecer el plan de emergencia con arreglo al artículo 10 bis, las compañías aéreas y las entidades gestoras de aeropuerto prestarán especial atención a las necesidades específicas de los pasajeros mencionados en el apartado 1.**
- 3. [...] El artículo 9, apartados 4 y 5, no se aplicarán a los pasajeros mencionados en el apartado 1 y a las mujeres embarazadas o personas que necesiten atención médica especial, siempre que se hayan notificado sus necesidades de asistencia especiales a la compañía aérea, [...] a su agente o al organizador [...] en el momento en que se anuncie la cancelación, el cambios de horario o el retraso de la salida. Se considerará que dicha notificación abarca el viaje completo y el viaje de vuelta si ambos viajes se han contratado con la misma compañía aérea."**<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> HU considera que deberían aclararse los términos "*menores no acompañados*".

<sup>34</sup> CZ, DE y FI se oponen al requisito de la notificación.

**11 bis.** El título del artículo 12 se sustituye por "Otros derechos". El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

**"1. El presente Reglamento no afectará a los derechos y quejas del pasajero dimanantes de otros actos jurídicos, incluida la Directiva 90/314/CE. Con todo, si estos derechos garantizan el mismo interés o tienen el mismo objetivos, la compensación o reducción de precio concedida con arreglo a los artículos 7 y 10, apartado 2, del presente Reglamento y la compensación o reducción de precio concedida con arreglo a otros actos jurídicos se deducirán una de otra."** <sup>35</sup>

12. El artículo 13 se sustituye por el texto siguiente:

*"Artículo 13*

**Derecho de reparación**

Cuando una compañía aérea operadora abone una compensación o dé cumplimiento a las demás obligaciones que le impone el presente Reglamento, no podrá interpretarse que las disposiciones de este último [...] <sup>36</sup> limitan su derecho a reclamar una compensación por los costes contraídos en el marco del presente Reglamento a cualesquiera terceras partes que hayan causado o contribuido al suceso que haya dado lugar a la solicitud de una compensación o al cumplimiento de otras obligaciones."

---

<sup>35</sup> DE propone que se elimine la frase "*si estos derechos garantizan el mismo interés o tienen el mismo objetivos*" debido a su potencial restricción de la responsabilidad en el contexto del Convenio de Montreal.

<sup>36</sup> ES, SI y la Comisión no apoyan la supresión de la referencia "*o de la legislación nacional*".

13. El artículo 14 se sustituye por el texto siguiente:

*"Artículo 14*

**Obligación de informar a los pasajeros de sus derechos**

1. La [...] compañía aérea operadora velará por que **en su página de internet en el momento de efectuar la reserva**, en todos los mostradores de facturación (incluidas las máquinas de facturación automática) y en la puerta de embarque [...] se exponga, **de forma claramente visible y legible** para los pasajeros, un anuncio con el siguiente texto: "En caso de denegación de embarque, cancelación, retraso superior a dos horas de su vuelo, **o reprogramación** con salida más de dos horas después de la hora prevista, solicite en el mostrador de facturación o en la puerta de embarque el texto **de información** en el que figuran sus derechos, especialmente en materia de **atención** y asistencia y posible compensación." **Este anuncio se colocará al menos en la(s) lengua(s) del lugar de salida y en inglés.**
  
- 1 bis. La compañía aérea operadora deberá incluir en su página web el aviso de la información mencionado en el apartado 1 sobre los derechos de los pasajeros en virtud del presente Reglamento. La compañía aérea operadora facilitará asimismo esta información impresa o en formato electrónico durante el proceso de reserva.**
  
2. La compañía aérea operadora **que pida voluntarios con arreglo al artículo 4, apartado 1**, y deniegue el embarque o cancele un vuelo deberá proporcionar a cada uno de los pasajeros afectados un impreso en el que se indiquen las normas en materia de compensación y asistencia con arreglo al presente Reglamento, incluida información sobre posibles limitaciones con arreglo al artículo 9, apartados 4 y 5. También deberá proporcionar un impreso equivalente a cada uno de los pasajeros afectados por un retraso o un cambio de horario de al menos dos horas. Los datos de contacto de los organismos encargados de la tramitación de reclamaciones designados en virtud de **los artículos 16 y 16 bis** también se proporcionarán al pasajero por escrito.

**2 bis bis. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que definan un modelo de anuncio informativo para uso de la compañías aéreas, a los efectos de los apartados 1 bis y 2. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento mencionado en el artículo 16 quater, apartado 2.**

**2 bis. En el momento de la reserva, las compañías aéreas, organizadores y vendedores de billetes ofrecerán información al pasajero sobre el plazo y procedimiento para pedir la corrección de un error de ortografía según se especifica en el artículo 4, apartado 5, sin coste adicional.**

**2 ter. Las compañías aéreas, organizadores y vendedores de billetes facilitarán, incluso en su sede electrónica, información sobre los procedimientos de tramitación de quejas y reclamaciones del transportista aéreo en relación con los derechos establecidos en el presente Reglamento y sobre las direcciones de contacto pertinentes en las que los pasajeros pueden presentar quejas y reclamaciones, incluso por medios electrónicos de transmisión, así como información sobre el(los) órgano(s) designado(s) a efectos del artículo 16, apartado 1 y del artículo 16 bis, apartado 3.**

3. Con respecto a las personas invidentes o con discapacidad visual, las disposiciones del presente artículo deberán aplicarse utilizando los medios alternativos adecuados.

4. La entidad gestora del aeropuerto velará por que la información general sobre los derechos de los pasajeros esté clara y visiblemente expuesta en las zonas de pasajeros del aeropuerto. [...]

5. En caso de cancelación o retraso en la salida, la compañía aérea operadora informará a los pasajeros de la situación lo antes posible, en todo caso a más tardar [...] a la **hora de salida prevista**. [...] **Asimismo se informará a los pasajeros de los motivos de la cancelación o retraso y de la hora de salida estimada en cuanto esta información esté disponible.**
  
6. Cuando el pasajero no haya adquirido el billete directamente a la compañía aérea operadora, sino a través de [...] **un organizador o un vendedor de billetes** establecido en la Unión , [...] el **organizador o vendedor de billetes** facilitará los datos de contacto del pasajero a la compañía aérea, a condición de que el pasajero haya dado explícitamente su autorización por escrito. Esta autorización únicamente se podrá dar sobre la base de un consentimiento expreso, **previa información al pasajero del objetivo de dicha transferencia de datos**. La compañía aérea utilizará los [...] datos de contacto **conseguidos al amparo del presente apartado** exclusivamente para dar cumplimiento a **sus obligaciones** de información previstas en [...] el presente artículo y no para fines comerciales [...]. El tratamiento, acceso y almacenamiento de dichos datos se efectuarán de conformidad con la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos<sup>37</sup>.
  
7. Un [...] **organizador o un vendedor de billetes** quedará exento de las disposiciones del apartado 6 cuando pueda probar la existencia de un sistema alternativo que garantice que el pasajero será informado sin necesidad de transmitir los datos de contacto pertinentes. **En tal caso, la aerolínea cumplirá sus obligaciones informativas con arreglo al presente artículo respecto del organizador o vendedor de billetes, que velará por la transmisión correcta y puntual de la información al pasajero."**

---

<sup>37</sup> DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

14. El artículo 16 se sustituye por el texto siguiente:

*"Artículo 16*

**Cumplimiento de la normativa**

1. Cada Estado miembro designará un organismo nacional de ejecución, que velará por el cumplimiento del presente Reglamento en lo que concierne a los vuelos procedentes de aeropuertos situados en su territorio y a los vuelos procedentes de un tercer país y con destino a dichos aeropuertos. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el organismo que hayan designado con arreglo al presente apartado.
2. El organismo nacional de ejecución supervisará atentamente el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento y adoptará las medidas necesarias para garantizar el respeto de los derechos de los pasajeros. A tal fin, las compañías aéreas y las entidades gestoras de los aeropuertos suministrarán los documentos pertinentes al organismo nacional de ejecución, si este así se lo solicita. [...] **2 bis. El organismo nacional de ejecución también podrá investigar y decidir adoptar medidas de ejecución sobre la base de información recogida en las reclamaciones individuales presentadas por pasajeros.**
3. Las sanciones establecidas por los Estados miembros por el incumplimiento del presente Reglamento serán eficaces, proporcionadas y disuasorias. **En particular, dichas sanciones serán suficientes como para que supongan un incentivo financiero para las compañías aéreas para cumplir con coherencia el Reglamento.**<sup>38</sup>

---

<sup>38</sup> FI, IE y UK proponen que se suprima la segunda frase del presente apartado. NL y PL proponen la armonización de las sanciones y medidas coercitivas por parte de los organismos nacionales de ejecución.

[...]

5. Con respecto a cada año, a más tardar a finales de [...] **junio** del año civil siguiente, los organismos nacionales de ejecución publicarán [...] **un informe** sobre sus actividades, **la acción de ejecución y su resultado**, incluidas [...] las sanciones impuestas. **Dichos informes se presentarán a la Comisión y también estarán disponibles en las sedes electrónicas de los organismos nacionales de ejecución.**
  
6. Las compañías aéreas notificarán a los organismos nacionales de ejecución pertinentes [...] **los datos** de contacto [...] **de la(s) persona(s) o del organismo designado para actuar en su nombre de forma permanente en los Estados miembros en que lleven a cabo sus actividades en relación con los asuntos regulados por el presente Reglamento.**"

15. Se insertan los artículos siguientes:

*"Artículo 16 bis*

[...]

### **Reclamaciones y controversias**

1. [...].

**Las compañías aéreas crearán o dispondrán de un mecanismo para tramitar solicitudes de compensación y de reclamación, incluidas las solicitudes de compensación monetaria<sup>39</sup> dimanantes de los derechos y obligaciones establecidos en el presente Reglamento. Dicho mecanismo también estará disponible en línea y en todas las lenguas que se puedan utilizar para reservar con cada compañía determinada. Dichos mecanismos serán de fácil acceso y funcionarán de un modo transparente.**

---

<sup>39</sup> DE considera que los términos "solicitud de compensación monetaria" deben cubrir las reclamaciones de indemnización, las solicitudes de reembolso y las solicitudes de reducción de precio, y por lo tanto sugiere que se utilicen en el presente artículo los términos "las reclamaciones de reparaciones monetarias" o "reclamaciones de pago".

2. [...] Los pasajeros [...] **podrán presentar reclamaciones, incluidas las solicitudes de compensación monetaria a la compañía aérea operadora** [...] dentro de los [...] **6** meses desde la fecha en que se realizó o programó el vuelo. Dentro de [...] los **diez** días siguientes [...] a la **presentación** de la reclamación, la compañía aérea confirmará la recepción de la reclamación [...]. En el plazo de los dos meses siguientes [...] a la **presentación de** la reclamación, el transportista aéreo remitirá al pasajero una respuesta completa **justificada**, que incluirá, **en su caso, una explicación de las circunstancias extraordinarias o deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo. La respuesta también contendrá los datos de contacto pertinentes de los organismos designados a efectos del apartado 3 para resolución extrajudicial de controversias, incluidos la dirección postal, número de teléfono, sede electrónica y correo electrónico.**
3. [...] **Sin perjuicio de la Directiva 2013/11/UE los Estados miembros garantizarán que los pasajeros aéreos puedan someter las controversias en relación con la compensación monetaria con arreglo al presente Reglamento ante organismo(s) nacional(es) encargado(s) de la resolución extrajudicial de controversias.**<sup>40</sup> Los Estados miembros informarán a la Comisión del organismo u organismos designados con arreglo al presente apartado. Los Estados miembros podrán decidir aplicar el presente apartado a controversias únicamente entre compañías aéreas y consumidores.

---

<sup>40</sup> Se añadirá un considerando que aclare que el pasajero no está obligado a contratar a un abogado para las solicitudes de compensación monetaria y en la resolución extrajudicial de una controversia (véase también el doc. 7995/14).

4. [...] Sin perjuicio de la Directiva 2013/11/EU, los Estados miembros velarán por que la resolución extrajudicial de controversias esté a disposición de los pasajeros de manera gratuita o por un precio simbólico, y el organismo u organismos en virtud del apartado 3 deberán, como mínimo: <sup>41</sup>
- cumplir los requisitos del artículo 7, apartado 1, letras a), h) y j), y el artículo 7, apartado 2 de la presente Directiva;
  - dar una respuesta motivada a los pasajeros con el resultado de su procedimiento de resolución de controversias dentro de los plazos establecidos en el artículo 8, letra e) de la Directiva 2013/11/EU y, en el caso de controversias de gran complejidad, a más tardar 9 meses a partir del fecha en que el organismo designado haya recibido el expediente completo de reclamación. <sup>42</sup>
5. [...] Cuando el (los) organismo(s) designado(s) a efectos del apartado 3 sea(n) distinto(s) de los establecidos en el presente Reglamento a efectos del artículo 16, apartado 1, cooperarán e intercambiarán información. <sup>43</sup>

---

<sup>41</sup> DE sugiere que se supriman los términos "como mínimo" y que se añada la siguiente frase en su lugar: "*A fin de asegurar un mayor nivel de protección de los consumidores, los Estados miembros podrán mantener o introducir normas que vayan más allá de lo dispuesto en la presente Directiva.*"

<sup>42</sup> DE no respalda la incorporación de la última frase sobre cuestiones muy complejas.

<sup>43</sup> DE y SE prefieren que se suprima el apartado 5.

6. Los procedimientos [...] a efectos de los apartados 2 y 3 y la participación del pasajero en dichos procedimientos se entenderán sin perjuicio del derecho del pasajero a reclamar a través de procedimientos judiciales o a presentar reclamaciones en el sentido del artículo 16, apartado 2 bis, a reserva de los plazos de prescripción de la legislación nacional.<sup>44</sup>;

**Artículo 16 bis bis**  
**Carga de la prueba<sup>45</sup>**

**La carga de la prueba corresponderá a la compañía aérea operadora en relación con:**

- **la información del pasajero sobre:**
  - i) **la cancelación o modificación del horario de un vuelo dentro de los plazos establecidos en los artículos 5, apartado 1 bis y 6 ter, apartado 1;**
  - ii) **la denegación de embarque y la cancelación, retraso o cambio de hora de su vuelo con arreglo a las obligaciones establecidas en el artículo 14;**
- **la oferta de transporte reprogramado que permita al pasajero llegar a su destino final dentro de las horas establecidas en el artículo 5, apartado 2, inciso ii), letras a) a c);**
- **las circunstancias excepcionales y las medidas razonables pertinentes que eximan a la compañía aérea de su obligación de compensar con arreglo a los artículos 5 y 6;**
- **las circunstancias excepcionales o deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo que hayan causado la cancelación o el retraso en la llegada y la correspondiente inevitable cancelación o retraso en la llegada aunque la compañía aérea operadora haya tomado todas las medidas razonables con arreglo a los artículos 5, apartado 3, 6, apartado 4, y 9, apartado 4;**

---

<sup>44</sup> NL, PL y UK proponen que se introduzca un plazo de prescripción de dos años para presentar reclamaciones.

<sup>45</sup> Este artículo será revisado por expertos, con vistas a la simplificación y a posible limitación a aquellos casos de un posible litigio de derecho civil.

- las circunstancias excepcionales o deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo que hayan afectado al vuelo considerado o a vuelos anteriores con arreglo al artículo 5, apartado 3 bis;
- el tiempo de transbordo originalmente previsto en el punto de transferencia, que era inferior a 90 minutos con arreglo al artículo 6 bis, apartado 2;
- el consentimiento del pasajero con arreglo a los artículos 7, apartado 3, 8, apartados 2 bis, 3 y (4). ;

*Artículo 16 ter*

**Cooperación entre los Estados miembros y la Comisión**

1. La Comisión apoyará el diálogo e **intercambio de información entre los organismos nacionales de ejecución** [...] sobre [...] la aplicación del presente Reglamento mediante el Comité a que se refiere el artículo 16 quater, **apartado 1. El intercambio de información se referirá, en especial, a infracciones, sanciones y mejores prácticas de ejecución.**

**1 bis. A petición de la Comisión, los organismos nacionales de ejecución enviarán la información pertinente en relación con la interpretación y aplicación nacional del presente Reglamento.**

[...]

[...]

4. A petición de un Estado miembro o por iniciativa propia, la Comisión examinará los casos en que existan diferencias en la aplicación y el cumplimiento **por parte de los organismos nacionales de ejecución** de cualquiera de las disposiciones del presente Reglamento, especialmente en lo relativo a la interpretación del concepto de circunstancias extraordinarias y **deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo**. [...] A tal fin, la Comisión podrá formular una recomendación previa consulta al Comité contemplado en el artículo 16 quater, **apartado 1**.
5. [...] **En caso de prácticas sospechosas concretas de una o varias compañías aéreas de forma simultánea en varios Estados miembros**, la Comisión **podrá pedir** [...] a los [...] **Estados miembros afectados** que investiguen esta práctica [...] específica [...] e informen de **sus** conclusiones a la Comisión en el plazo de [...] los **seis** meses siguientes a la petición. **La Comisión apoyará el intercambio de información y la coordinación entre los organismos nacionales de ejecución en relación con el asunto de que se trate.**<sup>46</sup>;

*Artículo 16 quater*

**Procedimiento de comité**<sup>47</sup>

1. La Comisión estará asistida por el Comité de Derechos de los Pasajeros, compuesto por dos representantes de cada Estado miembro, uno de los cuales como mínimo representará a un organismo nacional de ejecución. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

---

<sup>46</sup> AT y DE preferirían suprimir este apartado y FI se opone al plazo de seis meses.

<sup>47</sup> AT y HU no ven la necesidad de este artículo. DK, FR, ES y UK preferirían utilizar el procedimiento de examen.

16. El artículo 17 se sustituye por el texto siguiente:

*"Artículo 17*

**Informe**

La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo antes del [...] **XX.XX de 20XX** **[tres años después de la entrada en vigor del Reglamento]** un informe sobre la aplicación y los efectos del Reglamento. [...] La Comisión [...] **incluirá** asimismo **información** sobre la mayor protección deparada a los pasajeros aéreos en los vuelos desde terceros países operados por compañías no comunitarias, en el contexto de los acuerdos internacionales en materia de transporte aéreo. [...]

17. [...] Se añaden [...] al Reglamento (CE) n.º 261/2004 los anexos 1 y 2 **que figuran en el anexo 1** del presente Reglamento.

## *Artículo 2*

El Reglamento (CE) n.º 2027/97 queda modificado como sigue:

**1bis. El artículo 2 queda modificado como sigue:**

a) **La definición que figura en la letra b) se sustituye por la siguiente:**

**"b) 'compañía aérea comunitaria': toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida concedida por un Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1008/2008;"**;

b) **Se añade el apartado siguiente:**

**"h) 'equipo de movilidad': cualquier equipo cuyo propósito sea facilitar la movilidad de las personas discapacitadas o de las personas con movilidad reducida, tal como se definen en el artículo 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 1107/2006<sup>48</sup>, o asistirles en su movilidad."**

1. **Se añade al apartado [...] 1 del artículo 3 la siguiente frase, al tiempo que se suprime el apartado 2 [...]:**

**[...] "Esto incluye la responsabilidad de las compañías aéreas comunitarias relativas al retraso de los pasajeros o del equipaje."**

---

<sup>48</sup> Reglamento (CE) n.º 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo, DO L 204 de 26.7.2006, p. 1.

1 ter. El artículo 3bis se sustituye por el texto siguiente:

**"Artículo 3 bis**

**El importe suplementario que, de conformidad con el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal, y sin perjuicio del artículo 6 bis, pueda ser reclamado por una compañía aérea comunitaria cuando un pasajero realice una declaración especial de interés en la entrega de su equipaje en el destino, se basará en una tarifa que guarde relación con los costes adicionales de transporte y seguro del equipaje en cuestión con respecto a los del equipaje valorado de acuerdo con el límite de responsabilidad o por debajo. La tarifa estará a disposición de los pasajeros que la soliciten."**

2. Los apartados 1 y 2 del artículo 5 [...] se sustituyen por el texto siguiente:

**"1. En caso de muerte o lesiones de pasajeros<sup>49</sup>, sin demora y, en cualquier caso, a más tardar en un plazo de quince días siguientes a la determinación de la identidad de la persona física con derecho a indemnización, la compañía aérea comunitaria abonará los anticipos necesarios para cubrir las necesidades económicas inmediatas, de forma proporcional a los perjuicios sufridos.**

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el anticipo **en caso de muerte de pasajeros** no será inferior al [...] **16 %** por pasajero [...] **del límite de responsabilidad de conformidad con el artículo 21, apartado 1, del Convenio de Montreal, y estará en línea con las decisiones** de la Organización de Aviación Civil Internacional **de revisar el límite de responsabilidad** con arreglo al artículo 24, apartado 2, del Convenio de Montreal. [...]"

---

<sup>49</sup> DE y RO proponen que se añada una referencia a las '*lesiones graves*'. AT apoya la propuesta de la Comisión.

3. **El artículo 6 queda modificado como sigue:**

- a) En el apartado 1 del artículo 6 se añade la frase siguiente:

"Se otorgarán poderes a la Comisión a través de un acto delegado conforme al artículo 6 quater para adaptar los importes mencionados en el anexo, [...] **en línea con las decisiones** de la Organización de Aviación Civil Internacional con arreglo al artículo 24, apartado 2, del Convenio de Montreal.";<sup>50</sup>

- b) **El artículo 6, apartado 2, se sustituye por el texto siguiente:**

**"2. Además de los requisitos de información establecidos en el apartado 1, todas las compañías aéreas deberán proporcionar a cada pasajero, con respecto al servicio de transporte aéreo comprado en la Unión, una indicación por escrito que especifique:**

- **el límite aplicable, para [...] el viaje regulado por el contrato de transporte, a la responsabilidad de la compañía aérea respecto a la muerte o lesiones, en caso de que dicho límite exista;**
- **el límite aplicable, para [...] el viaje regulado por el contrato de transporte, a la responsabilidad de la compañía aérea respecto a la destrucción, pérdida o daño del equipaje, y una advertencia de acuerdo con la cual debe notificarse a la compañía aérea el equipaje con un valor superior a este importe en el momento de facturar, o bien el pasajero debe asegurar totalmente el equipaje antes de viajar;**
- **el límite aplicable, para [...] el viaje regulado por el contrato de transporte, a la responsabilidad de la compañía aérea por daños causados por retrasos.";**

---

<sup>50</sup> FR se opone a los actos delegados previstos en el presente apartado.

c) Se añade el apartado siguiente:

**"4. Todas las compañías aéreas deberán proporcionar en los aeropuertos y puntos de venta situados en el territorio de un Estado miembro al que se aplique el Tratado y en sus sitios web un formulario que permita a los pasajeros presentar una reclamación referida al equipaje dañado, retrasado o perdido. La fecha de envío de dicha reclamación deberá ser considerada por la compañía aérea como la fecha de presentación de la reclamación con arreglo a los apartados 2 y 3 del artículo 31 del Convenio de Montreal, incluso si la compañía aérea solicita información adicional en una fecha posterior. Esta posibilidad se entiende sin perjuicio del derecho del pasajero a presentar una reclamación por otros medios dentro de los plazos establecidos en el Convenio de Montreal."**

4. Se insertan los artículos siguientes:

*"Artículo 6 bis*

1. Siempre que transporte [...] equipos de movilidad facturados [...], la compañía aérea **comunitaria** [...] deberá **asegurarse de que** toda persona **discapacitada o** con movilidad reducida, con arreglo a la definición del artículo 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 1107/2006<sup>51</sup>, **tenga la oportunidad** de efectuar [...] una declaración especial de interés conforme al artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal en el momento de la reserva y, a más tardar, cuando se entregue [...] el equipo. **Esta declaración especial deberá ofrecerse gratuitamente.**<sup>52</sup>

[...]

3. En caso de destrucción, pérdida, daño o retraso en el transporte de [...] equipos de movilidad facturados [...], la compañía aérea comunitaria será responsable del pago de un importe no superior al importe declarado por el pasajero, a menos que demuestre que la suma reclamada es superior al interés real de la persona en la entrega en el punto de destino.

---

<sup>51</sup> Reglamento (CE) n.º 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo, DO L 204 de 26.7.2006, p. 1.

<sup>52</sup> FI, HU y la Comisión consideran que la declaración especial debería ser gratuita en todos los casos.

[...] <sup>53</sup>

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

---

<sup>53</sup> Se insertará un considerando sobre la necesidad de una aplicación eficaz. PL se opone a este considerando. La Comisión se opone a la supresión de este artículo.

### *Artículo 6 quater*

1. Se otorgan a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de acuerdo con las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refiere el artículo 6, apartado 1, se otorgarán a la Comisión por tiempo indefinido a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 6, apartado 1, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto al día siguiente de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 6, apartado 1, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. Este plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

*Artículo 6 quinquies*

1. [...] **Sin perjuicio de lo estipulado en el Reglamento (CE) n.º 1008/2008, las compañías aéreas comunitarias** deberán indicar con claridad, en el momento de la reserva y en los mostradores de facturación (incluidas las máquinas de facturación automática) la franquicia máxima de equipaje que permiten llevar a los pasajeros en la cabina, **incluidos los equipajes contemplados en el apartado 1bis, y en la bodega de la aeronave en cada uno de los vuelos incluidos en la reserva del pasajero, incluida cualquier restricción en el número de bultos que se aplique dentro de una determinada franquicia máxima de equipaje. Esta información también deberá indicar en qué condiciones se transportarán los artículos frágiles o valiosos, como instrumentos musicales, material deportivo y sillas de paseo para niños, en la cabina o en la bodega de la aeronave.** Si se aplican tasas adicionales por el transporte de equipaje, las compañías aéreas deberán indicar clara y detalladamente tales tasas en el momento de la reserva y si así lo solicita el pasajero en el aeropuerto.

**1bis. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1107/2006, la franquicia de equipaje de mano podrá expresarse solo en dimensión máxima y/o peso máximo del equipaje de mano total por pasajero, pero sin limitarlo en modo alguno a un número específico de bultos. Además de la franquicia máxima de equipaje de cabina permitida, se permitirá a los pasajeros llevar a bordo en la cabina, sin coste adicional, objetos o pertenencias personales esenciales, incluyendo, en número razonable, objetos comprados tras haber pasado el primer control de tarjeta de embarque. La franquicia máxima para tales objetos podrá asimismo expresarse en dimensiones máximas y/o pesos máximos.** <sup>54</sup>

---

<sup>54</sup> BE, CZ, IE, LV, NL y UK consideran que, siempre que se proporcione al pasajero suficiente información, no deberían introducirse más normas sobre el equipaje, y que estos aspectos deberían dejarse a la decisión comercial de la compañía aérea. CZ propone suprimir de la última frase el término "*comprados*".

2. Cuando [...] **razones específicas**, tales como motivos de seguridad o un cambio en el tipo de aeronave después de haberse efectuado la reserva, impidan que se lleven en la cabina bultos incluidos en la franquicia de equipaje de mano, la compañía aérea podrá llevarlos en la bodega de la aeronave, sin coste suplementario alguno para el pasajero.
3. [...] **Este artículo** se entiende sin perjuicio de las restricciones en materia de equipaje de mano previstas por las normas de **seguridad y protección** internacionales y de la UE, tales como las que figuran en el Reglamento (CE) n.º 300/2008, [...] el Reglamento (CE) n.º 820/2008 y el **Reglamento (CE) n.º 216/2008**.

[...] <sup>55</sup>

[...]

[...]

---

<sup>55</sup> Se insertará un considerando en que se recomienda que el transporte de instrumentos musicales se efectúe en condiciones apropiadas.

5. El artículo 7 se sustituye por el texto siguiente:

*"Artículo 7*

La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo antes del [...] **XX.XX de 20XX** **[tres años después de la entrada en vigor del Reglamento]** un informe sobre la aplicación y los efectos del Reglamento. [...]"

6. El anexo del Reglamento (CE) n.º 2027/97 se sustituye por el anexo 2 del presente Reglamento.

*Artículo 3*

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. **El Reglamento (CE) n.º 261/2004, modificado por el presente Reglamento, se aplicará a partir del XX.XX.20XX [24 meses después de su entrada en vigor]. El Reglamento (CE) n.º 2027/97, modificado por el presente Reglamento, se aplicará a los derechos y obligaciones que se deriven de contratos celebrados después su entrada en vigor.**

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

*Por el Consejo*

*El Presidente*

**"Anexo 1: Lista no exhaustiva de circunstancias consideradas extraordinarias<sup>56</sup> [...]"**

1. Se considerarán extraordinarias las siguientes circunstancias:
  - i. catástrofes naturales [...] **y/o medioambientales que puedan afectar** a la operación segura del vuelo;
  - ii. [...] un defecto oculto de fabricación comunicado por el fabricante o una autoridad competente que afecte a la seguridad del vuelo;
  - iii. riesgos para la seguridad, actos de sabotaje o [...] **actos ilícitos incompatibles con** la operación segura del vuelo;  
**iii.bis) guerras o inestabilidad política, cuando las autoridades públicas nacionales competentes del país de salida del desplazamiento desaconsejen el viaje;**
  - iv. [...] riesgos para la salud o emergencias médicas (**como una enfermedad grave descubiertos poco tiempo antes de la salida del vuelo o** que exijan interrumpir o desviar el vuelo [...]);
  - v. restricciones de gestión del tráfico aéreo o cierre del espacio aéreo [...];  
**v.bis) cierre imprevisto de un aeropuerto;**

---

<sup>56</sup> DE y FI prefieren un anexo no vinculante que permita a los organismos nacionales de ejecución apartarse del anexo en casos justificados, y proponen que se añada al texto "*por norma general*". EE, IE, LU, MT, NL, UK, PL, PT, RO, SE y la Comisión prefieren un anexo vinculante para garantizar la seguridad jurídica.

- vi. condiciones meteorológicas incompatibles con **la operación segura del vuelo [...] o que den lugar a una reducción de la capacidad del aeropuerto de salida o de llegada;**
- vii. conflictos laborales [...] que afecten a proveedores de servicios esenciales, como los aeropuertos, [...] los proveedores de servicios de navegación aérea **o proveedores de servicios de asistencia en tierra;**<sup>57</sup>
- viii. **comportamiento perturbador de los pasajeros que ponga en peligro la operación segura del vuelo;**
- ix. **colisión de aves o de objetos extraños con la aeronave durante un vuelo que pudiera causar daños que exijan revisiones y posibles reparaciones inmediatas y obligatorias;**
- x. **daños causados a la aeronave por terceros en el suelo antes de la salida del vuelo de los que, en ausencia de relaciones contractuales, la compañía aérea no sea responsable y que exijan una evaluación o reparación inmediata.**
- xi. **daños a la aeronave que pudieran afectar a la seguridad del vuelo o a la integridad de la aeronave y que exijan una evaluación y/o reparación inmediata y estén causados por fenómenos meteorológicos (por ejemplo: impacto de rayo, granizo, tormentas eléctricas, turbulencias graves, etc.).**

[...]

[...]

[...]"

---

<sup>57</sup> Se insertará un considerando para incluir la posibilidad de que se consideren las huelgas que afecten a la compañía aérea como circunstancias extraordinarias si se cumplen ciertas condiciones (cuando no sean anunciadas y cuando su responsabilidad no sea imputable a la compañía aérea). DE prefiere que se clarifique en este apartado que los conflictos laborales en la compañía aérea de que se trate constituyen circunstancias excepcionales.

**"Anexo 2: Lista de criterios que deberán cumplir los defectos y/o problemas técnicos para ser considerados deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo (artículo 2, m quaterdecies)<sup>58</sup>**

**1. Riesgo de seguridad para el vuelo**

De conformidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008, o para transportistas de un tercer país conforme al anexo 6 de la OACI, y a no ser que el defecto sea la consecuencia de un daño causado por la compañía aérea misma o por agentes contratados que trabajen bajo la responsabilidad de la compañía<sup>59 60</sup>, o bien:

- a) el defecto está relacionado con la aeronavegabilidad de la aeronave, no está incluido en la lista de equipo mínimo (MEL) y da lugar a un defecto que deba ser reparado antes de poder operar el vuelo de acuerdo con el punto M.A.403 de (CE) n.º 2042/2003; o
- b) el defecto está fuera de los límites establecidos por la MEL y necesita una acción de terminación inmediata de la operación de vuelo; o
- c) se detectan varios defectos incluidos en la MEL y, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, el comandante decide que no es seguro volar con la aeronave al producirse la combinación de estos defectos.

**2. Momento del descubrimiento**

El primer descubrimiento del defecto pertinente se produce durante o después de la inspección previa al vuelo y antes de parar los motores en el lugar de destino del vuelo.

---

<sup>58</sup> AT y DE no apoyan la separación de los defectos técnicos en una nueva definición.

<sup>59</sup> La referencia al daño causado por la compañía aérea misma o por su agentes contratados quedará en el apartado introductorio, salvo que expertos en seguridad justifiquen que solo es pertinente para la letra a).

<sup>60</sup> DE propone que el texto siguiente se traslade del apartado 1 del anexo 2 a la definición de deficiencia inesperada en la seguridad del vuelo: "*a no ser que el defecto sea la consecuencia de un daño causado por la compañía aérea misma o por agentes contratados que trabajen bajo la responsabilidad de la compañía*".

### 3. Mantenimiento adecuado

**El mantenimiento ha sido ejecutado de conformidad con el programa de mantenimiento actualizado por una organización de mantenimiento cualificada apropiada y haciendo uso de los datos de mantenimiento prescritos, de conformidad con el anexo VI del Reglamento (CE) n.º 216/2008, o por compañías de un tercer país conforme al anexo 6 de la OACI."**

---

**"ANEXO**

**RESPONSABILIDAD DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS EN RELACIÓN CON LOS PASAJEROS Y SU EQUIPAJE**

Este aviso informativo resume las normas en materia de responsabilidad aplicadas por las compañías aéreas comunitarias, de conformidad con la normativa de la UE y el Convenio de Montreal.

**INDEMNIZACIÓN EN CASO DE MUERTE O LESIÓN**

No hay límite económico fijado para la responsabilidad en caso de lesiones o muerte del pasajero causadas por un accidente a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque y desembarque. Por daños de hasta 113 100 DEG (*la compañía aérea indicará entre paréntesis el importe aproximado en divisa local*), la compañía aérea no puede excluir ni limitar su responsabilidad. Por encima de este importe, la compañía aérea no será responsable si demuestra que:

[...]

- **el daño no fue debido a la negligencia ni a ningún acto ilegal u omisión de la compañía o de sus empleados o agentes, o**
- **el daño se debió exclusivamente a la negligencia o a un acto ilegal u omisión de otro tipo de un tercero.**

## ANTICIPOS

En caso de muerte o lesión de un pasajero, <sup>61</sup> la compañía aérea deberá abonar, en un plazo de quince días desde el día de la identificación de la persona con derecho a la compensación, un anticipo para cubrir las necesidades económicas inmediatas. En caso de muerte, este anticipo no podrá ser inferior a 18 096 DEG (*el importe es de un 16 % por pasajero del límite de responsabilidad indicado en el apartado anterior, y se mantendrá en el 16 % cada vez que se adapte el importe de acuerdo con el artículo 6; la compañía aérea indicará también entre paréntesis el importe aproximado en divisa local.*).

## RETRASO DEL PASAJERO

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

## RETRASOS [...] DEL EQUIPAJE

En caso de retraso [...] del equipaje, la compañía aérea será responsable del daño **a menos que haya tomado todas las medidas razonables para evitarlo o le haya sido imposible tomar dichas medidas. La responsabilidad por retraso de equipaje es [...] de 1 131 DEG** (*la compañía aérea indicará entre paréntesis el importe aproximado en divisa local*), aplicándose el límite de la compensación por pasajero y no por bulto de equipaje facturado.

---

<sup>61</sup> DE y RO proponen que se añada una referencia a las '*lesiones graves*'.

## **DESTRUCCIÓN, PÉRDIDA O DAÑO DEL EQUIPAJE**

**En caso de destrucción, pérdida o daño del equipaje, la compañía aérea será responsable por daños hasta un límite de 1 131 DEG (la compañía aérea indicará entre paréntesis el importe aproximado en divisa local), aplicándose el límite de la compensación por pasajero y no por bulto de equipaje facturado.**

[...] [...] **En caso de pérdida o daño de equipaje facturado**, la compañía aérea será [...] responsable [...], **a menos que** el daño sea causado por un **defecto**, cualidad o [...] **vicio** inherente al equipaje. [...] En caso de equipaje **no facturado** (equipaje de mano), incluidos los efectos personales, la [...] **compañía aérea** solo será responsable si el daño es resultado de una falta suya **o de sus empleados o agentes**.

## **LÍMITES MÁS ELEVADOS PARA EL EQUIPAJE**

El pasajero podrá acogerse a un límite de responsabilidad más elevado efectuando una declaración especial a más tardar en el momento de la facturación y abonando una tarifa suplementaria, si así se le solicita. Dicha tarifa suplementaria se basará en una tarifa que guarde relación con los costes adicionales de transporte y seguro del equipaje en cuestión por encima del límite de responsabilidad de 1 131 DEG (*la compañía aérea indicará entre paréntesis el importe aproximado en divisa local*). La tarifa estará a disposición de los pasajeros que la soliciten. [...].

## EXENCIÓN

**Si la compañía aérea demuestra que un daño cubierto por las normas de responsabilidad aplicadas por una compañía aérea comunitaria, tal y como exigen el Reglamento (CE) 2027/97 y el Convenio de Montreal, incluidas la muerte y las lesiones, ha sido causado por negligencia u otro acto ilegal u omisión de la persona que reclama una compensación, o de la persona de la que se derivan sus derechos, o que estas han contribuido a que se produjera dicho daño, la compañía aérea será eximida total o parcialmente de su responsabilidad respecto al demandante en la medida en que dicha negligencia, acto ilegal u omisión haya causado el daño o haya contribuido al mismo.**

## PLAZOS DE RECLAMACIÓN EN RELACIÓN CON EL EQUIPAJE

En caso de deterioro, retraso, pérdida o destrucción de su equipaje, el pasajero deberá en todos los casos remitir por escrito su reclamación a la compañía aérea lo antes posible. **El pasajero deberá formular su reclamación por escrito en un plazo [...] de siete días en caso [...] de daños del equipaje facturado, y dentro de un plazo límite de veintiún días en caso [...] de retraso del equipaje, en ambos casos contados desde la fecha en la que el equipaje se puso a disposición del pasajero. Con el fin de [...] facilitar el cumplimiento de estos plazos, la compañía aérea deberá ofrecer a los pasajeros la posibilidad de [...] presentar una reclamación [...] en el aeropuerto por medio de un formulario. [...] Dicho formulario de reclamaciones deberá ser aceptado por la compañía aérea en el aeropuerto como una reclamación. La fecha de envío de dicha reclamación deberá ser considerada por la compañía aérea como la fecha de presentación de la reclamación con arreglo a los apartados 2 y 3 del artículo 31 del Convenio de Montreal, incluso si la compañía aérea solicita información adicional en una fecha posterior.**

## **RESPONSABILIDAD DE LA COMPAÑÍA CON LA QUE SE HA CONTRATADO EL SERVICIO Y DE LA COMPAÑÍA ENCARGADA DE LA PRESTACIÓN EFECTIVA<sup>62</sup>**

Si la compañía aérea que efectúa realmente el vuelo no es la misma que la compañía aérea contratante, el pasajero tendrá derecho a formular una queja o una reclamación a cualquiera de ellas. Quedan incluidos los casos en que se haya acordado con [...] [...] **una de las dos compañías aéreas** una declaración especial de interés en la entrega.

## **PLAZOS DE RECLAMACIÓN**

Toda reclamación ante un tribunal deberá presentarse en un plazo de dos años a partir de la fecha de llegada de la aeronave o de la fecha en que la aeronave hubiese debido llegar.

## **FUNDAMENTO DE LA INFORMACIÓN**

Las normas arriba descritas se fundamentan en el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999, desarrollado en la Unión por el Reglamento (CE) n.º 2027/97 [modificado por el Reglamento (CE) n.º 889/2002 y por el Reglamento (UE) n.º XXX y por la legislación nacional **pertinente**[...]."

---

<sup>62</sup> DE propone cambiar el título y que quede del siguiente modo: "*Responsabilidad de las compañías aéreas comunitarias y de las compañías aéreas [...] contratantes*"; y sustituir, en la última frase, "*compañía aérea*" por "*compañía aérea comunitaria*".