



COMMISSIONE DELLE COMUNITA' EUROPEE

Bruxelles, 10.12.1996
COM(96) 663 def.

95/0359 (SYN)

Proposta modificata di

REGOLAMENTO (CE) DEL CONSIGLIO

sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti

(presentata dalla Commissione in applicazione dell'articolo 189 A,
paragrafo 2 del trattato CE)

RELAZIONE

In occasione della sessione plenaria del 17 settembre 1996, il Parlamento europeo ha approvato la proposta di regolamento del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti¹ presentata dalla Commissione. Il Parlamento ha inoltre proposto alcuni emendamenti al testo presentatogli.

La Commissione ha accolto gli emendamenti nn. 1 e 2 che introducono nuovi considerando, poiché esprimono con una formulazione prudente l'esigenza di una revisione della Convenzione di Varsavia a livello multilaterale ed il ruolo che un'azione comunitaria potrebbe certamente svolgere in tali negoziati, fornendo un impulso verso una soluzione globale.

La Commissione ha incorporato anche l'emendamento relativo al nono considerando, in quanto aumenta il livello della presunzione di colpa da 100 000 ECU a 120 000 ECU.

La Commissione ha accolto l'emendamento concernente il tredicesimo considerando poiché ribadisce, con una formulazione più energica rispetto alla proposta originaria della Commissione, la necessità di una revisione dei regimi di responsabilità relativi alle merci ed ai bagagli.

La Commissione ha incorporato gli emendamenti relativi al quattordicesimo considerando ed all'articolo 8 (*non riguardano la versione in lingua italiana*), in quanto introducono una formulazione più precisa sostituendo il termine "values" con l'espressione "financial amounts".

La Commissione ha accolto l'emendamento concernente il decimo considerando poiché chiarisce che gli anticipi sono necessari.

Analogamente, essa ha adottato l'emendamento concernente l'articolo 7 in quanto chiarisce quale tipo di azione si deve intentare innanzi agli organi giurisdizionali e fissa il domicilio al momento in cui l'incidente si è verificato.

La Commissione ha inoltre accolto parzialmente gli emendamenti relativi:

- al dodicesimo considerando ed all'articolo 6, concernenti l'inserimento nei negoziati con paesi terzi dell'impegno di applicare il regolamento;

¹ COM(95) 724 def. del 20.12.1995.

- all'articolo 2, paragrafo 1, lettere c) e d), per la parte concernente la soppressione dell'importo forfettario e la nuova definizione di aventi diritto al risarcimento;
- all'articolo 4, in quanto introduce una maggiore flessibilità per quanto riguarda gli anticipi;
- all'articolo 5, paragrafo 2, poiché rafforza il diritto all'informazione degli utenti dei trasporti aerei.

La Commissione può accettare in linea di massima, a condizione che vengano riformulati, gli emendamenti seguenti relativi:

- all'ottavo considerando ed all'articolo 3, paragrafo 1, in quanto chiariscono che il regolamento riguarda esclusivamente i limiti di responsabilità finanziaria;
- all'articolo 1, che chiarisce l'ambito di applicazione del regolamento;
- all'articolo 3, paragrafo 2, poiché aumenta il livello della presunzione di colpa da 100 000 ECU a 120 000 ECU;
- al nuovo articolo 7 bis, che prevede la possibilità di ricorso da parte dei vettori aerei;
- al nuovo articolo 9 bis, che prevede la presentazione di una relazione di valutazione entro il 1999.

**Proposta modificata di
REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO
sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti**

considerando che si avverte da tempo l'esigenza di un riesame e di una revisione completi della Convenzione di Varsavia, che rappresenterebbero a lungo termine una risposta più uniforme ed applicabile, a livello internazionale, alla questione della responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti; considerando che gli sforzi per aumentare i massimali di responsabilità imposti dalla Convenzione di Varsavia devono continuare attraverso negoziati multilaterali;

considerando che resta nondimeno opportuna un'azione comunitaria per migliorare il livello di risarcimento disponibile per i passeggeri e che tale azione potrebbe fungere da linea di orientamento per migliorare la protezione dei passeggeri su scala mondiale;

Immutato

considerando che le norme sulla responsabilità in caso di incidenti sono disciplinate dalla Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, qui di seguito denominata "la Convenzione" o dalla Convenzione stessa emendata all'Aia il 28 settembre 1955; che la Convenzione di Varsavia è applicata a livello mondiale a beneficio sia dei passeggeri che dei vettori aerei e che deve essere preservata;

considerando che le regole sulla natura e sui limiti della responsabilità in caso di morte o di lesioni dei passeggeri costituiscono parte delle condizioni generali di trasporto del contratto di trasporto aereo concluso tra il vettore aereo ed il passeggero; che i regolamenti (CEE) n. 2407/92¹, (CEE) n. 2408/92², modificato dall'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia, e (CEE) n. 2409/92 del Consiglio³ hanno istituito un mercato interno dell'aviazione nel quale è opportuno che le regole sulla natura e sui limiti della responsabilità siano armonizzate;

Immutato

considerando che il limite massimo di responsabilità fissato dalla Convenzione di Varsavia è troppo basso rispetto alle condizioni economiche e sociali attuali; che di conseguenza gli Stati membri hanno aumentato in vario modo tale limite massimo determinando in tal modo condizioni di trasporto diverse all'interno della Comunità;

Immutato

considerando inoltre che la Convenzione di Varsavia si applica soltanto ai trasporti internazionali; che nel mercato interno dell'aviazione è stata eliminata la distinzione tra trasporto nazionale ed internazionale; che è pertanto opportuno avere il medesimo livello e il medesimo tipo di responsabilità sia nei trasporti nazionali che in quelli internazionali;

Immutato

considerando che il basso limite di responsabilità attuale determina spesso lunghe vertenze giudiziarie che danneggiano l'immagine dei trasporti aerei;

Immutato

¹ GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1.

² GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8.

³ GU L 240 del 24.8.1992, pag. 15.

considerando che l'azione della Comunità nel settore dei trasporti aerei deve mirare altresì ad un elevato livello di protezione degli interessi degli utenti;

Immutato

considerando che, per stabilire condizioni armonizzate di trasporto sotto il profilo della responsabilità del vettore aereo e per garantire un elevato livello di protezione effettiva degli utenti, tale azione può essere svolta al meglio a livello comunitario, tenuto conto del principio di sussidiarietà;

Immutato

considerando che è opportuno eliminare qualsiasi limite massimo di responsabilità per morte o lesioni dei passeggeri;

considerando che è opportuno eliminare qualsiasi limite finanziario massimo di responsabilità previsto dall'articolo 22 della Convenzione di Varsavia o altri limiti massimi previsti dalla legge o contrattuali per morte o lesioni dei passeggeri;

considerando che, per evitare che le vittime di incidenti imprevedibili rimangano escluse da qualsiasi garanzia, i vettori aerei, relativamente alle richieste di risarcimento in caso di morte o di lesioni di passeggeri ai sensi dell'articolo 17 della Convenzione di Varsavia, devono rinunciare alle disposizioni limitative dell'articolo 20, paragrafo 1, della Convenzione fino a concorrenza di 100 000 ECU;

considerando che, per evitare che le vittime di incidenti imprevedibili rimangano escluse da qualsiasi garanzia, i vettori aerei, relativamente alle richieste di risarcimento in caso di morte o di lesioni di passeggeri ai sensi dell'articolo 17 della Convenzione di Varsavia, devono rinunciare alle disposizioni limitative dell'articolo 20, paragrafo 1, della Convenzione fino a concorrenza di 120 000 ECU; che ai sensi dell'articolo 21 della Convenzione di Varsavia un giudice può escludere integralmente o parzialmente la responsabilità di un vettore aereo se questi dimostra che la negligenza del danneggiato ha contribuito al verificarsi del danno;

considerando che i passeggeri o i parenti prossimi debbono ricevere quanto prima un importo forfettario per far fronte alle necessità immediate;

considerando che gli aventi diritto al risarcimento devono beneficiare di una situazione giuridicamente chiara in caso di incidente; che devono essere pienamente informati in anticipo delle norme applicabili; che è necessario prevenire lunghe controversie giudiziali o extragiudiziali; che è inoltre opportuno dare all'avente diritto al risarcimento la possibilità di adire il foro dello Stato membro in cui il passeggero ha il domicilio o la residenza;

considerando che, affinché non si verificino distorsioni della concorrenza, è opportuno che i vettori aerei dei paesi terzi informino adeguatamente i passeggeri delle loro condizioni di trasporto;

considerando che la questione del miglioramento della situazione relativa al bagaglio ed alle merci è attualmente esaminata in seno all'ICAO e che non deve essere trattata con la stessa urgenza della situazione relativa ai passeggeri;

considerando che il versamento sollecito di anticipi può rappresentare un aiuto considerevole per i passeggeri feriti o i parenti prossimi al fine di far fronte alle spese immediate conseguenti a un incidente aereo;

considerando che gli aventi diritto al risarcimento devono beneficiare di una situazione giuridicamente chiara in caso di incidente; che devono essere pienamente informati in anticipo delle norme applicabili; che è necessario prevenire lunghe controversie giudiziali o extragiudiziali; che è inoltre opportuno dare all'avente diritto al risarcimento la possibilità di adire il foro dello Stato membro in cui il passeggero aveva il domicilio al momento dell'incidente;

Immutato

considerando che, al fine di assicurare una protezione quanto più ampia possibile per i passeggeri, è opportuno che la Commissione, nei negoziati con i paesi terzi concernenti accordi in materia di aviazione civile, cerchi di inserire disposizioni analoghe a quelle previste dal presente regolamento;

considerando che, ai fini dell'armonia e della coerenza, sarà necessaria un'azione comunitaria volta a migliorare ed armonizzare la responsabilità dei vettori per quanto riguarda i bagagli e le merci smarrite o danneggiate;

considerando che è opportuno e necessario che gli importi indicati nel presente regolamento vengano aumentati in base alla situazione economica; che è opportuno conferire alla Commissione il potere di decidere tali aumenti, previa consultazione di un comitato consultivo,

considerando che è opportuno e necessario che gli importi indicati nel presente regolamento vengano aumentati in base alla situazione economica; che è opportuno conferire alla Commissione il potere di decidere tali aumenti, previa consultazione di un comitato consultivo,

Articolo 1

Il presente regolamento definisce la responsabilità dei vettori aerei comunitari per i passeggeri in caso di incidenti.

Il presente regolamento definisce la responsabilità dei vettori aerei comunitari per i danni subiti in caso di morte o di lesioni del passeggero, se l'incidente che ha provocato il danno si è verificato a bordo dell'aeromobile o durante le operazioni di imbarco o di sbarco.

Articolo 2

1. Ai fini del presente regolamento:

- a) per "vettore aereo" si intende qualsiasi impresa di trasporti aerei munita di valida licenza di esercizio;
- b) per "vettore aereo comunitario" si intende qualsiasi impresa di trasporti aerei ai sensi del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio;
- c) per "aventi diritto al risarcimento" si intendono le vittime e/o le persone che, in base alla legge applicabile, sono gli aventi causa delle vittime per disposizione di legge, decisione giudiziale o contratto speciale;
- d) per "importo forfettario" si intende un anticipo versato all'avente diritto al risarcimento per consentirgli di far fronte alle esigenze più urgenti, senza pregiudizio della rapida liquidazione dell'intero risarcimento;

1. Ai fini del presente regolamento:

Immutato

Immutato

- c) per "aventi diritto al risarcimento" si intendono un passeggero o, in caso di morte del passeggero, qualsiasi persona fisica avente diritto ad un risarcimento in relazione a tale morte in base alla legge applicabile;

Soppresso

- e) per "ecu" si intende l'unità di conto adottata in occasione della fissazione del bilancio generale delle Comunità europee, ai sensi degli articoli 207 e 209 del trattato;
- f) per "Convenzione di Varsavia" si intende la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, nonché l'insieme degli atti internazionali che la completano e sono associati ad essa.

2. Le nozioni contenute nel presente regolamento che non sono definite nel paragrafo 1 sono equivalenti a quelle usate nella Convenzione di Varsavia.

- e) per "ecu" si intende l'unità di conto adottata in occasione della fissazione del bilancio generale delle Comunità europee, ai sensi degli articoli 207 e 209 del trattato;
- f) per "Convenzione di Varsavia" si intende la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, ovvero tale Convenzione quale modificata dal Protocollo dell'Aia del 28 settembre 1955, oppure la Convenzione che integra la Convenzione di Varsavia conclusa a Guadalajara il 18 settembre 1961, a seconda di quella che si applica al contratto di trasporto concluso dal passeggero.

Immutato

Articolo 3

1. La responsabilità del vettore aereo comunitario per i danni da morte o lesioni dei passeggeri non è soggetta ad alcun limite legale o contrattuale.

1. L'importo del risarcimento dovuto da un vettore aereo comunitario per i danni da morte o lesioni dei passeggeri in caso di incidenti non è soggetto ad alcun limite legale, convenzionale o contrattuale.

2. Per i danni fino a concorrenza di 100 000 ECU, i vettori aerei comunitari non possono escludere o limitare la loro responsabilità provando che essi ed i loro dipendenti hanno adottato tutte le misure necessarie ad evitare il danno o che era loro impossibile adottarle.

2. Per i danni fino a concorrenza di 120 000 ECU, i vettori aerei comunitari non possono escludere o limitare la loro responsabilità provando che essi ed i loro dipendenti hanno adottato tutte le misure necessarie ad evitare il danno o che era loro impossibile adottarle.

3. Qualora il vettore aereo dimostri che il danno sia stato causato dalla negligenza del danneggiato o che tale negligenza abbia contribuito a provocare il danno, il giudice, conformemente alle disposizioni di diritto interno, può esonerare integralmente o parzialmente il vettore aereo dalla responsabilità.

Articolo 4

1. Il vettore aereo deve senza indugio, e comunque entro 10 giorni dal verificarsi dell'evento che ha provocato il danno, versare o rendere disponibile all'avente diritto al risarcimento un importo forfettario fino a 50 000 ECU in proporzione al danno subito, e comunque un importo di 50 000 ECU in caso di morte.

1. Il vettore aereo deve senza indugio, e comunque entro 10 giorni dall'accertamento dell'identità dell'avente diritto al risarcimento, versare gli anticipi necessari per far fronte alle esigenze economiche più immediate.

2. L'importo forfettario può essere compensato con qualsiasi importo ulteriore dovuto in virtù della responsabilità del vettore aereo comunitario, ma non è restituito in alcun caso.

2. Gli anticipi di cui al paragrafo 1 non costituiscono riconoscimento di responsabilità e possono essere compensati con qualsiasi importo ulteriore versato sulla base della responsabilità del vettore aereo comunitario, ma non sono restituiti in alcun caso.

Articolo 5

1. Le disposizioni degli articoli 3 e 4 devono essere inserite nelle condizioni di trasporto del vettore aereo comunitario.

2. A loro richiesta, sono fornite ai passeggeri adeguate informazioni sulle disposizioni degli articoli 3 e 4 presso le agenzie del vettore aereo comunitario, le agenzie di viaggio e gli sportelli di registrazione. Una sintesi di tali disposizioni è riportata sul biglietto.

3. I vettori aerei stabiliti al di fuori della Comunità che non sono soggetti agli obblighi previsti agli articoli 3 e 4 devono informare espressamente e chiaramente i passeggeri di tale situazione al momento dell'acquisto del biglietto presso le agenzie del vettore aereo, le agenzie di viaggio o gli sportelli di registrazione situati nel territorio di uno Stato membro. Su richiesta, i vettori aerei forniscono ai passeggeri un modulo contenente le loro condizioni. Il fatto che il limite massimo sia indicato sul biglietto non costituisce un'informazione sufficiente.

Immutato

2. A loro richiesta, sono fornite ai passeggeri adeguate informazioni sulle disposizioni degli articoli 3 e 4 presso le agenzie del vettore aereo comunitario, le agenzie di viaggio e gli sportelli di registrazione. Una sintesi di tali disposizioni, in linguaggio chiaro e comprensibile, è stampata sul biglietto.

3. I vettori aerei stabiliti al di fuori della Comunità che esercitano la loro attività da o verso la Comunità o all'interno di essa e non sono soggetti agli obblighi previsti agli articoli 3 e 4 devono informare espressamente e chiaramente i passeggeri di tale situazione al momento dell'acquisto del biglietto presso le agenzie del vettore aereo, le agenzie di viaggio o gli sportelli di registrazione situati nel territorio di uno Stato membro. Su richiesta, i vettori aerei forniscono ai passeggeri un modulo contenente le loro condizioni. Il fatto che il limite massimo sia indicato sul biglietto non costituisce un'informazione sufficiente.

Articolo 6

Una volta all'anno, le autorità degli Stati membri notificano l'elenco dei vettori aerei di paesi terzi non soggetti alle disposizioni del presente regolamento alle organizzazioni degli utenti dei trasporti aerei interessate nonché alla Commissione, che mette tale elenco a disposizione degli altri Stati membri.

1. Una volta all'anno, le autorità degli Stati membri notificano l'elenco dei vettori aerei di paesi terzi non soggetti alle disposizioni del presente regolamento e che esercitano la loro attività da o verso la Comunità o all'interno di essa alle organizzazioni degli utenti dei trasporti aerei interessate nonché alla Commissione, che mette tale elenco a disposizione degli altri Stati membri.

2. Ogniqualvolta la Commissione conduce a nome della Comunità negoziati con paesi terzi in settori concernenti l'aviazione civile, essa cerca di inserire le disposizioni del presente regolamento in detti accordi.

Articolo 7

Gli aventi diritto al risarcimento in caso di incidenti aerei riguardanti vettori aerei comunitari hanno, in aggiunta alle possibilità previste dall'articolo 28 della Convenzione di Varsavia, la facoltà di proporre l'azione di responsabilità dinanzi agli organi giurisdizionali dello Stato membro in cui il passeggero ha il domicilio o la residenza.

Un'azione per il risarcimento dei danni in caso di incidenti aerei riguardanti vettori aerei comunitari può essere proposta, in aggiunta alle possibilità previste dall'articolo 28 della Convenzione di Varsavia, dinanzi agli organi giurisdizionali dello Stato membro in cui il passeggero aveva il domicilio al momento dell'incidente.

Articolo 7 bis

In caso di morte o di lesioni subite da un passeggero, nessuna disposizione del presente regolamento:

- a) implica che il vettore aereo sia l'unico soggetto tenuto al risarcimento dei danni;
- b) limita il diritto di un vettore aereo comunitario di ricevere contributi o indennità da altri soggetti, conformemente alla normativa applicabile.

Articolo 8

Previa consultazione del comitato consultivo istituito ai sensi dell'articolo 9, la Commissione può decidere di aumentare opportunamente gli importi indicati negli articoli 3 e 4 qualora l'evoluzione della situazione economica renda necessaria una simile decisione. La decisione è pubblicata nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.

Gli importi indicati negli articoli 3 e 4 possono essere opportunamente aumentati, conformemente alla procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2, qualora l'evoluzione della situazione economica renda necessaria una simile decisione. La decisione è pubblicata nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.

Articolo 9

1. La Commissione è assistita da un comitato a carattere consultivo, composto dai rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.

Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato, entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame, formula il suo parere sul progetto, eventualmente procedendo a votazione.

Il parere è iscritto a verbale; inoltre ciascuno Stato membro ha il diritto di chiedere che la sua posizione figuri a verbale.

La Commissione tiene in massima considerazione il parere formulato dal comitato. Essa lo informa del modo in cui ha tenuto conto del suo parere.

2. Il comitato può essere inoltre consultato dalla Commissione su qualsiasi altra questione relativa all'applicazione del presente regolamento.

1. La Commissione è assistita da un comitato a carattere consultivo, composto dai rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.

2. Immutato

3. A richiesta della Commissione, il comitato può esaminare qualsiasi altra questione relativa all'applicazione del presente regolamento.

Articolo 9 bis

La Commissione presenta una relazione di valutazione sul funzionamento del presente regolamento al Comitato economico e sociale, al Parlamento europeo ed al Consiglio entro il 31 dicembre 1999.

ISSN 0254-1505

COM(96) 663 def.

DOCUMENTI

IT

07 06

N. di catalogo : CB-CO-96-675-IT-C

ISBN 92-78-13355-8

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

L-2985 Lussemburgo