

REGOLAMENTO (CE) N. 2111/2005 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 14 dicembre 2005

relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) L'intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, in via prioritaria, a garantire ai passeggeri un elevato livello di protezione contro i rischi per la sicurezza. Inoltre, occorre tenere in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.
- (2) È opportuno portare a conoscenza dei passeggeri un elenco comunitario dei vettori aerei che non soddisfano i pertinenti requisiti in materia di sicurezza, al fine di assicurare la massima trasparenza. Tale elenco dovrebbe essere basato su criteri comuni elaborati a livello comunitario.
- (3) I vettori aerei che figurano sull'elenco comunitario dovrebbero essere oggetto di un divieto operativo. I divieti operativi figuranti nell'elenco comunitario dovrebbero essere applicati sul territorio degli Stati membri cui si applica il trattato.
- (4) I vettori aerei che non godono di diritti di traffico in uno o più Stati membri possono nondimeno volare da e verso la Comunità, se i loro aeromobili, con o senza equipaggio, sono noleggiati da compagnie che godono di tali diritti. È opportuno prevedere una disposizione in base alla quale un divieto operativo figurante sull'elenco comunitario si applichi anche a tali vettori aerei, poiché essi potrebbero altrimenti operare nella Comunità pur non rispettando le pertinenti norme sulla sicurezza.
- (5) Ad un vettore aereo oggetto di un divieto operativo potrebbe essere consentito di esercitare diritti di traffico, se prende in leasing un velivolo con equipaggio (wet lease)

presso un vettore che non è oggetto di un divieto operativo, purché siano rispettate le pertinenti norme sulla sicurezza.

- (6) La procedura di aggiornamento dell'elenco comunitario dovrebbe consentire l'adozione rapida delle decisioni per poter fornire ai passeggeri del trasporto aereo informazioni adeguate e aggiornate in materia di sicurezza e garantire che i vettori aerei che hanno posto rimedio alle carenze in termini di sicurezza siano cancellati dall'elenco appena possibile. Le procedure dovrebbero, nel contempo, rispettare il diritto del vettore aereo a difendersi, fatti salvi gli accordi e le convenzioni internazionali dei quali gli Stati membri o la Comunità sono parti, in particolare la Convenzione di Chicago del 1944 sull'aviazione civile internazionale. Le misure di attuazione in materia di procedure, che saranno adottate dalla Commissione, dovrebbero considerare specificatamente tali requisiti.
- (7) Quando ad un vettore aereo è stato imposto un divieto operativo, si dovrebbero prevedere delle misure, al fine di aiutare il vettore in questione a rimediare alle carenze che hanno dato luogo all'imposizione di tale divieto.
- (8) In casi eccezionali, dovrebbe essere consentito agli Stati membri di adottare misure unilaterali. In caso d'urgenza e se posti di fronte a problemi di sicurezza imprevisti, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di imporre immediatamente un divieto operativo per il proprio territorio. Inoltre, qualora la Commissione abbia deciso di non inserire un vettore aereo nell'elenco comunitario, gli Stati membri dovrebbero poter imporre o mantenere un divieto operativo in relazione ad un problema di sicurezza che non esiste negli altri Stati membri. Gli Stati membri dovrebbero avvalersi in modo restrittivo di tali possibilità, tenendo conto degli interessi comunitari e in vista della presentazione di un approccio comune in materia di sicurezza aerea, fatto salvo l'articolo 8 del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile ⁽³⁾, e l'articolo 10 del regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Parere del 28 settembre 2005 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ Parere del Parlamento europeo del 16 novembre 2005 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 5 dicembre 2005.

⁽³⁾ GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2871/2000 della Commissione (GU L 333 del 29.12.2000, pag. 47).

⁽⁴⁾ 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).

- (9) Occorre assicurare una pubblicità efficace alle informazioni relative alla sicurezza dei vettori aerei, ad esempio ricorrendo a Internet.
- (10) 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 le informazioni necessarie per compiere scelte consapevoli.
- (11) L'identità del vettore o dei vettori aerei che forniscono effettivamente il servizio è un elemento essenziale dell'informazione. Tuttavia, i consumatori che concludono un contratto di trasporto, che potrebbe comprendere un volo sia di andata che di ritorno, non sono sempre informati sull'identità del vettore o dei vettori aerei effettivi del volo o dei voli in questione.
- (12) La direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze e i circuiti «tutto compreso»⁽¹⁾, stabilisce che determinate informazioni devono essere messe a disposizione dei consumatori, ma che tali informazioni non includono l'identità del vettore aereo effettivo del volo.
- (13) Il regolamento (CEE) n. 2299/89 del Consiglio, del 24 luglio 1989, relativo ad un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione (CRS)⁽²⁾, riconosce ai consumatori che prenotano un volo tramite un sistema telematico di prenotazione il diritto di essere informati circa l'identità del vettore aereo effettivo. Tuttavia, anche nel trasporto aereo di linea esistono alcune prassi, tra le quali il cosiddetto «wet lease» (leasing dell'apparecchio con equipaggio) o la condivisione di codici per i posti prenotati senza un CRS, in cui il vettore aereo che ha venduto il biglietto a proprio nome in realtà non effettua il volo in questione. Attualmente ai passeggeri non è formalmente riconosciuto per legge il diritto di essere informati circa l'identità del vettore aereo effettivo del servizio.
- (14) Le menzionate prassi aumentano la flessibilità e permettono di fornire servizi migliori ai passeggeri. Inoltre, è indispensabile apportare, in particolare per motivi tecnici, modifiche dell'ultimo minuto che contribuiscono alla sicurezza del trasporto aereo. Tuttavia, questa flessibilità dovrebbe trovare riscontro nella verifica del fatto che le compagnie che in realtà effettuano i voli rispondano ai requisiti di sicurezza e nella trasparenza nei confronti dei consumatori, al fine di garantire loro il diritto di fare una scelta informata. Si dovrebbe mirare a raggiungere un giusto equilibrio tra la vitalità commerciale dei vettori aerei e l'accesso dei passeggeri all'informazione.
- (15) 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 contribuirebbe alla conoscenza da parte dei passeggeri del livello di affidabilità dei vettori aerei.
- (16) I vettori aerei sono tenuti a riferire alle autorità nazionali di sicurezza aerea in merito a carenze di sicurezza nonché a rimediare senza indugio a tali carenze. Il personale di bordo e di terra è tenuto ad intervenire in modo adeguato, qualora riscontri carenze a livello di sicurezza. Sarebbe contrario agli interessi della sicurezza aerea se il personale venisse penalizzato per ciò, come si evince dall'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 civile⁽³⁾.
- (17) Oltre alle situazioni disciplinate dal regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato⁽⁴⁾, ai passeggeri dovrebbe essere concesso il diritto di essere rimborsati o reindirizzati, in determinate altre situazioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento, qualora esista un collegamento abbastanza vicino con la Comunità.
- (18) Oltre alle norme fissate dal presente regolamento, le implicazioni connesse ai cambi di identità del vettore effettivo per l'espletamento del contratto di trasporto dovrebbero essere disciplinate dalle leggi degli Stati membri applicabili ai contratti e dalla pertinente normativa comunitaria, in particolare dalla direttiva 90/314/CEE e dalla direttiva 93/13/CEE del Consiglio, del 5 aprile 1993, sulle clausole abusive nei contratti stipulati con i consumatori⁽⁵⁾.
- (19) Il presente regolamento fa parte di un processo legislativo che persegue un'impostazione efficiente e coerente ai fini del miglioramento della sicurezza aerea nella Comunità. In tale processo l'Agenzia europea per la sicurezza aerea svolge un ruolo importante che, nel quadro del presente regolamento, potrebbe essere ulteriormente ampliato con un'estensione delle competenze della medesima, ad esempio in relazione agli aeromobili di paesi terzi. Sarebbe inoltre opportuno prestare particolare attenzione a misure volte a migliorare ulteriormente la qualità e la quantità delle ispezioni di sicurezza degli aeromobili nonché ad armonizzarle.
- (20) Quando esiste un rischio per la sicurezza che non è stato adeguatamente risolto dallo Stato membro o dagli Stati membri interessati, la Commissione dovrebbe poter adottare misure immediate su base provvisoria. In questo caso, il comitato che assiste la Commissione nel suo lavoro ai sensi del presente regolamento dovrebbe agire conformemente alla procedura consultiva prevista all'articolo 3 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁽⁶⁾.

(1) GU L 158 del 23.6.1990, pag. 59.

(2) GU L 220 del 29.7.1989, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 323/1999 (GU L 40 del 13.2.1999, pag. 1).

(3) GU L 167 del 4.7.2003, pag. 23.

(4) GU L 46 del 17.2.2004, pag. 1.

(5) GU L 95 del 21.4.1993, pag. 29.

(6) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

(21) In tutti gli altri casi, il comitato che assiste la Commissione nel suo lavoro ai sensi del presente regolamento dovrebbe agire conformemente alla procedura regolamentare prevista all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE.

(22) Poiché la relazione esistente tra il presente regolamento e l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari ⁽¹⁾, risulterebbe altrimenti poco chiara, l'articolo succitato dovrebbe essere abrogato ai fini della certezza del diritto.

(23) Gli Stati membri dovrebbero stabilire norme sulle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni del capo III del presente regolamento e garantirne l'applicazione. Tali sanzioni, che possono essere di natura civile o amministrativa, dovrebbero essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

(24) La Commissione dovrebbe analizzare l'applicazione del presente regolamento e, trascorso un periodo sufficientemente lungo, presentare una relazione sull'efficacia delle disposizioni adottate.

(25) Qualunque competente autorità dell'aviazione civile nella Comunità può decidere che i vettori aerei, compresi quelli non operanti nel territorio degli Stati membri cui si applica il trattato, possono presentare alla medesima autorità la richiesta di sottoporre il vettore aereo in questione ad ispezioni sistematiche, al fine di accertare la sua capacità di rispettare le pertinenti norme di sicurezza.

(26) Il presente regolamento non dovrebbe impedire agli Stati membri di introdurre un sistema di etichettatura di qualità per i vettori aerei a livello nazionale, basato su criteri che possono comprendere considerazioni diverse dai requisiti minimi di sicurezza, conformemente al diritto comunitario.

(27) Il Regno di Spagna e il Regno Unito, in una dichiarazione comune concordata il 2 dicembre 1987 a Londra dai ministri degli Affari esteri dei due paesi, hanno stipulato degli accordi in vista di una maggiore cooperazione sull'uso dell'aeroporto di Gibilterra, i quali a tutt'oggi non sono ancora operativi,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

⁽¹⁾ GU L 143 del 30.4.2004, pag. 76.

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente regolamento stabilisce le norme:
 - a) sulla definizione e pubblicazione di un elenco comunitario, basato su criteri comuni, dei vettori aerei che per motivi di sicurezza sono soggetti a un divieto operativo nella Comunità;
 - e
 - b) sulle informazioni destinate ai passeggeri aerei circa l'identità del vettore aereo effettivo dei voli da essi utilizzati.
2. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche rispettive del Regno di Spagna e del Regno Unito per quanto riguarda la controversia relativa alla sovranità sul territorio in cui è situato tale aeroporto.
3. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra resta sospesa fino al momento in cui sarà attuata l'intesa contenuta nella dichiarazione comune dei ministri degli Esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito del 2 dicembre 1987. I governi del Regno di Spagna e del Regno Unito informeranno il Consiglio in merito a tale data di messa in applicazione.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) «vettore aereo», un'impresa di trasporto aereo titolare di una valida licenza di esercizio o di un'autorizzazione equivalente;
- b) «contratto di trasporto», un contratto di trasporto aereo o comprendente servizi di trasporto aereo, incluso il trasporto composto di due o più voli effettuati dallo stesso o da diversi vettori aerei;
- c) «contraente di trasporto aereo», il vettore che conclude un contratto di trasporto con un passeggero o, se il contratto comprende un servizio tutto compreso, il tour operator. Ogni venditore di biglietti è anch'esso considerato come contraente di trasporto aereo;

- d) «venditore di biglietti», un venditore di biglietti aerei, diverso da un vettore aereo o da un tour operator, che funge da intermediario per la conclusione di un contratto di trasporto con un passeggero per un volo semplice o per un volo nel quadro di un servizio tutto compreso;
- e) «vettore effettivo», il vettore aereo che effettua o intende effettuare un volo in base a un contratto di trasporto con un passeggero ovvero per conto di un'altra persona fisica o giuridica che abbia concluso un contratto di trasporto con tale passeggero;
- f) «licenza di esercizio o permesso tecnico», atto legislativo o amministrativo con cui uno Stato membro autorizza un vettore ad effettuare servizi di trasporto aereo nei propri aeroporti o nel proprio spazio aereo o ad esercitare diritti di traffico;
- g) «divieto operativo», il rifiuto, la sospensione, la revoca o la restrizione della licenza di esercizio o del permesso tecnico di un vettore aereo, motivati da ragioni di sicurezza, od ogni altra equivalente misura di sicurezza nei confronti di un vettore aereo non avente diritti di traffico nella Comunità, ma i cui aeromobili potrebbero operare nella Comunità in base a un contratto di leasing;
- h) «servizio tutto compreso», i servizi di cui all'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 90/314/CEE;
- i) «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 contraente di trasporto aereo;
- j) «pertinenti standard di sicurezza», gli standard di sicurezza internazionali contenuti nella Convenzione di Chicago e i relativi allegati nonché, se del caso, quelli pertinenti del diritto comunitario.

CAPO II

ELENCO COMUNITARIO

Articolo 3

Definizione dell'elenco comunitario

1. Per rafforzare la sicurezza aerea si definisce un elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo nella Comunità (di seguito «elenco comunitario»). Ogni Stato membro applica sul proprio territorio i divieti operativi inclusi nell'elenco comunitario ai vettori aerei oggetto di tali divieti.

2. I criteri comuni da applicare, basati sulle pertinenti norme di sicurezza, per imporre un divieto operativo al vettore aereo sono stabiliti nell'allegato (di seguito «criteri comuni»). La Commissione può modificare l'allegato, in particolare per tener conto degli sviluppi scientifici e tecnici, conformemente alla procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 3.

3. Ai fini dell'istituzione dell'elenco comunitario, ogni Stato membro, entro il 16 febbraio 2006, comunica alla Commissione l'identità dei vettori aerei oggetto di un divieto operativo sul proprio territorio, nonché le ragioni che hanno indotto all'adozione di tale divieto e qualsiasi altra informazione pertinente. La Commissione informa gli altri Stati membri di tali divieti operativi.

4. Entro un mese a decorrere dal ricevimento delle informazioni comunicate dagli Stati membri, la Commissione, in base ai criteri comuni, stabilisce l'imposizione di un divieto operativo relativamente ai vettori aerei interessati e definisce l'elenco comunitario dei vettori aerei sottoposti al divieto operativo, conformemente alla procedura definita all'articolo 15, paragrafo 3.

Articolo 4

Aggiornamento dell'elenco comunitario

1. L'elenco comunitario è aggiornato:

- per imporre un divieto operativo a un vettore aereo e inserire tale vettore aereo nell'elenco comunitario in base ai criteri comuni;
- per cancellare un vettore aereo dall'elenco comunitario, se ha ovviato alla carenza o alle carenze in materia di sicurezza che avevano dato luogo all'inserimento del vettore aereo nell'elenco comunitario e se non esistano altre ragioni, in base ai criteri comuni, di mantenere questo vettore aereo nell'elenco comunitario;
- per modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo che figura nell'elenco comunitario.

2. La Commissione, agendo di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro, decide di aggiornare l'elenco comunitario appena se ne verifica la necessità a norma del paragrafo 1, secondo la procedura definita all'articolo 15, paragrafo 3, e in base ai criteri comuni. Ogni tre mesi almeno la Commissione verifica se occorra aggiornare l'elenco comunitario.

3. Ogni Stato membro e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea comunicano alla Commissione tutte le informazioni che possono essere utili nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco comunitario. La Commissione comunica tutte le informazioni pertinenti agli altri Stati membri.

Articolo 5

Misure provvisorie concernenti l'aggiornamento dell'elenco comunitario

1. Quando risulti che il proseguimento dell'attività di un vettore aereo nella Comunità può rappresentare un grave rischio per la sicurezza e che questo rischio non è stato risolto in modo soddisfacente attraverso misure d'urgenza da parte dello Stato membro interessato, o degli Stati membri interessati, a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, la Commissione può provvisoriamente adottare le misure di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a) o c), secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

2. Appena possibile e comunque non oltre 10 giorni lavorativi, la Commissione trasmette la questione al comitato di cui all'articolo 15, paragrafo 1, e decide di confermare, modificare, revocare o estendere la misura adottata in virtù del paragrafo 1 del presente articolo, agendo secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 3.

Articolo 6

Misure eccezionali

1. In caso d'urgenza, il presente regolamento non impedisce a uno Stato membro di reagire a un problema di sicurezza imprevisto adottando un divieto operativo immediato sul proprio territorio, tenendo conto dei criteri comuni.

2. Una decisione della Commissione di non inserire un vettore aereo nell'elenco comunitario ai sensi della procedura di cui all'articolo 3, paragrafo 4, o all'articolo 4, paragrafo 2, non osta a che uno Stato membro imponga o mantenga un divieto operativo per il vettore aereo interessato a seguito di un problema di sicurezza che riguardi specificatamente quello Stato membro.

3. Nelle situazioni di cui ai paragrafi 1 e 2, lo Stato membro interessato informa immediatamente la Commissione, la quale, a sua volta, informa gli altri Stati membri. Nella situazione di cui al paragrafo 1, lo Stato membro interessato trasmette immediatamente alla Commissione una richiesta di aggiornamento dell'elenco comunitario, conformemente all'articolo 4, paragrafo 2.

Articolo 7

Diritto di difesa

Allorché la Commissione adotta decisioni a norma dell'articolo 3, paragrafo 4, dell'articolo 4, paragrafo 2, e dell'articolo 5, essa garantisce che al vettore aereo interessato sia data la possibilità di essere ascoltato, tenendo conto della necessità, in alcuni casi, di una procedura d'urgenza.

Articolo 8

Misure di esecuzione

1. La Commissione, agendo secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 3, stabilisce, se del caso, misure di esecuzione per definire norme particolareggiate concernenti le procedure di cui al presente capo.

2. Approvando queste misure, la Commissione tiene debito conto della necessità di statuire rapidamente sull'aggiornamento dell'elenco comunitario e, se del caso, prevede la possibilità di una procedura d'urgenza.

Articolo 9

Pubblicazione

1. L'elenco comunitario e qualsiasi modifica dello stesso sono pubblicati immediatamente nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. La Commissione e gli Stati membri adottano le misure necessarie per agevolare l'accesso del pubblico all'elenco comunitario nella sua versione più recente, in particolare tramite Internet.

3. I contraenti di trasporto aereo, le autorità nazionali dell'aviazione civile, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea e gli aeroporti siti nel territorio degli Stati membri rendono noto l'elenco comunitario ai passeggeri sia attraverso i loro siti web sia, eventualmente, nei loro edifici.

CAPO III

INFORMAZIONI AI PASSEGGERI

Articolo 10

Ambito di applicazione

1. Le disposizioni del presente capo si applicano al trasporto aereo di passeggeri ogniqualvolta il volo fa parte di un contratto di viaggio e tale viaggio è iniziato nella Comunità e se:

a) il volo parte da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro cui si applica il trattato;

o

b) il volo parte da un aeroporto situato in un paese terzo e arriva a un aeroporto situato nel territorio di uno Stato cui si applica il trattato;

o

c) il volo parte da un aeroporto situato in un paese terzo e arriva a qualsiasi aeroporto di un tale paese.

2. Le disposizioni del presente capo si applicano indipendentemente dal fatto che un volo sia o no un volo di linea o che faccia parte o meno di un servizio tutto compreso.

3. Le disposizioni del presente capo non incidono sui diritti dei passeggeri di cui alla direttiva 90/314/CEE e al regolamento (CEE) n. 2299/89.

Articolo 11

Informazione sull'identità del vettore aereo effettivo

1. Al momento della prenotazione il contraente del trasporto aereo comunica ai passeggeri l'identità del vettore effettivo o dei vettori effettivi, indipendentemente dai mezzi utilizzati per fare la prenotazione.

2. Se l'identità del vettore aereo effettivo o dei vettori 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.

3. Se il vettore contraente o i vettori contraenti vengono cambiati dopo la prenotazione, qualunque ne sia la ragione, il contraente del trasporto aereo adotta immediatamente tutte le misure necessarie per assicurare che i passeggeri siano informati quanto prima del cambiamento. In tutti i casi, i passeggeri vengono informati al check-in oppure al momento dell'imbarco qualora, in caso di coincidenza con un altro volo, il check-in non sia previsto.

4. Il vettore aereo o il tour operator, a seconda dei casi, assicurano che il contraente del trasporto aereo competente sia informato dell'identità del vettore aereo effettivo o dei vettori aerei effettivi non appena questa sia nota, in particolare in caso di cambiamento di identità.

5. Se il venditore dei biglietti non è stato informato in merito all'identità del vettore aereo effettivo, non sarà responsabile del mancato rispetto degli obblighi previsti nel presente articolo.

6. Il dovere d'informazione dei passeggeri da parte del contraente di trasporto aereo circa l'identità del vettore o dei vettori effettivi è specificato nelle condizioni generali di vendita applicabili al contratto di trasporto.

Articolo 12

Diritto al rimborso o alla partenza su un volo alternativo

1. Il presente regolamento non pregiudica il diritto al rimborso o alla partenza su un volo alternativo previsto dal regolamento (CE) n. 261/2004.

2. Nei casi in cui il regolamento (CE) n. 261/2004 non si applica e:

a) il vettore aereo effettivo notificato al passeggero è stato inserito nell'elenco comunitario ed è soggetto ad un divieto operativo che ha condotto alla cancellazione del volo in questione, o che avrebbe condotto alla sua cancellazione qualora fosse stato effettuato nella Comunità,

o

b) il vettore aereo effettivo notificato al passeggero è stato sostituito da un altro vettore effettivo che è stato inserito nell'elenco comunitario e che è soggetto ad un divieto operativo che ha condotto alla cancellazione del volo in questione, o che avrebbe condotto alla sua cancellazione qualora fosse stato effettuato nella Comunità,

il contraente di trasporto aereo firmatario del contratto di trasporto garantisce al passeggero il diritto al rimborso o alla partenza su un volo alternativo, di cui all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 261/2004, a condizione che, se il volo non è stato cancellato, il passeggero abbia scelto di non prenderlo.

3. L'applicazione del paragrafo 2 del presente articolo fa salvo l'articolo 13 del regolamento (CE) n. 261/2004.

Articolo 13

Sanzioni

Gli Stati membri garantiscono il rispetto delle norme del presente capo e stabiliscono sanzioni in caso di loro violazione. Tali sanzioni sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

CAPO IV

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 14

Informazione e modifica

Entro il 16 gennaio 2009 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento. La relazione è corredata, se del caso, di proposte di modifica del presente regolamento.

Articolo 15

Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato di cui all'articolo 12 del regolamento (CEE) n. 3922/91 (di seguito «comitato»).

2. Nei casi in cui si fa riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 8 di quest'ultima.

3. Nei casi in cui si fa riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 8 di quest'ultima.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

4. La Commissione può consultare il comitato su qualsiasi altra questione concernente l'applicazione del presente regolamento.

5. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 16

Abrogazione

L'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE è abrogato.

Articolo 17

Entrata in vigore

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

Gli articoli 10, 11 e 12 si applicano dal 16 luglio 2006 e l'articolo 13 dal 16 gennaio 2007.

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

Fatto a Strasburgo, addì 14 dicembre 2005.

Per il Parlamento europeo
Il presidente
J. BORRELL FONTELLES

Per il Consiglio
Il presidente
C. CLARKE

ALLEGATO

Criteria comuni per la valutazione dell'opportunità di un divieto operativo per motivi di sicurezza a livello comunitario

Le decisioni su un'azione a livello comunitario vengono prese in base al merito di ciascun singolo caso. In base al merito di ciascun caso, un vettore o tutti i vettori certificati in un medesimo Stato possono essere soggetti ad un'azione a livello comunitario.

Nel vagliare l'opportunità di divieto totale o parziale di un vettore aereo, si valuta se esso rispetti le norme di sicurezza pertinenti, tenendo conto dei seguenti elementi.

1. Gravi e comprovate carenze per quanto riguarda la sicurezza del vettore aereo:
 - rapporti indicanti gravi carenze in materia di sicurezza, o mancanze continuate da parte del vettore nel porre rimedio alle carenze rilevate dalle ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA precedentemente comunicate al vettore,
 - gravi carenze in materia di sicurezza, individuate nell'ambito delle disposizioni relative alla raccolta di informazioni di cui all'articolo 3 della direttiva 2004/36/CE sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi,
 - divieto operativo imposto ad un vettore da parte di un paese terzo a motivo di carenze comprovate in relazione alle norme internazionali in materia di sicurezza,
 - informazioni circostanziate relative a un incidente o ad un incidente grave, indicanti carenze sistemiche latenti in materia di sicurezza.
 2. Mancanza di capacità e/o volontà di un vettore aereo di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza, dimostrata da:
 - mancanza di trasparenza o di una comunicazione adeguata e tempestiva da parte di un vettore aereo in seguito ad una richiesta d'informazioni dell'autorità di aviazione civile di uno Stato membro riguardo alla sicurezza della sua attività,
 - piano d'azione correttivo inadeguato o insufficiente presentato in seguito al rilevamento di una grave carenza in materia di sicurezza.
 3. Mancanza di capacità e/o volontà delle autorità responsabili della supervisione di un vettore aereo di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza, dimostrata da:
 - mancanza di cooperazione con l'autorità di aviazione civile di uno Stato membro da parte delle autorità competenti di un altro Stato, nel caso in cui siano emerse preoccupazioni circa la sicurezza dell'attività di un vettore al quale sia stata rilasciata una licenza o certificazione in quello Stato,
 - insufficiente capacità delle autorità responsabili della supervisione regolamentare del vettore di attuare e far rispettare le norme di sicurezza pertinenti. Occorre tenere conto in particolare degli elementi seguenti:
 - a) ispezioni e relativi piani d'azione correttivi stabiliti in conformità del Programma ispettivo universale di monitoraggio della sicurezza dell'ICAO o di una norma comunitaria applicabile;
 - b) se l'autorizzazione ad operare o il permesso tecnico di qualunque vettore aereo sotto la sorveglianza di quello Stato sia precedentemente stato rifiutato o revocato da un altro Stato;
 - c) il certificato dell'operatore aereo non è stato rilasciato dall'autorità competente dello Stato in cui il vettore ha la sua sede principale di attività;
 - insufficiente capacità delle autorità competenti dello Stato in cui l'aeromobile utilizzato dal vettore aereo è registrato di sorvegliare l'aeromobile utilizzato dal vettore, in conformità degli obblighi derivanti dalla Convenzione di Chicago.
-