

Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce regole comunitarie in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri del trasporto aereo in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato»

(COM(2001) 784 def. — 2001/0305 (COD))

(2002/C 241/05)

Il Consiglio, in data 30 gennaio 2002, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 80 del trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione Trasporti, energia, infrastrutture e società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Green, in data 19 giugno 2002.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 17 luglio, nel corso della 392^a sessione plenaria, con 121 voti favorevoli, 2 voti contrari e un'astensione, il seguente parere.

1. Antefatto

1.1. Riconoscendo la necessità di stabilire regole comuni sulla compensazione e sull'assistenza ai passeggeri respinti all'imbarco, nel 1991 la Comunità ha adottato il regolamento (CEE) 295/91 ⁽¹⁾.

1.2. Nel 1998, ritenendo necessario rafforzare e chiarire tali disposizioni, la Commissione ha presentato la proposta di regolamento (CE) del Consiglio che modifica il regolamento (CEE) n. 295/91 (COM(98) 41 def. — 98/0022 (SYN)) ⁽²⁾.

1.3. La proposta, che è stata modificata a seguito del parere del Parlamento ⁽³⁾, avrebbe notevolmente ampliato il campo d'applicazione del regolamento, comprendendo, tra l'altro, i voli non di linea, i voli da aeroporti extracomunitari verso aeroporti comunitari, i voli cancellati per motivi diversi da quelli di sicurezza, i biglietti non cartacei e una migliore informazione dei passeggeri in merito ai loro diritti.

1.4. Nel parere sulla proposta di regolamento, il Comitato ha concluso quanto segue: «Fatto salvo l'esito di una valutazio-

ne complessiva dei costi e dei benefici, il Comitato conviene sulla necessità di un regolamento che disciplini il pagamento delle compensazioni per negato imbarco in caso di sovrapprenotazione. Il regolamento in vigore si è rivelato efficace, ma va riveduto per far fronte ai problemi sorti successivamente alla sua adozione.» ⁽⁴⁾

1.5. Nel frattempo la proposta non è stata adottata dal Consiglio a causa della divergenza di posizioni circa l'applicazione del regolamento all'aeroporto di Gibilterra.

1.6. Nel 2000, nella comunicazione sulla protezione dei passeggeri del trasporto aereo nell'Unione europea ⁽⁵⁾, la Commissione ha annunciato la propria intenzione di ritirare la proposta del 1998 e di sostituirla con una più incisiva.

1.7. Nel maggio 2001 diverse associazioni, tra cui l'Associazione europea delle avioilinee ⁽⁶⁾, si sono impegnate a migliorare, su base volontaria, la qualità dei servizi forniti, raccomandando ai propri membri di fare altrettanto: si prevede che la maggior parte di esse risponderà favorevolmente all'appello. Si tratta di un progresso fondamentale, che però non prevede alcun indennizzo né assistenza per i passeggeri a cui viene

⁽¹⁾ Regolamento (CEE) n. 295/91 del Consiglio, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti di linea, GU L 36 dell'8.2.1991, pag. 5.

⁽²⁾ Proposta di regolamento (CE) del Consiglio, che modifica il regolamento (CEE) n. 295/91, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti di linea (COM(98) 41 def. del 30.1.1998).

⁽³⁾ Proposta modificata di regolamento (CE) del Consiglio, che modifica il regolamento (CEE) n. 295/91, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti di linea (COM(98) 580 def. del 19.10.1998).

⁽⁴⁾ Parere del Comitato economico e sociale (TRA/357) in merito alla Proposta di regolamento (CE) del Consiglio che modifica il regolamento (CEE) n. 295/91 che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea (COM(98) 41 def.).

⁽⁵⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio — Protezione dei passeggeri del trasporto aereo nell'Unione europea (COM(2000) 365 def. del 21.6.2000).

⁽⁶⁾ AEA (Association of European Airlines: Associazione europea delle avioilinee), ERA (European Regions Airlines Association: Associazione delle compagnie aeree delle regioni d'Europa) e IACA (International Air Carriers Association: Associazione internazionale dei charter aerei).

negato l'imbarco, oppure il cui volo viene cancellato. La Commissione ritiene quindi necessaria una legislazione che protegga questi passeggeri.

1.8. In tale contesto la Commissione ha adesso presentato la «Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce regole comunitarie in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri del trasporto aereo in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato»⁽¹⁾, oggetto del presente parere. Dall'articolo 20 della proposta risulta l'intento di abrogare l'attuale regolamento (CEE) 295/91.

2. Proposta della Commissione

2.1. Quest'ultimo prevede che in caso di negato imbarco i passeggeri godono dei seguenti tre diritti:

- compensazione pecuniaria (tra 75 e 300 EUR),
- scelta tra volo alternativo o rimborso del biglietto,
- assistenza durante l'attesa (rinfreschi, pasti, albergo).

2.2. La Commissione propone che, contrariamente a quanto avviene adesso, in caso di negato imbarco gli operatori siano obbligati a fare appello ai passeggeri a rinunciare volontariamente al proprio posto in cambio di una forma di compensazione, da definire al momento, che rispecchi il valore che ciascun passeggero attribuisce al disagio.

2.3. Soltanto se il numero di volontari è insufficiente gli operatori saranno autorizzati a negare l'imbarco. I passeggeri respinti beneficeranno degli stessi diritti di cui godono finora, cioè la compensazione pecuniaria, aumentata però a 375/1 500 EUR, a seconda che la distanza sia inferiore o superiore a 3 500 km.

2.4. I passeggeri cui viene negato l'imbarco hanno inoltre diritto a scegliere tra il rimborso del prezzo del biglietto, insieme all'eventuale rientro gratuito, e un volo alternativo quanto più rapidamente possibile. I passeggeri respinti all'imbarco beneficeranno inoltre di assistenza sotto forma di pasti, o, eventualmente, sistemazione in albergo.

2.5. Il regolamento vigente non copre il caso in cui la cancellazione del volo rientra nella responsabilità dell'operatore. Questa nuova proposta impone all'operatore l'obbligo di

contattare i passeggeri e di invitarli a rinunciare volontariamente alle loro prenotazioni, a meno che l'operatore non possa dimostrare che la cancellazione sia dovuta esclusivamente a circostanze eccezionali, che esulano dalla sua responsabilità.

2.6. I passeggeri che non rinuncino volontariamente alla propria prenotazione godono dei diritti di cui ai punti 2.2, 2.3 e 2.4.

2.7. Il regolamento attualmente in vigore non contempla neanche i ritardi prolungati. Per rimediare, la proposta in esame suggerisce una forma di compensazione che dia ai passeggeri il diritto di scegliere tra un volo alternativo e il rimborso del biglietto. Inoltre, i passeggeri con particolari necessità e le persone a mobilità ridotta, i loro accompagnatori e i minori non accompagnati hanno, durante il tempo di attesa, diritto all'assistenza specificata all'articolo 9 nonché a ogni altra forma di assistenza ragionevolmente necessaria per venire incontro alle loro particolari esigenze.

2.8. Per tempi di attesa prolungati si intendono due ore per le tratte inferiori a 3 500 km e 4 ore per quelle superiori a 3 500 km.

2.9. Si propone infine di estendere il campo d'azione del regolamento, che adesso comprende solo i voli di linea, anche ai voli non di linea. Ciò non avrà alcun effetto sui diritti dei passeggeri previsti dalla direttiva sui viaggi organizzati⁽²⁾.

2.10. La proposta si applicherà [1] ai passeggeri paganti, compresi quelli che sono titolari di biglietti emessi nel quadro di un programma «frequent flyer», in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, dove il trattato sia di applicazione, e [2] ai passeggeri muniti di un contratto con una compagnia aerea UE o con un agente di viaggi per un viaggio «tutto compreso» venduto nel territorio delle Comunità, i quali viaggiano da un aeroporto situato in un paese terzo verso un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, dove il trattato sia di applicazione, a meno che essi non beneficino di congrua compensazione e assistenza nel paese terzo in questione.

2.11. Si allega uno schema che sintetizza il regolamento in vigore e la proposta di regolamento.

2.12. Ciascuno degli Stati membri dovrà indicare, al suo interno, un organo responsabile dell'applicazione del regolamento.

⁽¹⁾ COM(2001) 784 def. — 2001/0305 (COD).

⁽²⁾ Direttiva 90/314 (CEE) del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso», GU L 158 del 23.6.1990, pag. 59.

3. Osservazioni di carattere generale

3.1. Il Comitato si compiace che la Commissione abbia adesso preso l'iniziativa di elaborare un regolamento completamente riveduto, nonché del fatto che essa abbia introdotto alcuni dei miglioramenti proposti dal Comitato stesso nel parere sul regolamento iniziale. Sono stati introdotti anche alcuni dei miglioramenti proposti dal Comitato nel parere in merito alla proposta che la Commissione aveva presentato per modificare il regolamento originario, benché a suo tempo essa non fosse stata adottata.

3.2. Il Comitato deplora che la Commissione non sia riuscita a pubblicare una statistica europea dettagliata circa gli imbarchi negati. Negli USA il ministero dei trasporti (Department of transport) pubblica ogni mese statistiche sui ritardi, i negati imbarchi ecc⁽¹⁾.

3.3. Il Comitato spera che, vista l'entità delle compensazioni, il negato imbarco dovuto a motivi commerciali resterà un fenomeno limitato, dato che gli operatori non possono realizzare un profitto se negano regolarmente l'imbarco per «overbooking» (prenotazioni in eccesso). Il Comitato conta inoltre vivamente sulla regolare pubblicazione, già annunciata, di relazioni da parte della Commissione al riguardo.

3.4. È opportuno precisare che, come risulta anche dalla base giuridica, la proposta mira in primo luogo alla protezione dei consumatori⁽²⁾.

4. Osservazioni specifiche

4.1. Articolo 7, paragrafo 1

4.1.1. La Commissione propone che la compensazione sia legata al prezzo del biglietto e che sia pari al doppio del prezzo normale in «business class». A giudizio del Comitato, il nuovo regolamento dovrà tuttavia essere applicato anche ai voli regionali (aerei più piccoli, con un numero massimo di 60 posti, senza business class), nonché ai viaggi, alle vacanze ed ai circuiti «tutto compreso». Inoltre, occorre tener presente che il prezzo del biglietto per passeggero su voli non di linea è nettamente inferiore al prezzo del biglietto in business class su un volo di linea. Il prezzo del biglietto può quindi essere più basso per i voli regionali effettuati con aerei che hanno un numero massimo di 60 posti, senza business class. Di

conseguenza, se in caso di negato imbarco la compensazione prevista è sempre la stessa, gli operatori dei voli regionali o non di linea, considerato il prezzo del biglietto, vengono «puniti» molto più pesantemente degli operatori dei voli di linea, il che non è ragionevole.

4.1.2. Raccomandazione

Si deve riflettere se l'entità della compensazione proposta all'articolo 7, paragrafo 1, sia giusta o meno. Eventualmente la compensazione può essere di entità diversa a seconda che si tratti di voli di linea, di voli regionali con aerei di dimensioni ridotte o di voli non di linea.

4.2. Articolo 7, paragrafo 2

4.2.1. Nel parere del 1° luglio 1998 (TRA/357) in merito alla proposta, presentata dalla Commissione, di rivedere il regolamento originario, il Comitato si è dichiarato favorevole a ridurre del 50 % l'entità della compensazione qualora il passeggero cui viene negato l'imbarco sul volo originariamente prenotato a causa di «overbooking» raggiunga la destinazione finale con un altro volo, se l'orario di arrivo non supera di due ore, per le tratte inferiori a 3 500 km, o di 4 ore, per le tratte superiori a 3 500 km, l'orario di arrivo del volo originariamente prenotato. Il Comitato ritiene inoltre ragionevole che le due ore vengano ridotte a una e le quattro ore a due.

4.2.2. Raccomandazione

Quando la compagnia aerea che nega l'imbarco ad un passeggero è in grado di garantire il viaggio verso la destinazione prescelta con un altro volo, la compensazione deve essere ridotta del 50 % se l'orario di arrivo non supera di un'ora, per le tratte inferiori a 3 500 km, o di 2 ore, per le tratte superiori a 3 500 km, l'orario di arrivo del volo originariamente prenotato.

4.3. Articolo 19

4.3.1. La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 1° gennaio 2008. Nel frattempo la Commissione dovrà elaborare una relazione ogni cinque anni sull'attuazione del regolamento, basandosi in parte sulle proprie ricerche e in parte sulle richieste degli Stati membri.

4.3.2. Raccomandazione

Ogni 5 anni, sulla base delle relazioni stilate dagli Stati membri, la Commissione dovrà presentare una relazione sull'attuazione del regolamento.

4.4. Altre osservazioni

4.4.1. Il Comitato gradirebbe che il regolamento, e in particolare l'importo delle compensazioni, fosse soggetto a

(1) Sito web: www.dot.gov/airconsumer.

(2) La proposta include anche i viaggi «tutto compreso», cioè le prestazioni definite all'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, senza che essa abbia effetto sui diritti dei passeggeri definiti dalla direttiva stessa.

regolare revisione, ad esempio in occasione degli incontri annuali con i rappresentanti delle organizzazioni di utenti di viaggi aerei previsti dall'articolo 8 del regolamento (CEE) n. 2409/92 ⁽¹⁾. La revisione dovrà tener conto dei costi in cui incorrono le parti che dovranno attuare il regolamento, dei vantaggi di cui beneficiano gli utenti e dell'andamento generale dei voli passeggeri nonché di quello dei negati imbarchi.

4.4.2. Raccomandazione

Prima della revisione del regolamento, la Commissione, di concerto con le parti interessate, tra cui i rappresentanti delle

⁽¹⁾ Regolamento (CEE) n. 2409/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci, GU L 240 del 24.8.1992, pag. 15.

organizzazioni delle compagnie aeree europee e regionali e delle organizzazioni degli utenti di viaggi aerei, dovrebbe effettuare una valutazione dei costi e dei vantaggi che derivano dalle disposizioni previste dal regolamento.

5. Conclusioni

5.1. Fatta salva l'inclusione delle suddette raccomandazioni, il Comitato conviene sul fatto che è ancora necessario un regolamento sul pagamento delle compensazioni in caso di negato imbarco a causa di «overbooking». Il Comitato si compiace della proposta di adeguare gli importi, nonché di quella di estendere il regolamento ai voli cancellati e ai ritardi prolungati sia per i voli di linea che per quelli non di linea.

SINTESI

VOLI DI LINEA		
	Regolamentazione attuale	Nuova regolamentazione proposta
Negato imbarco	I tre diritti del passeggero: <ul style="list-style-type: none"> — compensazione pecuniaria (tra 75 e 300 EUR), — scelta tra volo alternativo e rimborso del prezzo del biglietto, e — assistenza durante l'attesa: rinfreschi, pasti, albergo. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Obbligo per i vettori aerei di fare appello a volontari che accettino di rinunciare alla prenotazione in cambio di vantaggi definiti di comune accordo (oltre ad essere tenuti ad offrire la scelta tra volo alternativo e rimborso del prezzo del biglietto). 2) Se si verifica comunque un negato imbarco, il passeggero può far valere i tre diritti seguenti: <ul style="list-style-type: none"> — compensazione pecuniaria più elevata (tra 375 e 1 500 EUR), — scelta tra volo alternativo e rimborso del prezzo del biglietto, e — assistenza durante l'attesa: rinfreschi, pasti, albergo.
Volo cancellato	Non regolamentato	<ol style="list-style-type: none"> 3) Obbligo per i vettori aerei di contattare i passeggeri e cercare volontari che accettino di rinunciare alla prenotazione. 4) Il passeggero che non accetta di rinunciare volontariamente alla prenotazione gode di tre diritti: <ul style="list-style-type: none"> — compensazione pecuniaria come in caso di negato imbarco (tra 375 e 1 500 EUR), — scelta tra volo alternativo e rimborso del prezzo del biglietto, e — assistenza durante l'attesa: rinfreschi, pasti, albergo.
Ritardo prolungato	Non regolamentato	<ol style="list-style-type: none"> 5) Il passeggero può scegliere tra un volo alternativo e il rimborso del prezzo del biglietto. 6) I passeggeri con esigenze particolari o a mobilità ridotta hanno diritto ad un livello minimo di assistenza durante l'attesa: rinfreschi, pasti, albergo.

VOLI NON DI LINEA		
	Regolamentazione attuale	Nuova regolamentazione proposta
Negato imbarco	Non regolamentato	Cfr. sopra
Volo cancellato	Non regolamentato	Cfr. sopra
Ritardo prolungato	Non regolamentato	Cfr. sopra

Bruxelles, 17 luglio 2002.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
Göke FRERICHS

Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari»

(COM(2002) 8 def. — 2002/0014 (COD))

(2002/C 241/06)

Il Consiglio, in data 31 gennaio 2002, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 80, paragrafo 2, del trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Santillán in data 19 giugno 2002.

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità il 17 luglio 2002, nel corso della 392ª sessione plenaria, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. In seguito all'incidente aereo di Puerto Plata (Repubblica Dominicana)⁽¹⁾, la Commissione europea, invitata dal Consiglio ad elaborare proposte volte ad accrescere la sicurezza dei cittadini europei che viaggiano in aereo, ha istituito un gruppo ad alto livello composto da esperti in materia di sicurezza aerea⁽²⁾ e, con la loro assistenza, ha messo a punto una strategia comunitaria per il rafforzamento della sicurezza aerea e ha intrapreso due iniziative. La prima è consistita nel regolamento recante regole comuni nel settore dell'aviazione

civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), adottato il 27 settembre del 2000⁽³⁾.

1.2. La seconda mirava ad assicurare che anche i paesi terzi applicassero le norme di sicurezza degli aeromobili. A questo fine la Commissione ha presentato nel 1997 una proposta di direttiva che istituisce un sistema di valutazione della sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano gli aeroporti della Comunità⁽⁴⁾. Tale proposta, che ha formato oggetto di un parere del Comitato economico e sociale⁽⁵⁾, è decaduta per il superamento dei termini previsti dall'art. 252 del trattato di Amsterdam.

(1) Repubblica Dominicana. Nel 1996, un aeromobile turco, noleggiato da un operatore turistico tedesco, precipitò uccidendo 176 passeggeri.

(2) SEC(96) 2083 def.

(3) COM(2000) 595 def.

(4) COM(97) 55 def.

(5) CES 1175/97, relatore: Mobbs.