



5.2.2014

EP-PE_TC1-COD(2013)0072

*****I**

POSIZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

definita in prima lettura il 5 febbraio 2014 in vista dell'adozione del regolamento (UE) n. .../2014 del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e il regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli (EP-PE_TC1-COD(2013)0072)

PE 505.564

POSIZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

definita in prima lettura il 5 febbraio 2014

in vista dell'adozione del regolamento (UE) n. .../2014 del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e il regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria³,

¹ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 115.

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ Posizione del Parlamento europeo del 5 febbraio 2014.

considerando quanto segue:

- (1) il regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio¹, e il regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio² hanno contribuito significativamente a tutelare i diritti dei passeggeri del trasporto aereo quando i loro programmi di viaggio sono modificati dal negato imbarco, dai ritardi prolungati, dalle cancellazioni o dagli errori nella gestione del bagaglio.

¹ Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU L 46 del 17.2.2004, pag. 1).

² Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti (GU L 285 del 17.10.1997, pag. 1).

- (2) Tuttavia, alcune lacune emerse nell'applicazione dei diritti stabiliti dai regolamenti hanno ostacolato la realizzazione del loro pieno potenziale in termini di protezione dei passeggeri. Per garantire un'applicazione più efficace, efficiente e coerente dei diritti dei passeggeri del trasporto aereo nell'Unione è necessario apportare una serie di modifiche all'attuale quadro giuridico. Nella relazione 2010 sulla cittadinanza dell'Unione intitolata "Eliminare gli ostacoli all'esercizio dei diritti dei cittadini dell'Unione", la Commissione ha sottolineato questa esigenza, annunciando misure volte a garantire un complesso di diritti comuni anche a beneficio dei passeggeri del trasporto aereo e ad assicurarne l'adeguata applicazione.
- (2 bis) ***I servizi di trasporto aereo sono prepagati dai passeggeri e direttamente o indirettamente sovvenzionati dai contribuenti. I biglietti aerei dovrebbero perciò essere considerati "contratti con obbligazioni di risultato", in cui le compagnie aeree garantiscono di adempiere gli obblighi del contratto con la massima diligenza. [Em. 1]***

- (3) Al fine di migliorare la certezza giuridica per i vettori aerei e per i passeggeri, è necessaria una definizione più precisa del concetto di "circostanze eccezionali", che tenga conto della sentenza della Corte di giustizia nella causa C-549/07 (Wallentin-Hermann). ~~Occorre~~ **È opportuno** chiarire ulteriormente tale definizione con un elenco ~~non~~ tassativo di circostanze chiaramente ~~definite~~ **identificate come** eccezionali ~~e meno~~. **Dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per apportare aggiunte a tale elenco ove ciò si renda necessario.** [Em. 2]
- (4) Nella causa C-173/07 (Emirates) la Corte di giustizia ha sostenuto che la nozione di "volo" di cui al regolamento (CE) n. 261/2004 deve essere interpretata essenzialmente come un'operazione di trasporto aereo, e che costituisce quindi "un'unità" di tale trasporto, effettuata da un vettore aereo che ne stabilisce l'itinerario. Per evitare incertezze, occorre una chiara definizione di "volo", nonché delle nozioni connesse di "coincidenza" e "tratta".

- (5) Nella causa C-22/11 (Finnair), la Corte di giustizia ha stabilito che la nozione di "negato imbarco" deve essere interpretata non solo in relazione ai casi in cui l'imbarco è negato in seguito a sovrapprenotazione (overbooking), ma anche a quelli in cui l'imbarco è negato per altri motivi, ad esempio per ragioni operative. ~~Data questa conferma, non ci sono motivi validi per modificare l'attuale~~ ***È opportuno che la*** definizione di "negato imbarco" ***comprenda i casi in cui l'orario di partenza previsto è stato anticipato, con la conseguenza che il passeggero perde il volo.*** [Em. 3]
- (6) Il regolamento (CE) n. 261/2004 si applica anche ai passeggeri che hanno prenotato il volo aereo nell'ambito di un viaggio "tutto compreso". Tuttavia, ~~occorre chiarire~~ ***dovrebbe essere chiarito*** che i passeggeri non possono cumulare i diritti connessi, in particolare a norma di tale regolamento e della direttiva 90/314/CEE del Consiglio¹. I passeggeri ~~possono~~ ***dovrebbero poter*** scegliere dove presentare i propri reclami, ma non ~~possono~~ ***dovrebbero avere il diritto di*** cumulare risarcimenti per il medesimo problema in base a entrambi gli atti giuridici. ~~I passeggeri non devono preoccuparsi di come i vettori aerei e gli operatori turistici si ripartiscono tali~~ ***dovrebbero fornire ai passeggeri gli elementi di prova necessari per completare senza ritardi i*** reclami. [Em. 4]

¹ Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso" (GU L158 del 23.6.1990, pag. 59).

- (7) Per migliorare i livelli di protezione, ***non dovrebbe essere possibile negare*** ai passeggeri ~~non deve essere negato l'imbarco su un volo di ritorno compreso in una tratta di un~~ ***viaggio coperto da*** un biglietto di andata e ritorno per ***la ragione che*** non ~~aver~~ ***hanno*** utilizzato il volo di andata ***tutte le tratte comprese nel biglietto.*** [Em. 5]
- (8) Attualmente in alcuni casi ai passeggeri sono comminate sanzioni amministrative punitive per aver commesso errori ortografici nel proprio nome. ~~Occorre~~ ***È opportuno*** consentire gratuitamente ~~una ragionevole~~ ***la*** correzione degli errori di prenotazione, purché essi non implicino la modifica degli orari, della data, dell'itinerario o del passeggero. [Em. 6]
- (9) ~~È necessario~~ ***opportuno*** chiarire che in caso di cancellazione, la scelta tra il rimborso, il proseguimento del viaggio mediante ~~riprogrammazione~~ ***riprotezione*** o il viaggio ***a un'ora successiva dello stesso giorno o*** in una data successiva spetta al passeggero e non al vettore aereo. [Em. 7]
- (9 bis) ***In caso di cancellazione del volo da parte del passeggero, i vettori aerei dovrebbero essere tenuti a rimborsare le tasse già pagate, senza alcun addebito.*** [Em. 8]

- (9 ter) Se il passeggero sceglie, in base a un accordo, di viaggiare in un momento successivo, le spese sostenute per andare all'aeroporto o tornare da quest'ultimo per il volo non utilizzato dovrebbero essere sempre rimborsate integralmente. Dovrebbero sempre esservi incluse le tariffe del trasporto pubblico, le spese di taxi e il costo del parcheggio all'aeroporto. [Em. 9]*
- (9 quater) La tutela finanziaria dei passeggeri in caso di fallimento della compagnia aerea è una componente chiave di un regime dei diritti dei passeggeri efficace. Per rafforzare la tutela dei passeggeri del trasporto aereo in caso di cancellazione di voli dovuta al fallimento di un vettore aereo o all'interruzione delle sue operazioni a causa della revoca della licenza di esercizio, è opportuno obbligare i vettori aerei a fornire prove sufficienti di disporre di garanzie per il rimborso dei passeggeri o per il loro rimpatrio. [Em. 10]*
- (9 quinquies) Ad esempio, la creazione di un fondo di garanzia o di un sistema di assicurazione obbligatoria consentirà ai vettori aerei di garantire il rimborso dei passeggeri o il loro rimpatrio qualora i loro voli siano cancellati per il fallimento del vettore aereo o per l'interruzione delle sue operazioni in conseguenza della revoca della licenza di esercizio. [Em. 11]*

- (10) ***Il gestore aeroportuale e gli aeroporti e i loro utenti dell'aeroporto, quali i vettori aerei e le società che prestano servizi a terra, devono collaborare per i fornitori di servizi di navigazione aerea e coloro che forniscono assistenza ai passeggeri con disabilità e ai passeggeri a mobilità ridotta, dovrebbero adottare misure adeguate per ottenere il coordinamento e la collaborazione fra gli utenti dell'aeroporto al fine di ridurre al minimo l'impatto di molteplici interruzioni del disguidi riguardanti il volo sui passeggeri, garantendo loro l'assistenza e la riprotezione. A tal fine, sono tenuti a elaborare piani i gestori aeroportuali dovrebbero assicurare un adeguato coordinamento mediante un appropriato piano di emergenza per tali situazioni e a dovrebbero collaborare con le autorità nazionali, regionali o locali allo sviluppo di detti piani. Tali piani dovrebbero essere valutati dagli organismi nazionali di applicazione, che potranno, se del caso, richiedere adeguamenti. [Em. 12]***

(10 bis) È opportuno che i vettori aerei stabiliscano procedure e azioni coordinate per fornire informazioni adeguate ai passeggeri rimasti a terra. Tali procedure dovrebbero indicare chiaramente a chi spetta, in ciascun aeroporto, la responsabilità di organizzare l'assistenza, la riprotezione o il rimborso, e dovrebbero definire le modalità e le condizioni per la fornitura di tali servizi. [Em. 13]

(10 ter) Al fine di assistere i passeggeri in caso di disguidi relativi ai voli o di ritardo, danneggiamento o smarrimento dei bagagli, è opportuno che i vettori aerei istituiscano negli aeroporti degli sportelli presso i quali il loro personale o terzi da loro incaricati forniscano ai passeggeri le informazioni necessarie concernenti i loro diritti, comprese le procedure di reclamo, e li aiutino ad agire immediatamente. [Em. 14]

- (11) Il regolamento (CE) n. 261/2004 ~~deve~~ **dovrebbe** prevedere esplicitamente il diritto al ~~risarcimento~~ **alla compensazione** per i passeggeri che subiscono gravi ritardi, in linea con le sentenze della Corte di giustizia nelle cause riunite C-402/07 e C-432/07 (Sturgeon) **e con il principio della parità di trattamento, che impone che situazioni analoghe non siano trattate in modo diverso.** ~~Al contempo, Le soglie che danno diritto al risarcimento devono~~ **alla compensazione dovrebbero** essere aumentate, **anche** per tenere conto dell'impatto finanziario sul settore ~~e per evitare il conseguente aumento della frequenza delle cancellazioni.~~ ~~Per.~~ **Esse dovrebbero avere l'effetto di** garantire condizioni di ~~risarcimento~~ **compensazione** omogenee per i cittadini che viaggiano nell'UE, ~~la soglia deve essere uguale per tutti i viaggi all'interno dell'Unione, ma deve dipendere dalla Unione.~~ **Al contempo, determinate soglie dovrebbero essere fissate a un livello più alto in funzione della** distanza della tratta per i viaggi da e verso paesi terzi, al fine di tenere conto delle difficoltà operative riscontrate dai vettori aerei nel gestire i ritardi in aeroporti lontani. **Per quanto riguarda l'importo della compensazione, è opportuno che esso sia sempre uguale a parità di distanza del volo.** [Em. 15]

- (12) Per assicurare la certezza giuridica, il regolamento (CE) n. 261/2004 ~~deve~~ **dovrebbe** confermare esplicitamente che la modifica dei programmi di volo ha ~~lo stesso impatto~~ sui passeggeri ~~rispetto~~ **un impatto simile** ai ritardi prolungati **o al negato imbarco** e che pertanto ~~da~~ **dovrebbe dare** origine a diritti analoghi. [Em. 16]
- (13) I passeggeri che perdono una coincidenza ~~devono~~ **a causa di una modifica dell'orario o di un ritardo dovrebbero** ricevere un'assistenza adeguata in attesa della riprotezione. Nel rispetto del principio di parità di trattamento **e in linea con la sentenza della Corte di giustizia europea nella causa C-11/11 (Air France/Folkerts)**, tali passeggeri ~~devono~~ **dovrebbero** poter chiedere ~~un risarcimento~~ **una compensazione** su una base analoga ai passeggeri il cui volo subisce un ritardo o una cancellazione, in funzione del ritardo accumulato quando raggiungono la destinazione finale del viaggio. [Em. 17]
- (13 bis) **In linea di principio, il soggetto tenuto a offrire l'assistenza e la riprotezione dovrebbe essere il vettore aereo che causa la modifica di orario o il ritardo. Tuttavia, al fine di ridurre l'onere economico per il vettore aereo interessato, è opportuno che la compensazione da versare al passeggero sia connesso al ritardo della coincidenza precedente al punto di trasferimento.** [Em. 18]

(13 ter) I passeggeri con disabilità o i passeggeri a mobilità ridotta che perdono una coincidenza per un ritardo causato dai servizi di assistenza dell'aeroporto dovrebbero ricevere un'assistenza adeguata mentre sono in attesa della riprotezione. Essi dovrebbero poter chiedere una compensazione al gestore aeroportuale su una base analoga ai passeggeri il cui volo subisce un ritardo o una cancellazione imputabile al vettore aereo. [Em. 19]

- (14) Al fine di migliorare la protezione dei passeggeri, occorre chiarire che i passeggeri che subiscono un ritardo hanno diritto all'assistenza e al risarcimento, indipendentemente dal fatto che siano in attesa nel terminal dell'aeroporto o già a bordo dell'aeromobile. Tuttavia, dato che questi ultimi non hanno accesso ai servizi disponibili nel terminal, i loro diritti devono essere rafforzati per quanto riguarda le esigenze di base e il diritto a essere sbarcati.
- (15) Spesso, nel caso in cui un passeggero abbia scelto di essere riprotetto non appena possibile, il vettore aereo subordina la riprotezione alla disponibilità di posti nell'ambito dei propri servizi, negando così al passeggero la possibilità di essere riprotetto più rapidamente tramite servizi alternativi. Occorre stabilire che, decorso un determinato periodo di tempo, il vettore deve offrire la riprotezione con i servizi di un altro vettore o con mezzi di trasporto alternativo, qualora tale situazione possa accelerare la riprotezione. L'alternativa di viaggio deve dipendere dalla disponibilità di posti.

- (16) Attualmente i vettori aerei hanno una responsabilità illimitata per la sistemazione in albergo dei passeggeri in caso di circostanze eccezionali di lunga durata. ~~Questa incertezza e l'assenza di un limite di tempo ragionevole rischiano di compromettere la stabilità finanziaria del vettore.~~ Un vettore aereo ~~deve pertanto~~ *dovrebbe tuttavia* essere in grado di limitare l'offerta di assistenza *per quanto riguarda la durata della sistemazione in albergo e, nei casi in cui i passeggeri provvedono in proprio alla sistemazione, per quanto riguarda i costi e l'assistenza* dopo un determinato periodo di tempo. Inoltre, i piani di emergenza e la riprotezione rapida ~~devono~~ *dovrebbero* limitare il rischio per i passeggeri di rimanere a terra per lunghi periodi. [Em. 20]
- ~~(17) È stato dimostrato che l'applicazione di alcuni diritti dei passeggeri, in particolare il diritto alla sistemazione in albergo, risulta sproporzionata rispetto alle entrate dei vettori aerei per alcune operazioni di portata ridotta. I vettori che operano voli con aeromobili di piccole dimensioni su brevi distanze devono pertanto essere esentati dall'obbligo di pagare le spese della sistemazione in albergo, sebbene il vettore debba comunque aiutare il passeggero a trovare una sistemazione. [Em. 21]~~

- (18) Per le persone disabili, le persone a mobilità ridotta o altre persone con esigenze particolari, quali i minori non accompagnati, le donne in stato di gravidanza e le persone che necessitano di specifica assistenza medica, può essere più difficile trovare una sistemazione in caso di ~~interruzione del~~ **disguidi relativi al** volo. Pertanto, le limitazioni al diritto alla sistemazione in albergo in caso di circostanze eccezionali ~~o per le operazioni regionali non si applicano~~ **dovrebbero applicarsi in nessun caso** a queste categorie di passeggeri. [Em. 22]
- (18 bis) *Qualora il vettore aereo unionale richieda che le persone con disabilità o le persone a mobilità ridotta siano accompagnate da un assistente, quest'ultimo non dovrebbe essere soggetto al pagamento della relativa tassa aeroportuale di partenza.* [Em. 23]
- (18 ter) *I fornitori di servizi dovrebbero garantire che le persone a mobilità ridotta e le persone con disabilità abbiano in qualsiasi momento il diritto di utilizzare gratuitamente, a bordo dell'aeromobile, apparecchi respiratori omologati. È opportuno che la Commissione rediga un elenco di dispositivi medici omologati per la somministrazione di ossigeno in collaborazione con l'industria e con le organizzazioni rappresentative delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta, tenendo debitamente conto dei requisiti di sicurezza.* [Em. 24]

- (19) I vettori aerei non sono gli unici responsabili dell'attuale livello di ritardi prolungati e di cancellazioni dei voli nell'UE. Per incoraggiare tutti gli attori della catena del trasporto aereo a cercare soluzioni in tempi utili per ridurre al minimo i disagi causati ai passeggeri dai ritardi prolungati e dalle cancellazioni, i vettori aerei dovrebbero avere il diritto di chiedere un risarcimento ai terzi in parte responsabili dell'evento che ha fatto sorgere il diritto al risarcimento o ad altri obblighi.
- (20) I passeggeri ~~devono~~ **dovrebbero** essere informati correttamente non solo in merito ai propri diritti in caso di ~~interruzioni del~~ **disguidi relativi al** volo, **modifica dell'orario e negato imbarco**, ma anche riguardo alle cause ~~dell'interruzione~~ stessa, non appena tali informazioni siano disponibili. È ~~necessario fornire~~ **opportuno che tali** informazioni **siano fornite dal vettore aereo** anche nel caso in cui il passeggero abbia acquistato il biglietto tramite un intermediario stabilito nell'Unione. **I passeggeri dovrebbero inoltre essere informati in merito alle procedure più semplici e rapide per presentare reclamo, così da essere messi in condizione di esercitare i propri diritti.** [Em. 25]

- (21) Al fine di garantire una migliore applicazione dei diritti dei passeggeri, il ruolo degli organismi nazionali di applicazione deve essere definito con maggiore precisione e chiaramente distinto dalla gestione dei singoli reclami dei passeggeri.
- (21 bis) Per coadiuvare gli organismi nazionali di applicazione nello svolgimento del loro ruolo concernente l'applicazione del presente regolamento, è opportuno che i vettori aerei forniscano a detti organismi la pertinente documentazione di conformità che dimostri la loro ottemperanza a tutti i pertinenti articoli del presente regolamento. [Em. 26]*
- (21 ter) Essendo l'aviazione commerciale un mercato integrato dell'Unione, le misure volte a garantire l'applicazione del presente regolamento saranno più efficaci a livello dell'Unione se vi sarà un maggiore coinvolgimento della Commissione europea. Specificamente, la Commissione dovrebbe sensibilizzare il pubblico interessato circa il rispetto da parte dei vettori aerei degli obblighi relativi ai diritti dei passeggeri, pubblicando un elenco di vettori che violano sistematicamente il presente regolamento. [Em. 27]*

- (22) ***È opportuno che i passeggeri ~~devono ricevere~~ ricevano informazioni adeguate in merito alle procedure per presentare reclamo nei confronti dei vettori aerei, ~~dai quali devono ottenere~~, siano avvertiti dei termini stabiliti al riguardo, in particolare quelli di cui all'articolo 16 bis, paragrafo 2, e ottengano risposta entro un periodo di il più breve tempo ragionevole possibile. Inoltre, i passeggeri ~~devono~~ dovrebbero avere la possibilità di presentare reclamo nei confronti dei vettori aerei attraverso sistemi extragiudiziali. Gli Stati membri dovrebbero prevedere adeguati servizi di mediazione per i casi in cui non sia stato possibile comporre una controversia tra il passeggero e la compagnia aerea. Tuttavia, dato che il ricorso effettivo dinanzi a un tribunale è un diritto fondamentale riconosciuto dall'articolo 47 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, tali strumenti non ~~devono~~ dovrebbero impedire o limitare l'accesso dei passeggeri alla giustizia. A tal fine è opportuno che siano sempre loro comunicati gli indirizzi e le altre informazioni di contatto di tutti gli organismi preposti allo svolgimento delle pertinenti formalità in ciascun paese. Per consentire un trattamento agevole, rapido ed economico delle controversie nei procedimenti sia giudiziali che extragiudiziali, è opportuno fare riferimento in particolare alle procedure alternative e online di risoluzione delle controversie e al procedimento europeo per le controversie di modesta entità. [Em. 28]***

- (22 bis) *La richiesta di compensazione per vie legali dovrebbe sempre essere preceduta da un reclamo.* [Em. 29]
- (23) Nella causa C-139/11 (Moré/KLM) la Corte di giustizia ha chiarito che il termine entro il quale devono essere promosse le azioni dirette a ottenere il risarcimento è stabilito nel rispetto delle norme nazionali di ciascuno Stato membro. *Per quanto riguarda le composizioni extragiudiziali, i termini sono determinati in conformità della direttiva 2013/11/UE del Parlamento europeo e del Consiglio*¹. [Em. 30]
- (24) Un flusso di informazioni costante tra gli organismi di applicazione e la Commissione consentirebbe a quest'ultima di svolgere meglio il proprio ruolo di monitoraggio e di controllo degli organismi nazionali e di sostenerli.
- (25) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del regolamento (CE) n. 261/2004, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione. Occorre che tali competenze siano esercitate conformemente alle disposizioni del regolamento (CE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio².

¹ *Direttiva 2013/11/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla risoluzione alternativa delle controversie dei consumatori, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2009/22/CE (direttiva sull'ADR per i consumatori)(GU L 165 del 18.6.2013, pag. 65).*

² Regolamento (CE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (26) Per l'adozione di decisioni esecutive sul contenuto delle relazioni di attività fornite dagli Stati membri alla Commissione è opportuno ricorrere alla procedura di consultazione.
- (26 bis) Al fine di migliorare la certezza giuridica per i passeggeri e per i vettori aerei, dovrebbe essere possibile chiarire il concetto di "circostanze eccezionali" sulla base del lavoro degli organismi nazionali di applicazione e delle sentenze della Corte. È di particolare importanza che la Commissione svolga adeguate consultazioni durante i lavori preparatori con gli organismi nazionali di applicazione. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio. [Em. 31]*

- (27) Al fine di garantire il risarcimento dell'intero valore delle attrezzature per la mobilità smarrite o danneggiate, i vettori aerei ~~devono offrire gratuitamente alle persone e i servizi di assistenza aeroportuale informano i passeggeri con disabilità o i passeggeri~~ a mobilità ridotta ~~la~~, ***al momento della prenotazione e nuovamente al momento dell'accettazione (check-in), della*** possibilità di effettuare una dichiarazione speciale di interesse che, nel rispetto della convenzione di Montreal, consenta loro di chiedere il pieno risarcimento per lo smarrimento o il danneggiamento di tali attrezzature. ***I vettori aerei dovrebbero informare i passeggeri in merito a tale dichiarazione e ai diritti che ne derivano ogni volta che i passeggeri prenotano un biglietto.*** [Em. 32]
- (28) A volte i passeggeri non hanno le idee chiare in merito alle dimensioni, al peso o al numero di bagagli che possono essere imbarcati. Per garantire che essi siano pienamente consapevoli dei bagagli autorizzati, sia a mano che stivati, compresi nel proprio biglietto, al momento della prenotazione e all'aeroporto i vettori aerei devono indicare chiaramente quali sono i bagagli autorizzati.
- (29) ~~Per quanto possibile~~ ***È opportuno che*** gli strumenti musicali ~~devono essere~~ ***siano*** accettati come bagaglio in cabina passeggeri e, ove ciò non sia possibile, ~~devono essere~~ ***siano*** trasportati ~~se possibile~~ in condizioni adeguate nella stiva dell'aeromobile. ***Per consentire ai passeggeri interessati di accertare se il loro strumento possa essere alloggiato in cabina, i vettori aerei dovrebbero informarli in merito alle dimensioni degli alloggiamenti.*** Occorre pertanto modificare in tal senso il regolamento (CE) n. 2027/97. [Em. 33]

- (30) Per garantire l'applicazione corretta e coerente dei diritti dei passeggeri stabiliti dal regolamento (CE) n. 2027/97, gli organismi nazionali di applicazione istituiti a norma del regolamento (CE) n. 261/2004 devono inoltre monitorare e applicare i diritti stabiliti dal regolamento (CE) n. 2027/97.
- (31) Dati i termini limitati per la presentazione dei reclami per lo smarrimento, il ritardo o il danneggiamento del bagaglio, ~~i vettori aerei devono dare ai~~ ***è opportuno che in tutti gli aeroporti sia istituito un apposito servizio reclami per i bagagli, al quale i passeggeri abbiano la possibilità di presentare un reclamo, fornendo al momento dell'arrivo. A questo scopo, i vettori aerei dovrebbero fornire ai passeggeri un modulo di reclamo all'aeroporto in tutte le lingue ufficiali dell'Unione.*** Il modulo potrebbe anche essere un normale modulo PIR (Property Irregularity Report). ***La Commissione dovrebbe stabilire il formato del modulo di reclamo standardizzato mediante atti di esecuzione.*** [Em. 34]
- (32) L'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2027/97 è diventato obsoleto, poiché ora le questioni assicurative sono regolamentate dal regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio¹. L'articolo deve dunque essere soppresso.

¹ Regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili (GU L 138 del 30.4.2004, pag. 1).

- (33) Occorre modificare i limiti monetari stabiliti nel regolamento (CE) n. 2027/97 per tenere conto dell'evoluzione della situazione economica, in base alla revisione effettuata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) nel 2009 a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal.
- (34) Al fine di assicurare la corrispondenza continua tra il regolamento (CE) n. 2027/97 e la convenzione di Montreal, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Questo potere consentirà alla Commissione di modificare i limiti monetari stabiliti nel regolamento (CE) n. 2027/97, qualora essi siano modificati dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal.
- (35) Il presente regolamento deve rispettare i diritti fondamentali e osservare i principi riconosciuti in particolare dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, nello specifico la protezione dei consumatori, il diritto alla protezione dei dati di carattere personale, il divieto di qualunque forma di discriminazione e l'inserimento dei disabili, il diritto a un ricorso effettivo dinanzi a un tribunale e a un giudice imparziale.

(35 bis) Al fine di migliorare la protezione dei passeggeri oltre i confini dell'Unione, è opportuno che il tema dei diritti dei passeggeri sia trattato in sede di accordi bilaterali e internazionali. [Em. 35]

(35 ter) È opportuno fornire gratuitamente strutture specifiche per i passeggeri con disabilità gravi che hanno bisogno di disporre di spogliatoi e servizi igienici (i cosiddetti "changing place") in tutti gli aeroporti dell'Unione con un traffico annuale superiore a 1 milione di passeggeri. [Em. 36]

(35 quater) Gli organismi nazionali di applicazione istituiti dagli Stati membri ("ONA") non sempre dispongono del potere sufficiente a garantire l'efficace protezione dei diritti dei passeggeri. Gli Stati membri dovrebbero pertanto dotare gli ONA del potere sufficiente a sanzionare le violazioni e a risolvere le controversie tra i passeggeri e le compagnie aeree; inoltre, tutti gli ONA dovrebbero compiere indagini esaustive su tutti i reclami ricevuti, [Em. 37]

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 261/2004 è modificato come segue:

-1) *all'articolo 1, paragrafo 1, è aggiunta la lettera seguente:*

"d) sistemazione in classe inferiore (downgrading);" [Em. 38]

-1 bis). *all'articolo 1, paragrafo 1, è aggiunta la lettera seguente:*

"e) perdita di una coincidenza." [Em. 39]

-1 ter) *all'articolo 1, il paragrafo 3 è soppresso. [Em. 174/rev]*

1) l'articolo 2 è così modificato:

a) la definizione alla lettera c) è sostituita dalla seguente:

""vettore aereo comunitario": un vettore aereo munito di valida licenza di esercizio rilasciata da uno Stato membro ai sensi delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio*.

*** Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3).".**

b) La definizione alla lettera d) è sostituita dalla seguente:

~~""organizzatore": un soggetto ai sensi dell'articolo 2, punto 2, della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze e i circuiti"~~[†] *la persona che organizza in modo non occasionale servizi tutto compreso" e li vende o li offre in vendita, direttamente o tramite un venditore;*. [Em. 40]

b bis) la lettera g) è sostituita dalla seguente:

"g) "prenotazione": il fatto che il passeggero è in possesso di un biglietto, o di un altro titolo, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'organizzatore;"; [Em. 41]

[†] ~~GU L 158 del 23.6.1990, pag. 59.~~

c) La definizione alla lettera i) è sostituita dalla seguente:

""persona con disabilità" o "persona a mobilità ridotta": ~~un soggetto ai sensi dell'articolo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo~~ qualsiasi persona la cui mobilità sia ridotta, nell'uso del trasporto, a causa di qualsiasi disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), disabilità o handicap mentale, o per qualsiasi altra causa di disabilità, o per ragioni di età, e la cui condizione richieda un'attenzione adeguata e un adattamento del servizio fornito a tutti i passeggeri per rispondere alle esigenze specifiche di detta persona."; [Em. 42]

c bis) la lettera j) è sostituita dalla seguente:

""negato imbarco": il rifiuto di trasportare passeggeri su un volo sebbene i medesimi si siano presentati all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, salvo se vi sono ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati; un volo il cui orario di partenza previsto è stato anticipato con la conseguenza che il passeggero perde il volo è considerato un volo per il quale al passeggero è stato negato l'imbarco;" [Em. 43]

- d) Alla definizione di "cancellazione del volo" alla lettera l) è aggiunta la frase seguente:

"Si considera cancellato un volo in cui l'aeromobile è decollato ma, ~~per qualsiasi ragione,~~ in seguito è stato costretto ad atterrare in un aeroporto diverso da quello di ~~destinazione o~~ a tornare all'aeroporto di partenza ***e in cui i passeggeri dell'aeromobile stesso sono stati trasferiti alla partenza su altri voli.***"; [Em. 44]

- e) Sono aggiunte le seguenti definizioni:

"m) "circostanze eccezionali": circostanze che, ~~per la loro natura o la loro origine, non sono inerenti al~~ ***sfuggono al controllo del vettore aereo interessato nel*** normale esercizio dell' ***della sua*** attività ~~del vettore aereo in questione e sfuggono al suo effettivo controllo~~ ***ed esulano dagli obblighi imposti dalle pertinenti norme di sicurezza da osservare.*** Ai fini del presente regolamento, ~~le sono~~ circostanze eccezionali ~~includono le circostanze~~ ***esclusivamente quelle*** di cui ~~in~~ ***all'allegato I;*** [Em. 45]

- n) "volo": un'operazione di trasporto aereo tra due aeroporti; le soste intermedie per motivi esclusivamente tecnici od operativi non sono tenute in considerazione;
- o) "coincidenza": un volo che, nell'ambito di un unico contratto di trasporto *o di un unico riferimento di prenotazione, intende o di entrambi, è inteso a* consentire al passeggero di giungere a un punto di trasferimento per ripartire con un altro volo o, ~~eve opportuno in base al~~ *se del caso nel* contesto *dell'articolo 6 bis*, tale volo in partenza dal punto di trasferimento; **[Em. 46]**
- p) "tratta": un volo o una serie continua di coincidenze che trasportano il passeggero dall'aeroporto di partenza alla sua destinazione finale conformemente a un contratto di trasporto;
- q) "aeroporto", qualsiasi area appositamente predisposta per l'atterraggio, il decollo e le manovre di aeromobili, inclusi gli impianti annessi che essa può comportare per le esigenze del traffico e per il servizio degli aeromobili, nonché gli impianti necessari per fornire assistenza ai servizi aerei commerciali;

- r) "gestore aeroportuale": il soggetto al quale le disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali nazionali affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare ~~e di gestire le infrastrutture aeroportuali o della rete aeroportuale nonché di coordinare e di controllare le attività dei~~ *i* vari operatori presenti negli aeroporti o nella rete aeroportuale in questione ***secondo le sue competenze; [Em. 47]***
- s) "prezzo del biglietto": il prezzo totale pagato per un biglietto che comprende la tariffa aerea nonché tutte le tasse, i diritti, le imposte e i supplementi versati per tutti i servizi obbligatori e facoltativi inclusi nel biglietto, ***quali tutti i costi di check-in, fornitura dei biglietti ed emissione delle carte d'imbarco e trasporto di una quantità minima di bagaglio, comprendente un collo di bagaglio a mano, uno di bagaglio da stiva e beni di prima necessità, nonché tutti i costi connessi al pagamento, ad esempio le commissioni per il pagamento mediante carta di credito; il prezzo del biglietto pubblicato anticipatamente rispecchia sempre il prezzo finale da pagare per il biglietto. [Em. 48]***

- t) "prezzo del volo": il valore ottenuto moltiplicando il prezzo del biglietto per il rapporto tra la distanza del volo e la distanza totale della tratta o delle tratte comprese nel biglietto; ***nel caso in cui il prezzo del biglietto non sia noto, il valore dell'eventuale rimborso è pari al supplemento pagato per un posto di classe premium sul volo;*** [Em. 49]
- u) "orario di partenza": l'orario in cui l'aeromobile lascia la porta di imbarco, trainato o con i propri motori (orario di distacco dalla rampa);
- v) "orario di arrivo": l'orario in cui l'aeromobile giunge alla porta di sbarco e sono azionati i freni di stazionamento (orario di arrivo alla rampa);
- w) "ritardi in pista": alla partenza, il tempo di permanenza a terra dell'aeromobile tra ~~l'inizio~~ ***la fine*** dell'imbarco dei passeggeri e l'orario di decollo dell'aeromobile oppure, all'arrivo, il tempo trascorso tra il contatto dell'aeromobile con il suolo e l'inizio delle operazioni di sbarco dei passeggeri; [Em. 50]
- x) "notte": il periodo tra mezzanotte e le 6.00;

y) "minore non accompagnato": il minore che viaggia senza essere accompagnato da un genitore o da un accompagnatore e che il vettore aereo ha accettato di assistere conformemente alle proprie norme pubblicate.";

y bis) *"ritardo all'arrivo": la differenza tra l'orario d'arrivo del volo indicato sul biglietto del passeggero e l'orario dell'arrivo effettivo del volo. Un volo in cui l'aeromobile è decollato ma in seguito è stato costretto a tornare all'aeroporto di partenza ed è nuovamente decollato in un momento successivo è considerato soggetto a un ritardo all'arrivo. Allo stesso modo, un volo che è deviato ma alla fine raggiunge la sua destinazione finale o un aeroporto nelle vicinanze della destinazione finale è considerato soggetto a un ritardo all'arrivo."*; [Em. 51]

y ter) *"riprotezione": l'offerta di un trasporto alternativo, senza supplemento di prezzo, che consente al passeggero di raggiungere la sua destinazione finale."*; [Em. 52]

2) l'articolo 3 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"Il paragrafo 1 si applica a condizione che i passeggeri:

a) dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e, tranne nei casi di cancellazione di cui all'articolo 5 e in caso di modifica dell'orario di partenza previsto di cui all'articolo 6 *o nel caso di una coincidenza di cui all'articolo 6 bis*, si presentino all'accettazione: **[Em. 53]**

— secondo le modalità stabilite e all'ora precedentemente indicata per iscritto (anche per via elettronica) dal vettore aereo, organizzatore o agente di viaggio autorizzato,

oppure, qualora non sia indicata l'ora,

— al più tardi quarantacinque minuti prima dell'orario di partenza previsto;
o

b) siano stati trasferiti da un vettore aereo o da un organizzatore dal volo per il quale possedevano una prenotazione ad un altro volo, indipendentemente dal motivo.";

a bis) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Il presente regolamento non si applica ai passeggeri che viaggiano gratuitamente o ad una tariffa ridotta che non è accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico al pubblico, compresi i bambini di età inferiore ai due anni per i quali non è stato prenotato un posto separato. Tuttavia esso si applica ai passeggeri titolari di biglietti emessi nel quadro di un programma Frequent Flyer o di altri programmi commerciali dei vettori aerei o degli operatori turistici."; [Em. 54]

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Fatto salvo l'articolo 8, paragrafo 6, il presente regolamento si applica soltanto ai passeggeri trasportati da aeromobili a velatura fissa motorizzata. Tuttavia, qualora una parte del viaggio sia effettuata, conformemente ~~al~~ **a un unico contratto di trasporto **e sulla base di un'unica prenotazione**, con altri mezzi di trasporto o in elicottero, ~~il presente regolamento~~ **l'articolo 6 bis** si applica all'intera tratta e ~~la parte del viaggio effettuata con un mezzo alternativo è considerata come una coincidenza ai fini~~ **a condizione che tale altro mezzo di trasporto sia stato indicato nel contratto di trasporto. Il vettore aereo è responsabile dell'applicazione del presente regolamento all'intera tratta.**";**
[Em. 55]

c) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. Il presente regolamento si applica anche ai passeggeri ***del trasporto aereo*** trasportati nell'ambito di contratti "tutto compreso" ma lascia impregiudicati i diritti dei passeggeri a norma della direttiva 90/314/CEE. Il passeggero ha diritto a presentare reclamo ***al vettore aereo*** a norma del presente regolamento e ***all'organizzatore a norma*** della direttiva 90/314/CEE, ma in relazione agli stessi fatti non potrà cumulare i diritti sanciti da entrambi gli atti giuridici se tali diritti tutelano il medesimo interesse o hanno lo stesso obiettivo. Il presente regolamento non si applica nei casi in cui un circuito "tutto compreso" è cancellato o ritardato per motivi diversi dalla cancellazione o dal ritardo del volo."; [Em. 56]

3) l'articolo 4 è così modificato:

-a) *Il paragrafo 1, è sostituito dal seguente:*

"1. Qualora possa ragionevolmente prevedere di dover negare l'imbarco su un volo, il vettore aereo operativo fa in primo luogo appello ai volontari disposti a rinunciare alla prenotazione in cambio di benefici da concordare tra il passeggero interessato e il vettore aereo operativo. I volontari sono informati dei loro diritti in conformità dell'articolo 14, paragrafo 2, e beneficiano di un'assistenza a norma dell'articolo 8 e, qualora l'orario di partenza concordato sia almeno due ore dopo l'orario di partenza originario, il vettore aereo operativo offre al passeggero l'assistenza di cui all'articolo 9. Tale assistenza di cui agli articoli 8 e 9 si aggiunge ai benefici di cui al presente paragrafo."; [Em. 57]

a) — Il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

~~"3. — In caso di negato imbarco a passeggeri non consenzienti, il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare un risarcimento ai passeggeri in questione a norma dell'articolo 7 e presta loro assistenza a norma dell'articolo 8. Se il passeggero sceglie di essere riprotetto non appena possibile a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), e se l'orario di partenza è almeno due ore dopo l'orario di partenza iniziale, il vettore operativo assiste i passeggeri a norma dell'articolo 9". [Em. 58]~~

a bis) è inserito il paragrafo seguente:

"3 bis. Le compagnie aeree o i loro agenti non possono negare l'imbarco su voli nazionali per documentazione non valida se il passeggero dimostra la sua identità secondo i documenti richiesti dalla legislazione nazionale dello Stato in cui si effettua l'imbarco." [Em. 169]

b) sono aggiunti i due paragrafi seguenti:

"4. ~~I paragrafi 1, 2 e 3 si applicano anche ai biglietti di ritorno quando al passeggero~~***Ai passeggeri non*** è negato l'imbarco su un ~~volo~~ ***viaggio*** di ritorno, ***anche se composto di più voli***, per non aver utilizzato il viaggio di andata ***di un biglietto di andata e ritorno*** o ***per*** non aver pagato diritti aggiuntivi a tale scopo. ***In caso di negato imbarco per i suddetti motivi a passeggeri non consenzienti, si applicano i paragrafi 1 e 2. Inoltre il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare una compensazione ai passeggeri in questione a norma dell'articolo 7 e presta loro assistenza a norma degli articoli 8 e 9.***

Il primo comma del presente paragrafo non si applica qualora il biglietto includa voli a tagliandi multipli e ai passeggeri sia negato l'imbarco perché il trasporto per il viaggio non è utilizzato su tutti i singoli voli o non è utilizzato nella sequenza concordata indicata sul biglietto. [Em. 59]

5. Se un passeggero o un intermediario che agisce per suo conto segnalano errori ortografici nel nome di uno o più passeggeri inclusi nello stesso contratto di trasporto che potrebbero giustificare il negato imbarco, il vettore aereo li corregge ***almeno una volta*** fino a 48 ore prima della partenza senza oneri aggiuntivi per il passeggero o l'intermediario, fatte salve le eventuali norme nazionali o internazionali che lo vietano."; [Em. 60]

b bis) è aggiunto il paragrafo seguente:

"5 bis. I paragrafi 1, 2 e 4 si applicano anche se il passeggero perde il volo perché:

- a) il volo è decollato prima dell'orario di partenza previsto, mentre il passeggero è arrivato in aeroporto puntualmente, in conformità dell'articolo 3, paragrafo 2; o***

b) l'orario di partenza previsto del volo è stato anticipato e il passeggero non ne è stato informato almeno 24 ore prima; l'onere di provare che il passeggero è stato informato a tempo debito del cambiamento dell'orario di partenza previsto incombe al vettore aereo operativo.

Inoltre il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare una compensazione al passeggero in questione a norma dell'articolo 7 e gli presta assistenza a norma degli articoli 8 e 9."; [Em. 61]

4) l'articolo 5 è così modificato:

a) al paragrafo 1, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

"a) è offerta dal vettore operativo la scelta tra il rimborso, il proseguimento del viaggio mediante riprotezione o il viaggio *a un'ora successiva dello stesso giorno o* in una data successiva, a norma dell'articolo 8; [Em. 63]

b) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 9 in caso di riprotezione quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere per il nuovo volo è rinviato di almeno due ore rispetto all'orario di partenza previsto per il volo cancellato; e";

a bis) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Insieme alla cancellazione del volo, i passeggeri sono pienamente informati dal vettore operativo o dall'organizzatore dei loro diritti a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, e delle eventuali modalità alternative di trasporto possibili.";
[Em. 64]

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare ~~un risarcimento~~ una *compensazione* a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali ~~e che non si sarebbe comunque potuta evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso~~. Tali circostanze eccezionali possono essere invocate solo se si ripercuotono sul volo in questione o sul volo precedente operato dallo stesso aeromobile. *In mancanza di prove, fornite dal vettore aereo in forma scritta, attestanti l'esistenza di circostanze eccezionali, il vettore aereo paga la compensazione di cui all'articolo 7.*

Le disposizioni del primo comma non esonerano i vettori aerei dall'obbligo di prestare assistenza ai passeggeri, in conformità dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del presente regolamento."; [Em. 65]

c) è aggiunto il seguente paragrafo 5:

"5. ~~Negli aeroporti con un transito annuo di passeggeri di almeno tre milioni di unità per almeno tre anni consecutivi, il gestore assicura che le operazioni dell'aeroporto e degli utenti aeroportuali, in particolare dei vettori aerei e dei prestatori di servizi a terra, siano coordinate attraverso un adeguato piano di emergenza~~ In caso di eventuali situazioni di cancellazioni e/o ritardi molteplici dei voli che bloccano un numero significativo di passeggeri nell'aeroporto, compresi i casi di fallimento della compagnia aerea o di revoca ~~della licenza di~~ *licenze di esercizio, negli aeroporti dell'Unione con un transito annuo di passeggeri di almeno un milione e mezzo di unità per almeno tre anni consecutivi i gestori aeroportuali dovrebbero garantire l'opportuno coordinamento degli utenti aeroportuali mediante un adeguato piano di emergenza.*

Il piano di emergenza ~~viene~~ è elaborato per assicurare informazioni e assistenza adeguate ai passeggeri rimasti a terra ***dal gestore aeroportuale in cooperazione con gli utenti aeroportuali, in particolare i vettori aerei, i prestatori di servizi a terra, i fornitori di servizi di navigazione aerea, i punti di vendita al dettaglio dell'aeroporto e coloro che forniscono assistenza speciale ai passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta, e con la partecipazione, ove opportuno, delle pertinenti autorità e organizzazioni nazionali, regionali o locali.***

Il gestore aeroportuale comunica il piano di emergenza e le modifiche allo stesso agli organismi nazionali di applicazione istituiti a norma dell'articolo 16. ***Gli Stati membri garantiscono che gli organismi nazionali di applicazione abbiano sia le capacità che le risorse per agire efficacemente in relazione ai piani d'emergenza e per modificarli se necessario.***

Negli aeroporti che non raggiungono il numero di passeggeri indicato, il gestore aeroportuale adotta ogni misura ragionevole per coordinare gli utenti dell'aeroporto nonché per assistere e informare i passeggeri rimasti a terra in tali situazioni."; [Em. 66]

c bis) è aggiunto il paragrafo seguente:

"5 bis. Mentre i vettori aerei non possono ridurre i loro obblighi definiti a norma del presente regolamento, il piano di emergenza di cui al paragrafo 5 è istituito per definire un'azione coordinata nei casi in cui essa sia necessaria per garantire la fornitura di informazioni e assistenza adeguate ai passeggeri bloccati a terra, e in particolare alle persone con disabilità o a mobilità ridotta, segnatamente per quanto riguarda:

- *la fornitura di informazioni ai passeggeri bloccati nell'aeroporto o che si stanno dirigendo verso l'aeroporto per iniziare il viaggio aereo;*
- *la fornitura di una sistemazione in loco nel caso in cui il gran numero di passeggeri bloccati superi la disponibilità di sistemazioni alberghiere;*
- *la fornitura di informazioni e assistenza ai passeggeri interessati dalle limitazioni di cui all'articolo 9, paragrafi 4 e 5;*
- *la riprotezione dei passeggeri rimasti a terra da parte di vettori alternativi e con mezzi di trasporto alternativi, senza costi o con costi limitati per i passeggeri, nel caso in cui il vettore operativo abbia cessato le operazioni"; [Em. 67]*

c ter) è aggiunto il paragrafo seguente:

"5 ter. I vettori aerei sviluppano e mettono in atto procedure dettagliate che consentano loro di rispettare in modo efficace e coerente il presente regolamento, in particolare in caso di ritardi, cancellazioni, negato imbarco, disguidi su vasta scala e fallimento. Tali procedure indicano chiaramente il referente della compagnia aerea, in ogni aeroporto, che ha la responsabilità di fornire informazioni affidabili riguardo all'assistenza, alla riprotezione o al rimborso e di adottare le misure immediate che si rendano necessarie. Il vettore aereo definisce le procedure e le condizioni per la fornitura di tali servizi in modo tale che detto rappresentante possa adempiere tempestivamente tale obbligo. Il vettore aereo comunica tali procedure e le loro eventuali modifiche all'organismo nazionale di applicazione designato a norma dell'articolo 16."; [Em. 68]

c quater) è aggiunto il paragrafo seguente:

"5 quater. In caso di cancellazione del volo a causa d'insolvenza, fallimento, oppure sospensione o cessazione delle attività di un vettore aereo, i passeggeri rimasti a terra hanno diritto al rimborso, a un volo di ritorno fino al punto di partenza o alla riprotezione, nonché all'assistenza, a norma degli articoli 8 e 9 del presente regolamento. Allo stesso modo, hanno diritto al rimborso i passeggeri che non hanno ancora iniziato il loro viaggio. I vettori aerei forniscono la prova di aver adottato tutte le misure necessarie, quali la sottoscrizione di un'assicurazione o l'istituzione di fondi di garanzia, affinché, all'occorrenza, ai passeggeri rimasti a terra siano assicurati l'assistenza, il rimborso o la riprotezione. Tali diritti spettano a tutti i passeggeri indipendentemente dal luogo di residenza, dal punto di partenza o dal luogo in cui hanno acquistato il biglietto."; [Em. 69]

5) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

"Articolo 6

Ritardi prolungati

1. Se un vettore aereo operativo può ragionevolmente prevedere che il volo sarà ritardato rispetto all'orario di partenza previsto o qualora posticipi l'orario di partenza previsto, offre ai passeggeri:
 - i) l'assistenza prevista dall'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e dall'articolo 9, paragrafo 2, quando il ritardo è di almeno due ore;
 - ii) l'assistenza prevista dall'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c) quando il ritardo è di almeno ~~cinque~~ **tre** ore e include ~~una o più notti~~ **ore notturne**; [Em. 71]
 - iii) l'assistenza prevista dall'articolo 8, paragrafo 1, ~~lettera a)~~ quando il ritardo è di almeno ~~cinque~~ **tre** ore. [Em. 72]

1 bis. Se un vettore aereo operativo anticipa di più di tre ore l'orario di partenza previsto, offre ai passeggeri il rimborso di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), o la riprotezione di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b). Il passeggero può organizzare la propria riprotezione e può chiedere il rimborso delle spese corrispondenti se il vettore aereo operativo non offre la scelta della riprotezione di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b).': [Em. 73]

2. I passeggeri hanno diritto al risarcimento da parte del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7 quando arrivano alla destinazione finale:

- a) ~~cinque~~***tre*** o più ore dopo l'orario di arrivo previsto per tutte le tratte ~~interne~~
~~all'UE e per le tratte da/verso i paesi terzi~~ fino a 3 500 km;

- b) ~~neve~~ ***cinque*** o più ore dopo l'orario di arrivo previsto ***per le tratte interne all'Unione superiori a 3 500 km o*** per le tratte da/verso paesi terzi comprese tra 3 500 e 6 000 km;
 - c) ~~dieci~~ ***sette*** o più ore dopo l'orario di arrivo previsto per le tratte da/verso paesi terzi ~~uguali~~ o superiori a 6 000 km. **[Em. 74]**
3. Il paragrafo 2 si applica anche nel caso in cui il vettore aereo abbia modificato gli orari di partenza e di arrivo previsti, causando un ritardo rispetto all'orario di arrivo previsto in origine, a meno che avesse comunicato al passeggero la modifica dell'orario almeno 15 giorni prima dell'orario di partenza originariamente previsto.

4. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare ~~un risarcimento~~ **una compensazione** a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che il ritardo ~~e la modifica dell'orario sono dovuti~~ **è dovuto** a circostanze eccezionali ~~che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.~~

Tali circostanze eccezionali possono essere invocate solo se si ripercuotono sul volo in questione o sul volo precedente operato dallo stesso aeromobile. ***In mancanza di prove, fornite dal vettore aereo in forma scritta, attestanti l'esistenza di circostanze eccezionali, il vettore aereo paga la compensazione di cui all'articolo 7. Quanto precede non esonera i vettori aerei dall'obbligo di prestare assistenza ai passeggeri in conformità dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera b).*** [Em. 75]

5. Nel rispetto dei vincoli di sicurezza, qualora un ritardo in pista sia superiore a un'ora, il vettore aereo operativo offre gratuitamente l'accesso ai servizi igienici e all'acqua potabile, assicura l'adeguato riscaldamento o raffreddamento della cabina passeggeri e garantisce che sia messa a disposizione l'assistenza medica ove necessario. Quando un ritardo in pista si protrae per ~~cinque~~ **due** ore al massimo, l'aeromobile torna alla porta d'imbarco o si posiziona in un'altra zona consona allo sbarco dove i passeggeri possono sbarcare ~~e beneficiare della stessa assistenza specificata al paragrafo 1,~~ a meno che non esistano motivi di sicurezza che impediscono all'aeromobile di abbandonare la propria posizione sulla pista. ***Dopo un ritardo complessivo di più di tre ore rispetto all'orario di partenza iniziale, i passeggeri beneficiano della stessa assistenza di cui al paragrafo 1, incluse le opzioni di rimborso, volo di ritorno e riprotezione di cui all'articolo 8, paragrafo 1, e ricevono le informazioni del caso."***; [Em. 76]

6) è inserito il seguente articolo:

"Articolo 6 bis

Perdita delle coincidenze

1. Qualora un passeggero ~~perda una coincidenza~~ in seguito al ritardo o alla modifica dell'orario di un volo precedente, ***perda una coincidenza per la quale ha una prenotazione, ivi compresa l'eventuale prenotazione su un volo alternativo in caso di riprotezione***, il vettore aereo ~~e comunitario~~ ***unionale*** che opera ~~la coincidenza tale volo precedente e che è responsabile del suddetto ritardo o della suddetta modifica dell'orario~~ gli offre: [Em. 77]
 - i) l'assistenza prevista dall'articolo 9, paragrafo 1, lettera a) e dall'articolo 9, paragrafo 2, se i tempi di attesa del passeggero si protraggono per almeno due ore;
 - ii) la riprotezione, come specificato all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b);

iii) l'assistenza prevista dall'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c), se l'orario di partenza del volo o del mezzo di trasporto alternativi messi a disposizione a norma dell'articolo 8 è previsto almeno ~~cinque~~ **tre** ore dopo l'orario di partenza previsto del volo perso e il ritardo include ~~una o più notti~~ **ore notturne**.

[Em. 78]

2. Il passeggero che perde una coincidenza in seguito *al cambiamento d'orario o* al ritardo di una delle coincidenze precedenti *di almeno 90 minuti, calcolato facendo riferimento all'ora di arrivo al punto di trasferimento*, ha diritto ~~al risarcimento~~ *alla compensazione* da parte del vettore aereo ~~e comunitario~~ **unionale** che ha operato la coincidenza precedente a norma dell'articolo 6, paragrafo 2. A tal fine, il ritardo **complessivo** è calcolato facendo riferimento all'orario di arrivo previsto alla destinazione finale. [Em. 79]
3. Il paragrafo 2 lascia impregiudicate le modalità di indennizzo stabilite tra i vettori aerei coinvolti.

4. I paragrafi 1 e 2 si applicano anche ai vettori aerei dei paesi terzi che operano una coincidenza da o verso un aeroporto dell'UE *situato nell'Unione verso un altro aeroporto situato nell'Unione, o da un aeroporto situato nell'Unione verso un aeroporto situato fuori dall'Unione.*"; [Em. 80]

7) l'articolo 7 è così modificato:

a) ~~al paragrafo 1, il termine "voli" è sostituito da "tratte".~~

~~a)~~ *il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:*

"1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri interessati ricevono una compensazione pari a:

- a) 300 EUR per tutte le tratte inferiori o pari a 2 500 chilometri;*
- b) 400 EUR per tutte le tratte comprese tra 2 500 e 6 000 chilometri;*
- c) 600 EUR per tutte le tratte pari o superiori a 6 000 chilometri.*

Nel determinare la distanza si utilizza come base di calcolo l'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un ritardo all'arrivo rispetto all'orario previsto a causa del negato imbarco o della cancellazione del volo."; [Em. 81]

b) i paragrafi 2, 3, 4 e 5 sono sostituiti dal seguente:

- "2. Se il passeggero ha scelto di proseguire il viaggio a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), il diritto al risarcimento può essere esercitato solo una volta durante il viaggio verso la destinazione finale, anche se dovessero verificarsi nuove cancellazioni o la perdita di una coincidenza durante la riprotezione.
3. ~~Il risarcimento~~ *Con l'accordo del passeggero, la compensazione* di cui al paragrafo 1 è pagato ~~in contanti,~~ mediante trasferimento bancario elettronico, ~~con versamenti o assegni bancari~~ *rimborso sulla carta di credito o versamento sul conto indicato dal passeggero avente diritto. La Commissione aumenta gli importi della compensazione previa consultazione del comitato istituito ai sensi dell'articolo 16 quater.* [Em. 82]

4. Le distanze di cui al paragrafo 1 sono misurate secondo il metodo della rotta ortodromica.
5. Il vettore aereo può raggiungere un accordo volontario con il passeggero che sostituisca ~~le disposizioni in materia di risarcimento~~ **la compensazione** di cui al paragrafo 1 **con altri benefici, non monetari, di valore almeno equivalente (per esempio buoni di volo senza scadenza d'importo pari al 100% del diritto alla compensazione)**, a condizione che tale accordo sia confermato da un documento sottoscritto dal passeggero e che ~~ricordi a~~ **informi** quest'ultimo ~~il~~ **in modo inequivocabile del diritto al risarcimento alla compensazione** previsto dal presente regolamento. **Un accordo di questo tipo può essere stipulato esclusivamente dopo che si siano verificati gli eventi che fanno sorgere il diritto.**"; [Em. 83]

c) **all'articolo 7 è aggiunto il paragrafo seguente:**

"5 bis. L'onere di provare quando e in che modo il passeggero ha accettato la forma di pagamento della compensazione o del rimborso del costo del biglietto di cui all'articolo 7, paragrafo 3, nonché se e quando il passeggero ha accettato l'accordo di cui al paragrafo 5, incombe al vettore aereo operativo."; [Em. 84]

8) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"Articolo 8

Diritto al rimborso o alla riprotezione

1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, ai passeggeri è offerta la scelta, senza oneri aggiuntivi, fra le tre opzioni seguenti:
 - a) –il rimborso entro sette giorni *lavorativi* dalla richiesta del passeggero, a norma dell'articolo 7, paragrafo 3, del prezzo del ~~volo~~ *biglietto* per la o le parti di tratta non effettuate e per la o le parti di tratta già effettuate se il volo in questione risulta inutile rispetto al programma di viaggio iniziale del passeggero, nonché, se del caso: **[Em. 85]**
 - un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile;

- b) il proseguimento del viaggio del passeggero mediante la riprotezione, in condizioni di trasporto comparabili, verso la destinazione finale non appena possibile; o
 - c) la riprotezione, in condizioni di trasporto comparabili, verso la destinazione finale in una data successiva di suo gradimento, a seconda della disponibilità di posti.
2. Il paragrafo 1, lettera a), si applica anche ai passeggeri i cui voli rientrano in un servizio "tutto compreso", ad esclusione del diritto al rimborso qualora tale diritto sussista a norma della direttiva 90/314/CEE.

2 bis. Il paragrafo 1, lettera b), si applica anche ai casi in cui l'aeromobile è decollato ma in seguito è stato costretto ad atterrare in un aeroporto diverso da quello di destinazione. A norma del paragrafo 3, il vettore aereo si fa carico delle spese di trasferimento del passeggero dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione. [Em. 86]

3. Il vettore aereo operativo che offre a un passeggero l'imbarco su un volo per un aeroporto di destinazione diverso da quello prenotato dal passeggero, si fa carico delle spese di trasferimento del passeggero dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione ~~o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero.~~ **[Em. 87]**
4. Se concordato con il passeggero, il volo o i voli di ritorno di cui al paragrafo 1, lettera a), o la riprotezione di cui al paragrafo 1, lettera b) o c), possono essere effettuati anche con i servizi di un altro vettore, possono prevedere una rotta diversa o utilizzare altri mezzi di trasporto.

5. Se il passeggero sceglie l'opzione di cui al paragrafo 1, lettera b), a seconda della disponibilità *e a condizione che esistano alternative ragionevoli e comparabili*, ha diritto alla riprotezione, *non appena possibile*, con un altro vettore o a utilizzare altri mezzi di trasporto, qualora il vettore aereo operativo non possa trasportare il passeggero con i propri servizi e in tempo per giungere alla destinazione finale entro ~~12~~ *otto* ore rispetto all'orario di arrivo previsto. ~~Fatto salvo l'articolo 22, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008¹, l'altro vettore od operatore del trasporto non può addebitare al vettore contraente un prezzo superiore al prezzo medio pagato dai propri passeggeri per servizi equivalenti negli ultimi tre mesi.~~ *Entro i 30 minuti successivi all'orario di partenza previsto, il vettore aereo comunica al passeggero se provvederà al trasporto entro i tempi previsti con i propri servizi. Il passeggero ha il diritto di rifiutare di viaggiare con altri mezzi di trasporto e, in tal caso, conserva i suoi diritti all'assistenza di cui all'articolo 9, in attesa della riprotezione.*
- [Em. 88]

¹ ~~GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3.~~

6. Se ai passeggeri ~~viene~~ è offerta, a norma del paragrafo 1, una riprotezione totale o parziale con un altro mezzo di trasporto, ~~il presente regolamento~~ ***l'articolo 6 bis*** si applica al trasporto effettuato con tali mezzi alternativi ~~come se esso fosse effettuato da un aeromobile a velatura fissa~~ ***in conformità degli accordi di riprotezione in atto tra la compagnia aerea operativa e l'altro mezzo di trasporto. Il vettore aereo rimane responsabile dell'applicazione del presente regolamento per l'intero viaggio.***"; [Em. 89]

8 bis) *All'articolo 8 è aggiunto il paragrafo seguente:*

"6 bis. Il passeggero può organizzare egli stesso la propria riprotezione e chiedere il rimborso delle spese corrispondenti se il vettore aereo operativo non offre la scelta della riprotezione di cui al paragrafo 1, lettera b)." [Em. 90]

9) l'articolo 9 è così modificato:

-a) al paragrafo 1, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) a pasti e bevande; il vettore aereo offre acqua potabile per accompagnare i pasti, automaticamente e ogniqualvolta i passeggeri ne facciano richiesta." [Em. 91]

a) al paragrafo 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) al trasporto ~~tra l'~~dall'aeroporto e ~~il~~ al luogo di sistemazione (albergo, luogo di residenza del passeggero o altro) e ritorno"; [Em. 92]

a bis) Il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Inoltre, il passeggero ha diritto ad effettuare a titolo gratuito due chiamate telefoniche e messaggi via fax o posta elettronica." [Em. 93]

a ter) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Nell'applicare il presente articolo il vettore aereo operativo presta particolare attenzione ai bisogni delle persone con disabilità o a mobilità ridotta e di tutti i loro accompagnatori, ai bisogni delle madri o dei padri che viaggiano con bambini piccoli nonché ai bisogni dei bambini che viaggiano senza l'accompagnamento di adulti."; [Em. 94]

a quater) è inserito il paragrafo seguente:

"3 bis. Il gestore aeroportuale fornisce gratuitamente strutture specifiche per i passeggeri con disabilità gravi che necessitano di spogliatoi e servizi igienici in tutti gli aeroporti dell'Unione aventi un traffico annuale superiore a un milione di passeggeri."; [Em. 95]

b) sono aggiunti i seguenti paragrafi:

"4. Se il vettore aereo può dimostrare che la cancellazione, il ritardo o la modifica del volo sono dovuti a circostanze eccezionali ~~che e~~ non si sarebbero comunque ~~potute~~ **potuti** evitare anche se fossero state **correttamente** adottate tutte le misure del caso, esso può limitare ~~i costi totali~~ **la durata totale** della sistemazione in albergo a ~~100 EUR a notte e per passeggero e~~ **a norma del paragrafo 1, lettera b)**, a un massimo di ~~tre~~ **cinque** pernottamenti, ~~a norma del paragrafo 1, lettera b)~~. **Se il passeggero provvede in proprio alla sistemazione, il vettore aereo può limitare i costi della sistemazione a 125 EUR a notte per passeggero.** Il vettore aereo operativo che decide di applicare la limitazione fornisce comunque ai passeggeri le informazioni in merito agli alloggi disponibili dopo i ~~tre~~ **cinque** pernottamenti, oltre a mantenere gli obblighi di informazione di cui all'articolo 14.

Tale limitazione non pregiudica, in ogni caso, l'obbligo del vettore aereo operativo di offrire una sistemazione, che è prioritario. La limitazione non si applica se il vettore aereo non è stato in grado di offrire la sistemazione.
[Em. 96]

~~5. L'obbligo di offrire una sistemazione in albergo a norma del paragrafo 1, lettera b), non si applica se il volo in questione copre una distanza uguale o inferiore a 250 km e se sarà operato da un aeromobile con una capacità massima uguale o inferiore a 80 posti, salvo se il volo è una coincidenza. Il vettore aereo operativo che sceglie di applicare tale esenzione fornisce comunque ai passeggeri le informazioni in merito agli alloggi disponibili.~~
[Em. 97]

6. Il passeggero che opta per il rimborso a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), ~~mentre si trova all'aeroporto di partenza della sua tratta,~~ o che sceglie la riprotezione in una data successiva a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), non beneficia di maggiori diritti all'assistenza a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, in relazione al volo in questione. ***Se il passeggero, a seguito di tale decisione, sostiene spese dimostrabili per spostamenti da e verso l'aeroporto, ha diritto al rimborso integrale delle spese sostenute per tali spostamenti in relazione alla tratta non utilizzata.***"; [Em. 98]

-10) *all'articolo 10, paragrafo 2, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:*

"2. Se un vettore aereo operativo sistema un passeggero in una classe inferiore a quella corrispondente al biglietto aereo acquistato, rimborsa entro sette giorni lavorativi, secondo le modalità di cui all'articolo 7, paragrafo 3:"; [Em. 99]

10) all'articolo 10, paragrafo 2, nelle lettere a), b) e c) il termine "prezzo del biglietto" è sostituito da "prezzo del volo".

11) all'articolo 11, ~~si aggiunge il seguente paragrafo~~ *sono aggiunti i paragrafi seguenti:*

"3. Il vettore aereo operativo non applica le limitazioni di cui all'articolo 9, paragrafi 4 e 5, se il passeggero è una persona **con disabilità o** a mobilità ridotta o un suo accompagnatore, un minore non accompagnato, una donna in stato di gravidanza o una persona che necessita di specifica assistenza medica, a condizione che le loro particolari esigenze di assistenza siano notificate al vettore **operativo**, al suo agente o all'organizzatore almeno 48 ore prima dell'orario di partenza previsto. Si ritiene che tali notifiche coprano l'intera tratta e la tratta di ritorno se entrambe le tratte ~~sono state acquistate con lo stesso vettore aereo~~ *figurano nello stesso biglietto*.

I vettori aerei si adoperano, inoltre, affinché sia riservato un buon trattamento ai cani guida e da assistenza. Le informazioni relative all'assistenza e alle disposizioni previste sono fornite mediante vari mezzi di comunicazione accessibili." [Em. 100]

3 bis. Il personale navigante è formato per assistere i passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta onde agevolarne l'imbarco e lo sbarco dall'aeromobile." [Em. 101]

3 ter. Una compagnia aerea non può negare l'imbarco a un passeggero con disabilità o a mobilità ridotta adducendo quale motivazione l'assenza di un accompagnatore, né può insistere sulla presenza sistematica di un accompagnatore." [Em. 102]

11 bis) all'articolo 12, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti del passeggero a un risarcimento supplementare. La compensazione concessa ai sensi del presente regolamento non può essere detratta da detto risarcimento." [Em. 103]

12) l'articolo 13 è sostituito dal seguente:

"Articolo 13

Diritto ad azioni di regresso

Qualora il vettore aereo operativo versi ~~un risarcimento~~ **una compensazione** o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del presente regolamento, ***fatti salvi i contratti di esclusione della responsabilità conclusi con soggetti terzi vigenti al momento del contenzioso in questione***, nessuna disposizione del presente regolamento ~~e della legislazione nazionale~~ può essere interpretata come limitazione al suo diritto di chiedere un risarcimento ***o un rimborso integrale*** per i costi sostenuti a titolo del presente regolamento ai ***soggetti, compresi soggetti terzi***, che hanno contribuito a far sorgere il diritto al risarcimento o ad altri obblighi ***a norma del diritto applicabile. In particolare, il presente regolamento non limita in alcun modo il diritto del vettore aereo operativo di chiedere un risarcimento o un rimborso dei costi a un aeroporto o a qualunque altro soggetto terzo con cui abbia stipulato un contratto.***"; [Em. 104]

13) l'articolo 14 è sostituito dal seguente:

"Articolo 14

Obbligo di informare i passeggeri

1. Il gestore aeroportuale e il vettore aereo operativo provvedono affinché nella zona di registrazione (compresi i terminali automatici per la registrazione) e alla porta di imbarco sia affisso, in modo chiaramente visibile e leggibile per tutti un avviso contenente il testo seguente: "In caso di negato imbarco o di volo cancellato o ritardato di almeno due ore ***o anticipato di almeno due ore rispetto all'orario di partenza previsto del volo rispetto all'orario previsto iniziale indicato sul biglietto,*** rivolgersi al banco di accettazione o alla porta di imbarco per ottenere il testo che elenca i diritti del passeggero, in particolare in materia di assistenza e di ~~risarcimento~~ ***compensazione***"; [Em. 105]

1 bis. I vettori aerei istituiscono, in ogni aeroporto in cui operano, punti di contatto presso i quali assicurano la presenza di personale di contatto o di soggetti terzi incaricati dal vettore aereo interessato di fornire ai passeggeri le necessarie informazioni sui loro diritti, ivi comprese le procedure di reclamo, di prestare loro assistenza e di intervenire immediatamente in caso di cancellazione o ritardo di voli, imbarco negato e perdita o ritardo di bagagli. Tali punti di contatto sono disponibili durante gli orari operativi dei vettori aerei e fino al completamento dello sbarco dei passeggeri dall'ultimo aereo, al fine di assistere i passeggeri, fra l'altro, in relazione a rimborsi, riprotezioni e riprenotazioni nonché per accogliere i loro reclami. [Em. 106]

1 ter. Il vettore aereo operativo fornisce ai passeggeri informazioni trasparenti e chiaramente leggibili in merito ai diritti dei passeggeri e ai contatti per ricevere aiuto e assistenza sui biglietti elettronici e sulle versioni elettroniche e stampate di una carta d'imbarco. [Em. 107]

2. ***In caso di imbarco negato, cancellazione del volo, ritardo o modifica dell'orario di almeno due ore***, il vettore aereo operativo ~~che nega l'imbarco o cancella un volo~~ ~~presenta a ogni~~ ***ne informa pienamente quanto prima il*** passeggero in questione ***tramite*** un avviso scritto ***o in formato elettronico*** contenente le regole in materia di ~~risarcimento~~ ***compensazione*** e assistenza stabilite dal presente regolamento, comprese le informazioni sulle eventuali limitazioni a norma dell'articolo 9, paragrafi 4 e 5, ***e le informazioni circa i possibili mezzi di trasporto alternativi***. ~~Analogo~~ avviso è ~~presentato ai passeggeri il cui volo subisce un ritardo o una modifica dell'orario di almeno due ore~~. Ai passeggeri vengono inoltre fornite per iscritto le informazioni ~~occorrenti~~ ***relative all'indirizzo del vettore cui inviare il reclamo e le modalità*** per prendere contatto con l'organismo nazionale di gestione dei reclami di cui all'articolo 16 bis **[Em. 108]**.
3. Per quanto concerne ***le persone con disabilità o a mobilità ridotta, in particolare i*** non vedenti o gli ipovedenti, le disposizioni del presente articolo si applicano facendo ricorso a mezzi ~~alternativi~~ adeguati ***e utilizzando formati adeguati***. **[Em. 109]**

4. Il gestore aeroportuale assicura che le informazioni generali sui diritti dei passeggeri siano esposte in modo chiaro e visibile nella zona passeggeri dell'aeroporto. ***Sulla base delle informazioni ricevute***, assicura inoltre che tutti i passeggeri presenti all'aeroporto siano informati in merito ~~alla~~ ***ai motivi e ai propri diritti in caso di ritardi e disguidi relativi al volo, come la*** cancellazione del volo, e ***in merito*** ai propri diritti nel caso in cui la compagnia aerea interrompa inaspettatamente le operazioni, come in caso di fallimento o di revoca della licenza di esercizio. **[Em. 110]**
5. In caso di cancellazione o ritardo alla partenza, il vettore aereo operativo informa i passeggeri della situazione, ***compresa la causa del disguido***, non appena ~~possibile~~ ***l'informazione sia disponibile***, e in ogni caso non oltre 30 minuti dopo l'orario di partenza previsto, e li informa altresì dell'orario di partenza previsto ~~non appena tale informazione è disponibile~~, a condizione che il vettore abbia ricevuto le informazioni di contatto del passeggero a norma dei paragrafi 6 e 7, qualora il biglietto fosse acquistato da un intermediario. **[Em. 111]**

5 bis. Il vettore aereo dispone, al banco di accettazione e di imbarco, di documenti contenenti la Carta europea dei diritti dei passeggeri aerei, che il personale mette a disposizione su richiesta dei passeggeri. La Commissione europea aggiorna tali documenti contenenti la Carta ogniqualvolta i diritti dei passeggeri aerei siano modificati in modo sostanziale. [Em. 112]

5 ter. Le compagnie aeree forniscono un'assistenza telefonica accessibile ed efficace a tutti i passeggeri che hanno prenotato un viaggio. In caso di disagio , il servizio di assistenza fornisce informazioni e propone soluzioni alternative. Il costo della chiamata non supera in nessun caso il costo di una chiamata locale. [Em. 113]

6. Se il passeggero non acquista un biglietto direttamente dal vettore aereo operativo ma da un suo intermediario stabilito nell'Unione, quest'ultimo fornisce al vettore le informazioni per contattare il passeggero, a condizione che il passeggero abbia dato un'autorizzazione esplicita e in forma scritta ***il suo consenso***. L'autorizzazione ***Tale consenso*** può essere fornito solo sulla base dell'esplicito consenso del passeggero ***mediante una scelta esplicita*** ("opt-in"). Il vettore può utilizzare queste informazioni esclusivamente per soddisfare gli obblighi di informazione a norma del presente articolo, e non a scopo di marketing, ed è tenuto a cancellarli entro 72 ore dal completamento del contratto di trasporto. ~~Il consenso del passeggero relativamente al trasferimento delle proprie informazioni di contatto al vettore aereo e all'~~elaborazione, l'archiviazione e l'accesso alle informazioni ~~sono effettuati~~ ***è acquisito*** ai sensi della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio*.
- [Em. 114]

7. ~~II~~ ***Gli obblighi di cui al*** paragrafo 6 non si applica ***applicano*** a un intermediario che può dimostrare l'esistenza di un sistema alternativo che garantisce l'informazione del passeggero senza che vengano trasmesse le pertinenti informazioni di contatto ***o qualora il passeggero abbia deciso di non fornire le proprie informazioni di contatto.***". [Em. 115]

7 bis. Il fornitore di servizi offre l'accesso diretto a informazioni accurate e obiettive sull'impatto ambientale (tra cui quello climatico) e sull'efficienza energetica del viaggio. Tali informazioni sono pubblicate e chiaramente visibili sia sui siti web dei vettori aerei e degli operatori turistici, sia sui biglietti stessi; la Commissione sostiene il lavoro in atto in tal senso. [Em. 116]

7 ter. Fatti salvi gli obblighi di cui al paragrafo 2, le comunicazioni elettroniche inviate al passeggero per informarlo della cancellazione, del ritardo prolungato o della modifica dell'orario indicano in modo esplicito che il passeggero può avere diritto alla compensazione e/o all'assistenza ai sensi del presente regolamento

* Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31).";
[Em. 117]

- 14) l'articolo 16 è sostituito dal seguente:

"Articolo 16

Applicazione

1. Ogni Stato membro designa l'organismo responsabile dell'applicazione del presente regolamento per quanto riguarda ***le violazioni del presente regolamento avvenute negli aeroporti situati nel suo territorio***, i voli in partenza dagli aeroporti situati nel suo territorio o i voli provenienti da un paese terzo e diretti in tali aeroporti. Gli Stati membri informano la Commissione circa l'organismo designato a norma del presente paragrafo. [Em. 118]
2. L'organismo nazionale di applicazione vigila attentamente sul rispetto dei requisiti stabiliti dal presente regolamento e adotta le misure necessarie a garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri. A tal fine, i vettori aerei e i gestori aeroportuali forniscono i pertinenti documenti richiesti dall'organismo nazionale di applicazione ***entro un mese dalla sua richiesta, fatti salvi gli obblighi dei vettori aerei di cui all'articolo 14 bis***. Per svolgere le proprie funzioni, quest'ultimo tiene conto altresì delle informazioni fornite dall'organismo istituito a norma dell'articolo 16 *bis*. L'ONA ~~può inoltre decidere di intraprendere~~ ***intraprende*** azioni applicative in base ai singoli reclami trasmessi dall'organismo istituito a norma dell'articolo 16 bis. ***Gli Stati membri garantiscono che il rispettivo organismo nazionale di applicazione disponga di poteri sufficienti per sanzionare efficacemente le violazioni.*** [Em. 119]

2 bis. I vettori aerei forniscono attivamente all'organismo nazionale di applicazione informazioni esaustive in merito al verificarsi di problemi tecnici, in particolare sui relativi motivi. L'organismo nazionale di applicazione condivide tali informazioni con gli organismi responsabili della composizione extragiudiziale delle controversie di cui all'articolo 16 bis. [Em. 120]

3. Le sanzioni stabilite dagli Stati membri per le violazioni del presente regolamento sono effettive, proporzionate, dissuasive ***e sufficienti a fornire ai vettori un incentivo finanziario a rispettare in modo coerente il presente regolamento.***
[Em. 121]

4. ~~Qualora gli organismi istituiti a norma degli articoli 16 e 16 bis siano diversi, occorre istituire~~ ***Conformemente alla direttiva 2013/11/UE, sono istituiti*** meccanismi di comunicazione che ~~garantiscono lo scambio~~ ***cooperazione fra l'organismo nazionale di applicazione e l'organismo istituito a norma dell'articolo 16 bis. Tali*** ***meccanismi di cooperazione comprendono scambi reciproci*** di informazioni ~~tra i vari organismi e consentano~~ ***per consentire*** all'organismo nazionale di applicazione di svolgere il proprio compito di vigilanza e di applicazione e all'organismo istituito a norma dell'articolo 16 bis di raccogliere le informazioni necessarie ~~a esaminare e~~ ***acquisire la competenza tecnica necessaria per gestire*** i singoli reclami. [Em. 122]
5. Per ogni anno, al massimo entro la fine di aprile dell'anno successivo, gli organismi nazionali di applicazione pubblicano le statistiche relative alla propria attività, comprese le sanzioni comminate. ***Gli organismi nazionali di applicazione pubblicano altresì, sulla base delle informazioni che i vettori aerei e i gestori aeroportuali sono tenuti a conservare e trasmettere, statistiche relative al numero e alla natura dei reclami, al numero delle cancellazioni, degli imbarchi negati e dei ritardi (con relativa durata) nonché al numero dei bagagli smarriti, consegnati in ritardo o danneggiati.*** [Em. 123]

6. ~~Ai fini del presente regolamento, i vettori aerei comunicano le proprie informazioni di contatto agli organismi nazionali di applicazione degli Stati membri in cui operano~~
In attesa del recepimento da parte degli Stati membri delle disposizioni della direttiva 2013/11/UE, ciascun passeggero può presentare reclamo presso qualsiasi organismo nazionale di applicazione in merito a una presunta violazione del presente regolamento avvenuta in qualsiasi aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro o riguardante qualsiasi volo proveniente da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro o da un paese terzo e diretto a tali aeroporti.";
[Em. 124]

14 bis) È aggiunto l' articolo seguente:

"Articolo 16 -bis

Documenti di conformità

- 1. I vettori aerei unionali elaborano e presentano all'organismo nazionale di applicazione dello Stato membro che ha rilasciato la relativa licenza di esercizio ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008 e alla Commissione, entro il 1° gennaio 2016, un documento che dimostra in modo ragionevolmente dettagliato che le loro procedure operative sono sufficienti per garantire il rispetto sistematico di tutti i pertinenti articoli del presente regolamento.*
- 1 bis. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano il contenuto minimo di siffatti documenti di conformità. Il contenuto minimo prevede almeno i piani di emergenza in caso di disguidi gravi e identifica i soggetti responsabili della prestazione di assistenza e di altri diritti, le modalità pratiche e le procedure per la gestione dei reclami, la prestazione di assistenza e la concessione di compensazioni nonché le procedure e le modalità di comunicazione con i passeggeri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 16 ter, paragrafo 2.*

2. *Qualsiasi altro vettore che presta servizi da un aeroporto dell'Unione presenta un documento di conformità agli ONA di tutti gli Stati membri in cui opera e alla Commissione.*
3. *I vettori aerei rivedono ogni tre anni, a partire dal 1° gennaio 2019, i loro documenti di conformità e presentano versioni aggiornate agli ONA competenti e alla Commissione.*
4. *L'organismo nazionale di applicazione tiene conto dei documenti di conformità presentati dai vettori aerei, verificando ove possibile la validità di tali documenti a fronte delle informazioni relative ai reclami." ; [Em. 125]*

15) sono inseriti i seguenti articoli:

"Articolo 16 bis

Reclami dei passeggeri

1. ~~Al momento della prenotazione, I vettori,~~ ***gli organizzatori o i venditori di biglietti di cui all'articolo 2, lettera d), del regolamento (CE) n. 2111/2005*** forniscono ai passeggeri le informazioni sulle procedure ~~di~~ ***dei vettori per la*** gestione dei reclami ~~relativi e sui termini pertinenti di cui al paragrafo 2 del presente articolo~~ ***relativamente*** ai loro diritti stabiliti nel presente regolamento nonché i dati per contattarli, che il passeggero può utilizzare per presentare un reclamo, anche per via elettronica. Il vettore ~~indica~~ ***e, se del caso, l'organizzatore, indicano*** inoltre ai passeggeri l'organismo o gli organismi responsabili della gestione dei reclami dei passeggeri ***istituiti dagli Stati membri a norma del presente articolo e dell'articolo 16. Le informazioni pertinenti sono comunicate al momento della prenotazione, sono accessibili a chiunque, sono indicate chiaramente sul biglietto del passeggero e sul sito web del vettore, sono fornite presso gli sportelli dei vettori situati negli aeroporti e sono comunicate nel messaggio di posta elettronica che informa il passeggero della cancellazione o del ritardo del volo. Al passeggero è fornito, su richiesta, un modulo per la presentazione del reclamo. [Em. 126]***

1 bis. L'onere della prova riguardante la comunicazione delle informazioni necessarie ai passeggeri è a carico del vettore. [Em. 127]

2. Il passeggero che desidera presentare un reclamo al vettore aereo in merito ai propri diritti stabiliti dal presente regolamento deve presentarlo entro tre mesi dalla data in cui è stato effettuato il volo o in cui esso era previsto. ***Il diritto del passeggero di far valere i diritti riconosciutigli dal presente regolamento dinanzi a un tribunale e mediante una procedura di conciliazione rimane impregiudicato dalla presentazione di un reclamo entro tre mesi e dopo tale scadenza.*** Il vettore aereo accusa ricevimento del reclamo entro sette giorni ***lavorativi*** dalla sua ricezione. Entro due mesi dal ricevimento del reclamo, il vettore fornisce una risposta completa al passeggero. ***Qualora il vettore aereo non dovesse comunicare una risposta completa entro il termine dei due mesi, si presume che abbia accolto le istanze del passeggero.***

Se, nella risposta, invoca il verificarsi di circostanze eccezionali, il vettore aereo illustra al passeggero le circostanze specifiche che hanno determinato la cancellazione o il ritardo. Il vettore aereo indica, inoltre, di aver adottato tutte le misure ragionevoli per evitare la cancellazione o il ritardo.

Nella risposta completa, il vettore aereo comunica inoltre al passeggero interessato le informazioni di contatto relative all'organismo istituito ai sensi del paragrafo 3, tra cui l'indirizzo postale, il numero di telefono, l'indirizzo email e l'indirizzo del sito web. [Em. 128]

3. ~~In conformità alla pertinente legislazione nazionale e dell'UE~~ *Gli Stati membri provvedono affinché i passeggeri del trasporto aereo abbiano la possibilità di deferire le controversie sorte con i vettori aerei in merito ai diritti e ai doveri stabiliti nel presente regolamento a meccanismi di risoluzione extragiudiziale indipendenti, efficaci ed efficienti. A tal fine, ciascuno Stato membro istituisce uno o più organismi nazionali responsabili della composizione extragiudiziale delle controversie tra i vettori aerei e i passeggeri sorte in merito ai diritti di cui al presente regolamento. Tali organismi sono distinti dagli organismi responsabili dell'applicazione di cui all'articolo 16, paragrafo 1. Gli Stati membri provvedono affinché tali organismi abbiano il potere di comporre le controversie sorte tra i passeggeri aerei e i vettori aerei mediante decisioni giuridicamente vincolanti ed eseguibili per entrambe le parti. Per quanto concerne le controversie che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2013/11/UE, si applica soltanto la citata direttiva. I vettori aerei che operano voli in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro o da un paese terzo diretto a tali aeroporti seguono il sistema di risoluzione alternativa delle controversie di cui alla direttiva 2013/11/UE, che consente una composizione extragiudiziale semplice, rapida ed economica delle controversie tra passeggeri e vettori aerei. [Em. 129]*

4. ~~Ciascun~~ ***Dopo aver ricevuto una risposta completa dal vettore aereo, il passeggero può presentare reclamo presso qualsiasi organismo nazionale designato a norma del paragrafo 3 per la composizione extragiudiziale delle controversie in merito a una presunta violazione del presente regolamento avvenuta in qualsiasi aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro o riguardante qualsiasi volo proveniente da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro o in un paese terzo e diretto a un aeroporto situato in tale territorio. I reclami possono essere presentati non meno di due mesi dopo la presentazione del reclamo al vettore in questione, salvo se il vettore ha già fornito una risposta definitiva a tale reclamo entro un termine prestabilito non inferiore a un anno dalla data in cui il passeggero ha presentato il reclamo al vettore interessato.*** [Em. 130]

4 bis. Se la compagnia aerea si dimostra inadempiente, l'organismo di gestione dei reclami informa l'organismo nazionale di applicazione, il quale, a norma dell'articolo 16 bis, paragrafo 2, adotta misure per garantire l'applicazione. [Em. 131]

5. ~~Entro sette giorni dal ricevimento del reclamo, conferma la ricezione e ne~~ *Quando l'organismo competente ne istituito riceve un reclamo ne dà notifica alle parti della controversia non appena riceve tutti i documenti contenenti le informazioni relative al reclamo. Esso* trasmette una copia *dei documenti relativi al reclamo al* pertinente organismo nazionale di applicazione. Il tempo necessario per fornire una risposta definitiva non supera i ~~tre mesi dal ricevimento~~ *90 giorni di calendario dalla data in cui l'organismo designato ha ricevuto il fascicolo completo* del reclamo. Una copia della risposta definitiva deve essere trasmessa anche all'organismo nazionale di applicazione. [Em. 132]

5 bis. Al fine di essere contattati riguardo alle questioni trattate dal presente regolamento, i vettori aerei comunicano le proprie informazioni di contatto agli organismi, istituiti ai sensi del presente articolo, degli Stati membri in cui operano. [Em. 133]

5 ter. Se sono invocati motivi di sicurezza a norma del presente regolamento, l'onere della prova incombe alla compagnia aerea interessata. [Em. 134]

Articolo 16 bis bis

Gli Stati membri prevedono organismi di mediazione ben attrezzati e indipendenti che contribuiscano, a titolo gratuito, alla ricerca di soluzioni in caso di conflitti tra i passeggeri e le compagnie aeree e i fornitori di servizi di altri modi di trasporto.[Em. 135]

Articolo 16 ter

Cooperazione tra Stati membri e Commissione

1. La Commissione ~~facilita~~ *sostiene* il dialogo *e promuove la cooperazione* tra gli Stati membri in materia di interpretazione e applicazione a livello nazionale del presente regolamento per il tramite del comitato di cui all'articolo 16 quater. [Em. 136]
2. Gli Stati membri forniscono ogni anno alla Commissione una relazione in merito alle proprie attività, *ivi comprese le statistiche di cui all'articolo 16, paragrafo 5*, entro la fine di aprile di ogni anno successivo. La Commissione può decidere le questioni da affrontare in tali relazioni mediante atti ~~delegati~~ *di esecuzione*. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 16 quater. [Em. 137]

3. Gli Stati membri inviano periodicamente alla Commissione informazioni pertinenti sull'interpretazione e l'applicazione a livello nazionale delle disposizioni del regolamento. La Commissione mette tali informazioni a disposizione degli altri Stati membri in forma elettronica.
4. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, la Commissione esamina i casi in cui emergono divergenze nell'applicazione delle disposizioni del presente regolamento, in particolare in merito all'interpretazione della nozione di circostanze eccezionali, e chiarisce le disposizioni del presente regolamento al fine di favorire un approccio comune. A tal fine, la Commissione può adottare una raccomandazione dopo aver consultato il comitato di cui all'articolo 16 quater.
5. Su richiesta della Commissione, gli organismi nazionali di applicazione esaminano alcune pratiche sospette di uno o più vettori aerei e comunicano le proprie constatazioni alla Commissione entro quattro mesi dalla richiesta.

- 5 bis. La Commissione e gli Stati membri istituiscono un meccanismo a livello dell'Unione composto da tutti gli organismi istituiti a norma dell'articolo 16 e dell'articolo 16 bis per garantire lo scambio di informazioni tra gli Stati membri per quanto concerne le violazioni, le sanzioni e le migliori prassi riguardanti l'applicazione. La Commissione mette tali informazioni a disposizione di tutti gli Stati membri in formato elettronico. [Em. 138]*
- 5 ter. Gli organismi nazionali di applicazione forniscono alla Commissione, su richiesta, informazioni e documenti pertinenti relativi ai singoli casi di violazione. [Em. 139]*
- 5 quater. La Commissione pubblica sul proprio sito web e aggiorna regolarmente, a decorrere al più tardi dal 1° maggio 2015, un elenco di tutti i vettori aerei operanti nell'Unione che violano sistematicamente le disposizioni del presente regolamento. A prescindere dalla dimensione o dalla nazionalità, si ritiene che qualsiasi vettore per il quale la Commissione ha ricevuto le prove delle violazioni ai sensi dell'articolo 16 ter, paragrafo 5 ter, avvenute nei confronti dei passeggeri di oltre 10 voli diversi in un anno di calendario e relative a più di un articolo del presente regolamento, violi sistematicamente il regolamento. [Em. 140]*

Articolo 16 quater

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal Comitato per i diritti dei passeggeri, composto da due rappresentanti di ciascuno Stato membro, di cui almeno uno rappresenta un organismo nazionale di applicazione. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.";

15 bis) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 16 quater bis

Atti delegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 16 quater ter riguardo all'aggiunta di elementi all'elenco esaustivo di circostanze considerate straordinarie, derivante dal lavoro degli organismi nazionali di applicazione e dalle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea.'; [Em. 141]

15 ter) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 16 quater ter

Esercizio della delega

- 1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.*
- 2. La potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 16 quater bis è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da⁺. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.*

⁺ *GU si prega di inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento.*

3. *La delega di potere di cui all'articolo 16 quater bis può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.*
4. *Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.*
5. *L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 16 quater bis entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.'"; [Em. 142]*

16) l'articolo 17 è sostituito dal seguente:

"Articolo 17

Relazione

La Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 1° gennaio 2017 in merito al funzionamento e ai risultati del presente regolamento, in particolare per quanto concerne l'impatto del risarcimento **della compensazione** per ritardi prolungati e la limitazione della sistemazione in albergo in circostanze eccezionali di lunga durata, **le questioni concernenti l'interpretazione delle circostanze eccezionali, le statistiche pubblicate dagli organismi nazionali di applicazione sulle proprie attività e sulle sanzioni e le conclusioni riguardanti le pratiche di presunta violazione dei vettori aerei, i progressi compiuti nell'ambito dell'istituzione di organismi nazionali incaricati della composizione extragiudiziale delle controversie e le attività di questi ultimi.** La Commissione trasmette inoltre una relazione in merito al potenziamento della protezione dei passeggeri del trasporto aereo sui voli provenienti da paesi terzi operati da vettori non comunitari **unionali**, nell'ambito degli accordi relativi al trasporto aereo internazionale. **La Commissione presenta inoltre una relazione sull'efficacia delle misure e delle sanzioni adottate dagli organismi di cui all'articolo 16 e sull'eventuale opportunità di un approccio armonizzato;** se necessario, tale relazione è accompagnata da proposte legislative."; [Em. 143]

- 17) l'allegato I del presente regolamento è aggiunto come allegato I del regolamento (CE) n. 261/2004.

Articolo 2

Il regolamento (CE) n. 2027/97 è così modificato:

- 1) all'articolo 3, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
- "2. ~~All'aeroporto~~ ***In tutti gli aeroporti dell'Unione*** il vettore ~~e comunitario~~ ***unionale e il prestatore di servizi di assistenza a terra che opera per suo conto istituiscono un servizio il quale fornisce ai passeggeri*** un modulo di reclamo che consenta al ~~passeggero~~ ***loro*** di presentare immediatamente, ***all'arrivo***, il reclamo per il ritardo o il danneggiamento del bagaglio. ~~Tale~~ ***Analogamente, il vettore unionale distribuisce, su richiesta dei passeggeri, il suddetto modulo per il reclamo nella zona di registrazione o al proprio sportello di servizio in aeroporto, o presso entrambi, e mette a disposizione il modulo sul proprio sito web. Il*** modulo, che può assumere la forma di un documento PIR (Property Irregularity Report), deve essere accettato dal vettore aereo presso l'aeroporto come un reclamo vero e proprio a norma dell'articolo 31, paragrafo 2, della convenzione di Montreal. Questa possibilità lascia impregiudicato il diritto del passeggero di presentare un reclamo con altri mezzi entro i termini ~~stabiliti~~ ***prescritti*** dalla convenzione di Montreal."

2 bis. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano il formato del modulo di reclamo standard. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva/d'esame di cui all'articolo 6 septies, paragrafo 2. [Em. 144]

2) all'articolo 5, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Fatto salvo il paragrafo 1, in caso di morte gli importi anticipati non sono inferiori all'equivalente in euro di 18 096 DSP per passeggero. "Alla Commissione è conferito il potere, mediante atti delegati a norma dell'articolo 6 *quater*, di adeguare tale importo alla luce di una decisione dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal. Gli adeguamenti degli importi citati modificano anche gli importi corrispondenti nell'allegato."

2 bis) all'articolo 5 è aggiunto il paragrafo seguente:

"3 bis. In caso di smarrimento, ritardato arrivo o danneggiamento del bagaglio, le compagnie aeree risarciscono per primi i passeggeri con i quali è stato sottoscritto un contratto prima di poter chiedere agli aeroporti o ai fornitori di servizi un risarcimento per i danni subiti, dei quali le compagnie aeree non sono necessariamente responsabili."; [Em. 145]

3) all'articolo 6, paragrafo 1, è aggiunta la seguente frase:

"Alla Commissione è conferito il potere, mediante atti delegati a norma dell'articolo 6 *quater*, di adeguare gli importi indicati nell'allegato, eccetto l'importo di cui all'articolo 5, paragrafo 2, alla luce di una decisione dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal."

4) sono inseriti i seguenti articoli:

"Articolo 6 bis

1. Durante il trasporto di sedie a rotelle, altre attrezzature per la mobilità o dispositivi di assistenza registrati, il vettore aereo e i suoi agenti ***informano i passeggeri circa i propri diritti e*** offrono a ciascuna persona ***con disabilità o*** a mobilità ridotta ai sensi dell'articolo 2 bis del regolamento (CE) n. 1107/2006* la possibilità di effettuare, senza oneri aggiuntivi, una dichiarazione speciale di interesse a norma dell'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, al momento della prenotazione e al più tardi quando l'attrezzatura è consegnata al vettore. ***La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono il formato del modulo da utilizzare per tale dichiarazione di interesse. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 6 septies, paragrafo 2. [Em. 146]***

2. In caso di distruzione, smarrimento o danneggiamento delle attrezzature per la mobilità, la responsabilità del vettore aereo è limitata all'importo dichiarato al momento della consegna di tale attrezzatura al vettore aereo comunitario.
3. In caso di distruzione, smarrimento, danneggiamento o ritardo nel trasporto di sedie a rotelle o altre attrezzature per la mobilità o dispositivi di assistenza, il vettore comunitario è tenuto a versare un importo non superiore all'importo indicato dal passeggero, salvo se dimostra che l'importo richiesto è superiore all'interesse reale della persona alla consegna a destinazione.

3 bis. Le compagnie aeree garantiscono ai passeggeri, senza addebitare costi aggiuntivi, la possibilità di utilizzare fino alla porta d'imbarco le proprie sedie a rotelle, compresi i passeggini per bambini, che sono loro restituiti al portellone dell'aeromobile. Se per motivi di sicurezza ciò non è possibile, le compagnie aeree forniscono agli utilizzatori di sedie a rotelle un mezzo alternativo per spostarsi all'interno del terminal dell'aeroporto fintanto che questi non possano recuperare la propria sedia a rotelle. Se tali motivi di sicurezza sono direttamente correlati al terminal, il gestore aeroportuale ha la responsabilità di fornire il mezzo alternativo di spostamento di cui al presente paragrafo. [Em. 147]

Articolo 6 ter

1. L'organismo nazionale di applicazione istituito a norma dell'articolo 16 del regolamento 261/2004 garantisce il rispetto del presente regolamento. A tale scopo, verifica:
 - le condizioni dei contratti di trasporto aereo:

- l'offerta sistematica di una dichiarazione speciale di interesse per le attrezzature per la mobilità registrate e di un risarcimento adeguato in caso di danneggiamento di tali attrezzature;
 - il pagamento di un anticipo a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, ove applicabile;
 - l'applicazione dell'articolo 6.
2. Ai fini del controllo della protezione dei passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta in caso di danneggiamento delle loro attrezzature per la mobilità ***o dei loro dispositivi di assistenza***, l'organismo nazionale di applicazione esamina e prende in considerazione anche le informazioni relative ai reclami in merito alle attrezzature per la mobilità presentate agli organismi di cui all'articolo 16 bis del regolamento (CE) n. 261/2004. **[Em. 148]**
3. Le sanzioni stabilite dagli Stati membri per le violazioni del presente regolamento sono effettive, proporzionate e dissuasive.

4. Nelle loro relazioni annuali di cui all'articolo 16, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 261/2004, gli organismi nazionali di applicazione pubblicano inoltre le statistiche sulla propria attività e sulle sanzioni comminate relativamente all'applicazione del presente regolamento.

Articolo 6 quater

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. ~~La delega di~~ **Il potere *di adottare atti delegati*** di cui all'articolo 6, paragrafo 1, è ~~conferita~~ **conferito** alla Commissione per un periodo ~~indeterminato~~ **di cinque anni** a decorrere ~~dalla data di entrata in vigore del presente regolamento~~ **dal ...⁺**. ***La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo. [Em. 149]***

⁺ ***GU: si prega di inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento.***

3. La delega di potere di cui all'articolo 6, paragrafo 1, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. Una decisione di revoca pone fine alla delega di poteri specificata nella decisione. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 6 quinquies

1. ~~Pur avendo una totale libertà commerciale per stabilire le condizioni con cui consentono il trasporto dei bagagli, I vettori aerei indicano chiaramente, al momento della~~ ***nella fase iniziale della procedura di prenotazione, in tutti i canali di distribuzione utilizzati, tra cui i sistemi di prenotazione informatici,*** e nella zona di registrazione (compresi i terminali automatici per la registrazione), il bagaglio massimo autorizzato che i passeggeri possono imbarcare in cabina o nella stiva dell'aeromobile su ciascun volo incluso nella loro prenotazione, precisando se il numero dei bagagli è ***sarà limitato e se saranno applicate limitazioni agli acquisti effettuati in aeroporto.*** ~~Se sono previsti I dettagli degli oneri aggiuntivi per il~~ ***applicabili al*** trasporto dei bagagli, ~~i vettori aerei indicano chiaramente i dettagli di tali oneri al momento sono comunicati nella fase iniziale della prenotazione e, su richiesta, all'aeroporto~~ ***in modo chiaro, trasparente e inequivocabile. I principali servizi di viaggio e gli oneri aggiuntivi devono essere chiaramente identificabili e acquistabili separatamente gli uni dagli altri.*** [Em. 150]

1 bis. Ai passeggeri è consentito portare a bordo in cabina, a titolo gratuito, oggetti o effetti personali essenziali, ad esempio soprabiti e borse, compresa almeno una borsa di dimensioni standard di acquisti effettuati in aeroporto, in aggiunta al bagaglio massimo autorizzato in cabina. [Em. 151]

1 ter. Fatto salvo il regolamento (CE) n. 1107/2006, il bagaglio a mano autorizzato può essere espresso nelle dimensioni massime e/o nel peso massimo del bagaglio a mano totale consentito per ciascun passeggero, ma senza alcuna limitazione riguardo al numero specifico di oggetti trasportati. [Em. 152]

2. ~~Qualora circostanze eccezionali, quali motivi di sicurezza o la modifica del tipo di aeromobile successiva alla prenotazione, impediscano il trasporto in cabina di una parte del bagaglio considerata bagaglio a mano autorizzato, il vettore può trasportare tali bagagli nella stiva dell'aeromobile senza oneri aggiuntivi per il passeggero.~~***Il vettore aereo può disporre che gli oggetti di cui sopra siano trasportati nella stiva dell'aeromobile qualora circostanze eccezionali, connesse a motivi di sicurezza e alle caratteristiche specifiche dell'aeromobile ne impediscano la sistemazione in cabina. In tali casi non sono applicati addebiti supplementari. [Em. 153]***
- 2 bis. Se, prima dell'imbarco o del decollo, il bagaglio a mano è spostato dalla cabina dell'aeromobile alla stiva, deve essere consegnato al passeggero come bagaglio a mano al momento dello sbarco dall'aeromobile. [Em. 154]***
3. Questi diritti non pregiudicano le limitazioni al bagaglio a mano stabilite da norme internazionali e dell'UE in materia di sicurezza, quali il regolamento (CE) n. 300/2008 e il regolamento (CE) n. 820/2008.

Articolo 6 sexies

1. Un vettore aereo ~~e comunitario~~ **unionale** consente ai passeggeri di trasportare uno strumento musicale nella cabina passeggeri di un aeromobile nel rispetto delle norme di sicurezza in vigore nonché delle specifiche tecniche e dei limiti dell'aeromobile in questione. Il trasporto di strumenti musicali nella cabina dell'aeromobile è consentito a condizione che tali strumenti possano essere sistemati in modo sicuro in un vano bagagli adeguato all'interno della cabina o sotto al sedile del passeggero. ~~Un vettore aereo può stabilire che~~ ***Quando ne è stato autorizzato il trasporto nella cabina di un aeromobile,*** uno strumento musicale fa parte del bagaglio a mano cui ha diritto un passeggero ~~e che non può essere.~~ ***Il vettore aereo può stabilire l'applicazione di oneri aggiuntivi per il bagaglio a mano*** trasportato in aggiunta a tale bagaglio.
[Em. 155]

2. Se uno strumento musicale è troppo voluminoso per essere sistemato in modo sicuro in un vano bagagli adeguato all'interno della cabina o sotto al sedile del passeggero, il vettore può chiedere il pagamento di un secondo biglietto se lo strumento musicale è trasportato come bagaglio a mano su un altro posto. ***Tale biglietto aggiuntivo non è soggetto al pagamento della relativa tassa aeroportuale.*** Se è stato acquistato un secondo posto, il vettore aereo ~~deve effettuare~~ ***effettua*** ogni sforzo ragionevole per sistemare il passeggero e lo strumento musicale in questione in posti vicini. ~~Su richiesta e in base alla disponibilità, gli strumenti musicali sono trasportati in una zona riscaldata della stiva dell'aeromobile, in base alle norme di sicurezza in vigore, ai limiti di spazio e alle specifiche tecniche dell'aeromobile in questione. Il vettore aereo indica chiaramente nelle sue condizioni contrattuali le modalità di trasporto degli strumenti musicali e le tariffe applicabili.~~ ". [Em. 156]

2 bis. Su richiesta e in base alla disponibilità, gli strumenti musicali sono trasportati in una zona riscaldata della stiva dell'aeromobile, in base alle norme di sicurezza in vigore, ai limiti di spazio e alle specifiche tecniche dell'aeromobile in questione. I vettori aerei forniscono speciali targhette da applicare in modo chiaro sugli strumenti musicali affinché siano movimentati con la dovuta attenzione. Sono ammessi al trasporto nella stiva di un aeromobile soltanto gli strumenti che sono imballati in modo idoneo in una custodia rigida e/o resistente concepita appositamente per tali oggetti. [Em. 157]

2 ter. Un vettore aereo indica chiaramente al momento della prenotazione e nei suoi termini e condizioni i presupposti per il trasporto degli strumenti musicali, nonché gli oneri applicabili, i sistemi di cui è dotato l'aeromobile interessato per il trasporto di strumenti musicali e le dimensioni di tali sistemi. Se è necessario prenotare un secondo posto, ai passeggeri è offerta la possibilità di prenotare un secondo posto online. [Em. 158]

Articolo 6 septies

- 1. La Commissione è assistita dal Comitato per i diritti dei passeggeri. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.*
- 2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.*

* Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo (GU L 204 del 26.7.2006, pag. 1)."; **[Em. 159]**

- 5) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

"Articolo 7

Entro il 1° gennaio 2017 la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sul funzionamento e i risultati del presente regolamento. Se necessario, tale relazione è accompagnata da proposte legislative."

- 6) L'allegato del regolamento n. 2027/97 è sostituito dall'allegato II del presente regolamento.

Articolo 3

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a ..., il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

Allegato I

"Allegato: elenco ~~non tassativo~~ **esaustivo** di circostanze considerate eccezionali ai fini del presente regolamento **[Em. 160]**

1. Le seguenti circostanze sono considerate eccezionali:

- i. calamità naturali che rendono impossibile effettuare il volo in condizioni di sicurezza;
- ii. problemi tecnici ~~non inerenti al normale funzionamento~~ dell'aeromobile, ~~quali l'identificazione di un difetto durante le operazioni di volo in questione, e che impediscono il normale proseguimento del volo, o~~ ***direttamente causati da*** un difetto di fabbricazione nascosto ~~e comunicato~~, ***riconosciuto ufficialmente come tale*** dal produttore o da un'autorità competente, ***emerso durante i controlli di manutenzione precedenti al volo o dopo la messa in servizio dell'aeromobile***, e che pregiudica la sicurezza del volo; **[Em. 161]**

ii bis. danni causati dall'impatto con volatili; **[Em. 162]**

- iii. ~~i rischi legati alla sicurezza,~~ ***le guerre, i disordini politici***, gli atti di sabotaggio o di terrorismo che rendono impossibile effettuare il volo in condizioni di sicurezza; **[Em. 163]**

- iv. i rischi sanitari ~~potenzialmente mortali~~ o le emergenze sanitarie che richiedono l'interruzione o la deviazione del volo in questione; [Em. 164]
- v. limitazioni *impreviste* alla gestione del traffico aereo o la chiusura *imprevista* dello spazio aereo ~~o di un aeroporto~~, *ivi comprese le chiusure della pista da parte delle autorità*; [Em. 165]
- vi. condizioni meteorologiche *che sono* incompatibili con la sicurezza del volo *o che hanno danneggiato l'aeromobile in volo o sulla pista dopo la messa in servizio dell'aeromobile, rendendo così impossibile effettuare il volo in condizioni di sicurezza*; [Em. 166]
- vii. vertenze di lavoro *impreviste* presso il vettore aereo operativo o presso i fornitori di servizi fondamentali, quali gli aeroporti o i fornitori di servizi di navigazione aerea. [Em. 167]

~~2. Le seguenti circostanze non sono considerate eccezionali:~~

- ~~i. problemi tecnici relativi al normale funzionamento dell'aeromobile, quali i problemi rilevati durante la manutenzione ordinaria o durante i controlli dell'aeromobile che precedono il volo o che derivano dal fatto che tale manutenzione e tali controlli non sono stati effettuati correttamente;~~
- ~~ii. indisponibilità dell'equipaggio di volo o di cabina (salvo se tale indisponibilità è dovuta a vertenze di lavoro)."~~ [Em. 168]

Allegato II

"ALLEGATO

RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO PER I PASSEGGERI E IL LORO BAGAGLIO

La presente avvertenza riassume le norme applicate ai vettori aerei della Comunità in conformità del diritto dell'UE e della Convenzione di Montreal.

RISARCIMENTO IN CASO DI MORTE O LESIONI

Non esistono limiti finanziari alla responsabilità per le lesioni o la morte del passeggero causate da un incidente a bordo dell'aeromobile o durante le operazioni di imbarco e di sbarco. Per danni fino a 113 100 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale) il vettore non può escludere o limitare la propria responsabilità. Al di sopra di questo importo, il vettore aereo non è responsabile se dimostra che il danno non è dovuto a negligenza o a colpa, o che il danno è dovuto esclusivamente a negligenza o a colpa di un terzo.

ANTICIPI

In caso di lesioni o morte di un passeggero, il vettore deve versare entro 15 giorni dall'identificazione della persona avente titolo al risarcimento, un anticipo di pagamento per far fronte a immediate necessità economiche. In caso di morte, l'anticipo non può essere inferiore a 18 096 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale).

RITARDI NEL TRASPORTO DEI PASSEGGERI

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 4 694 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale).

SMARRIMENTO, RITARDO O DANNEGGIAMENTO DEL BAGAGLIO

In caso di smarrimento, ritardo o danneggiamento del bagaglio, il vettore aereo è responsabile fino a 1 113 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale). Questo limite di risarcimento si applica per passeggero e non per bagaglio registrato, salvo se è stato concordato un limite superiore tra il vettore e il passeggero mediante una dichiarazione speciale di interesse. Per i bagagli danneggiati o smarriti, il vettore aereo non è responsabile se il danno o lo smarrimento sono imputabili a una qualità o a un difetto del bagaglio. Per i bagagli in ritardo, il vettore non è responsabile se ha adottato tutte le misure ragionevoli per evitare il danno derivante dal ritardo del bagaglio o se è stato impossibile adottare tali misure. In caso di bagaglio a mano, compresi gli effetti personali, la compagnia aerea è responsabile solo se il danno è imputabile a colpa.

LIMITI DI RESPONSABILITÀ PIÙ ELEVATI PER IL BAGAGLIO

I passeggeri possono beneficiare di un limite di responsabilità più elevato rilasciando una dichiarazione speciale, al più tardi al momento della registrazione, e pagando un supplemento. Tali supplementi si basano su una tariffa correlata ai costi supplementari connessi al trasporto e all'assicurazione del bagaglio in questione, in aggiunta al limite di responsabilità di 1 131 DSP. La tariffa è messa a disposizione dei passeggeri che ne fanno domanda. Ai passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta viene offerta sistematicamente, senza oneri aggiuntivi, la possibilità di effettuare una dichiarazione speciale di interesse per il trasporto delle proprie attrezzature per la mobilità.

TERMINI PER LA PRESENTAZIONE DI RECLAMI CONCERNENTI I BAGAGLI

In caso di danneggiamento, ritardo, smarrimento o distruzione del bagaglio, il passeggero deve presentare quanto prima reclamo per iscritto al vettore. Per la presentazione di un reclamo in caso di danneggiamento del bagaglio si applica un termine di sette giorni, mentre in caso di ritardo si applica un termine di 21 giorni, in entrambi i casi a partire dalla data in cui il bagaglio viene messo a disposizione del passeggero. Per consentire il rispetto di tali termini, il vettore aereo deve dare ai passeggeri la possibilità di compilare un modulo per la presentazione del reclamo all'aeroporto. Tale modulo, che può anche assumere la forma di un documento PIR (Property Irregularity Report), deve essere accettato dal vettore aereo presso l'aeroporto come un reclamo vero e proprio.

RESPONSABILITÀ DEL VETTORE CONTRAENTE E DEL VETTORE EFFETTIVO

Se il vettore aereo che opera il volo non è il vettore aereo contraente, il passeggero ha il diritto di presentare una richiesta di risarcimento o un reclamo a entrambi. Ciò comprende il caso in cui è stata concordata una dichiarazione speciale di interesse con il vettore effettivo.

TERMINI PER L'AZIONE DI RISARCIMENTO

Le vie legali devono essere adite entro due anni dalla data di arrivo o dalla data alla quale il volo sarebbe dovuto arrivare.

BASE DELLE INFORMAZIONI

Le norme di cui sopra si basano sulla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, attuata nella Comunità con il regolamento (CE) n. 2027/97 (come modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 e dal regolamento (UE) n. xxx) e dalle legislazioni nazionali degli Stati membri."