

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento di seduta

FINALE
A6-0310/2005

19.10.2005

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio
concernente le informazioni ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del
vettore effettivo e la comunicazione delle informazioni di sicurezza da parte
degli Stati membri
(COM(2005)0048 – C6-0046/2005 – 2005/008(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatrice: Christine De Veyrac

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
maggioranza dei voti espressi
- **I Procedura di cooperazione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- **II Procedura di cooperazione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- *** Parere conforme
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- ***I Procedura di codecisione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- ***II Procedura di codecisione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- ***III Procedura di codecisione (terza lettura)
maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

Emendamenti a un testo legislativo

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in corsivo grassetto. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
MOTIVAZIONE.....	33
PROCEDURA	37

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente le informazioni ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore effettivo e la comunicazione delle informazioni di sicurezza da parte degli Stati membri (COM(2005)0048 – C6-0046/2005 – 2005/0008(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2005)0048)¹,
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2 e l'articolo 80, paragrafo 2 del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6-0046/2005),
 - visto l'articolo 51 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0310/2005),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Testo della Commissione

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1 Titolo

Progetto di relazione sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo ***sull'identità del vettore aereo effettivo e alla comunicazione delle informazioni di sicurezza da parte degli Stati membri.***

Progetto di relazione sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo ***sull'adozione di un elenco comunitario di divieti operativi e di restrizioni ai diritti di traffico imposti ai vettori aerei.***

¹ Non ancora pubblicata in Gazzetta ufficiale.

Emendamento 2
Considerando 2

(2) Per fare in modo che le compagnie aeree e i passeggeri possano trarre i massimi benefici dalla concorrenza nel trasporto aereo, è importante che i consumatori ricevano informazioni **sufficienti** per compiere scelte consapevoli.

(2) Per fare in modo che le compagnie aeree e i passeggeri possano trarre i massimi benefici dalla concorrenza nel trasporto aereo, è importante che i consumatori ricevano **tutte le** informazioni **indispensabili** per compiere scelte consapevoli.

Motivazione

È necessario che i consumatori ricevano non soltanto informazioni sufficienti, ma tutte le informazioni indispensabili atte a garantire che la loro scelta definitiva sia stata effettuata in seguito a informazioni complete e integrali.

Emendamento 3
Considerando 2 bis (nuovo)

(2 bis) Il presente regolamento fa parte di un processo legislativo che persegue una impostazione efficiente e coerente ai fini del miglioramento della sicurezza aerea nella Comunità. In questo contesto, che comprende tra l'altro misure per ampliare le competenze dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea e rafforzare la base del regime di ispezioni del Programma per la valutazione della sicurezza delle società aeree straniere, è necessario aumentare il numero delle ispezioni di sicurezza dei velivoli, migliorarne la qualità e procedere alla loro armonizzazione.

Emendamento 4
Considerando 6

(6) ***Benché*** le menzionate prassi ***aumentino*** la flessibilità e permettano di fornire servizi migliori ai passeggeri, è inevitabile dover apportare per motivi tecnici modifiche dell'ultimo minuto che contribuiscono alla sicurezza del trasporto aereo. Tuttavia, questa flessibilità deve trovare riscontro nella trasparenza nei confronti dei consumatori.

(6) Le menzionate prassi ***aumentano*** la flessibilità e permettano di fornire servizi migliori ai passeggeri. ***Inoltre*** è inevitabile dover apportare per motivi tecnici modifiche dell'ultimo minuto che contribuiscono alla sicurezza del trasporto aereo. Tuttavia, questa flessibilità deve trovare ***tuttavia*** riscontro ***nella verifica che le società che effettuano realmente il trasporto aereo soddisfano le esigenze di sicurezza e*** nella trasparenza nei confronti dei consumatori ***per assicurare il loro diritto a fare la scelta definitiva. Si dovrebbe ricercare il giusto equilibrio tra redditività commerciale delle società aeree e accesso dei passeggeri all'informazione.***

Motivazione

Con questa formulazione si rende più preciso il considerando.

I cambiamenti dell'ultimo minuto riguardo all'effettivo vettore aereo devono essere resi noti ai fini di un'informazione completa del passeggero e per garantire la sua scelta finale.

Emendamento 5

Considerando 6 bis (nuovo)

6 bis. Il regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2002¹ ha istituito l'Agenzia europea della Sicurezza aerea (AESA), attribuendo a quest'ultima in particolare il compito di stabilire e di mantenere un livello uniformemente elevato di sicurezza dell'aviazione civile e di protezione dell'ambiente aereo, ma l'AESA non ha ancora le competenze per regolamentare gli aeromobili dei paesi terzi. Se la Commissione prevede di estendere i poteri dell'AESA, anche al rilascio dei certificati di operatore per gli aeromobili dei paesi terzi, occorrerà modificare il presente regolamento in modo da renderlo conforme con l'adozione da parte della Comunità di un sistema coerente ed

efficace di controllo della sicurezza di tutti i trasportatori che operano negli Stati membri.

*1 Regolamento (CE° n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2002 su norme comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce una Autorità europea per la sicurezza aerea. (GU L 240 del 7.9.2002, pag. 1.)
Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1701/2003 della Commissione (GU L 243 del 27.9.2003, pag. 5).*

Motivazione

È opportuno menzionare l'AESA e la possibilità di risolvere il problema del controllo della sicurezza degli aeromobili dei paesi terzi mediante una regolamentazione tecnica (i certificati di operatore) e non politica.

Se ciò tuttavia non fosse possibile occorre nondimeno chiedere una rapida estensione delle competenze dell'Agenzia ai poteri di concessione dei certificati di operatore agli aeromobili dei paesi terzi.

Emendamento 6

Considerando 6 ter (nuovo)

(6 bis) Poiché il cambiamento della società operatrice effettiva comporta una modifica unilaterale del contratto del trasportatore, occorre assicurare che questa flessibilità operativa non comporti pregiudizi per gli interessi dei passeggeri.

Motivazione

Bisogna riconoscere che il cambiamento di società operatrice è un cambiamento del contratto. Anche se dovuto a motivi operativi, occorre prevenire qualsiasi pregiudizio per i consumatori derivante dall'utilizzazione di questa flessibilità in modo abusivo.

Emendamento 7

Considerando 6 quater (nuovo)

(6 quater) Poiché la Commissione prevede di ampliare le competenze dell'AESA, in particolare per disciplinare il problema in materia di attribuzione di certificati di operatore per gli aeromobili di paesi terzi, occorre modificare il presente regolamento per renderlo conforme a tale eventualità mediante l'adozione da parte della Commissione di un sistema cogente ed efficace di controllo della sicurezza di tutti i vettori aerei che operano negli Stati membri e sarà necessario prevedere finanziamenti per questi nuovi compiti.

Motivazione

In vista delle nuove responsabilità che si vengono ad aggiungere a quelle già esistenti dell'AESA, occorre prevedere i necessari finanziamenti.

Emendamento 8
Considerando 7

(7) Per accrescere il livello generale di sicurezza del trasporto aereo nella Comunità è di fondamentale importanza che gli Stati membri realizzino una migliore comunicazione delle informazioni riguardanti la sicurezza degli operatori aerei.

(7) Per accrescere il livello generale di sicurezza del trasporto aereo nella Comunità è di fondamentale importanza che gli Stati membri realizzino una migliore comunicazione delle informazioni riguardanti la sicurezza dei vettori aerei ***e pubblicino tali informazioni sotto forma di un elenco comunitario.***

Motivazione

Occorre aggiungere un riferimento all'elenco comunitario di cui all'articolo 4 del presente regolamento.

Emendamento 9
Considerando 7 bis (nuovo)

(7 bis) Occorre assicurare una pubblicità efficace alle informazioni relative alla sicurezza dei vettori aerei. A tal fine occorre portare a conoscenza dei passeggeri un elenco comunitario dei vettori che non soddisfano ai criteri di sicurezza, allo scopo di offrire la massima coerenza e trasparenza. Tale elenco comunitario deve essere basato su criteri comuni di pubblicazione, elaborati a livello comunitario con la collaborazione della Commissione e di un comitato composta da esperti nazionali in materia di sicurezza dell'aviazione civile allo scopo di assicurare un trattamento paritetico ai passeggeri e alle società aeree sull'insieme del territorio dell'Unione. In sede di elaborazione dei criteri di compilazione dell'elenco occorre basarsi sui più elevati standard di sicurezza vigenti nell'UE.

Inoltre, i divieti operativi e le restrizioni dei diritti di traffico imposti ai vettori aerei, che devono essere pubblicati sull'elenco comunitario, devono valere per tutti gli Stati membri, in particolare per garantire l'equo trattamento dei passeggeri e dei vettori in tutto il territorio della Comunità.

Motivazione

L'emendamento presentato dalla relatrice al considerando 7 bis (nuovo) va completato nel senso che in sede di elaborazione di criteri applicabili a livello comunitario vanno salvaguardati gli standard già esistenti.

Tale considerando spiega l'articolo 4 del regolamento. È necessario evidenziare che la redazione dei criteri comuni viene effettuata a livello comunitario con la cooperazione della Commissione e della commissione di esperti nazionali sulla sicurezza dell'aviazione civile.

Emendamento 10 Considerando 7 ter (nuovo)

(7 ter) I vettori aerei dovrebbero perseguire una politica di trasparenza nei confronti dei passeggeri per quanto riguarda le informazioni connesse alla sicurezza. La pubblicazione di tali informazioni contribuirà alla conoscenza da parte dei passeggeri del livello di affidabilità dei vettori aerei.

Or. en

Motivazione

Affinché i consumatori possano fare scelte informate, è necessario che i vettori aerei perseguano una politica di trasparenza per quanto riguarda i loro precedenti e le loro politiche in materia di sicurezza. Ad esempio, alcune società aeree pubblicano nei loro siti Internet i dati relativi ai ritardi, ecc.

Emendamento 11

Considerando 7 quater (nuovo)

(7 quater) Non soltanto i vettori aerei devono essere tenuti a riferire le carenze in materia di sicurezza all'autorità nazionale della sicurezza aerea e a porre rimedio senza indugio a tali carenze, ma anche gli equipaggi e gli addetti a terra devono intraprendere le azioni necessarie quando constatano l'esistenza di tali carenze. In questi casi il personale non deve essere penalizzato, in particolare tenendo conto dell'articolo 8, paragrafo 4 della direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2003 relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile¹.

¹ G U L 167 del 4.7.2003, pag. 23

Emendamento 12

Considerando 7 quinquies (nuovo)

(7 quinquies) Talune società che non beneficiano dei diritti di traffico aereo negli Stati membri dell'Unione possono nondimeno servire il territorio dell'Unione nei casi in cui i loro apparecchi siano noleggiati dalle società che beneficiano di tali diritti. In attesa di un'armonizzazione comunitaria delle condizioni di noleggio degli aeromobili da parte delle società di paesi terzi, per allinearle a quelle già in vigore per i vettori comunitari, a norma del regolamento (CEE) n. 2407/1992 del Consiglio del 23 luglio 1992 concernente le licenze dei trasportatori aerei¹, occorre prevedere la possibilità di estendere a tali società l'elenco dei trasportatori a cui è stato vietato di svolgere attività o che sono soggetti a restrizioni in materia di diritti di traffico;

1 G U L 240 del 24.8.1992, pag. 1.

Motivazione

Un certo numero di trasportatori aerei che usufruiscono dei diritti di traffico sul territorio dell'Unione europea noleggiavano talvolta aeromobili da società che non hanno diritti di traffico in Europa e che non offrono garanzie accettabili in materia di sicurezza, come nel caso di Onur Air, in particolare, che noleggiava aerei provenienti dalla Sierra Leone.

Occorre pertanto ampliare il campo di applicazione dell'elenco a tali società che possono trasportare passeggeri nell'Unione.

Emendamento 13

Considerando 7 sexies (nuovo)

(7 sexies) Occorre prevedere le modalità per compensare i passeggeri del trasporto aereo qualora emerga che il vettore operativo sia oggetto di un divieto di attività pubblicato sulla base dei criteri comuni di pubblicazione; lo stesso vale quando un passeggero abbia già effettuato una prenotazione presso un

trasportatore che risulti poi iscritto su una lista di società oggetto di una misura di divieto di attività o di restrizione dei diritti di traffico; lo stesso vale quando il trasportatore iniziale sia sostituito dopo la prenotazione con un trasportatore che figura nella lista.

Motivazione

Questo considerando giustifica e spiega il nuovo articolo 6, paragrafo 1 che prevede di aprire il diritto alla compensazione per i passeggeri.

Emendamento 14

Considerando 7 septies (nuovo)

(7 septies) Il principio di una sanzione per il mancato rispetto dell'obbligo di informazione sull'identità del trasportatore effettivo deve essere mantenuto allo scopo di assicurare una effettiva applicazione di tale obbligo. La natura e il livello della sanzione può essere lasciata alla valutazione degli Stati membri sulla base del diritto nazionale.

Motivazione

Questo considerando giustifica e spiega il nuovo articolo 6, paragrafo 3 che permette agli Stati membri di assicurarsi della buona applicazione del regolamento.

Emendamento 15

Considerando 7 octies (nuovo)

(7 octies) Il presente regolamento non deve impedire agli Stati membri di introdurre, a livello nazionale e conformemente al diritto comunitario, un sistema di etichette di qualità per i vettori aerei i cui criteri potrebbero comprendere considerazioni diverse dalle esigenze minime in materia di sicurezza.

Emendamento 16
Considerando 7 nonies (nuovo)

(7 nonies) Il presente regolamento non pregiudica il 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. 295/91¹.

¹ *GU L 46 del 17.2.2004, pag. 1.*

Emendamento 17
Articolo 1, titolo

Oggetto *(Non concerne la versione italiana)*

Motivazione

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 18
Articolo 1

Il presente regolamento stabilisce le norme atte ad assicurare che i passeggeri aerei siano informati sull'identità del vettore aereo che opera effettivamente i voli da essi utilizzati e introduce l'obbligo di uno scambio di informazioni sulla sicurezza tra Stati membri.

Il presente regolamento stabilisce le norme atte ad assicurare che i passeggeri aerei siano informati sull'identità del vettore aereo che opera effettivamente i voli da essi utilizzati e ***impone agli Stati membri l'elaborazione, sulla base di criteri comuni, di un elenco con i nomi dei vettori aerei che sono oggetto di un divieto di svolgere l'attività o di una restrizione dei diritti di traffico, e la pubblicazione di tale elenco a livello comunitario.***

Motivazione

L'oggetto di tale regolamento va al di là della semplice comunicazione delle informazioni tra

Stati membri. Occorre quindi prevedere in tale articolo l'obbligo di pubblicare le informazioni sulla sicurezza e il principio di un elenco comunitario basato su criteri armonizzati.

Emendamento 19
Articolo 2, lettera c)

c) **“vettore contraente”**, il vettore aereo che conclude un contratto di trasporto con un passeggero. Se il contratto comprende un pacchetto di servizi, il **vettore contraente** è un tour operator;

c) **“contraente di trasporto aereo”**, il vettore aereo che conclude un contratto di trasporto con un passeggero. Se il contratto comprende un pacchetto di servizi, il **contraente di trasporto aereo** è un tour operator. ***Ai fini del presente regolamento, ogni venditore di biglietti che concluda un contratto di trasporto è anch'esso considerato come un contraente di trasporto aereo.***

Motivazione

Un certo numero di responsabilità gravano sul vettore aereo a cui non sono sottoposte altre categorie, come ad esempio i tour operator.

Sebbene la denominazione di "vettore contraente" si intende soltanto ai fini del presente regolamento, occorre utilizzare un termine più neutro giuridicamente come "contraente di trasporto aereo".

Il dovere di fornire informazioni al passeggero sull'identità del vettore aereo effettivo non deve essere a carico delle società aeree e dei tour operator che agiscono nell'ambito di un viaggio a forfait, ma di tutti i venditori di biglietti del trasporto aereo.

Emendamento 20
Articolo 2, lettera f)

f) “prenotazione”, il fatto che il passeggero sia in possesso di un biglietto o di altra prova indicante che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore **o**, dal tour operator.

f) “prenotazione”, il fatto che il passeggero sia in possesso di un biglietto o di altra prova indicante che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore, dal tour operator **o dal venditore di biglietti;**

Motivazione

Coerenza con l'articolo 2, lettera c).

Emendamento 21
Articolo 2, lettera f bis) (nuovo)

f bis. "venditore di biglietti", un venditore di biglietti di trasporto aereo, sia nell'ambito di un solo volo, sia di un viaggio a forfait.

Motivazione

Occorre definire la nozione di venditore di biglietti introdotta dagli emendamenti 10 e 11.

Emendamento 22
Articolo 3

1. Il presente regolamento si applica alla fornitura di servizi di trasporto aereo quando il volo parte da un aeroporto nel territorio di uno Stato membro al quale si applica il trattato o da un aeroporto situato in un paese terzo, se il volo fa parte di un viaggio iniziato nella Comunità, a condizione che il vettore contraente abbia una sede nella Comunità.

Soppresso.

2. Il presente regolamento si applica indipendentemente dal fatto che un volo sia o no un volo di linea o che faccia parte di un "servizio tutto compreso".

3. Il presente regolamento non incide sui diritti dei passeggeri di cui alla direttiva 90/314/CEE e al regolamento (CEE) n. 2299/89 relativo a un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione.

Motivazione

Occorre differenziare il campo d'applicazione della parte "informazione" da quella applicabile alla parte "lista nera" della proposta di regolamento. Non occorre pertanto un campo di applicazione unico ma due campi inseriti in ognuno degli articoli corrispondenti. Una parte dell'articolo 3 viene così ripreso nell'articolo 5.

Scambio di informazioni

Definizione dell'elenco comunitario

Motivazione

È opportuno modificare il titolo affinché corrisponda al contenuto del paragrafo.

Emendamento 24
Articolo 4, paragrafo 1

1. Gli Stati membri pubblicano un elenco di tutti i vettori che non sono autorizzati nel proprio spazio aereo o che per ragioni di sicurezza sono sottoposti a limitazioni dei diritti di traffico. Tale elenco deve essere trasmesso a tutti gli Stati membri e alla Commissione. La Commissione pubblica un elenco consolidato dei vettori interessati.

1. Ogni Stato membro stabilisce un elenco di tutti i vettori aerei ai quali, per ragioni di sicurezza, ha rifiutato l'autorizzazione di operare servizi di trasporto aereo verso i suoi aeroporti, ha ristretto i diritti di traffico o ha imposto un divieto di operare nel suo spazio aereo.

Tali elenchi possono altresì contenere, per motivi di sicurezza, i vettori che, pur non avendo diritti di traffico sul territorio degli Stati membri, possono nondimeno effettuare servizi di trasporto aereo su tale territorio mediante accordi di noleggio.

Motivazione

È opportuno distinguere il paragrafo riguardante la definizione dell'elenco da quello riguardante la sua pubblicazione.

Un certo numero di vettori aerei con diritti di traffico sul territorio dell'Unione europea noleggiavano talvolta aeromobili provenienti da compagnie che non hanno diritti di traffico in Europa e che non offrono garanzie di sicurezza accettabili, come per esempio l'Onur Air che noleggiava aerei in provenienza dalla Sierra Leone. È opportuno estendere il campo di applicazione dell'elenco a tali vettori, che possono avere l'incarico di trasportare passeggeri nell'Unione.

Le disposizioni della proposta riguardante la trasmissione dell'elenco alla Commissione e

agli Stati membri vengono riprese nel paragrafo 1 quater.

Emendamento 25
Articolo 4, paragrafo 1 bis (nuovo)

1 bis. Gli elenchi di cui al paragrafo 1 includono esclusivamente i vettori aerei oggetto di misure conformi ai criteri comuni stabiliti dalla Commissione, conformemente al paragrafo 1 ter allo scopo di verificare sistematicamente l'idoneità dei vettori a operare in tutto il territorio degli Stati membri a cui si applica il Trattato CE.

I criteri comuni sono relativi alla natura oggettiva delle varie violazioni delle regole di sicurezza dell'aviazione civile e non si limitano unicamente alla durata della misura di interdizione di attività o di limitazione dei diritti di traffico.

Tali criteri rispondono ai principi generali dell'allegato I del presente regolamento.

La Commissione europea può modificare i criteri comuni, segnatamente al fine di tenere presenti gli sviluppi tecnici, conformemente alla procedura dell'articolo 6.

Motivazione

Onde evitare le distorsioni e differenze di pubblicazione tra gli Stati membri, è opportuno decidere criteri comuni per la definizione dell'elenco.

Un certo numero di interdizioni o di limitazioni viene adottato senza menzionare una durata determinata ma "fino a quando il pregiudizio alla sicurezza venga riparato". È opportuno pertanto non fare del criterio di durata l'unica condizione per l'inclusione nell'elenco.

Peraltro, tali criteri devono poter essere modificati onde meglio rispecchiare i pregiudizi arrecati alla sicurezza aerea in funzione dell'evoluzione del trasporto aereo.

Emendamento 26
Articolo 4, paragrafo 1 ter (nuovo)

1 ter. A partire dalla pubblicazione del presente regolamento nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, la Commissione, conformemente alla procedura dell'articolo 6, adotta i criteri comuni e li allega al presente regolamento.

Motivazione

Sarebbe opportuno definire i criteri comuni al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento onde assicurare la sua immediata applicabilità.

Emendamento 27
Articolo 4, paragrafo 1 quater (nuovo)

1 quater. Gli Stati membri comunicano il loro elenco alla Commissione e agli altri Stati membri al più tardi un mese dopo l'adozione dei criteri comuni prevista al paragrafo 1 ter del presente articolo.

Motivazione

È opportuno fissare un termine ragionevole per la trasmissione degli elenchi nazionali alla Commissione e agli altri Stati membri.

Emendamento 28
Articolo 4, paragrafo 2

2. La Commissione adotta le misure opportune per agevolare lo scambio delle informazioni ***di cui al paragrafo 1.***

2. La Commissione adotta le misure opportune per agevolare lo scambio delle informazioni ***tra gli Stati membri.***

Motivazione

Questa formulazione è più precisa.

Emendamento 29

Articolo 4, paragrafo 2 bis (nuovo)

2 bis. Nel caso in cui, entro un mese dalla trasmissione degli elenchi nazionali dei vettori aerei di cui al paragrafo 1, uno Stato membro si oppone all'inserimento del nominativo di un vettore nell'elenco comunitario, la Commissione adotta una decisione sul suo inserimento nell'elenco, dopo avere informato il vettore interessato, e in base alla procedura stabilita all'articolo 6.

Emendamento 30

Articolo 4, paragrafo 2 ter (nuovo)

2 ter. Al termine della scadenza di cui al paragrafo 2 bis, la Commissione stabilisce un elenco comunitario.

I vettori aerei che figurano su tale elenco comunitario sono soggetti a un divieto operativo o a una limitazione dei diritti di traffico in tutto il territorio degli Stati membri ai quali si applica il trattato CE.

Motivazione

Nel quadro di tale regolamento, è opportuno accordare la stessa sicurezza, quanto al loro trasporto aereo, ai passeggeri europei indipendentemente dallo Stato membro da cui partono. È opportuno pertanto che la lista nera pubblicata sia valida in tutto il territorio dell'Unione e che le interdizioni previste nell'elenco vengano estese a tutti gli Stati membri.

Emendamento 31

Articolo 4 bis (nuovo)

Articolo 4 bis
Aggiornamento dell'elenco comunitario

Motivazione

È opportuno distinguere l'elaborazione iniziale dell'elenco dal suo aggiornamento.

Emendamento 32
Articolo 4 bis, paragrafo 1 (nuovo)

1. L'elenco comunitario è aggiornato, almeno ogni tre mesi, dalla Commissione che agisce di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro, conformemente alla procedura accelerata di cui all'articolo 6, paragrafo 3 e in base ai criteri comuni stabiliti conformemente all'articolo 4.

Motivazione

L'aggiornamento deve poter essere effettuato rapidamente per assicurare l'efficacia dell'elenco ed evitare di permettere il trasporto di passeggeri con vettori aerei che non rispettino i requisiti.

La Commissione deve poter proporre l'iscrizione o il ritiro di un nome dall'elenco comunitario.

Emendamento 33
Articolo 4 bis, paragrafo 2 (nuovo)

2. Di conseguenza, quando si è riparato il pregiudizio alla sicurezza che ha comportato una misura di divieto operativo o di limitazione dei diritti di traffico di un vettore aereo, la Commissione, di sua iniziativa o su richiesta di uno Stato membro può, conformemente alla procedura di cui all'articolo 6, decidere di ritirare il nome di un vettore aereo dall'elenco comunitario.

Motivazione

Non si devono lasciare sull'elenco vettori che abbiano risolto i problemi di sicurezza di cui erano stati accusati.

Emendamento 34

Articolo 4 bis, paragrafo 3 (nuovo)

3. Onde contribuire a un aggiornamento efficace dell'elenco comunitario, gli Stati membri e l'Agenzia europea per la sicurezza europea comunicano alla Commissione e altri agli Stati membri tutte le informazioni pertinenti che possono portare a una misura di divieto operativo o di limitazione dei diritti di traffico di un vettore.

Motivazione

È necessario instaurare una maggiore trasparenza e un migliore scambio di informazioni sulla sicurezza aerea in seno all'Unione europea.

Emendamento 35

Articolo 4 ter (nuovo)

Articolo 4 ter

Misure più restrittive

Emendamento 36

Articolo 4 ter, paragrafo 1 (nuovo)

1. Il presente regolamento non osta alla reazione immediata di uno Stato membro davanti a un problema di sicurezza imprevisto che esiga il divieto operativo o l'imposizione di limitazioni dei diritti di

traffico a un vettore aereo in applicazione dei criteri comuni stabiliti dalla Commissione, conformemente all'articolo 4.

Motivazione

Uno Stato membro deve poter reagire rapidamente quando affronta un problema improvviso di sicurezza. Esso può pertanto adottare misure immediate contro un vettore prima che venga attivato il meccanismo di aggiornamento dell'elenco comunitario.

Emendamento 37

Articolo 4 ter, paragrafo 2 (nuovo)

2. Un'eventuale decisione di non includere un vettore nell'elenco comunitario secondo la procedura di cui all'articolo 6, non osta a che uno Stato membro adotti misure di sicurezza nei confronti di tale vettore se in tale Stato membro si verifica un problema di sicurezza che non esiste negli altri Stati e pertanto non un divieto nei confronti del vettore aereo interessato in tutta la Comunità non è giustificato.

Emendamento 38

Articolo 4 ter, paragrafo 3 (nuovo)

3. Le compagnie aeree, anche non operanti sul territorio degli Stati membri ai quali si applica il trattato, possono chiedere all'Agenzia Europea per la Sicurezza dell'aviazione di sottoporsi a verifiche sistematiche per dimostrare il rispetto dei criteri comuni di cui all'articolo 4 paragrafo 1 ter e, quindi, la loro operatività su standard di sicurezza europea ovunque esse operino.

Emendamento 39
Articolo 4 quater (nuovo)

Articolo 4 quater

Pubblicazione dell'elenco comunitario

L'elenco iniziale e i suoi aggiornamenti vengono pubblicati nella Gazzetta Ufficiale. La Commissione e gli Stati membri adottano le misure opportune per facilitare la maggior diffusione possibile dell'elenco, segnatamente mediante la sua pubblicazione su Internet. I venditori di biglietti, le autorità nazionali di aviazione civile e gli aeroporti degli Stati membri portano a conoscenza dei passeggeri, nelle loro sedi e sui loro siti Internet, l'elenco comunitario definito nel presente regolamento.

Motivazione

Onde fornire al passeggero un migliore accesso all'informazione e una comunicazione utile sui vettori interdetti ed iscritti nell'elenco, è opportuno permettere l'accesso a tale informazione in qualsiasi momento, segnatamente al momento dell'acquisto del suo biglietto nonché al momento della partenza.

Emendamento 40
Articolo 5, paragrafo 1

1. Il **vettore contraente** comunica ai passeggeri l'identità del vettore effettivo o dei vettori effettivi al momento della prenotazione.

1. Il **contraente del trasporto aereo** comunica ai passeggeri l'identità del vettore effettivo o dei vettori effettivi al momento della prenotazione, **a prescindere dalle sue modalità.**

Motivazione

Alcune responsabilità gravano sul vettore aereo a cui non sono sottoposte altre categorie come i tour operator, ad esempio.

Sebbene la denominazione di "vettore aereo contraente" valga soltanto per il presente

regolamento, occorre utilizzare un termine più neutro giuridicamente come "contraente del trasporto aereo".

In quanto alla seconda parte dell'emendamento occorre precisare che l'obbligo di informazioni grava sul contraente del trasporto aereo anche se il passeggero acquista, ad esempio, un biglietto elettronico.

Emendamento 41
Articolo 5, paragrafo 1 bis (nuovo)

1 bis. Se l'identità esatta del passeggero o dei passeggeri aerei effettivi non è ancora nota al momento della prenotazione, il contraente del trasporto aereo fa in modo che il passeggero sia informato del nome del vettore o dei vettori aerei che opereranno probabilmente in quanto vettori aerei effettivi per il volo o i voli interessati. In tal caso, il contraente del trasporto aereo fa in modo che il passeggero sia informato dell'identità del vettore o dei vettori aerei effettivi non appena la loro identità sia stata accertata.

Motivazione

I viaggi sono talvolta prenotati più mesi prima della partenza, quando ancora il trasportatore effettivo non è conosciuto. Il passeggero deve in tal caso avere accesso ad ogni informazione che il contraente del trasporto aereo può permettergli, in particolare l'elenco degli eventuali vettori aerei. Il contraente del trasporto aereo deve poi informare il passeggero del vettore effettivo non appena quest'ultimo è designato.

Emendamento 42
Articolo 5, paragrafo 2

2. Il *vettore contraente* comunica immediatamente ai passeggeri ogni cambiamento dell'identità del vettore effettivo o dei vettori effettivi intervenuto dopo la prenotazione, qualunque ne sia la ragione.

2. Il *contraente del trasporto aereo* comunica immediatamente ai passeggeri ogni cambiamento dell'identità del vettore effettivo o dei vettori effettivi intervenuto dopo la prenotazione, qualunque ne sia la ragione, *in particolare mediante i mezzi tecnologici più recenti di trasmissione dell'informazione.*

Il vettore aereo e il tour operator sono tenuti a informare il contraente del trasporto aereo in merito al nominativo del contraente del trasporto aereo, in particolare in caso di cambiamento di vettore aereo operativo.

Emendamento 43

Articolo 5, paragrafo 2 bis (nuovo)

In caso di modifica del vettore effettivo, sia poche ore prima della partenza dell'aereo, sia, nell'ambito di un viaggio che comporta più voli, quando il viaggio è già iniziato, il contraente del trasporto aereo mette in opera tutte le misure necessarie affinché il passeggero sia informato del cambiamento di vettore aereo effettivo al più tardi al momento del check in, oppure al momento dell'imbarco qualora l'iscrizione si effettui senza check in.

Motivazione

Per motivi di sicurezza, le compagnie aeree sostituiscono talvolta un'aeromobile con un'altro all'ultimo momento. Il dovere di informare i passeggeri del nome del vettore aereo effettivo non deve essere un ostacolo per queste possibilità che sono necessarie per garantire la sicurezza dei passeggeri aerei. È quindi possibile, in questi casi, di avvertire il passeggero soltanto al momento dell'iscrizione o dell'imbarco.

Emendamento 44

Articolo 5, paragrafo 2 ter (nuovo)

2 ter. Il dovere d'informazione dei passeggeri da parte del contraente del trasporto aereo sull'identità del vettore effettivo è ricordato nelle condizioni generali di vendita applicabili al viaggio.

Motivazione

È opportuno dare al passeggero una migliore visibilità di tali diritti. L'iscrizione di tale menzione permetterà di sapere chi ha il diritto di conoscere il nome del vettore che trasporterà effettivamente un passeggero fino alla sua destinazione.

Emendamento 45

Articolo 5, paragrafo 2, lettera b) (nuova)

b) I vettori aerei pubblicano, sui loro siti Internet o mediante altri mezzi di comunicazione di grande diffusione, qualsiasi informazione attinente ai loro precedenti in materia di sicurezza e alla loro politica a tale riguardo.

Motivazione

Allo scopo di proteggere efficacemente i passeggeri affinché possano fare, per quanto possibile, una scelta a ragion veduta, non è sufficiente che conoscano l'identità del vettore aereo ma dovrebbero essere messi a conoscenza anche di altri dati connessi con la sicurezza del vettore.

Emendamento 46

Articolo 5, paragrafo 2 quater (nuovo)

2 quater. Il presente articolo si applica alla fornitura di servizi del trasporto aereo alla partenza da un aeroporto situato sul territorio di uno Stato membro a cui si applica il trattato, oppure alla partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato sul territorio di uno Stato membro se il contraente del trasporto aereo è comunitario, oppure da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un altro paese terzo se il volo fa parte di un viaggio che è iniziato nella Comunità, a condizione che il contraente del

trasporto aereo sia stabilito nella Comunità, che il contratto sia stato concluso nella Comunità, o che il passeggero abbia la sua residenza abituale nella Comunità.

Motivazione

Occorre mettere anche nel campo di applicazione del dovere d'informazione i viaggi acquistati presso un contraente di trasporto aereo comunitario e che sono a destinazione del territorio comunitario.

La condizione di essere stabilito nella Comunità è troppo restrittiva poiché, ad esempio nel quadro di un viaggio a forfait, un trasportatore locale di uno Stato terzo può essere parte di un viaggio e non avere stabilimenti nella Comunità; allo stesso modo per la vendita su Internet occorre ampliare il campo d'applicazione.

Emendamento 47

Articolo 5, paragrafo 2 quinquies (nuovo)

2 quinquies. Il presente articolo si applica ai voli sia regolari che non regolari e indipendentemente dal fatto che il volo faccia parte di un viaggio a forfait o meno.

Motivazione

Bisogna anche fare rientrare nel campo d'applicazione del dovere d'informazione le disposizioni pertinenti dell'articolo 3 soppresso della proposta.

Emendamento 48

Articolo 5, paragrafo 2 sexies (nuovo)

2 sexies. Il presente articolo non pregiudica i diritti dei passeggeri garantiti dalla direttiva 90/314/CEE e dal regolamento (CEE) n. 2299/89.

Motivazione

Cfr. emendamento precedente.

Emendamento 49
Articolo 5 bis (nuovo)

Articolo 5 bis

Esercizio del diritto all'indennizzo

1. I passeggeri hanno il diritto di essere indennizzati nel caso in cui, dopo che sia stata effettuata una prenotazione, il vettore aereo designato è inserito nell'elenco comunitario di cui all'articolo 4 del presente regolamento oppure è sostituito da un altro vettore iscritto in tale elenco. In tali casi, il vettore aereo contraente che ha concluso il contratto di trasporto offre al passeggero, su richiesta di quest'ultimo, un viaggio equivalente oppure un rimborso senza spese per il passeggero del prezzo totale del biglietto.

2. Al di là dei casi previsti al paragrafo 1, le conseguenze delle modifiche che riguardano l'identità del trasportatore effettivo sull'esecuzione del contratto di trasporto aereo rientrano nell'ambito dell'applicazione della legislazione degli Stati membri applicabile al contratto e della legislazione comunitaria pertinente, in particolare l'articolo 4, paragrafo 5, della direttiva 90/314/CEE del Consiglio del 13 giugno 1990 concernente viaggi, vacanze e circuiti a forfait¹ e la direttiva 93/13/CE² concernente le clausole abusive nei contratti stipulati con i consumatori.

¹ *GU L 158 del 23.6.1990, pag. 59.*

² *GU L 95 del 21.4.1993n pag. 29.*

Emendamento 50
Articolo 5 ter (nuovo), titolo

Articolo 5 ter
Infrazioni

Motivazione

È opportuno distinguere la parte riguardante l'apertura di diritti ai passeggeri da quella riguardante l'applicazione di tale regolamento.

Emendamento 51
Articolo 5 ter, paragrafo 1 (nuovo)

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare che, in caso di mancato rispetto dell'obbligo di informazione sull'identità del contraente del trasporto aereo di cui all'articolo 5 del presente regolamento, il contraente del trasporto aereo sia oggetto di sanzioni qualora l'informazione in suo possesso non sia stata trasmessa.

Emendamento 52
Articolo 5 ter, paragrafo 2 (nuovo)

2. Le sanzioni stabilite dagli Stati membri in caso di violazione del presente regolamento sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

Emendamento 53
Articolo 6

Non oltre **cinque anni** dalla sua entrata in vigore la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio un bilancio dell'applicazione del presente regolamento. La relazione può essere corredata di proposte di revisione del presente regolamento.

Non oltre **tre anni** dalla sua entrata in vigore la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio un bilancio dell'applicazione del presente regolamento. La relazione può essere corredata di proposte di revisione del presente regolamento.

Motivazione

Occorre fare un bilancio di tale regolamento entro un termine più breve.

Emendamento 54
Articolo 6 bis (nuovo)

Articolo 6 bis

Comitato

- 1. La Commissione è assistita dal comitato di cui all'articolo 10 della direttiva 2004/36/CE¹.**
- 2. Nei casi in cui si faccia riferimento al presente paragrafo, gli articoli 4 e 7 della decisione 1999/468/CE² si applicano rispettando le disposizioni dell'articolo 8 di quest'ultima.**
- 3. Il comitato adotta il suo regolamento interno e prevede una procedura accelerata per ragioni di urgenza nonché per l'aggiornamento dell'elenco comunitario.**
- 4. La Commissione può, inoltre, consultare il comitato su qualsiasi altra questione concernente l'applicazione del presente regolamento.**

¹Direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari (GU L 143 del 30.4.2004, pag. 76).

²Decisione 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23).

Motivazione

È necessario inserire le regole procedurali riguardanti il comitato in un articolo indipendente.

Il comitato di esperti nazionali sulla sicurezza dell'aviazione civile, di cui alla direttiva 2004/36/CE, detta direttiva SAFA, è il più indicato per assistere la Commissione nello stabilire criteri pertinenti di pubblicazione, nel quadro della procedura di comitatologia.

MOTIVAZIONE

La questione relativa all'identificazione del vettore aereo e alla lista delle compagnie non autorizzate a volare o a sorvolare il territorio dell'Unione, non è nuova.

Il 15 febbraio 1996, a seguito di una catastrofe aerea al largo della Repubblica Dominicana, il Parlamento europeo ha adottato una risoluzione in cui chiedeva alla Commissione e agli Stati membri di istituire una lista delle compagnie che non rispettavano le norme internazionali riguardo alla sicurezza degli aeromobili. Ciò al fine di impedire a tali compagnie il decollo e l'atterraggio all'interno del territorio dell'Unione. Sempre nell'ambito della stessa risoluzione, si chiedeva alla Commissione di proporre una direttiva tesa a migliorare le informazioni dirette al consumatore riguardo all'identità del vettore effettivo.

Il 3 gennaio 2004, l'incidente al largo di Sharm-el-Sheikh, che ha visto coinvolto un Boeing della compagnia charter egiziana Flash Airlines, ha posto l'accento sulle stesse richieste, nonché sulle difficoltà di coordinamento a livello intraeuropeo rispetto alle decisioni in materia di sicurezza aerea.

Di recente, il divieto di volo che i Paesi Bassi hanno imposto alla compagnia charter Onur Air ha permesso di rilevare nuove anomalie. Solamente la Germania, la Francia e la Svizzera hanno immediatamente ritirato le autorizzazioni al volo concesse alla compagnia. Numerosi turisti in arrivo o in partenza per la Turchia con i voli dell'Onur Air hanno così potuto continuare ad usufruire degli aeroporti di Bruxelles e Charleroi.

Tali questioni sollevano tre principali interrogativi:

1. Come armonizzare ed estendere in modo coerente l'adozione di misure di divieto di volo, al fine di garantire al massimo un trattamento uniforme e trasparente delle compagnie aeree e dei passeggeri europei?
2. Come ottimizzare le informazioni fornite ai passeggeri europei riguardo all'identità delle compagnie aeree, in particolare di quelle che non dispongono di autorizzazione al volo in uno Stato membro?
3. Come garantire la sicurezza del trasporto aereo pur conciliando l'efficienza commerciale delle compagnie e degli organizzatori di viaggi con l'interesse dei passeggeri?

L'Unione ha risposto in parte al primo dei suddetti interrogativi nel quadro nella direttiva SAFA¹, che prevede, a partire da maggio 2006, la possibilità di estendere una misura di divieto di volo nei confronti di una compagnia aerea di un paese terzo all'insieme del territorio comunitario.

¹ Direttiva 2004/36 del 21 aprile 2004 sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari.

Peraltro, su questo punto come sulla questione dell'informazione dei passeggeri sull'identità del vettore aereo e su quella della pubblicità di alcuni divieti ai trasportatori aerei, che rientrano nella proposta oggetto del presente documento, la proposta di regolamento della Commissione deve essere sostanzialmente migliorata.

La lista delle compagnie sottoposte a misure di restrizione o di divieto (articolo 4)

La Commissione ha optato per la compilazione delle liste nere stabilite da ogni Stato membro citando ogni volta il nome dello Stato all'origine del divieto di attività o di restrizione dei diritti di traffico. Tuttavia tale soluzione rischierebbe di creare confusione e incertezza giuridica tra gli utenti e gli operatori. Inoltre, le differenze di trattamento tra gli Stati membri potrebbero indebolire la credibilità delle decisioni nazionali di sicurezza aerea e rendere giuridicamente difficile la possibilità di compensazione qualora uno o più Stati membri non adottino le misure restrittive previste da un altro Stato membro.

La soluzione più soddisfacente per l'utente e per la coerenza della politica comune in materia di sicurezza aerea sarebbe di pubblicare soltanto una lista nera, quella comunitaria, alimentata dagli Stati membri ma che sarebbe valida su tutto il territorio dell'UE senza distinguere lo Stato di origine della misura. Tale meccanismo permetterebbe di rafforzare il coordinamento delle autorità dell'aviazione civile degli Stati membri, mantenendo il loro diritto di iniziare le misure di sicurezza.

Allo scopo di inquadrare gli Stati membri, sarebbe tuttavia opportuno prevedere l'elaborazione, da parte della Commissione assistita da un comitato di esperti degli Stati membri, di criteri comuni per l'elaborazione della lista comunitaria pubblicata. Ciò permetterebbe, da un lato, di assicurarsi che le misure pubblicate si basino effettivamente su considerazioni di sicurezza obiettive e, dall'altro, ciò permetterebbe di filtrare, tra le misure di sicurezza che limitano l'attività dei trasportatori aerei, quelle che devono essere portate a conoscenza dei passeggeri in quanto sono conseguenti.

Poiché spesso le misure di sicurezza sono adottate per una durata indeterminata, ad esempio fino a che la carenza all'origine della misura non venga rettificata, è necessario prevedere che i criteri comuni non si riferiscano esclusivamente alla durata della misura restrittiva.

Peraltro, allo scopo di evitare che un trasportatore aereo sia iscritto abusivamente sull'elenco comunitario, occorre prevedere la possibilità per ogni Stato membro di obiettare, qualora lo desideri, all'estensione e alla pubblicazione di una misura nell'insieme del territorio dell'UE; la decisione finale spetta alla Commissione assistita dal comitato di esperti degli Stati membri.

Questa proposta di regolamento riguarda i trasportatori comunitari che possono essere oggetto di misure di restrizione dei diritti di traffico negli Stati membri ma anche e soprattutto le compagnie dei paesi che beneficiano dei diritti di traffico nell'Unione.

Tuttavia, il campo d'applicazione della parte "lista nera" dovrebbe essere ampliato ad altri trasportatori. In effetti, alcuni Stati membri hanno stabilito liste nazionali contenenti nomi di compagnie che non dispongono di alcun diritto di traffico nei loro cieli, ma che si vedrebbero rifiutare tali diritti qualora li richiedessero in quanto non beneficerebbero di un controllo

adeguato da parte delle loro autorità nazionali (in particolare sulla base dei controlli dell'OACI). Questi trasportatori possono essere indotti a noleggiare aeromobili a società che beneficiano del diritto di traffico nell'UE. Peraltro, i cittadini europei talvolta possono utilizzare tali società nel corso dei viaggi al di fuori del territorio dell'UE. Sarebbe quindi opportuno lasciare alla Commissione e agli Stati membri la possibilità di proporre l'iscrizione di tali società sulla lista comunitaria.

Infine, la proposta di regolamento non prevede altre modalità di pubblicità della lista salvo la sua pubblicazione da parte della Commissione. Si potrebbe prevedere anche la pubblicazione da parte di ogni Stato membro della lista comunitaria nonché la messa a disposizione della lista da parte dei venditori di biglietti, delle autorità nazionali dell'aviazione civile e degli aeroporti degli Stati membri.

L'elemento essenziale è di assicurare che ai passeggeri vengano comunicate notizie utili.

Informazione ai passeggeri sull'identità del vettore effettivo

Le informazioni ai passeggeri riguardo all'identità del vettore effettivo determinano un certo numero di difficoltà a causa della complessità delle modalità di trasporto aereo (interlining¹, noleggio, condivisione di codice, viaggi "tutto compreso" e così via), che possono essere d'ostacolo alla trasmissione al passeggero di informazioni rapide e efficaci.

Si potrebbe porre, ad esempio, il caso in cui il nome del vettore non sia ancora noto al momento della prenotazione. In tal caso, al momento della prenotazione, al passeggero andrebbero comunicati i nomi degli eventuali vettori e, in seguito, il nome del vettore effettivo non appena stabilito mediante i mezzi di comunicazione più moderni (posta elettronica, SMS, ecc.).

Inoltre, quando chi vende il biglietto si trova nell'impossibilità di avvertire il passeggero di un cambiamento di vettore (se il passeggero sta recandosi all'aeroporto, è già nell'aereo o in procinto di prendere il volo di ritorno da un paese terzo) si potrebbe prevedere che il passeggero venga avvertito al più tardi al momento del check-in.

D'altra parte, il dovere d'informazione sull'identità del vettore aereo effettivo dovrebbe essere esteso, in alcuni casi, ai voli al di fuori del territorio dell'Unione. Pertanto, se il viaggio è iniziato nell'UE e esistono alcuni criteri di collegamento, il dovere d'informazione dovrebbe anche essere a carico del contraente del trasporto aereo. Per assicurare l'efficacia di un simile sistema i trasportatori dovranno assicurare concretamente la realizzazione di un tale dovere d'informazione, in particolare nell'ambito dei loro accordi di interlining.

Peraltro, il dovere d'informazione del passeggero in merito all'identità del suo vettore aereo dovrebbe essere ricordato nel contratto di trasporto (condizioni generali di vendita) allo scopo di informare il passeggero dei suoi diritti ma anche per disciplinare il problema della

¹ L'interlining (servizio interlinea) consente ad un passeggero di utilizzare un solo biglietto per viaggiare con più compagnie. Riguarda sia i viaggi in cui il passeggero conosce in anticipo i diversi vettori sui vari segmenti, sia i viaggi per i quali il passeggero dispone di un biglietto "completamente flessibile" che gli consente di cambiare compagnia in qualsiasi momento del viaggio.

contraddizione con il punto 9 delle condizioni IATA allegate al biglietto¹.

Infine, se occorre con ogni evidenza evitare di dare ai passeggeri mezzi d'azione che potrebbero comportare abusi, sarebbe anche necessario prevedere le conseguenze di tale regolamento sul contratto di trasporto.

Pertanto, quando il trasportatore iniziale è iscritto in una lista nera dopo la conclusione del contratto o viene sostituito da una società repertoriata poi su una lista nera, sarebbe utile fissare modalità armonizzate di compensazione del passeggero sotto forma di un'offerta di trasporto equivalente o di un annullamento senza spese.

D'altro lato, sarebbe anche necessario prevedere l'obbligo per gli Stati membri di sanzionare il non rispetto, da parte di qualsiasi venditore di biglietti di trasporto aereo, del suo obbligo di informazione del passeggero sull'identità del trasportatore effettivo.

Altri punti

- Definizioni

La proposta della Commissione europea, all'articolo 2 contempla un certo numero di definizioni che andrebbero migliorate o precisate, come ad esempio quelle relative a tour operator e vettore contraente. Sarebbe pertanto utile precisare quali sono le persone responsabili del dovere d'informazione, poiché la nozione di venditore di biglietti permette di ampliare tale campo, lasciando la possibilità al venditore di biglietti di rivolgersi contro il reale responsabile del mancato rispetto dell'obbligo d'informazione.

- L'AESA:

In futuro ci si potrebbe anche interrogare sul ruolo dell'Agenzia europea di sicurezza aerea nell'ambito della realizzazione delle misure di sicurezza degli aeromobili dei trasportatori dei paesi terzi. Il relatore insiste sulla necessità di ampliare le competenze dell'AESA in tale materia e di delegare ad essa, in avvenire, un ruolo primordiale per la realizzazione di tali misure.

In effetti, le soluzioni più efficienti per disciplinare il problema della sicurezza degli aeromobili dei paesi terzi consisterebbero nell'affidare all'AESA un ruolo guida nel controllo del rispetto delle norme di sicurezza aeree internazionali e comunitarie tramite il rilascio di un certificato di sicurezza per le società dei paesi terzi. Il Parlamento deve chiedere che tali competenze siano attribuite all'Agenzia a breve scadenza.

¹ Infatti tale punto stabilisce che il vettore può, senza preavviso (nella versione inglese "without notice"), sostituire altri vettori e impiegare altri aeromobili. Ciò potrebbe essere inteso, in particolare nella versione inglese, come un diritto del vettore a non avvertire il passeggero.

PROCEDURA

Titolo	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente le informazioni ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore effettivo e la comunicazione delle informazioni di sicurezza da parte degli Stati membri		
Riferimenti	(COM(2005)0048 – C6-0046/2005 – 2005/0008(COD))		
Base giuridica	Articoli 251, paragrafo 2 e 80, paragrafo 2 CE		
Base regolamentare	art. 51		
Presentazione della proposta al PE	17.2.2005		
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 12.4.2005		
Commissione(i) competente(i) per parere Annuncio in Aula	IMCO 12.4.2005		
Pareri non espressi Decisione	IMCO 18.4.2005		
Cooperazione rafforzata Annuncio in Aula			
Relatore(i) Nomina	Christine De Veyrac 15.3.2005		
Relatore(i) sostituito(i)			
Procedura semplificata Decisione	art. 43, par. 1/art. 43, par. 2		
Contestazione della base giuridica Parere JURI			
Modifica della dotazione finanziaria Parere BUDG			
Consultazione del Comitato economico e sociale europeo Decisione in Aula			
Consultazione del Comitato delle regioni Decisione in Aula			
Esame in commissione	15.6.2005	30.8.2005	10.10.2005
Approvazione	11.10.2005		
Esito della votazione finale	favorevoli:	43	
	contrari:	1	
	astensioni:	1	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Arūnas Degutis, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Michael Henry Nattrass, Robert Navarro, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Renate Sommer, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle		
Supplenti presenti al momento della	Luigi Cocilovo, Den Dover, Markus Ferber, Sepp Kussstatscher, Pier		

votazione finale	Antonio Panzeri, Zita Pleštinská, Hannu Takkula
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Johan Van Hecke
Deposito – A[5]	19.10.2005 A6-0310/2005
Osservazioni	...