

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos»

(COM(2001) 784 final — 2001/0305 (COD))

(2002/C 241/05)

Em 30 de Janeiro de 2002, o Conselho da União Europeia decidiu, ao abrigo do disposto no artigo 80.º do Tratado que instituiu a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos, a Secção de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação do CESE designou relator Bo Green. A secção emitiu parecer em 19 de Junho de 2002.

Na sua 392.ª reunião plenária de 17 e 18 de Julho de 2002 (sessão de 17 de Julho), o Comité Económico e Social adoptou por 121 votos a favor, 2 contra e 1 abstenção, o presente parecer.

1. Antecedentes

1.1. Reconhecendo a necessidade de regras comuns para a indemnização e assistência aos passageiros a quem é recusado o embarque, a Comunidade adoptou em 1991 o Regulamento (CEE) n.º 295/91 ⁽¹⁾.

1.2. A Comissão concluiu em 1998 que era necessário alargar e clarificar as disposições mediante uma proposta de regulamento do Conselho alterando o Regulamento (CEE) n.º 295/91 — COM(98) 41 final — 98/0022(SYN) ⁽²⁾.

1.3. A proposta, que foi alterada por parecer do Parlamento ⁽³⁾, visava ampliar consideravelmente o âmbito de aplicação do regulamento. Tencionava, nomeadamente, torná-lo extensivo aos voos não regulares, aos voos com origem em países terceiros e com destino à Comunidade, aos cancelamentos por motivos distintos dos de segurança, aos bilhetes em suporte diferente do papel e à melhoria da informação dos passageiros sobre os seus direitos.

1.4. No seu parecer sobre a proposta de regulamento, o CESE concluiu: «Em função do resultado da avaliação global

dos custos e dos benefícios, o Comité concorda com a necessidade de um regulamento que discipline o pagamento de compensações devido a recusa de embarque em caso de sobrerreserva. O regulamento em vigor mostrou-se eficaz, mas impõe-se a sua revisão, de modo a fazer face a problemas surgidos após a adopção.» ⁽⁴⁾

1.5. Não obstante, o Conselho não adoptou esta proposta, devido ao desacordo quanto à sua aplicação ao aeroporto de Gibraltar.

1.6. A Comissão declarou em 2000, na sua Comunicação sobre a protecção dos passageiros dos transportes aéreos na União Europeia ⁽⁵⁾, tencionar retirar a sua proposta de alteração de 1998 e substituí-la por uma mais rigorosa.

1.7. Em Maio de 2001, associações de companhias aéreas europeias ⁽⁶⁾ apresentaram compromissos voluntários para melhorar a qualidade dos seus serviços e recomendaram aos seus membros que os adoptassem, o que se espera que venha a ser feito pela maioria deles. Trata-se de um considerável passo em frente, mas que não cobre nem a indemnização nem a assistência aos passageiros a quem é recusado o embarque ou

⁽¹⁾ Regulamento (CEE) n.º 295/91 do Conselho, de 4.2.1991, que estabelece regras comuns relativas a um sistema de compensação por recusa de embarque de passageiros nos transportes aéreos regulares (JO L 36 de 8.2.1991, p. 5).

⁽²⁾ Proposta de Regulamento (CE) do Conselho, que altera o Regulamento (CEE) n.º 295/91, que estabelece regras comuns relativas a um sistema de compensação por recusa de embarque de passageiros nos transportes aéreos regulares. COM(98) 41 final de 30.1.1998.

⁽³⁾ Proposta alterada de Regulamento (CE) do Conselho, que altera o Regulamento (CEE) n.º 295/91, que estabelece regras comuns relativas a um sistema de compensação por recusa de embarque de passageiros nos transportes aéreos regulares. COM(98) 580 final de 19.10.1998.

⁽⁴⁾ Parecer do Comité Económico e Social Europeu (TRA/357) sobre a Proposta de Regulamento (CE) do Conselho, que altera o Regulamento (CEE) n.º 295/91, que estabelece regras comuns relativas a um sistema de compensação por recusa de embarque de passageiros nos transportes aéreos regulares (COM(98) 41 final).

⁽⁵⁾ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho: Protecção dos passageiros dos transportes aéreos na União Europeia (COM(2000) 365 final de 21 de Junho 2000).

⁽⁶⁾ A AEA (Associação das Companhias Aéreas Europeias), a ERA (Associação das Companhias Aéreas das Regiões da Europa) e a IACA (Associação Internacional de Chárteres Aéreos).

cujo voo é cancelado. Daí a Comissão defender a necessidade de legislação para proteger os passageiros nessas circunstâncias.

1.8. É sobre este pano de fundo que a Comissão vem agora apresentar a proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos⁽¹⁾, da qual trata o presente parecer. O artigo 20.º da proposta de regulamento afirma claramente a intenção de revogar o Regulamento (CEE) n.º 295/91.

2. A proposta da Comissão

2.1. Segundo o Regulamento (CEE) n.º 295/91, o passageiro a quem seja recusado o embarque tem três direitos:

- compensação financeira (entre 75 e 300 EUR),
- escolha entre voo alternativo e reembolso do bilhete e
- assistência durante a espera: bebidas, refeições, hotéis.

2.2. A Comissão vem agora propor, que, em situação de recusa de embarque ou de cancelamento do voo, ao invés do que era habitual, um operador seja obrigado a convidar os passageiros a prescindirem dos seus lugares contra uma forma de compensação a negociar nesse mesmo momento. Desse modo, a compensação reflecte o valor que cada passageiro atribui ao transtorno causado.

2.3. Os operadores apenas terão o direito de recusar o embarque se o número de voluntários for insuficiente. Os passageiros vítimas de recusa de embarque continuarão a gozar dos mesmos direitos do que até agora, já que a compensação financeira se situa entre 375 e 1 500 EUR, consoante as distâncias sejam superiores ou inferiores a 3 500 quilómetros.

2.4. No caso de recusa de embarque a um passageiro, este pode, aliás, escolher entre o reembolso do preço do bilhete — acrescido, eventualmente, da viagem gratuita de regresso a casa — e o reencaminhamento mais rápido possível para o destino final. Aliás, a todos passageiros a quem seja recusado o embarque deve ser prestada assistência sob forma de refeições, e, eventualmente, de alojamento em hotel.

2.5. O regulamento até agora existente não abrange os casos de voos cancelados por responsabilidade do operador. Na nova proposta, o operador é obrigado a contactar os

passageiros e a solicitar-lhes que renunciem voluntariamente às suas reservas, a não ser que o operador possa provar que o cancelamento se deveu exclusivamente a circunstâncias excepcionais, alheias à sua responsabilidade.

2.6. Um passageiro que não renuncie voluntariamente à sua reserva tem os direitos mencionados nos pontos 2.2, 2.3 e 2.4.

2.7. Há que corrigir a proposta onde diz que o passageiro tem direito de escolha entre um voo alternativo e o reembolso do bilhete. Além disso, os passageiros com necessidades especiais e as pessoas com mobilidade reduzida, bem como seus eventuais acompanhantes e crianças não acompanhadas, têm direito à assistência específica prevista no artigo 9.º, bem como a qualquer outro tipo de assistência exigível para dar resposta às necessidades especiais desses passageiros durante o tempo de espera.

2.8. Por longos tempos de espera entendem-se os que atingem 2 horas, no caso de ligações de distância inferior a 3 500 quilómetros, ou 4 horas, no caso das de distância igual ou superior a 3 500 quilómetros.

2.9. Finalmente, é proposta a extensão do âmbito do regulamento aos voos não regulares, já que o regulamento existente só abrange os regulares. Essa extensão não afecta os direitos conferidos aos passageiros por força da directiva sobre viagens organizadas⁽²⁾.

2.10. O regulamento aplica-se aos passageiros pagantes, incluindo os que usam milhas aéreas, que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica e aos passageiros que têm um contrato com uma transportadora comunitária ou um operador turístico para uma viagem organizada posta à venda em território comunitário e que partem de um aeroporto localizado num país terceiro com destino a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica, a menos que beneficiem de indemnização e assistência nesse país terceiro.

2.11. Inclui-se em anexo um resumo esquemático que compara o regulamento existente e a proposta de novo regulamento.

2.12. Cada Estado-Membro designará o organismo responsável pela execução do regulamento.

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

⁽²⁾ Directiva 90/314/CEE do Conselho, de 13.6.1990, relativa às viagens organizadas, às férias organizadas e aos circuitos organizados (JO L 158 de 23.6.1990, p. 59).

3. Observações na generalidade

3.1. O CESE aplaude que a Comissão tenha agora tomado a iniciativa de propor um regulamento completamente revisto e que tenha incluído certos melhoramentos propostos pelo CESE no seu parecer sobre o regulamento original. De notar que foram igualmente incluídos certos melhoramentos propostos pelo CESE no seu parecer sobre a proposta da Comissão de revisão do parecer original, mesmo que, na altura, tal proposta não tivesse sido adoptada.

3.2. O CESE lamenta que a Comissão não tenha publicado uma estatística europeia pormenorizada da recorrência de casos de recusa de embarque. Nos EUA, o Ministério dos Transportes elabora mensalmente estatísticas de atrasos, recusas de embarque, etc. (1)

3.3. O CESE espera que a recusa de embarque por razões comerciais relacionadas com o montante da compensação permaneça limitada e que os operadores não possam lucrar com uma prática de sobre-reserva ao recusarem regularmente o embarque. Ademais, o CESE aguarda com impaciência os relatórios regulares nesta área anunciados pela Comissão.

3.4. Importa precisar, como se depreende, aliás, da base jurídica, que a proposta se assenta primordialmente na protecção dos consumidores (2).

4. Observações na especialidade

4.1. N.º 1 do artigo 7.º

4.1.1. A Comissão propõe que a compensação dependa da tarifa do bilhete de avião e se eleve até ao dobro da tarifa normal da classe executiva. Porém, o novo regulamento também deverá aplicar-se aos voos regionais realizados em aeronaves menores (com um máximo de 60 lugares e sem classe executiva), bem como aos pacotes de viagens ou de férias e aos circuitos organizados. Nos voos não regulares, a tarifa por passageiro é consideravelmente inferior à tarifa de um bilhete em classe executiva num voo regular. Do mesmo modo, a tarifa do bilhete pode ser mais baixa nos voos regionais realizados em aeronaves menores, com um máximo de 60 lugares e sem classe executiva. Se, em situação de recusa

de embarque, a compensação for idêntica em todos os casos, do ponto de vista da relação entre esta e a tarifa do bilhete, os operadores dos voos regionais e não regulares são bastante mais «castigados» do que os operadores dos voos de linha. Ora isso não é razoável.

4.1.2. Recomendação

Há que reflectir sobre se o montante da compensação proposto no n.º 1 do artigo 7.º é razoável. A compensação poderia talvez ser de montantes diferentes, conforme se trate de voos regulares ou de voos regionais e não regulares.

4.2. N.º 2 do artigo 7.º

4.2.1. No seu parecer TRA/357, de 1 de Julho de 1998, sobre a proposta da Comissão de revisão do regulamento original, o CESE preconizou que o montante da compensação fosse reduzido em 50 %, quando um passageiro a quem tenha sido recusado o embarque por motivo de sobre-reserva do voo originalmente escolhido for reencaminhado por outra ligação, chegando ao seu destino final com um atraso não superior a duas horas, no caso de ligações até 3 500 quilómetros, e não superior a quatro horas, no caso de voos mais longos.

4.2.2. Recomendação

As compensações previstas deverão ser reduzidas em 50 % se a transportadora proporcionar um reencaminhamento que permita ao passageiro chegar ao seu destino final com um atraso não superior a uma hora, no caso de ligações até 3 500 quilómetros, e não superior a duas horas, no caso de voos mais longos.

4.3. Artigo 19.º

4.3.1. A Comissão apresentará um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho o mais tardar até 1 de Janeiro de 2008. Entretanto, em intervalos de cinco anos, a Comissão elaborará um relatório sobre a execução do regulamento, baseado em parte em estudos próprios e em parte em inquéritos realizados nos Estados-Membros.

4.3.2. Recomendação

Em intervalos de cinco anos, a Comissão deverá elaborar um relatório sobre a execução do regulamento, com base em relatórios elaborados pelos Estados-Membros.

4.4. Outras observações

4.4.1. O CESE veria com bons olhos que o regulamento e, em especial, os montantes das compensações, fossem

(1) Página de acolhimento na Internet sob o endereço: www.dot.gov/airconsumer.

(2) A proposta abrange os pacotes de viagens; isto é, os serviços definidos no n.º 1 do artigo 2.º da Directiva 90/314/CEE do Conselho, sem afectar os direitos conferidos aos passageiros por força da directiva.

regularmente revistos, por exemplo, no âmbito das reuniões anuais com os representantes das organizações de utentes das companhias aéreas, previstas no artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 2409/92 ⁽¹⁾. A revisão deverá ter em conta tanto os custos para as partes que deverão executar o regulamento como as vantagens de que os consumidores beneficiam, bem como ainda a evolução geral dos voos de passageiros e a evolução da recusa de embarque.

4.4.2. Recomendação

Antes de o regulamento ser submetido a revisão, a Comissão deverá, em concertação com todas as partes afectadas, designa-

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 2409/92 do Conselho, de 23.7.1992, sobre tarifas aéreas de passageiros e de carga (JO L 240 de 24.8.1992, p. 15).

damente, entre outros, os representantes tanto das organizações europeias e regionais de companhias aéreas como das organizações de utentes das companhias aéreas, proceder a uma avaliação dos custos e vantagens que as disposições do regulamento implicam.

5. Conclusão

5.1. Salvaguardando a observância das recomendações acima, o CESE concorda com a necessidade de um regulamento que discipline o pagamento de compensações devido a recusa de embarque em caso de sobrerreserva. O CESE congratula-se com as propostas de ajuste dos montantes das indemnizações e de alargamento do âmbito do regulamento, a fim de lhe permitir passar a abranger as situações de recusa de embarque e de longos atrasos, tanto nos voos regulares como nos não regulares.

RESUMO

VOOS REGULARES		
	Regulamento em vigor	Novo regulamento proposto
Recusa de embarque	Um passageiro tem três direitos: <ul style="list-style-type: none"> — compensação financeira (entre 75 e 300 EUR), — escolha entre voo alternativo e reembolso do bilhete e — assistência durante a espera: bebidas, refeições, hotéis. 	1) Obrigação para os operadores de apelarem a voluntários para que cedam as suas reservas em troca de benefícios acordados (e também possibilidade de escolha entre um voo alternativo e o reembolso do bilhete). 2) Se, no entanto, lhes for recusado o embarque, os passageiros têm três direitos: <ul style="list-style-type: none"> — compensação financeira mais elevada (entre 375 e 1 500 EUR), — escolha entre voo alternativo e reembolso do bilhete e — assistência durante a espera: bebidas, refeições, hotéis.
Cancelamento Cancelamento (se a responsabilidade for do operador)	Não abrangido	3) Obrigação para os operadores de contactarem os passageiros e procurarem voluntários que queiram prescindir das suas reservas. 4) Um passageiro que não se apresente como voluntário tem os seguintes três direitos: <ul style="list-style-type: none"> — compensação financeira igual à da recusa de embarque (entre 375 e 1 500 EUR), — escolha entre voo alternativo e reembolso do bilhete e — assistência durante a espera: bebidas, refeições, hotéis.
Longo atraso	Não abrangido	5) O passageiro tem o direito de escolha entre um voo alternativo e o reembolso do bilhete. 6) Os passageiros com necessidades especiais e as pessoas com mobilidade reduzida terão direito a uma assistência mínima enquanto esperam: bebidas, refeições, hotéis.

VOOS NÃO REGULARES		
	Regulamento em vigor	Novo regulamento proposto
Recusa de embarque	Não abrangido	O mesmo que acima
Cancelamento	Não abrangido	O mesmo que acima
Longo atraso	Não abrangido	O mesmo que acima

Bruxelas, 17 de Julho de 2002.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Göke FRERICHS

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à segurança das aeronaves de países terceiros que utilizem aeroportos comunitários»

(COM(2002) 8 final — 2002/0014 (COD))

(2002/C 241/06)

Em 31 de Janeiro de 2002, o Conselho decidiu, em conformidade com o artigo 80.º, n.º 2 do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação, incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos, emitiu parecer em 19 de Junho de 2002 (relator: S. Santillán Cabeza).

Na 392.ª reunião plenária de 17 e 18 de Julho de 2002 (sessão de 17 de Julho), o Comité Económico e Social adoptou o seguinte parecer por unanimidade.

1. Introdução

1.1. Devido ao acidente aéreo ocorrido em Puerto Plata ⁽¹⁾, a Comissão Europeia, convidada pelo Conselho a elaborar propostas destinadas a aumentar a segurança dos passageiros aéreos europeus, criou um Grupo de Alto Nível de peritos em segurança aérea e elaborou, com o seu apoio, uma Estratégia Comunitária para a Melhoria da Segurança da Aviação ⁽²⁾, tendo levado a cabo duas iniciativas. Uma delas foi o regulamento que estabelece regras comuns no domínio da aviação

civil e cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), adoptado em 27 de Setembro de 2000 ⁽³⁾.

1.2. A outra iniciativa visava assegurar que as normas de segurança das aeronaves fossem também aplicadas pelos países terceiros. Assim, a Comissão propôs, em 1997, uma directiva relativa a um procedimento de avaliação da segurança das aeronaves de países terceiros que utilizem os aeroportos comunitários ⁽⁴⁾. Esta proposta, que foi objecto de um parecer do Comité Económico e Social ⁽⁵⁾, caducou por incumprimento do prazo estabelecido no artigo 252.º do Tratado de Amesterdão.

⁽¹⁾ República Dominicana. Em 1996, uma aeronave turca, fretada por um operador turístico alemão, teve um acidente em que sucumbiram 176 passageiros.

⁽²⁾ SEC(96) 2083 final.

⁽³⁾ COM(2000) 595 final.

⁽⁴⁾ COM(97) 55 final.

⁽⁵⁾ CES 1175/97, relator: M. Mobbs.