



CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA

Bruxelles, 26 maggio 2014  
(OR. en)

---

---

Fascicolo interistituzionale:  
2013/0072 (COD)

---

---

9820/14  
ADD 1 REV 1

AVIATION 112  
CONSOM 115  
CODEC 1288

## RELAZIONE

---

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti (parte prima) / Consiglio
n. doc. prec.:	8785/14 AVIATION 103 CONSOM 112 CODEC 1059
n. doc. Comm.:	7615/13 AVIATION 47 CONSOM 47 CODEC 616 + ADD 1 + ADD 2
Oggetto:	<b><i>Preparazione della sessione del Consiglio "<u>Trasporti, telecomunicazioni e energia</u>" del 5 giugno 2014</i></b> <b>Proposta di regolamento 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 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli</b> - Relazione sull'andamento dei lavori

---

Si allega per le delegazioni una versione riveduta della proposta in oggetto. Le modifiche riguardano la correzione di errori manifesti (pagine 4, 33 e 38) e il chiarimento di alcune note in calce (note in calce 11, 20, 39 e 54) a seguito della riunione del Comitato dei rappresentanti permanenti del 23 maggio 2014.

2013/0072 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO 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 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

*Articolo 1*

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

**1 bis. L'articolo 1, paragrafo 1, è modificato come segue:**

a) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) ritardo del volo alla partenza o all'arrivo";

b) sono aggiunte le lettere seguenti:

"d) riprogrammazione del volo;

e) sistemazione in classe superiore o inferiore.".

1. L'articolo 2 è modificato come segue:

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 del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità<sup>1</sup>;

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 "tutto compreso"<sup>2</sup>;

**b bis) la definizione alla lettera f) è sostituita dalla seguente:**

**" "biglietto", un documento in corso di validità che dà diritto al trasporto o un titolo equivalente in forma non cartacea, compresa la forma elettronica, emesso o autorizzato dal vettore aereo o dal venditore dei biglietti;"**;

**b ter) la definizione alla lettera g) è sostituita dalla seguente:**

**" "prenotazione", il fatto che il passeggero sia in possesso di un biglietto o di un altro titolo che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo, organizzatore o venditore di biglietti;"**;

**b quater) la definizione alla lettera h) è sostituita dalla seguente:**

**" "destinazione finale", la destinazione indicata sul biglietto esibito all'accettazione o, in caso di coincidenza diretta, la destinazione dell'ultimo volo;"**;

---

<sup>1</sup> OJ L 293, 31.10.2008, p. 3.

<sup>2</sup> OJ L 158, 23.6.1990, p. 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<sup>3</sup>;"

**c bis) la definizione alla lettera k) è soppressa;**

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

[...] "**Il caso in cui, dopo il decollo, l'aeromobile** sia stato successivamente costretto [...] a tornare all'aeroporto di partenza e **i passeggeri dell'aeromobile in questione siano stati trasferiti ad altri voli** è considerato **alla stregua di un volo cancellato**";

e) sono aggiunte le definizioni seguenti:

"m) "circostanze eccezionali", circostanze che [...]sfuggono **al controllo effettivo del vettore aereo**. Ai fini del presente regolamento, le circostanze eccezionali includono, **senza esservi limitate**, le circostanze di cui in allegato;<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> OJ L 204, 26.7.2006, p.1.

<sup>4</sup> The Presidency proposes to complement recital 3 with the following text: "*The circumstances that resulted in a delay or cancellation need to be assessed on a case-by-case basis in the light of such list, especially where multiple factors contributed to the travel disruption. Moreover, where extraordinary circumstances apply, an individual assessment is also needed to determine whether the travel disruption could not have been avoided even if the air carrier had taken all reasonable measures and hence whether the air carrier could be exempted from certain obligations under this Regulation.*" DE proposes to complement the recital with the following text: "*It is possible to deviate from that list if an exceptional case so requires.*"

DE and FI prefer a non-binding Annex allowing NEBs to divert from the Annex in justified cases and propose to add "*as a general rule*" in the text. EE, IE, LU, MT, NL, UK, PL, PT, RO, SE and the Commission prefer a binding Annex to ensure legal certainty.

mm) **"imprevista carenza di sicurezza del volo", uno o più difetti e/o problemi tecnici che:**

- **rappresentano un rischio per la sicurezza dell'aeromobile;**
- **sono rilevati per la prima volta poco prima o durante le operazioni di volo e**
- **si verificano malgrado il fatto che la manutenzione sia stata eseguita correttamente in conformità alle vigenti norme di sicurezza.**

**I criteri dettagliati per la classificazione del o dei difetti e/o problemi tecnici quali "impreviste carenze di sicurezza" sono indicati nell'allegato 2;<sup>5 6</sup>**

- n) **"volo", un'operazione di trasporto aereo tra due aeroporti determinati; le soste intermedie per motivi esclusivamente tecnici e operativi non sono tenute in considerazione;**
- nn) **"volo navetta", un volo che trasporta i passeggeri ad un punto di trasferimento per prendere una coincidenza, se i voli sono compresi nello stesso contratto di trasporto;**
- o) **"coincidenza", un volo che trasporta i passeggeri da un punto di trasferimento cui sono giunti mediante un volo navetta, [...]se i voli sono inclusi in un unico contratto di trasporto[...]. Questo esclude gli scali, ossia l'interruzione volontaria dell'esecuzione del contratto di trasporto da parte del passeggero, convenuta in anticipo dal vettore aereo che figura sul biglietto. Uno scalo siffatto è considerato una destinazione finale;**

---

<sup>5</sup> AT and DE do not support the separation of technical defects in a new definition.

<sup>6</sup> DE proposes to move the following text from Annex 2, paragraph 1 to the definition of unexpected flight safety shortcomings: *"unless the defect is the result of damage caused by the carrier itself or its contracted agents working under the carrier's responsibility"*.

- p) "tratta", un volo o una serie continua di [...] voli che trasportano il passeggero dall'aeroporto **iniziale** di partenza alla sua destinazione finale conformemente a [...] **un unico** contratto di trasporto; **la tratta di andata e la tratta di ritorno non formano un'unica e medesima tratta;**
- q) "aeroporto", qualsiasi area appositamente predisposta per l'atterraggio, il decollo e le manovre di aeromobili, inclusi gli impianti annessi che tali operazioni possono implicare 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 vari operatori presenti negli aeroporti o nella rete aeroportuale in questione;
- 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, **incluse le tasse di gestione addebitate dai vettori aerei**, versati per tutti i servizi obbligatori e facoltativi inclusi nel biglietto;
- t) [...]
- 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 [...] **la chiusura dei portelli o comunque tra il momento in cui i passeggeri non possono più lasciare l'aeromobile**, 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;
- x) [...]
- y) [...]
- a ter) **"paese terzo", qualsiasi Stato cui non si applica il trattato o qualsiasi parte del territorio di uno Stato membro che non è soggetta alle disposizioni del trattato;**
- a quater) **"ritardo alla partenza", la differenza di tempo tra l'orario previsto di partenza indicato nel biglietto del passeggero e l'orario effettivo di partenza del volo;**
- a quinquies) **"ritardo all'arrivo", la differenza di tempo tra l'orario previsto di arrivo indicato nel biglietto del passeggero e l'orario effettivo di arrivo del volo;**
- a sexies) **"classe di trasporto", parte della cabina passeggeri dell'aeromobile caratterizzata da posti diversi, una configurazione di posti diversa o qualsiasi altra differenza nella qualità del servizio fornito ai passeggeri, rispetto ad altre parti della cabina;**
- a septies) **"riprotezione", un'offerta alternativa di trasporto senza oneri aggiuntivi per il passeggero e che gli consenta di raggiungere la destinazione finale o una destinazione alternativa concordata con il passeggero stesso;**
- a octies) **"modifica dell'orario", la posticipazione o l'anticipazione del previsto orario di partenza e/o arrivo del volo;**

a nonies) **"venditore di biglietti", un venditore di biglietti aerei, diverso da un vettore aereo o da un organizzatore, che funge da intermediario per la conclusione di un contratto di trasporto per conto del vettore aereo con un passeggero per un volo semplice o per un volo nel quadro di un servizio "tutto compreso".**

2. L'articolo 3 è modificato come segue:

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, [...] in caso di [...] **negato imbarco** di cui all'articolo [...] **4** [...], si presentino all'accettazione **dopo la registrazione on line o la registrazione in aeroporto,**

- secondo le modalità stabilite e all'ora precedentemente indicata **sul biglietto** per iscritto (anche per via elettronica) dal vettore aereo, dall'organizzatore o [...] **dal venditore di biglietti,**

oppure, qualora non sia indicato l'orario **di imbarco,**

- al più tardi 45 minuti prima dell'orario di partenza previsto, **indicato sul biglietto del passeggero;** 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) Al paragrafo 3 i termini "operatori turistici" sono sostituiti dal termine "organizzatori";**



b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Fatto salvo l'articolo **6 bis**, **paragrafo 4 bis**, il presente regolamento si applica soltanto ai passeggeri trasportati da aeromobili a velatura fissa motorizzata."; [...]

**b bis) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:**

**"Il presente regolamento si applica ad ogni vettore aereo operativo che trasporta i passeggeri di cui ai paragrafi 1 e 2. Qualora non esista alcun contratto tra il vettore aereo operativo e il passeggero, l'esecutore dei diritti e degli obblighi ai sensi del presente regolamento sarà considerato agire per conto delle parti contraenti.";**

c) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. Il presente regolamento si applica anche ai passeggeri trasportati nell'ambito di contratti "tutto compreso" ma lascia impregiudicati i diritti dei passeggeri a norma della direttiva 90/314/CEE del Consiglio. [...] Il presente regolamento non si applica nei casi in cui un circuito "tutto compreso" è cancellato, [...] ritardato o **riprogrammato** per motivi diversi dalla cancellazione, [...] dal ritardo o **dalla riprogrammazione** del volo."

3. L'articolo 4 è modificato come segue:

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

**"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. Questo accordo con il volontario sui benefici sostituisce il diritto del passeggero al risarcimento di cui all'articolo 7, paragrafo 1, solo se esso è approvato in un documento firmato dal volontario e il passeggero ha ricevuto le informazioni a norma dell'articolo 14, paragrafo 2. Ai volontari è offerta l'assistenza del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 8; tale assistenza si aggiunge ai benefici di cui al presente paragrafo e all'assistenza di cui all'articolo 9.";**

a) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

**"3. In caso di negato imbarco a passeggeri non consenzienti, il vettore aereo operativo provvede immediatamente [...] **ad assistere** i passeggeri in questione a norma dell'articolo [...] **8** e [...] **offre** loro assistenza a norma dell'articolo [...] **9**. [...] **Il vettore aereo operativo provvede, senza preventiva richiesta, a versare un risarcimento ai passeggeri entro 10 giorni dalla data del negato imbarco a norma dell'articolo 7.**";**

b) [...] è aggiunto il[...] paragrafo [...] seguente:

[...] <sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> BE, BG, FI, HU, MT, PL and the Commission do not agree with the deletion of the paragraph on no-show policy.

"5. Se un passeggero o [...] **un organizzatore** segnalano errori ortografici nel cognome **o nel nome (nei nomi)** di uno o più passeggeri inclusi nello stesso contratto di trasporto [...], il vettore aereo li corregge fino a [...] **72** ore prima della partenza senza oneri aggiuntivi per il passeggero o [...] **l'organizzatore**, fatte salve le norme nazionali o internazionali **di sicurezza applicabili** che lo vietano."

4. L'articolo 5 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1[...] è sostituito dal seguente:

[...]

[...]

**1. "In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati viene offerta dal vettore aereo operativo in modo chiaro e affidabile:**

**a) la scelta tra le opzioni specificate all'articolo 8 e**

**b) l'assistenza conformemente all'articolo 9.";**

a bis) è inserito il seguente paragrafo 1 bis:

**"1 bis. I passeggeri hanno diritto a ricevere, su richiesta, un risarcimento da parte del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:**

- i) siano stati informati della cancellazione del volo almeno 14 giorni prima dell'orario di partenza previsto; o**
- ii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di 14 giorni prima dell'orario di partenza originariamente previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo per raggiungere la destinazione finale:**
  - a) non più di cinque ore dopo l'orario di arrivo previsto per**
    - i) tutte le tratte inferiori a 1 500 km;**
    - ii) le tratte interne all'UE uguali o superiori a 1 500 km;**
  - b) non più di nove ore dopo l'orario di arrivo originariamente previsto per le tratte da/verso paesi terzi comprese tra 1 500 e 3 500 km;**
  - c) non più di dodici ore dopo l'orario di arrivo originariamente previsto per tutte le tratte da/verso paesi terzi superiori a 3 500 km<sup>8 9</sup>;"**

---

<sup>8</sup> AT, DE and FI cannot support a 5-9-12 hour threshold. DK and SK would like to have a single threshold of 5 hours, without reference to distances. MT prefers a 3-7-10 hour threshold, while BE and ES a 3-5- 9 hour threshold. BG proposes to have a 3-hour threshold with a reduced compensation amount of 150 EUR. NL could accept 3 hours for short-haul flights, provided that the amounts are adjusted to maintain the proportionality of the EC proposed for delay compensation. RO, although supports the 5-9-12 hour thresholds, prefers as corresponding distances 3500/6000/ and longer. RO also considers that the new thresholds for the distances cannot be accepted as they are introducing discrimination between the air carriers and passengers of intra-Community and, respectively those of non-Community flights. For the same length of the flight (between 1500 and 3500 km) and for the same delay, passengers of intra Community flights are entitled to compensations, while passengers of non-Community flights are not.

<sup>9</sup> HR, IE, NL, LU, LV, SI, SE and UK propose to use the word "flight" in this paragraph.

a ter) è inserito il seguente paragrafo 1 ter:

**"1 ter. Quando si applica il paragrafo 1 bis, punto ii), il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare un risarcimento se i passeggeri sono stati informati più di 24 ore prima dell'orario di partenza previsto ed è stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza originariamente previsto, consentendo loro di raggiungere la destinazione finale entro la soglia indicata al paragrafo 1 bis, punto ii)."**<sup>10</sup> ;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a versare un risarcimento a norma dell'articolo 7, se [...] **sono soddisfatte entrambe le condizioni seguenti:**

- la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali **o impreviste carenze di sicurezza del volo;** e
- [...] la cancellazione del volo non avrebbe potuto essere evitata anche se [...] **il vettore aereo** avesse [...] adottato **tutte le misure ragionevoli.** [...]" ;

---

<sup>10</sup> The Presidency proposes to insert a recital to clarify that the 1-hour flexibility is provided only to incentivise airlines to provide effective rerouting. DE prefers to move this paragraph to Article 8.

**b bis) è inserito il seguente paragrafo 3 bis:**

**"In deroga al paragrafo 3, le circostanze eccezionali riguardanti un unico aeromobile quali quelle indicate ai punti iii, iv, viii, ix, x e xi dell'allegato I e le impreviste carenze di sicurezza del volo che soddisfino le condizioni di cui all'allegato II possono essere invocate solo nella misura in cui riguardino il volo in questione o se l'orario di partenza previsto del volo in questione rientra in un lasso di 24 ore dopo l'orario di arrivo previsto del primo volo interessato operato o di cui è programmata l'effettuazione con lo stesso aeromobile.**

**Gli Stati membri possono esentare dalla presente disposizione i voli operati a destinazione, in provenienza e all'interno delle regioni ultraperiferiche di cui all'articolo 349 del TFUE. In tal caso, essi ne informano la Commissione. La Commissione rende pubbliche tali informazioni tramite Internet.<sup>11</sup>";**

---

<sup>11</sup> ES proposes to limit the right to invoke extraordinary circumstances to two preceding flights in the case of short-haul flights, and one flight in the case of long haul flights. HU and RO do not support a concept based on hours and support the Commission proposal. In the FI view, recital explaining the appropriate treatment of major disruptions should be inserted. BE could support a distinction between flight, while DE and EE prefers a limitation lower than 24 hours, given that the time of arrival is the starting point of the limitation period, increasing the flexibility for airlines. DE considers that the first sentence should be rephrased to express the causal link between exceptional circumstances and the fact of cancellation or delay for subsequent flights.

[...]

[...]

12

---

<sup>12</sup> HU proposes to insert the following paragraph in Articles 5 and 6: "*Passengers who have exercised the right to reimbursement under Article 8(1) retain their right to compensation referred to in this Article.*"

5. L'articolo 6 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 6*

**[...] Ritardo**<sup>13</sup>

1. Se un vettore aereo operativo [...] prevede che un volo sarà ritardato rispetto [...] all'orario di partenza previsto, offre ai passeggeri **in modo chiaro e affidabile:**

i) **l'assistenza a norma dell'articolo 9, nell'attesa della partenza del volo in ritardo;**

[...]

[...]

ii[...]) l'assistenza prevista dall'articolo 8, paragrafo 1, lettera a) quando il ritardo è di almeno cinque ore<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> AT, DE and ES propose to introduce a right to rerouting in case of long delays.

<sup>14</sup> DE, ES and FI consider the 5-hour waiting time for assistance too long.



2. I passeggeri hanno [...] diritto **a ricevere, su richiesta**, un risarcimento da parte del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, quando [...] arrivano [...] alla destinazione finale<sup>15</sup>:
- a) cinque o più ore dopo l'orario di arrivo **originariamente** previsto per
    - i) tutte [...] le tratte **inferiori a 1 500 km**;
    - ii) [...] **le tratte interne all'UE uguali o superiori a 1 500 km**;
  - b) nove o più ore dopo l'orario di arrivo **originariamente** previsto per le tratte da/verso paesi terzi comprese tra **1 500 e 3 500** [...] km;
  - c) dodici o più ore dopo l'orario di arrivo originariamente previsto per tutte le tratte da/verso paesi terzi [...] **superiori a 3 500 km**.<sup>16 17 18</sup>

---

<sup>15</sup> HR, IE, NL, LU, SI, SE and UK propose to delete the word "*final*".

<sup>16</sup> A recital justifying the difference in treatment according to journey distance should be inserted. The Commission recalls that these thresholds are significantly higher for extra-EU flights compared to the Commission proposal.

<sup>17</sup> AT, DE and FI cannot support a 5-9-12 hour threshold. AT prefers a 3-5-7 hour threshold. DK and SK would like to have a single threshold of 5 hours, without reference to distances. MT prefers a 3-7-10 hour threshold, while BE and ES a 3-5-9 hour threshold. BG proposes to have a 3-hour threshold with a reduced compensation amount of 150 EUR. NL could accept 3 hours for short-haul flights, provided that the amounts are adjusted to maintain the proportionality of the Commission proposal for delay compensation. RO, although supports the 5-9-12 hour thresholds, prefers as corresponding distances 3500/6000/ and longer. RO also considers that the new thresholds for the distances cannot be accepted as they are introducing discrimination between the air carriers and passengers of intra-Community and, respectively those of non-Community flights. For the same length of the flight (between 1500 and 3500 km) and for the same delay, passengers of intra Community flights are entitled to compensations, while passengers of non-Community flights are not.

<sup>18</sup> HR, IE, NL, LU, LV, SI, SE and UK propose to use the word "flight" in this paragraph.

3. [...]
4. [...] **Le esenzioni dal risarcimento di cui all'articolo 5, paragrafi 3 e 3 bis si applicano anche ai voli in ritardo all'arrivo.**
5. [...]
6. **Se l'aeromobile è decollato ma in seguito è stato costretto ad atterrare in un aeroporto diverso da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, il vettore aereo operativo offre ai passeggeri interessati la scelta tra le opzioni di cui all'articolo 8, paragrafo 1, e l'assistenza a norma dell'articolo 9. I paragrafi da 4 a 7 del presente articolo si applicano di conseguenza."**<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> NL and PL suggest that for a diverted flight, Article 6 apply automatically. When the flight is cancelled, Article 5 should apply. The final sentence of the definition in Article 2, point (l) should therefore be deleted.

**5 bis. È inserito l'articolo seguente:**

**"Articolo 6-2bis**

**Ritardi in pista**

- 1. Nel rispetto dei vincoli di sicurezza, qualora si verifichi un ritardo in pista, il vettore aereo operativo offre gratuitamente l'accesso ai servizi igienici e all'acqua potabile a bordo, assicura l'adeguato riscaldamento o raffreddamento della cabina passeggeri e garantisce che sia messa a disposizione l'assistenza medica appropriata, ove necessario.**
- 2. Se un ritardo in pista presso l'aeroporto di partenza raggiunge un massimo di due ore, in un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro al quale si applica il trattato, e salvo che il pilota abbia confermato l'informazione secondo cui l'aeromobile partirà entro i successivi 45 minuti<sup>20</sup>, l'aeromobile torna alla porta d'imbarco o si posiziona in un'altra zona consona allo sbarco in cui i passeggeri sono autorizzati a sbarcare. Se, nonostante la conferma di tali informazioni, l'aeromobile non è partito dopo 2 ore e 45 minuti, esso torna immediatamente alla porta d'imbarco ad o altro idoneo punto di sbarco in cui i passeggeri sono autorizzati a sbarcare. Al di là di questi termini, un ritardo in pista può essere prolungato solo se esistono motivi connessi alla sicurezza o all'immigrazione che impediscono all'aeromobile di abbandonare la propria posizione sulla pista.**
- 3. Se un ritardo in pista presso l'aeroporto di arrivo del volo raggiunge un massimo di due ore, in un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro al quale si applica il trattato, l'aeromobile si dirige alla porta d'imbarco o ad un'altra zona consona allo sbarco dove i passeggeri sono autorizzati a sbarcare, a meno che non esistano motivi connessi alla sicurezza o all'immigrazione che impediscano all'aeromobile di abbandonare la propria posizione sulla pista.**
- 4. Oltre ai diritti di cui ai paragrafi 2 e 3, i passeggeri beneficiano dei diritti di cui all'articolo 6."**

---

<sup>20</sup> ES cannot support 45 minutes. CY, IE, LV, NL, and UK propose to have 5 hours for tarmac delay. NL requests the deletion of paragraph 3. BE proposes to refer only to the airport other than the airport for which the reservation was made.

6. È inserito l'articolo seguente:

*"Articolo 6 bis*

**Perdita delle coincidenze**

1. Qualora un passeggero perda una coincidenza, **in un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro al quale si applica il trattato**, in seguito al ritardo [...] di un volo [...] **navetta**, il vettore aereo che opera [...] il volo **navetta** gli offre [...] [...] [...] l'assistenza **ai sensi dell'articolo 8 nonché l'assistenza a norma dell'articolo 9.**
2. Il passeggero che perde una coincidenza, **in un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro al quale si applica il trattato**, in seguito al ritardo di un volo [...] **navetta**, ha diritto al risarcimento da parte del [...] vettore aereo comunitario che opera il [...] volo **navetta** ai sensi dell'articolo 6, [...]paragrafo 4[...] <sup>21</sup>, **a meno che il tempo di trasferimento originariamente previsto al punto di trasferimento fosse inferiore a 90 minuti.** <sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> DE would prefer to retain the sentence on the calculation of the delay.

<sup>22</sup> The Presidency proposes to add a recital justifying the difference in the treatment of passengers of direct and connecting flights. CY, HR, FR, IE, LU, LV NL, PT, SI, SE and UK propose to add the following sentence at the end of paragraph 1: "*Compensation in accordance with Article 7 shall not be payable in respect of missed connecting flights.*" Paragraphs 2 and 3 would then be deleted.

3. Il paragrafo 2 lascia impregiudicate le modalità di indennizzo stabilite tra i vettori aerei interessati.

4. [...]

**4 bis. Qualora, nell'ambito di un unico contratto di trasporto, i passeggeri siano trasportati per parte della tratta con altri mezzi di trasporto stipulati nel contratto di trasporto, essi devono essere informati al momento della prenotazione, di eventuali accordi o dell'assenza dei medesimi, fra il vettore aereo e gli altri operatori di trasporti in caso di perdita della coincidenza, in particolare per quanto riguarda le disposizioni relative alla prestazione di assistenza."**

7 bis. È inserito l'articolo seguente:

**"Articolo 6 ter  
Modifica dell'orario<sup>23</sup>**

1. **Se un vettore aereo operativo, dopo la prenotazione, posticipa unilateralmente l'orario di partenza previsto, l'articolo 6 si applica di conseguenza. Tuttavia, il vettore aereo operativo non è tenuto a versare un risarcimento se può dimostrare che i passeggeri sono stati informati della modifica dell'orario almeno 14 giorni prima dell'orario di partenza originariamente previsto, indicato sul biglietto del passeggero.**
2. **Se un vettore aereo operativo, dopo la prenotazione, anticipa unilateralmente l'orario di partenza previsto, l'articolo 5 si applica di conseguenza, a meno che il passeggero non si sia imbarcato sul volo riprogrammato.**
3. **Se un passeggero perde una coincidenza, in un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro al quale si applica il trattato, in seguito alla posticipazione dell'orario di partenza previsto del volo navetta o all'anticipazione dell'orario di partenza previsto della coincidenza, si applica l'articolo 6 bis di conseguenza.**
4. **Qualora il tempo di connessione di un passeggero per una coincidenza sia prolungato di almeno due ore a seguito dell'anticipazione dell'orario di partenza del volo navetta, al passeggero è offerta l'assistenza a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, [...]."**

---

<sup>23</sup> AT, NL, FR, SE and UK would prefer to move the provisions on change of schedule into the corresponding articles on cancellation, delay and connecting flights. In addition, NL proposes to delete paragraph 4. DE considers that in paragraph 2 a distinction has to be made: If the flight is missed due to the advancement of the scheduled time of departure Article 5 applies accordingly. If the flight is not missed the passenger shall have the rights of assistance under Article 8, if the advancement is more than [3/5] hours. FI and the Commission propose the deletion of the phrase "*unless the passenger has taken the rescheduled flight*", as it creates a situation where advancement of the schedule and cancellation are treated unequally. FR proposes to add at the end of paragraph 2 "*or a rerouted flight departing before the flight whose schedule was changed*".

7. L'articolo 7 è [...]sostituito dal seguente:

[...]" **Articolo 7**

### **Diritto al risarcimento**

- 1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, si applicano i seguenti importi di risarcimento:**
  - a) 250 EUR per:**
    - i) tutte le tratte aeree<sup>24</sup> pari o inferiori a 1 500 km, e**
    - ii) le tratte aeree interne all'UE comprese tra 1 500 e 3 500 km;**
  - b) 400 EUR per:**
    - i) tutte le tratte aeree interne all'UE superiori a 3 500 km, e**
    - ii) le tratte aeree da/verso paesi terzi comprese tra 1 500 e 3 500 km;**
  - c) 600 EUR per le tratte aeree da/verso paesi terzi pari o superiori a 3 500 km.**

**Nel determinare la distanza si utilizza come base di calcolo la destinazione finale.<sup>25</sup>**

[...]

---

<sup>24</sup> AT, CZ, DE, DK and FI propose to use the word "*journey*" in paragraph 1 and clarify how compensation is paid for connecting flights. Commission draws attention to the fact that modifying the distance bands would have a serious impact on the amounts of compensation.

<sup>25</sup> RO and IE cannot support this paragraph as it introduces discrimination (as regards the level of compensation) between the passengers of intra-Community and, respectively those of non-Community flights for the flights between 1500 - 3500 km. RO supports the text of the current Regulation in force. CY, HR, IE, LU, LV, NL, PT, SI and SE propose the deletion of the last sentence.

2. Se il passeggero ha scelto di proseguire il viaggio a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), **e si verifica un'altra cancellazione o perdita di una coincidenza durante la riprotezione**, il diritto al risarcimento **del passeggero** può configurarsi solo una volta **per lo stesso motivo** durante il viaggio verso la destinazione finale [...].<sup>26</sup>
3. Il risarcimento di cui al paragrafo 1 è pagato, **entro dieci giorni dalla richiesta del passeggero**, in contanti, mediante trasferimento bancario elettronico, con versamenti, rimborsi su carte di credito/debito o assegni bancari. **Dopo aver opportunamente informato i passeggeri in merito ai loro diritti ai sensi del presente regolamento, previo accordo confermato del passeggero, il risarcimento può essere pagato anche con buoni di viaggio e/o altri servizi.**
4. Le distanze di cui al paragrafo 1 sono misurate secondo il metodo della rotta ortodromica.

[...]

---

<sup>26</sup> SE proposes the deletion of "*final*". IE, FR, NL, PL, UK and the Commission propose the deletion of "*for the same reason*".



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, senza oneri aggiuntivi, la scelta fra le tre opzioni seguenti:
- a) - il rimborso entro [...] **dieci** giorni dalla richiesta del passeggero, a norma dell'articolo 7, paragrafo 3, del prezzo [...] **del 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,
    - un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile **dopo l'orario di partenza originariamente previsto;**
  - b) il proseguimento del programma di viaggio del passeggero mediante la riprotezione [...] verso la destinazione finale, non appena possibile **dopo l'orario di partenza originariamente previsto;** o
  - c) la riprotezione [...] 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. Quando il passeggero esercita il diritto alla riprotezione in conformità del paragrafo 1, lettera b), il vettore aereo può offrire un volo alternativo in partenza prima dell'orario di partenza originariamente previsto, se il passeggero lo consente. Il passeggero che rifiuta una riprotezione precedente ha comunque diritto alla possibilità di essere riprotetto non appena possibile dopo l'orario di partenza originariamente previsto.**

3. Il vettore aereo operativo che offre a un passeggero l'imbarco su un volo da un aeroporto di partenza o per un aeroporto di destinazione diverso da quello per il quale era stata effettuata la prenotazione, si fa carico delle spese di trasferimento del passeggero da tale aeroporto alternativo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o, per quanto riguarda l'aeroporto di destinazione, ad un'altra destinazione vicina concordata con il passeggero.
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, lettere b) o c), possono essere effettuati, **a condizioni di comfort simili a quelle specificate nel contratto di trasporto**, con i servizi di un altro vettore aereo, possono prevedere una rotta diversa o, **laddove appropriato per la distanza da percorrere**, utilizzare altri mezzi di trasporto.
5. Se il passeggero sceglie l'opzione di cui al paragrafo 1, lettera b), a seconda della disponibilità, ha diritto alla riprotezione con un altro vettore aereo o a utilizzare altri mezzi di trasporto, qualora il vettore aereo operativo non possa **prevedibilmente** trasportare il passeggero con i propri servizi e in tempo per giungere alla destinazione finale entro 12 ore rispetto all'orario di arrivo previsto. [...]

[...]”<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> FR, ES and FI would prefer to reinstate this paragraph on the continued application of this Regulation even if rerouting is done by another mode of transport.

9. L'articolo 9 è modificato come segue:

a) I paragrafi 1 e 2 [...] [...] sono sostituiti dai seguenti:

[...]

**"1. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente articolo e quando:**

- i) il ritardo alla partenza è di almeno due ore, o**
- ii) l'orario di partenza del volo di riprotezione ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), è posteriore di almeno due ore<sup>28</sup> all'orario di partenza iniziale del volo cancellato o del volo sul quale è stato negato l'imbarco, oppure**
- iii) in caso di perdita di una coincidenza, la riprotezione a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), o il volo di ritorno a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), prolunga di almeno due ore l'attesa della coincidenza per il passeggero,**

**ai passeggeri vengono offerti prontamente e gratuitamente:**

- a) pasti e bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa;**
- b) la scelta tra due chiamate telefoniche, comunicazioni via fax, e-mail o altri servizi di messaggeria via Internet.**

**2. Inoltre, qualora siano necessari uno o più pernottamenti, ai passeggeri vengono offerti gratuitamente:**

- a) la sistemazione in albergo;**

---

<sup>28</sup> IE suggests to have 3 hours in this point, to limit the obligation of the air carrier to provide care only when physically possible. Commission disagrees with this approach.

**b) il trasporto tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione (albergo, luogo di residenza del passeggero o altro) e ritorno.";**

**a bis il paragrafo 3 è soppresso;**

b) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

- "4. Se [...] la cancellazione, il ritardo **alla partenza** o la modifica dell'orario sono dovuti a circostanze eccezionali e [...] non si sarebbero potuti evitare anche se fossero state adottate tutte le misure ragionevoli, [...] **il vettore aereo** può limitare i costi totali della sistemazione prevista a norma del paragrafo 1, lettera b), [...] a un massimo di tre pernottamenti.<sup>29</sup> Il vettore aereo operativo che decide di applicare tale limitazione fornisce comunque ai passeggeri le informazioni in merito agli alloggi disponibili dopo i tre pernottamenti, oltre a mantenere gli obblighi di informazione di cui all'articolo 14.<sup>30</sup>
5. [...] **Gli Stati membri possono decidere di esentare i vettori aerei dall'obbligo di offrire una sistemazione in albergo a norma del paragrafo 2, lettera a), se il volo in questione parte da un aeroporto situato sul suo territorio, [...]** 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 un volo navetta o un volo in coincidenza. Il vettore aereo operativo che sceglie di applicare tale esenzione fornisce comunque ai passeggeri le informazioni in merito agli alloggi disponibili. **Gli Stati membri che scelgono di applicare tale esenzione informano la Commissione circa la loro decisione prima che l'esenzione entri in vigore.**

---

<sup>29</sup> HU, LV and MT are against the deletion of the monetary limit to accommodation. DK and SE propose to have a 5-night limitation in this paragraph.

<sup>30</sup> AT, BE, CY, DE, HU, MT and SK propose to add a new provision, giving the possibility of arranging accommodation personally when the air carrier failed to provide accommodation. BE adds that this should not lead to situations where air carriers systematically discharge themselves from their initial obligations in this regard. ES considers that the passenger should have the right to look for accommodation and if chooses to do so, a price cap on accommodation should be introduced in order to ensure consistency also with paragraph 7.

6. Il passeggero che opta per il rimborso a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), mentre si trova al **punto di partenza iniziale** [...], o che sceglie la riprotezione in una data successiva a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), non beneficia più dei diritti all'assistenza a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, in relazione al volo in questione.
  
7. **Nell'esercizio dei loro diritti a norma del presente articolo, i passeggeri cooperano per limitare le spese per il vettore aereo nella misura in cui ciò sia ragionevole e appropriato."**

10. [...] L'articolo 10 è sostituito dal seguente:

**"Articolo 10**

**Sistemazione in classe superiore o inferiore**

- 1. Se un vettore aereo operativo sistema un passeggero in una classe di trasporto superiore a quella corrispondente al biglietto aereo acquistato, non può esigere alcun pagamento supplementare.**
- 2. Se un vettore aereo operativo sistema un passeggero in una classe di trasporto inferiore a quella corrispondente al biglietto aereo acquistato, rimborsa entro 10 giorni, secondo le modalità di cui all'articolo 7, paragrafo 3:**
  - a) il 30% del prezzo del biglietto per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1500 km; o**
  - b) il 50% del prezzo del biglietto per tutte le tratte aeree interne all'UE superiori a 1500 km, esclusi i collegamenti fra il territorio europeo degli Stati membri e le regioni ultraperiferiche francesi, e per tutte le altre tratte aeree comprese tra 1500 e 3500 km; o**
  - c) il 75% del prezzo del biglietto per tutte le tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere a) o b), compresi i collegamenti fra il territorio europeo degli Stati membri e le regioni ultraperiferiche francesi.**
- 3. Quando il prezzo del volo di cui trattasi non è indicato sul biglietto per voli con destinazioni multiple, il rimborso di cui al paragrafo 2 è calcolato in proporzione al volo alla distanza totale coperta dal biglietto."**

10 bis. È inserito il seguente articolo 10 bis:

**"Articolo 10 bis**

**Piani di emergenza aeroportuale**

- 1. Negli aeroporti dell'Unione con un transito annuo di passeggeri superiore a cinque milioni di unità<sup>31</sup> per almeno tre anni consecutivi, il gestore aeroportuale 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. Il piano di emergenza viene elaborato per assicurare l'adeguata informazione dei passeggeri rimasti a terra e contiene disposizioni al fine di ridurre al minimo i tempi di attesa e i disagi.**
- 2. Il piano di emergenza è elaborato con la partecipazione del comitato degli utenti aeroportuali a norma della direttiva 96/67/CE del Consiglio relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità. Il piano di emergenza contiene inoltre le coordinate della persona o delle persone designate da ciascun vettore aereo al fine di rappresentarlo in loco in relazione con le autorità, il gestore aeroportuale e i passeggeri in caso di cancellazioni e/o ritardi molteplici dei voli. Il vettore aereo assicura che la persona o le persone designate dispongano delle risorse necessarie per assistere i passeggeri conformemente agli obblighi derivanti dal presente regolamento, in caso di cancellazione, ritardo o negato imbarco.**
- 3. Il gestore aeroportuale comunica il piano di emergenza e le eventuali modifiche allo stesso all'organismo nazionale di applicazione istituito a norma dell'articolo 16 o a qualsiasi altra autorità designata a tale scopo.**

---

<sup>31</sup> MT and the Commission prefer a threshold of 3 million passengers.

4. **Gli Stati membri possono ridurre la soglia di cui al paragrafo 1, ma non ad un livello inferiore a 3 milioni di passeggeri, per gli aeroporti situati sul loro territorio. Negli aeroporti che non raggiungono la soglia fissata, il gestore aeroportuale adotta ogni misura ragionevole per coordinare gli utenti dell'aeroporto nonché per prendere accordi con i medesimi al fine di informare i passeggeri rimasti a terra in tali situazioni."**<sup>32</sup>

---

<sup>32</sup> LU and NL would prefer to delete paragraph 4 due to the possible effect on airlines in different Member States if the derogation is applied.



11. [...] L'articolo 11 è **sostituito dal seguente**:

## **"Articolo 11**

### **Persone disabili e persone con mobilità ridotta o con esigenze particolari**

- 1. I vettori aerei operativi danno la precedenza alle persone disabili o alle persone con mobilità ridotta e ai loro eventuali accompagnatori o cani da accompagnamento certificati, nonché ai minori non accompagnati.<sup>33</sup>**
- 2. Nell'applicare l'assistenza conformemente agli articoli 8 e 9 [...], il vettore aereo operativo presta particolare attenzione alle esigenze delle persone di cui al paragrafo 1. I vettori aerei forniscono tale assistenza quanto prima possibile.**
- 2 bis. Nell'elaborazione del piano di emergenza ai sensi dell'articolo 10 bis, i vettori aerei e i gestori aeroportuali prestano particolare attenzione alle esigenze specifiche dei passeggeri di cui al paragrafo 1.**
- 3. [...] L'articolo 9, paragrafi 4 e 5, non si applica ai passeggeri menzionati al paragrafo 1, alle donne in stato di gravidanza o alle persone che necessitano di specifica assistenza medica, a condizione che le loro particolari esigenze di assistenza siano notificate al vettore aereo, [...] al suo agente o all'organizzatore [...] **al momento in cui è annunciata la cancellazione, la modifica dell'orario o il ritardo alla partenza.** Si considera che tale notifica copra l'intera tratta e la tratta di ritorno se entrambe le tratte sono state acquistate con lo stesso vettore aereo."<sup>34</sup>**

---

<sup>33</sup> HU considers that the term "*unaccompanied minors*" should be clarified.

<sup>34</sup> CZ, DE and FI oppose the requirement of notification.

**11 bis. Il titolo dell'articolo 12 è sostituito dal titolo "Ulteriori diritti". il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:**

**"1. Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti e le rivendicazioni di cui beneficiano i passeggeri in virtù di altri atti giuridici, ivi compreso a norma della direttiva 90/314/CEE. Tuttavia, se tali diritti tutelano il medesimo interesse o hanno lo stesso obiettivo, i risarcimenti o la riduzione di prezzo concessi ai sensi dell'articolo 7 o dell'articolo 10, paragrafo 2, del presente regolamento e i risarcimenti o la riduzione di prezzo concessi a norma di altri atti giuridici sono detratti gli uni dagli altri."<sup>35</sup>**

12. L'articolo 13 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 13*

#### **Diritto ad azioni di regresso**

Qualora il vettore aereo operativo versi un risarcimento o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del presente regolamento, nessuna disposizione del presente regolamento [...] <sup>36</sup> può essere interpretata come limitazione al suo diritto di chiedere un risarcimento per i costi sostenuti a titolo del presente regolamento ai terzi che hanno contribuito all'evento che ha fatto sorgere il diritto al risarcimento o altri obblighi."

---

<sup>35</sup> DE proposes to delete the phrase "*if these rights safeguard the same interest or have the same objective*" due to its potential restriction of liability in the context of the Montreal Convention.

<sup>36</sup> ES, SI and the Commission do not support the deletion of the reference "*or of national law*".

13. L'articolo 14 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 14*

**Obbligo di informare i passeggeri in merito ai loro diritti**

1. Il vettore aereo operativo [...] provvede affinché compaia **sul proprio sito Internet al momento della prenotazione** e sia affisso nella zona di registrazione (compresi i terminali automatici per la registrazione) e alla porta di imbarco, **in forma chiaramente leggibile** e in modo chiaramente visibile per i passeggeri, [...] il testo seguente: "In caso di negato imbarco o di volo cancellato, ritardato di almeno due ore o **riprogrammato**, rivolgersi al banco di accettazione o alla porta di imbarco per ottenere la nota **informativa** che elenca i diritti del passeggero, in particolare in materia di assistenza e di eventuale risarcimento." **Tale nota informativa deve essere pubblicata almeno nella (e) lingua (e) del luogo di partenza e in inglese.**
  
- 1 bis. Il vettore aereo operativo provvede a inserire sul proprio sito Internet la nota informativa di cui al paragrafo 1 sui diritti dei passeggeri stabiliti dal presente regolamento. Il vettore aereo operativo fornisce altresì tali informazioni in forma cartacea o elettronica durante il processo di prenotazione.**
  
2. Il vettore aereo operativo **che fa appello ai volontari a norma dell'articolo 4, paragrafo 1**, nega l'imbarco o cancella un volo presenta a ogni passeggero interessato un avviso scritto contenente le regole in materia di risarcimento e assistenza stabilite dal presente regolamento, comprese le informazioni sulle eventuali limitazioni a norma dell'articolo 9, paragrafi 4 e 5. 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 coordinate degli organismi di gestione dei reclami competenti di cui agli articoli **16 e 16 bis.**

**2 bis bis. La Commissione può adottare atti di esecuzione che definiscono una nota informativa standard che i vettori aerei devono utilizzare per gli scopi di cui ai paragrafi 1 bis e 2. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 16 quater, paragrafo 2.**

**2 bis. Al momento della prenotazione, i vettori aerei, gli organizzatori e i venditori di biglietti forniscono ai passeggeri informazioni sul termine e sulla procedura con cui può chiedere la rettifica di un errore di ortografia di cui all'articolo 4, paragrafo 5, senza alcun onere aggiuntivo.**

**2 ter. I vettori aerei, gli organizzatori e gli altri venditori di biglietti rendono disponibili, anche sul loro sito web, le informazioni sulle procedure del vettore aereo concernenti la gestione dei reclami relativi ai diritti stabiliti nel presente regolamento nonché i pertinenti indirizzi di contatto, ai quali i passeggeri possono presentare un reclamo, anche per via elettronica, come pure informazioni circa l'organismo o gli organismi designati a norma dell'articolo 16, paragrafo 1 e dell'articolo 16 bis, paragrafo 3.**

3. Per quanto concerne i non vedenti o gli ipovedenti, le disposizioni del presente articolo si applicano facendo ricorso a mezzi alternativi adeguati.
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. [...]

5. In caso di cancellazione o ritardo alla partenza, i passeggeri vengono informati dal vettore aereo operativo della situazione, non appena possibile e in ogni caso non più tardi [...] dell'**orario di partenza** programmato. [...] **I passeggeri sono altresì informati delle motivazioni della cancellazione o del ritardo, nonché dell'orario di partenza previsto non appena tale informazione è disponibile.**
6. Se il passeggero non acquista un biglietto direttamente dal vettore aereo operativo ma da un [...] **organizzatore o venditore di biglietti** stabilito nell'Unione, [...] **l'organizzatore o venditore di biglietti** fornisce al vettore le informazioni di contatto del passeggero, a condizione che il passeggero abbia dato un'autorizzazione esplicita e in forma scritta. L'autorizzazione può avvenire solo sulla base dell'esplicito consenso del passeggero ("opt-in"), **dopo che quest'ultimo è stato informato dello scopo di tale trasferimento di dati.** Il vettore aereo può utilizzare [...] le informazioni di contatto **ottenute ai sensi del presente paragrafo** esclusivamente per soddisfare **i propri** obblighi di informazione a norma del presente [...] **regolamento**, e non a scopo di marketing [...]. L'elaborazione e l'archiviazione delle informazioni nonché l'accesso alle medesime sono effettuati ai sensi della 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<sup>37</sup>.
7. Il paragrafo 6 non si applica a un [...] **organizzatore o venditore di biglietti** che può dimostrare l'esistenza di un sistema alternativo che garantisce che il passeggero sia informato senza che vengano trasmesse le pertinenti informazioni di contatto. **In tal caso, la compagnia aerea adempie ai suoi obblighi di informazione ai sensi del presente articolo nei confronti dell'organizzatore o venditore di biglietti che assicurano la corretta e tempestiva trasmissione delle informazioni ai passeggeri."**

---

<sup>37</sup> OJ L 281, 23.11.1995, p.31.

14. L'articolo 16 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 16*

**Applicazione**

1. Ogni Stato membro designa un organismo nazionale responsabile dell'applicazione del presente regolamento per quanto riguarda i voli in partenza dagli aeroporti situati nel suo territorio e 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.
  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. [...]
- 2 bis. L'organismo nazionale di applicazione può altresì compiere indagini e decidere di intraprendere azioni applicative in base alle informazioni contenute nei singoli reclami presentati dai passeggeri.**
3. Le sanzioni stabilite dagli Stati membri per le violazioni del presente regolamento sono effettive, proporzionate e dissuasive. **In particolare, tali sanzioni devono essere sufficienti per fornire ai vettori aerei un incentivo finanziario a conformarsi in modo coerente al regolamento.**<sup>38</sup>

---

<sup>38</sup> FI, IE and UK propose to delete the second sentence of this paragraph. NL and PL propose the harmonisation of sanctions and enforcement measures by NEBs.

[...]

5. Per ogni anno, al massimo entro la fine di [...] **giugno** dell'anno successivo, gli organismi nazionali di applicazione pubblicano [...] **una relazione** sulla propria attività, **sulle azioni applicative e relativi risultati**, comprese le sanzioni comminate. **Tali relazioni sono trasmesse alla Commissione e sono altresì rese disponibili sui siti web degli organismi nazionali di applicazione.**
  
6. I vettori aerei comunicano [...] i **dati di contatto della persona / delle persone o di un organismo incaricato di agire per loro conto in via permanente, nello Stato membro in cui esercitano le loro attività nelle materie disciplinate dal presente regolamento**, ai pertinenti organismi nazionali di applicazione."

15. Sono inseriti gli articoli seguenti:

*"Articolo 16 bis*

[...]

### **Reclami e controversie**

1. [...].

**I vettori aerei istituiscono o dispongono di un meccanismo per il trattamento dei reclami, comprese le richieste di risarcimento<sup>39</sup> derivanti da diritti e obblighi contemplati dal presente regolamento. Questo meccanismo deve altresì essere disponibile online e in tutte le lingue che possono essere utilizzate per la prenotazione con il vettore aereo. Tali meccanismi devono essere facilmente accessibili e gestiti in modo trasparente.**

---

<sup>39</sup> DE considers that the term "*request for monetary redress*" has to cover claims for compensation, claims for reimbursement and claims for prize reduction, and therefore suggests to use the term "*claims for monetary remedies*" or "*claims for payment*" in this Article.



2. [...] **I passeggeri [...] possono presentare reclami, comprese richieste di risarcimento, al vettore aereo operativo [...] entro [...] 6 mesi dalla data in cui è stato effettuato il volo o in cui esso era previsto. Entro [...] 10 giorni dalla [...] presentazione del reclamo, il vettore aereo conferma la ricezione del reclamo[...]. Entro 2 mesi dalla [...] presentazione del reclamo, il vettore fornisce al passeggero una risposta pienamente motivata, nonché, se del caso, spiegazioni sulle circostanze eccezionali o impreviste carenze di sicurezza del volo. La risposta contiene inoltre le pertinenti informazioni di contatto degli organismi designati a norma del paragrafo 3 per la risoluzione extragiudiziale delle controversie, tra cui l'indirizzo postale, il numero telefonico, il sito web e l'indirizzo di posta elettronica.**
3. [...] **Fatta salva la direttiva 2013/11/UE, gli Stati membri provvedono affinché i passeggeri possano presentare controversie relative a risarcimenti di cui al presente regolamento ad uno o più organismi nazionali responsabili della risoluzione extragiudiziale delle controversie.<sup>40</sup> Gli Stati membri informano la Commissione circa l'organismo o gli organismi designati a norma del presente paragrafo. Gli Stati membri possono decidere di applicare il presente paragrafo unicamente alle controversie tra i vettori aerei e i consumatori.**

---

<sup>40</sup> A recital clarifying that the passenger is not obliged to retain a lawyer for requests of monetary redress and out-of-court dispute resolution will be inserted (see also doc. 7995/14).

4. [...] Fatta salva la direttiva 2013/11/UE, gli Stati membri provvedono affinché i passeggeri possano accedere alla procedura di risoluzione extragiudiziale delle controversie gratuitamente o a un costo simbolico, e l'organismo o gli organismi designati di cui al paragrafo 3, per lo meno:<sup>41</sup>
- soddisfino i requisiti di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettere a), h) e j), e all'articolo 7, paragrafo 2, di tale direttiva;
  - forniscano ai passeggeri una risposta motivata contenente l'esito della procedura di risoluzione della controversia entro i termini di cui all'articolo 8, lettera e), della direttiva 2013/11/UE e, nel caso di controversie particolarmente complesse, non oltre 9 mesi dalla data in cui l'organismo designato ha ricevuto il fascicolo completo del reclamo.<sup>42</sup>
5. [...] Se l'organismo o gli organismi designati ai sensi del paragrafo 3 sono diversi da quelli incaricati dell'attuazione del presente regolamento a norma dell'articolo 16, paragrafo 1, essi cooperano e scambiano informazioni.<sup>43</sup>

---

<sup>41</sup> DE suggests to delete the term "*as a minimum*" and add the following sentence instead: "*Member states may maintain or introduce rules that go beyond those laid down by this paragraph, in order to ensure a higher level of consumer protection.*"

<sup>42</sup> DE does not support the addition in the last sentence on highly complex issues.

<sup>43</sup> DE and SE prefer to delete paragraph 5.

6. **Le procedure di cui ai paragrafi 2 e 3 e la partecipazione del passeggero alle medesime non pregiudicano il diritto del passeggero di chiedere un risarcimento attraverso un normale procedimento giudiziario o di presentare un reclamo nel senso dell'articolo 16, paragrafo 2 bis, soggetto a termini di prescrizione conformemente alla legislazione nazionale.<sup>44</sup>;**

#### **Articolo 16 bis bis**

#### **Onere della prova<sup>45</sup>**

**L'onere della prova spetta al vettore aereo operativo per quanto riguarda:**

- **l'informazione del passeggero circa:**
  - i) **la cancellazione o la modifica dell'orario di un volo entro i termini di cui all'articolo 5, paragrafo 1 bis, e all'articolo 6 ter, paragrafo 1;**
  - ii) **il negato imbarco e la cancellazione, il ritardo o la modifica dell'orario del volo conformemente agli obblighi di cui all'articolo 14;**
- **l'offerta di una riprotezione che consenta ai passeggeri di raggiungere la destinazione finale prima del termine di cui all'articolo 5, paragrafo 1 bis, punto ii), lettere da a) a c);**
- **il caso in cui sono invocate circostanze eccezionali e le relative misure ragionevoli per esonerare il vettore aereo dall'obbligo di risarcimento ai sensi degli articoli 5 e 6;**
- **le circostanze eccezionali o impreviste carenze di sicurezza del volo, che hanno causato la cancellazione o il ritardo all'arrivo e la conseguente inevitabilità della cancellazione o del ritardo all'arrivo anche se il vettore aereo operativo ha adottato tutte le misure ragionevoli in conformità all'articolo 5, paragrafo 3, all'articolo 6, paragrafo 4, e all'articolo 9, paragrafo 4;**

---

<sup>44</sup> NL, PL and UK propose to insert a two-year period of limitation for introducing claims.

<sup>45</sup> This Article will be reviewed by experts with a view to simplification and its possible limitation to cases of a potential civil law dispute.

- le circostanze eccezionali o impreviste carenze di sicurezza del volo che hanno interessato il volo in questione o i voli precedenti in conformità all'articolo 5, paragrafo 3 bis;
- il tempo di trasferimento originariamente previsto al punto di trasferimento, inferiore a 90 minuti conformemente all'articolo 6 bis, paragrafo 2;
- il consenso del passeggero a norma dell'articolo 7, paragrafo 3, e dell'articolo 8, paragrafi 2 bis, 3 e 4. ;

*Articolo 16 ter*

**Cooperazione tra Stati membri e Commissione**

1. La Commissione favorisce il dialogo e lo scambio di informazioni tra gli organismi nazionali di applicazione [...] in materia di [...] applicazione del presente regolamento per il tramite del comitato di cui all'articolo 16 quater, paragrafo 1. Questo scambio di informazioni riguarderà in particolare le violazioni, le sanzioni e le migliori pratiche in materia di applicazione.

**1 bis.** Su richiesta della Commissione, gli organismi nazionali di applicazione inviano le informazioni pertinenti sull'interpretazione e l'applicazione del presente regolamento a livello nazionale.

[...]

[...]

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 **da parte degli organismi nazionali di applicazione**, in particolare in merito all'interpretazione della nozione di circostanze eccezionali **e di impreviste carenze di sicurezza del volo**. [...] A tal fine, la Commissione può adottare una raccomandazione dopo aver consultato il comitato di cui all'articolo 16 quater, **paragrafo 1**.
5. [...] **Nel caso di determinate pratiche sospette da parte di uno o più vettori aerei simultaneamente in più Stati membri**, la Commissione **può chiedere** [...] **agli Stati membri interessati di esaminare la pratica** [...] **specificata e comunicare** le proprie constatazioni alla Commissione entro [...] **6 mesi dalla richiesta. La Commissione sostiene lo scambio di informazioni e il coordinamento dei rispettivi organismi nazionali di applicazione in relazione alla questione in esame.**<sup>46</sup>;

*Articolo 16 quater*

**Procedura di comitato**<sup>47</sup>

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.

---

<sup>46</sup> AT and DE would prefer to delete this paragraph and FI opposes the 6-month deadline.

<sup>47</sup> AT and HU do not see the need for this Article. DK, FR, ES and UK would prefer to use the examination procedure.

16. L'articolo 17 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 17*

**Relazione**

Entro il [...] **XX.XX.20XX [tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento]** la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla sua applicazione e i suoi effetti. [...] La Commissione [...] **include altresì informazioni** in merito al potenziamento della protezione dei passeggeri del trasporto aereo sui voli provenienti da paesi terzi operati da vettori non comunitari, nell'ambito degli accordi relativi al trasporto aereo internazionale. [...]

17. Gli allegati 1 e 2 di cui all'**allegato 1 del presente regolamento** [...] **sono** aggiunti [...] al regolamento (CE) n. 261/2004.

## *Articolo 2*

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

**1 bis. L'articolo 2 è modificato come segue:**

**a) la definizione alla lettera b) è sostituita dalla seguente:**

**"b) "vettore aereo comunitario", qualsiasi vettore aereo munito di valida licenza d'esercizio rilasciata da uno Stato membro in conformità del disposto del regolamento (CE) n. 1008/2008;"**;

**b) è aggiunta la seguente definizione:**

**"h) "attrezzature per la mobilità", ogni attrezzatura il cui scopo è consentire la mobilità alle persone con disabilità o alle persone a mobilità ridotta, quali definite all'articolo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 1107/2006<sup>48</sup>, o assistere la mobilità."**

1. All'articolo 3, paragrafo [...] 1, è aggiunta la seguente frase e il paragrafo 2 è soppresso [...]:

[...]. **"Ciò comprende anche la responsabilità di un vettore aereo comunitario per quanto riguarda il ritardo del passeggero o del bagaglio."**

---

<sup>48</sup> Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air, OJ L 204, 26.7.2006, p.1.

1 ter. L'articolo 3 bis è sostituito dal seguente:

**"Articolo 3 bis**

**"L'importo supplementare che, conformemente all'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, e fatto salvo l'articolo 6 bis, può essere chiesto da un vettore aereo comunitario se un passeggero fa una dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione del proprio bagaglio, è basato su una tariffa che è correlata ai costi supplementari connessi al trasporto ed all'assicurazione del bagaglio in causa, in aggiunta a quelli per il bagaglio valutato ad un livello pari o inferiore al limite di responsabilità. La tariffa è messa a disposizione dei passeggeri che ne fanno domanda."**

2. All'articolo 5 [...], i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

- "1. In caso di decesso o di lesioni di passeggeri<sup>49</sup>, il vettore aereo comunitario deve senza indugio, e comunque entro quindici giorni dall'identificazione della persona fisica avente titolo a risarcimento, provvedere agli anticipi di pagamento che si rendano necessari per far fronte alle immediate necessità economiche in proporzione al danno subito.**
2. Fatto salvo il paragrafo 1, un anticipo di pagamento **in caso di decesso dei passeggeri** non deve essere inferiore al [...] **16%** per passeggero, [...] **dei limiti di responsabilità ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal e in linea con le decisioni dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale volte a rivedere i limiti di responsabilità** a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal. [...]"

---

<sup>49</sup> DE and RO propose to add a reference to '*serious injury*'. AT supports the Commission proposal.



3. **L'articolo 6 è modificato come segue:**

- a) 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, [...] **conformemente alle** decisioni dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal.";<sup>50</sup>

- b) **All'articolo 6, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:**

**"2. Oltre all'obbligo di informazione di cui al paragrafo 1, tutti i vettori aerei forniscono ai clienti, in relazione ai servizi di trasporto aereo acquistati nell'Unione, un'indicazione scritta riguardante:**

- **il limite applicabile per [...] il viaggio disciplinato dal contratto di trasporto alla responsabilità del vettore in caso di decesso o di lesione, se tale limite esiste,**
- **il limite applicabile per [...] il viaggio disciplinato dal contratto di trasporto alla responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita o danno del bagaglio ed un'avvertenza che il bagaglio di valore superiore a questa cifra dovrebbe essere dichiarato come tale alla compagnia aerea al momento della registrazione oppure essere pienamente assicurato dal passeggero prima del volo;**
- **il limite applicabile per [...] il viaggio disciplinato dal contratto di trasporto alla responsabilità del vettore per danno causato da ritardo.";**

---

<sup>50</sup> FR opposes the delegated acts foreseen in this paragraph.

c) è aggiunto il paragrafo seguente:

**"4. Tutti i vettori aerei forniscono negli aeroporti e nei punti di vendita situati sul territorio di uno Stato membro al quale si applica il trattato e sui loro siti web un modulo che consente al passeggero di presentare immediatamente un reclamo per il danneggiamento, il ritardo o lo smarrimento del bagaglio. La data di presentazione del reclamo è considerata dal vettore aereo come la data di presentazione del reclamo ai sensi dell'articolo 31, paragrafi 2 e 3, della convenzione di Montreal, anche se il vettore aereo chiede ulteriori informazioni in data successiva. Questa possibilità lascia impregiudicato il diritto del passeggero di presentare un reclamo con altri mezzi entro i termini stabiliti dalla convenzione di Montreal."**

4. Sono inseriti i seguenti articoli:

*"Articolo 6 bis*

1. Durante il trasporto di [...] attrezzature per la mobilità [...] registrate, il vettore aereo **comunitario** [...] [...] **provvede affinché a** ciascuna persona **con disabilità o persona a mobilità ridotta** ai sensi dell'articolo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 1107/2006<sup>51</sup> **sia offerta** la possibilità di effettuare [...] 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 [...]. **La possibilità di effettuare una dichiarazione speciale può essere offerta gratuitamente.**<sup>52</sup>

[...]

3. In caso di distruzione, smarrimento, danneggiamento o ritardo nel trasporto di [...] attrezzature per la mobilità [...] registrate, 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.;

---

<sup>51</sup> Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air, OJ L 204, 26.7.2006, p.1.

<sup>52</sup> FI, HU and the Commission consider that the special declaration should always be made available free of charge.

[...] <sup>53</sup>

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

---

<sup>53</sup> A recital will be inserted on the need for effective enforcement. PL opposes such a recital. Commission opposes the deletion of this Article.

### *Articolo 6 quater*

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. La delega di potere di cui all'articolo 6, paragrafo 1, è conferita alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dalla 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. La decisione di revoca pone fine alla delega di poteri specificata nella decisione stessa. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva specificata nella decisione stessa. 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. ;

1. [...] **Fatto salvo il regolamento (CE) n. 1008/2008, i vettori aerei comunitari** indicano chiaramente, al momento della prenotazione e nella zona di registrazione (compresi i terminali automatici per la registrazione), il bagaglio massimo autorizzato che i passeggeri possono imbarcare in cabina, **compreso quello di cui al paragrafo 1 bis**, e nella stiva dell'aeromobile su ciascun volo incluso nella loro prenotazione, precisando se il numero dei bagagli è limitato. **Tali informazioni devono anche indicare a quali condizioni oggetti fragili o di valore (ad esempio, strumenti musicali, attrezzature sportive e passeggini per bambini) sono trasportati nella cabina passeggeri o nella stiva dell'aeromobile.** Se sono previsti oneri aggiuntivi per il trasporto dei bagagli, i vettori aerei indicano chiaramente i dettagli di tali oneri al momento della prenotazione e su richiesta all'aeroporto.

**1 bis. Fatto salvo il regolamento (CE) n. 1107/2006, il bagaglio a mano autorizzato può essere espresso soltanto 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 colli del bagaglio. Oltre al bagaglio massimo autorizzato in cabina, ai passeggeri è consentito portare in cabina, a titolo gratuito, oggetti o effetti personali essenziali, compresi, in numero ragionevole, acquisti effettuati dopo aver superato il primo controllo della carta di imbarco. Il bagaglio supplementare autorizzato per tali acquisti può anche essere espresso in dimensioni e/o peso massimi.<sup>54</sup>**

---

<sup>54</sup> BE, CZ, IE, LV, NL and UK consider that as long as sufficient information is provided to the passenger, further rules on baggage should not be introduced and these aspects should be left to the commercial decision of the carrier. CZ proposes to delete the word "*purchased*" in the last sentence.

2. Qualora [...] **ragioni specifiche**, 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.
3. [...] **Il presente articolo** non pregiudica le limitazioni al bagaglio a mano stabilite da norme internazionali e dell'UE in materia di sicurezza, quali il regolamento (CE) n. 300/2008, [...] il regolamento (CE) n. 820/2008 e **il regolamento (CE) n. 216/2008**. ;

[...] <sup>55</sup>

[...]

[...]

---

<sup>55</sup> A recital will be inserted encouraging the transportation of musical instruments under appropriate conditions.

5. L'articolo 7 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 7*

Entro il [...] **XX.XX.20XX [tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento]** la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla sua applicazione e i suoi effetti. [...]"

6. L'allegato del regolamento n. 2027/97 è sostituito dall'allegato 2 del presente regolamento.

*Articolo 3*

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. **Il regolamento (CE) n. 261/2004, come modificato dal presente regolamento, si applica a decorrere dal XX.XX.20XX [24 mesi dopo l'entrata in vigore]. Il regolamento (CE) n. 2027/97, come modificato dal presente regolamento, si applica ai diritti e agli obblighi** derivanti da contratti stipulati dopo la sua entrata in vigore.

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

*Per il Consiglio*

*Il presidente*



**"Allegato 1: elenco non tassativo di circostanze considerate eccezionali<sup>56</sup> [...]"**

1. Le seguenti circostanze sono considerate eccezionali:
  - i. calamità naturali [...] **e/o catastrofi ambientali che si ritiene possano pregiudicare** l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;
  - ii. [...]un difetto di fabbricazione nascosto comunicato dal produttore o da un'autorità competente e che pregiudica la sicurezza del volo;
  - iii. i rischi legati alla sicurezza, gli atti di sabotaggio o [...] **atti illeciti, incompatibili con** l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;
  - iii. bis) casi di guerra o instabilità politica in cui le competenti autorità pubbliche nazionali del paese di partenza del viaggio sconsigliano il viaggio;**
  - iv. [...] rischi sanitari o emergenze mediche (**quali una malattia grave**) **rilevati con breve preavviso prima della partenza del volo, o** che richiedono l'interruzione o la deviazione del volo [...];
  - v. limitazioni alla gestione del traffico aereo o la chiusura dello spazio aereo [...];
  - v. bis) chiusura non programmata di una aeroporto;**

---

<sup>56</sup> DE and FI prefer a non-binding Annex allowing NEBs to divert from the Annex in justified cases and propose to add "*as a general rule*" in the text. EE, IE, LU, MT, NL, UK, PL, PT, RO, SE and the Commission prefer a binding Annex to ensure legal certainty.

- vi. **condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione [...] del volo in condizioni di sicurezza o che comportino restrizioni di capacità nell'aeroporto di partenza o di arrivo;**
- vii. **vertenze di lavoro [...] presso i fornitori di servizi fondamentali, quali gli aeroporti, [...] i fornitori di servizi di navigazione aerea o i fornitori di servizi di assistenza a terra,<sup>57</sup>**
- viii. **comportamento perturbatore dei passeggeri tale da mettere a rischio l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;**
- ix. **collisione di uccelli o corpi estranei con l'aeromobile durante l'effettuazione di un volo che possa causare danni che richiedano controlli obbligatori immediati e possibili riparazioni;**
- x. **danni all'aeromobile provocati da terzi per i quali il vettore aereo, in mancanza di relazioni contrattuali, non è responsabile in loco prima della partenza del volo e che richiedano un'immediata valutazione o riparazione.**
- xi. **danni all'aeromobile che possano pregiudicare la sicurezza del volo o l'integrità dell'aeromobile, che richiedano un'immediata valutazione e/o riparazione e siano causati da eventi meteorologici (ad esempio: fulminazione, chicchi di grandine, tempeste, turbolenze forti, ecc.).**

[...]

[...]

[...]"

---

<sup>57</sup> A recital shall be inserted to include the possibility of strikes at the air carrier to qualify as extraordinary circumstances under certain circumstances (when they are unannounced and not fault of the air carrier). DE would prefer a clarification in this paragraph that labour disputes within the airline concerned are extraordinary circumstances.

**"Allegato 2: Elenco di criteri che i difetti e/o problemi tecnici devono soddisfare per poter essere considerati impreviste carenze di sicurezza del volo (articolo 2, mm)<sup>58</sup>**

**1. Rischi per la sicurezza del volo**

Conformemente al regolamento (CE) n. 216/2008 o, per i vettori di paesi terzi, all'allegato 6 dell'ICAO e a meno che il difetto sia il risultato di un danno provocato dal vettore stesso o dai suoi agenti che lavorano sotto la responsabilità del vettore<sup>59 60</sup>:

- a) il difetto è connesso all'aeronavigabilità dell'aeromobile, non figura nella lista degli equipaggiamenti minimi (MEL) ed è tale da dover essere rettificato prima che il volo possa essere effettuato in conformità con il punto M.A. 403 del regolamento (CE) n. 2042/2003; oppure
- b) il difetto esula dai limiti stabiliti dalla MEL e richiede un'immediata conclusione dell'operazione di volo; oppure
- c) si riscontrano vari difetti elencati nella MEL e, in conformità del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, il comandante decide che non è sicuro utilizzare l'aeromobile in presenza dell'insieme di tali difetti.

**2. Momento della constatazione**

La prima constatazione del difetto in questione avviene durante o dopo l'ispezione pre-volo e prima dello spegnimento dei motori nel luogo di destinazione del volo.

---

<sup>58</sup> AT and DE do not support the separation of technical defects in a new definition.

<sup>59</sup> The reference to damage caused by the carrier or its contracted agents will remain in the introductory paragraph until safety experts provide justification for its relevance only for point (a).

<sup>60</sup> DE proposes to move the following text from Annex 2, paragraph 1 to the definition of unexpected flight safety shortcomings: "*unless the defect is the result of damage caused by the carrier itself or its contracted agents working under the carrier's responsibility*".

### 3. Corretta manutenzione

**La manutenzione è stata eseguita in conformità con la versione aggiornata del programma di manutenzione approvato, mediante un organismo di manutenzione adeguato e qualificato, che utilizzi i dati di manutenzione specificati conformemente dell'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008 o, per i vettori di paesi terzi, all'allegato 6 dell'ICAO."**

---

**"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 (*il vettore aereo indica tra parentesi l'importo approssimativo in moneta locale*), il vettore non può escludere o limitare la propria responsabilità. Oltre tale importo il vettore aereo non è responsabile se prova che:

[...]

- **il danno non è dovuto a negligenza, altro atto illecito od omissione propria o dei propri dipendenti o incaricati, o**
- **il danno è dovuto esclusivamente a negligenza, altro atto illecito od omissione di un terzo.**

## ANTICIPI

In caso di lesioni o morte di un passeggero,<sup>61</sup> il vettore deve versare entro 15 giorni dall'identificazione della persona avente titolo a 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 (*l'importo è pari al 16 % per passeggero, dei limiti di responsabilità di cui al paragrafo precedente e rimane pari al 16 % ogniqualvolta l'importo è adattato conformemente all'articolo 6; il vettore aereo indica inoltre tra parentesi l'importo approssimativo in moneta locale.*).

## RITARDI NEL TRASPORTO DEI PASSEGGERI

In caso di ritardo nel trasporto dei passeggeri, 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 (*il vettore aereo indica tra parentesi l'importo approssimativo in moneta locale*).

## [...] RITARDI [...] NEL TRASPORTO DEI BAGAGLI

In caso di [...] ritardo [...] nel trasporto dei bagagli, il vettore è responsabile per il danno **a meno che non abbia preso tutte le misure possibili per evitare il danno derivante da tale ritardo o che fosse impossibile prendere tali misure. La responsabilità per il ritardo nel trasporto dei bagagli è pari a [...]** 1 113 DSP (*il vettore aereo indica tra parentesi l'importo approssimativo in moneta locale*). Questo limite di risarcimento si applica per passeggero e non per collo di bagaglio registrato.

---

<sup>61</sup> DE and RO propose to add a reference to '*serious injury*'.

## DISTRUZIONE, PERDITA O DANNO DEI BAGAGLI

**Il vettore aereo è responsabile dei danni subiti in caso di distruzione, smarrimento o danneggiamento del bagaglio fino a 1 131 DSP (*il vettore aereo indica tra parentesi l'importo approssimativo in moneta locale*). Questo limite di risarcimento si applica per passeggero e non per collo di bagaglio.**

[...] [...] **Per i bagagli registrati** danneggiati o smarriti, il vettore aereo[...] è responsabile [...] **salvo se** il danno [...] è causato da un **difetto**, una qualità o un [...] **vizio** intrinseci del bagaglio. [...] **Per quanto riguarda il bagaglio non registrato** (bagaglio a mano), compresi gli effetti personali, [...] **il vettore aereo** è responsabile solo qualora il danno derivi da sua colpa **ovvero da colpa dei suoi dipendenti o incaricati**.

## LIMITI DI RESPONSABILITÀ PIÙ ELEVATI PER IL BAGAGLIO REGISTRATO

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 se richiesto. 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 (*il vettore aereo indica tra parentesi l'importo approssimativo in moneta locale*). La tariffa è messa a disposizione dei passeggeri che ne fanno domanda. [...].

## ESENZIONE

**Se il vettore prova che i danni coperti dalle norme in materia di responsabilità applicate dai vettori aerei della Comunità come disposto dal regolamento (CE) n. 2027/97 e dalla Convenzione di Montreal, ivi comprese la morte o le lesioni, sono imputabili, direttamente o indirettamente, a negligenza o altro atto illecito od omissione della persona che chiede il risarcimento, o della persona da cui trae i suoi diritti, il vettore viene in tutto o in parte esonerato dalla propria responsabilità nei confronti del richiedente il risarcimento nella misura in cui tale negligenza, altro atto illecito od omissione abbiano provocato il danno o vi abbiano contribuito.**

## 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 aereo. **Il passeggero deve presentare un reclamo per iscritto entro un termine [...] di 7 giorni, nel caso [...] di danneggiamento del bagaglio registrato, [...] ed entro un termine di 21 giorni, in caso [...] di ritardo del bagaglio,** in entrambi i casi a partire dalla data in cui il bagaglio è stato messo a disposizione del passeggero. Al fine di [...] **agevolare il rispetto di** tali termini, i vettori aerei devono dare ai passeggeri la possibilità di [...] **presentare un [...] reclamo all'aeroporto mediante un modulo. [...] Tale modulo di reclamo deve essere accettato dal vettore aereo presso l'aeroporto come un reclamo vero e proprio. La data di presentazione di tale reclamo è considerata dal vettore aereo come la data di presentazione del reclamo ai sensi dell'articolo 31, paragrafi 2 e 3, della convenzione di Montreal, anche se il vettore aereo chiede ulteriori informazioni in data successiva.**



## **RESPONSABILITÀ DEL VETTORE CONTRAENTE E DEL VETTORE EFFETTIVO<sup>62</sup>**

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 alla consegna con [...] [...] **uno dei due vettori**.

### **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 nell'Unione 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 **pertinenti** [...]."

---

<sup>62</sup> DE proposes to change the title as follows “*Liability of community air carriers and contracting [...] air carriers*” and to substitute “*air carrier*” by “*Community air carrier*” in the first sentence.