

Proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti ⁽¹⁾

(2001/C 213 E/21)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(2001) 273 def. — 2000/0145(COD)

(Presentata dalla Commissione in applicazione dell'articolo 250, paragrafo 2, del trattato CE il 21 maggio 2001)

⁽¹⁾ GU C 337 E del 28.11.2000, pag. 68.

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

IL PARLAMENTO EUROPEO ED IL CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA,

Invariato

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

visto il parere del Comitato delle regioni,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

(1) Nel quadro della politica comune dei trasporti è opportuno garantire un adeguato livello di compensazione ai passeggeri coinvolti in incidenti aerei.

(1) Nel quadro della politica comune dei trasporti è importante garantire un adeguato livello di compensazione ai passeggeri coinvolti in incidenti aerei.

(2) Una nuova Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale è stata concordata a Montreal il 29 maggio 1999; essa stabilisce nuove norme generali in materia di responsabilità in caso di incidenti per il trasporto aereo internazionale in sostituzione di quelle figuranti nella Convenzione di Varsavia del 1929 e nelle sue successive modifiche.

Invariato

(3) Per alcuni vettori aerei di paesi terzi la Convenzione di Varsavia continuerà ad esistere accanto alla Convenzione di Montreal per un periodo indeterminato.

(3) La Convenzione di Montreal prevede un regime di responsabilità illimitata in caso di decesso o lesione dei passeggeri dei trasporti aerei.

(4) La Convenzione di Montreal prevede un regime di responsabilità illimitata in caso di decesso o lesione dei passeggeri dei trasporti aerei.

(4) La Comunità ha firmato la Convenzione di Montreal indicando la sua intenzione di diventarne parte l'accordo.

(5) La Comunità ha firmato la Convenzione di Montreal indicando la sua intenzione di diventarne parte concludendo l'accordo.

PROPOSTA INIZIALE

- (5) È necessario modificare il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti ⁽¹⁾ per allinearli con le disposizioni sulla Convenzione di Montreal e creare così un sistema uniforme di responsabilità per il trasporto aereo internazionale.
- (6) Nel mercato interno dell'aviazione è stata soppressa la distinzione tra trasporto nazionale ed internazionale ed è quindi opportuno avere nella Comunità europea lo stesso livello e tipo di responsabilità sia per il trasporto internazionale che per quello nazionale.
- (7) Conformemente al principio di sussidiarietà, l'azione a livello comunitario è opportuna per creare un unico complesso di norme applicabili a tutti i vettori aerei della Comunità.
- (8) Nel contesto di un sistema di trasporto aereo sicuro e moderno è opportuno un sistema di responsabilità illimitata in caso di decesso o lesioni dei passeggeri.
- (9) I limiti di responsabilità uniformi per la perdita, il danno o la distruzione del bagaglio e per il danno occasionato da ritardo che si applicheranno a tutti i voli effettuati da vettori comunitari garantiranno norme semplici per i passeggeri e per le compagnie aeree e consentiranno ai passeggeri di stabilire quando occorre un'assicurazione complementare.
- (10) L'applicazione da parte dei vettori aerei della Comunità di regimi di responsabilità diversi sulle varie rotte delle loro reti non sarebbe pratica e creerebbe confusione per i passeggeri.
- (11) È opportuno alleviare le difficoltà finanziarie a breve termine delle vittime di incidenti e degli aventi diritto nel periodo immediatamente successivo ad un incidente.
- (12) L'articolo 50 della Convenzione di Montreal impone alle parti di garantire che i vettori aerei siano debitamente assicurati e bisogna tener conto dell'articolo 7 del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio del 23 luglio 1992 sul rilascio delle licenze ai vettori ⁽²⁾ aerei nel conformarsi a questa disposizione.

PROPOSTA MODIFICATA

- (6) È necessario modificare il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti ⁽¹⁾ per allinearli con le disposizioni sulla Convenzione di Montreal e creare così un sistema uniforme di responsabilità per il trasporto aereo internazionale.
- (7) Nel mercato interno dell'aviazione è stata soppressa la distinzione tra trasporto nazionale ed internazionale ed è quindi opportuno avere nella Comunità europea lo stesso livello e tipo di responsabilità sia per il trasporto internazionale che per quello nazionale.
- (8) Conformemente al principio di sussidiarietà, l'azione a livello comunitario è opportuna per creare un unico complesso di norme applicabili a tutti i vettori aerei della Comunità.
- (9) Nel contesto di un sistema di trasporto aereo sicuro e moderno è opportuno un sistema di responsabilità illimitata in caso di decesso o lesioni dei passeggeri.
- (10) I limiti di responsabilità uniformi per la perdita, il danno o la distruzione del bagaglio e per il danno occasionato da ritardo che si applicheranno a tutti i voli effettuati da vettori comunitari garantiranno norme semplici e chiare per i passeggeri e per le compagnie aeree e consentiranno ai passeggeri di stabilire quando occorre un'assicurazione complementare.
- (11) L'applicazione da parte dei vettori aerei della Comunità di regimi di responsabilità diversi sulle varie rotte delle loro reti non sarebbe pratica e creerebbe confusione per i passeggeri.
- (12) È opportuno alleviare le difficoltà finanziarie a breve termine delle vittime di incidenti e degli aventi diritto nel periodo immediatamente successivo ad un incidente.
- (13) L'articolo 50 della Convenzione di Montreal impone alle parti di garantire che i vettori aerei siano debitamente assicurati e bisogna tener conto dell'articolo 7 del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio del 23 luglio 1992 sul rilascio delle licenze ai vettori ⁽²⁾ aerei nel conformarsi a questa disposizione.

⁽¹⁾ GU L 285 del 17.10.1997, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1.

⁽¹⁾ GU L 285 del 17.10.1997, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1.

PROPOSTA INIZIALE

- (13) Le norme applicabili in materia di responsabilità in caso di incidente devono essere incluse in tutte le condizioni di trasporto delle compagnie aeree ed è opportuno rendere questa informazione facilmente accessibile ai passeggeri.
- (14) È opportuno fornire informazioni di base sulle norme di responsabilità applicabili a tutti i passeggeri in modo che essi possano stipulare coperture assicurative supplementari prima del viaggio, se necessario.
- (15) Sarà necessario rivedere gli importi finanziari figuranti nel presente regolamento per tener conto dell'inflazione e di qualsiasi revisione dei limiti di responsabilità nella Convenzione di Montreal,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio è modificato come segue:

1. Il titolo è sostituito dal testo seguente:

«Regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo»

2. L'articolo 1 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 1

1. Il presente regolamento stabilisce gli obblighi dei vettori aerei comunitari in materia di responsabilità per danno subito in caso di decesso o lesioni di un passeggero se l'incidente che ha provocato il decesso o le lesioni è avvenuto a bordo dell'aeromobile o nel corso delle operazioni di imbarco o di sbarco.

2. Il presente regolamento estende alcune disposizioni della Convenzione di Montreal per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale in modo da coprire tutti i trasporti di persone e del loro bagaglio effettuati da vettori aerei comunitari dietro retribuzione, compreso il trasporto tra località situate in un unico Stato membro. Esso si applica anche a tutti i tipi di trasporto aereo gratuito di persone e bagagli effettuati da vettori aerei comunitari.»

PROPOSTA MODIFICATA

- (14) Le norme applicabili in materia di responsabilità in caso di incidente devono essere incluse in tutte le condizioni di trasporto delle compagnie aeree ed è opportuno rendere questa informazione facilmente accessibile ai passeggeri.
- (15) È opportuno fornire informazioni di base sulle norme di responsabilità applicabili a tutti i passeggeri in modo che essi possano stipulare coperture assicurative supplementari prima del viaggio, se necessario.
- (16) Sarà necessario rivedere gli importi finanziari figuranti nel presente regolamento per tener conto dell'inflazione e di qualsiasi revisione dei limiti di responsabilità nella Convenzione di Montreal,

Invariato

1. Il titolo è sostituito dal testo seguente:

«Regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli»

Invariato

«Articolo 1

1. Il presente regolamento dà attuazione alle pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal per quanto concerne il trasporto aereo di passeggeri e bagagli, stabilendo alcune disposizioni complementari. Esso estende altresì l'applicazione di tali disposizioni ai trasporti aerei effettuati nell'ambito di un unico Stato membro.»

Soppresso

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

3. L'articolo 2 è modificato come segue:

i) La lettera c) è sostituita dal testo seguente:

«c) "persona avente diritto ad indennizzo", il passeggero o qualsiasi persona fisica avente titolo a chiedere il risarcimento per quel passeggero, in conformità alla legge applicabile.»

ii) La lettera d) è soppressa.

iii) La lettera f) è sostituita dal testo seguente:

«f) "Convenzione di Varsavia", la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, la Convenzione di Varsavia come modificata all'Aia il 28 settembre 1955 e la Convenzione addizionale di Guadalajara del 18 settembre 1961.»

iv) È inserita la seguente lettera g):

«g) "Convenzione di Montreal", la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Montreal il 28 maggio 1999.»

v) Il paragrafo 2 è sostituito dal testo seguente:

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

4. L'articolo 3 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 3

1. La responsabilità di un vettore aereo comunitario per danno subito in caso di decesso o lesione personale di un passeggero è disciplinata dalle disposizioni di cui agli articoli 17, 20 e 21 della Convenzione di Montreal.

2. L'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 7 del regolamento (CEE) n. 2407/92 è inteso come l'obbligo del vettore aereo comunitario di essere assicurato fino ad un livello sufficiente a garantire che tutte le persone fisiche aventi diritto ad un indennizzo ricevano l'importo completo cui hanno diritto, ai sensi del presente regolamento.»

Invariato

i) La lettera c) è sostituita dal testo seguente:

«c) "persona avente diritto ad indennizzo", il passeggero o qualsiasi persona avente titolo a chiedere il risarcimento per quel passeggero, in conformità alla legge applicabile.»

ii) La lettera d) è sostituita dal testo seguente:

«d) "bagaglio", salvo diversa disposizione, sia il bagaglio registrato che quello non registrato, conformemente alla definizione che figura nell'articolo 17, paragrafo 4 della Convenzione di Montreal.»

Invariato

2. L'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 7 del regolamento (CEE) n. 2407/92, nella misura in cui riguarda la responsabilità per i passeggeri, è inteso come l'obbligo del vettore aereo comunitario di essere assicurato fino ad un livello sufficiente a garantire che tutte le persone fisiche aventi diritto ad un indennizzo ricevano l'importo completo cui hanno diritto, ai sensi del presente regolamento.»

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

5. È inserito il seguente articolo 3 bis:

Invariato

«Articolo 3 bis

1. La responsabilità di un vettore aereo comunitario per danno causato da ritardo e nel caso di distruzione, perdita, danno o ritardo durante il trasporto del bagaglio è disciplinata dalle disposizioni di cui agli articoli 19, 20, 22 paragrafi 1, 2, 5 e 6 31 della Convenzione di Montreal.

2. L'importo supplementare che, conformemente all'articolo 22, paragrafo 2 della Convenzione di Montreal, può essere chiesto da un vettore comunitario se un passeggero fa una dichiarazione speciale di interesse per la consegna a destinazione del proprio bagaglio, è basato su una tariffa che è correlata ai costi supplementari connessi al trasporto ed all'assicurazione del bagaglio in causa, in aggiunta a quelli per il bagaglio valutato ad un livello pari o inferiore al limite di responsabilità. La tariffa è messa a disposizione dei passeggeri che ne fanno domanda.

3. Entro 14 giorni dal ricevimento di un reclamo presentato in relazione alle disposizioni del presente articolo, un vettore aereo comunitario notifica al passeggero interessato che il reclamo è stato ricevuto ed è in corso di esame.»

6. L'articolo 4 è sostituito dal testo seguente:

Soppresso

«Articolo 4

Nessuna disposizione del presente regolamento:

- implica che un vettore aereo comunitario sia l'unico responsabile tenuto a risarcire i danni;
- limita il diritto di una persona responsabile del danno ai sensi delle sue disposizioni di ricorrere contro qualsiasi altra persona.»

7. L'articolo 5, paragrafo 2 è sostituito dal testo seguente:

«2. Fatto salvo il paragrafo 1, in caso di morte le somme anticipate non sono inferiori all'equivalente in euro di 16 000 diritti speciali di prelievo per passeggero.»

Invariato

8. L'articolo 5, paragrafo 3 è sostituito dal testo seguente:

«3. Un anticipo di pagamento non costituisce riconoscimento di responsabilità e può essere detratto da qualsiasi ulteriore importo dovuto sulla base della responsabilità del vettore aereo comunitario, ma non è restituito, salvo nei casi previsti dall'articolo 20 della Convenzione di Montreal, o quando il beneficiario dell'anticipo di pagamento non è la persona avente titolo all'indennizzo.»

PROPOSTA INIZIALE

8. L'articolo 6 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 6

1. Le disposizioni degli articoli 3, 3 bis e 5 sono inserite nelle condizioni di trasporto del vettore aereo comunitario.

2. I vettori aerei disposizioni punti di vendita, vettori aerei forniscono ai passeggeri che ne fanno richiesta adeguate informazioni sulle disposizioni degli articoli 3, 3 bis e 5 presso le agenzie di viaggio del vettore aereo comunitario, le agenzie di viaggio e gli sportelli di registrazione e presso i punti di vendita.

3. Oltre all'obbligo di informazione di cui nelle Convenzioni di Varsavia e di Montreal, i vettori forniscono a tutti i clienti nella Comunità che acquistano servizi di trasporto aereo un'avvertenza per iscritto in cui si spiega, con parole semplici e di facile comprensione:

— il limite applicabile per tali voli alla responsabilità del vettore in caso di decesso o di lesione, se tale limite esiste;

— il limite applicabile per tale volo alla responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita o danno del bagaglio ed un'avvertenza che il bagaglio di valore superiore a questa cifra deve essere dichiarato come tale alla compagnia aerea al momento della registrazione oppure essere pienamente assicurato dal passeggero prima del volo;

— il limite applicabile per tale volo alla responsabilità del vettore per danno causato da ritardo.

4. In tutti i trasporti effettuati da vettori comunitari i limiti indicati nell'avvertenza scritta sono quelli stabiliti dal presente regolamento.

PROPOSTA MODIFICATA

9. L'articolo 6 è sostituito dal testo seguente:

Invariato

2. Tutti i vettori aerei che vendono servizi di trasporto aereo nella Comunità garantiscono che una sintesi delle principali disposizioni che disciplinano la responsabilità per i passeggeri e il loro bagaglio — ivi comprese la notifica dei termini previsti per la presentazione di una richiesta di indennizzo e la possibilità di stipulare un'assicurazione complementare per il bagaglio — sia messa a disposizione dei passeggeri presso tutti i punti di vendita, compresa la vendita per telefono e via Internet. Allo scopo di conformarsi a tale obbligo di informazione, i vettori aerei comunitari si avvalgono dell'avvertenza contenuta nell'allegato al presente regolamento.

3. Oltre all'obbligo di informazione di cui al paragrafo 2, tutti i vettori aerei forniscono ad ogni cliente nella Comunità che acquista servizi di trasporto aereo un'indicazione scritta riguardante:

Invariato

4. In tutti i trasporti effettuati da vettori aerei comunitari i limiti indicati in conformità dell'obbligo di cui ai paragrafi 2 e 3 sono quelli stabiliti dal presente regolamento, a meno che il vettore aereo comunitario applichi volontariamente limiti più alti. Nel caso di tutti i trasporti effettuati da vettori aerei non comunitari, i paragrafi 2 e 3 si applicano solo per quanto concerne il trasporto verso o dalla Comunità o all'interno di essa.»

PROPOSTA INIZIALE

5. L'inosservanza delle disposizioni del paragrafo 3 non pregiudica l'esistenza o la validità del contratto di trasporto che è comunque soggetto alle disposizioni del presente regolamento.»

9. L'articolo 7 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 7

Entro sei anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione redige una relazione sull'applicazione del regolamento. Essa esamina in particolare la necessità di rivedere gli importi menzionati nei pertinenti articoli della Convenzione di Montreal alla luce degli sviluppi economici.»

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*. Esso si applica a decorrere dalla data della sua entrata in vigore o dalla data di entrata in vigore della Convenzione di Montreal, a seconda di quale data sia successiva.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

PROPOSTA MODIFICATA

Soppresso

10. L'articolo 7 è sostituito dal testo seguente:

Invariato

Entro tre anni dalla data di applicazione del presente regolamento, la Commissione redige una relazione sull'applicazione del regolamento. Essa esamina in particolare la necessità di rivedere gli importi menzionati nei pertinenti articoli della Convenzione di Montreal alla luce degli sviluppi economici e delle raccomandazioni del Depositario dell'ICAO.»

Invariato

ALLEGATO

AVVERTENZA PREVISTA DALL'ARTICOLO 6, PARAGRAFO 2**Responsabilità del vettore aereo per quanto riguarda i passeggeri**

La presente avvertenza riassume le norme di responsabilità a cui sono soggetti i vettori aerei della Comunità in conformità del diritto UE e della Convenzione di Montreal.

Le norme si basano sulla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, posta in atto nella Comunità dal regolamento (CE) n. 2027/97 (quale modificato). Queste informazioni sono una sintesi e non possono essere utilizzate per interpretare la legislazione cui si fa riferimento. In caso di divergenza tra la presente avvertenza e le disposizioni di legge, prevalgono queste ultime.

Si consiglia ai viaggiatori di sottoscrivere un'adeguata assicurazione complementare che integri i diritti loro conferiti per legge.

Risarcimento per morte o lesioni

Non vi sono limiti finanziari di responsabilità in caso di lesione o morte di un passeggero. Per danni fino a 100 000 DSP — diritti speciali di prelievo (equivalente approssimativo in moneta locale) il vettore aereo non può far valere eccezioni o limitazioni alla propria responsabilità. Oltre tale importo il vettore aereo può contestare una richiesta di risarcimento dimostrando di aver avuto un comportamento esente da colpa o colpa grave.

Anticipi di pagamento

In caso di lesioni o morte di un passeggero, il vettore è tenuto a versare un anticipo di pagamento per far fronte ad immediate necessità economiche. In caso di morte, l'anticipo non può essere inferiore a 16 000 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale).

Ritardi

In caso di ritardo, il vettore è responsabile per il danno a meno che non abbia preso tutte le misure possibili per evitarlo o che fosse impossibile prendere tali misure. La responsabilità per il danno è limitata a 4 150 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale).

Bagagli

Il vettore aereo è responsabile nel caso di distruzione, perdita, danno o ritardo durante il trasporto del bagaglio fino a 1 000 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale). In caso di bagaglio registrato, il vettore aereo è responsabile del danno anche se il suo comportamento è esente da colpa, salvo se il danno è riconducibile ad un difetto inerente al bagaglio stesso. Per quanto riguarda il bagaglio non registrato, il vettore aereo è responsabile solo se il danno è dovuto ad un suo comportamento colpevole.

Per i bagagli registrati, i passeggeri possono concordare con il vettore aereo un limite di responsabilità più elevato rilasciando una dichiarazione speciale e pagando un supplemento.

Reclami relativi ai bagagli

Nel caso in cui il bagaglio registrato sia danneggiato, il passeggero deve sporgere reclamo per iscritto al vettore entro sette giorni dalla data di ricevimento del bagaglio. In caso di ritardo del bagaglio, il passeggero deve sporgere reclamo per iscritto al vettore entro 21 giorni dal ricevimento del bagaglio.

Responsabilità del vettore contraente e del vettore effettivo

Se il vettore che opera il volo non è il vettore contraente il cui nome o codice figura sul biglietto, il passeggero ha il diritto di presentare una richiesta di risarcimento o un reclamo a entrambi.

Termini per l'azione di risarcimento

Le vie legali devono essere adite entro due anni dalla data di arrivo effettiva o dalla data di arrivo prevista del volo.
