Gazzetta ufficiale
dell'Unione europea

IT
Serie L

2026/2202

2.10.2026

REGOLAMENTO (UE) 2026/2202 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 16 settembre 2026

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

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

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, visto il progetto comune approvato il 15 giugno 2026 dal comitato di conciliazione ([2]),

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]), e il regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio ([4]) hanno contribuito significativamente a tutelare i diritti dei passeggeri del trasporto aereo quando i loro programmi di viaggio sono perturbati da negato imbarco, ritardi prolungati, cancellazioni o errori nella gestione del bagaglio.

(2) Il legislatore dell'Unione conferma gli obiettivi espressi nei considerando 1 e 4 del regolamento (CE) n. 261/2004 nella sua versione originale per la legislazione dell'Unione nel settore del trasporto aereo, ossia garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, tenere pienamente conto delle esigenze di tutela dei consumatori in generale, in linea con l'articolo 38 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, e migliorare le norme di protezione stabilite da tale regolamento, garantendo al contempo un approccio equilibrato che promuova la connettività e la competitività dei vettori aerei dell'Unione. A tal fine, il presente regolamento rafforza i diritti dei passeggeri del trasporto aereo, migliorando la certezza del diritto sia per i passeggeri del trasporto aereo sia per i vettori aerei, tenere conto dell'abbondante giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea («Corte di giustizia») nella sua interpretazione del regolamento (CE) n. 261/2004 nella sua versione originale, nonché garantendo che i vettori aerei operino secondo condizioni armonizzate in un mercato liberalizzato. Ne consegue altresì che le norme di protezione stabilite dal regolamento (CE) n. 261/2004 dovrebbero essere rafforzate. È opportuno, pertanto, concretizzare i diritti dei passeggeri del trasporto aereo, tutelati dal regolamento (CE) n. 261/2004 e dal regolamento (CE) n. 2027/97, e garantire un'applicazione più efficace, efficiente e coerente di tali diritti in tutta l'Unione, tenendo conto al contempo degli interessi dei vettori aerei e continuando a ricercare un equilibrio tra gli interessi dei passeggeri del trasporto aereo e quelli dei vettori aerei.

([1]) GU C 327 del 12.11.2013, pag. 115.

([2]) Posizione del Parlamento europeo del 5 febbraio 2014 (GU C 93 del 24.3.2017, pag. 336) e posizione del Consiglio in prima lettura del 29 settembre 2025 (GU C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Posizione del Parlamento europeo del 21 gennaio 2026 (GU C, C/2026/3701, 5.8.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/3701/oj). Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 7 luglio 2026 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 13 luglio 2026.

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

([4]) Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli (GU L 285 del 17.10.1997, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

(3) Tuttavia, alcune lacune emerse nell'attuazione dei diritti stabiliti dai regolamenti (CE) n. 261/2004 e (CE) n. 2027/97 hanno ostacolato la realizzazione del pieno potenziale di tali diritti in termini di protezione dei passeggeri. Per garantire l'esercizio dei diritti dei passeggeri del trasporto aereo nell'Unione più concreto, efficiente e coerente è necessario apportare una serie di modifiche all'attuale quadro giuridico. Tale esigenza è stata sottolineata nella comunicazione della Commissione del 27 ottobre 2010 dal titolo «Relazione 2010 sulla cittadinanza dell'Unione - Eliminare gli ostacoli all'esercizio dei diritti dei cittadini dell'Unione», che ha annunciato misure volte a garantire un complesso di diritti comuni, anche a beneficio dei passeggeri del trasporto aereo, e ad assicurarne l'adeguata attuazione.

(4) I passeggeri che viaggiano su un volo cui si applicano oneri di servizio pubblico, a tariffa piena o ridotta, dovrebbero essere soggetti agli stessi diritti a norma del regolamento (CE) n. 261/2004.

(5) Al fine di migliorare la certezza del diritto per i vettori aerei e per i passeggeri, è necessaria una definizione della nozione di «circostanze eccezionali». In particolare, e in conformità alla giurisprudenza consolidata della Corte di giustizia, la nozione di «circostanze eccezionali» dovrebbe riferirsi agli eventi che, per la loro natura o la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono all'effettivo controllo di tale vettore aereo. Queste due condizioni sono cumulative. Ai fini di maggiore chiarezza e prevedibilità, è inoltre opportuno prevedere un elenco non esaustivo di eventi che si ritiene soddisfino tali condizioni, conformemente alla giurisprudenza della Corte di giustizia. La Commissione dovrebbe riesaminare l'elenco delle circostanze eccezionali ogni cinque anni e presentare, se del caso, una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio per aggiornarlo. Per essere invocato come circostanza eccezionale, un evento deve soddisfare tutti gli elementi specificati nell'elenco. Qualora un evento non incluso nell'elenco sia invocato come circostanza eccezionale, il rispetto delle condizioni cumulative di cui sopra dovrebbe essere valutato caso per caso. Il verificarsi di una circostanza eccezionale e l'invocazione della stessa da parte di un vettore aereo in relazione all'interruzione di un determinato volo non sono motivi sufficienti per esonerare il vettore aereo dall'obbligo di compensazione pecuniaria stabilito dall'articolo 7 del regolamento (CE) n. 261/2004. Tale esonero dovrebbe applicarsi solo se il vettore aereo dimostra anche che le circostanze eccezionali hanno causato l'interruzione e che quest'ultima non si sarebbe potuta evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

(6) Qualora il vettore aereo invochi il verificarsi di circostanze eccezionali, una spiegazione chiara e motivata di tali circostanze eccezionali dovrebbe essere fornita al passeggero. Tale spiegazione dovrebbe servire a informare il passeggero, in modo chiaro e trasparente, in merito alle circostanze che hanno causato l'interruzione. A tale riguardo, le informazioni fornite dovrebbero riguardare in modo specifico la particolare interruzione verificatasi per il volo dei passeggeri. I vettori aerei dovrebbero fornire tali informazioni in modo conciso utilizzando un linguaggio semplice, evitando un gergo giuridico e settoriale, in modo che siano facilmente comprensibili per il passeggero. La spiegazione dovrebbe fungere unicamente da informazione al passeggero e dovrebbe essere chiaramente distinta dalla prova che i vettori aerei potrebbero essere tenuti a fornire agli organismi nazionali di applicazione, ad altri organismi o ai tribunali.

(7) Nella sentenza nella causa C-173/07 (*Emirates Airlines - Direktion für Deutschland/Diether Schenkel*) ([5]) sull'interpretazione del regolamento (CE) n. 261/2004, la Corte di giustizia ha stabilito che la nozione di «volo» ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004 non è definita, ma la Corte di giustizia l'ha interpretata nel senso che il volo consiste, sostanzialmente, in un'operazione di trasporto aereo, e costituisce quindi un'«unità» di tale trasporto, realizzata da un vettore aereo che fissa il suo itinerario. Per evitare incertezze e alla luce dell'esperienza acquisita, occorre fornire una chiara definizione di «volo», nonché delle nozioni connesse di «coincidenza» e «tratta».

([5]) Sentenza della Corte (Quarta sezione) del 10 luglio 2008, *Emirates Airlines –– Direktion für Deutschland/Diether Schenkel*, C-173-07, ECLI:EU:C:2008/400.

(8) Nella sentenza nella causa C-537/17 (*Claudia Wegener/Royal Air Maroc SA*) ([6]) sull'interpretazione del regolamento (CE) n. 261/2004, la Corte di giustizia ha stabilito che il regolamento (CE) n. 261/2004 si applica alla parte di qualsiasi volo che rientra in una tratta nell'ambito di applicazione del presente regolamento, indipendentemente dal luogo di effettuazione del volo, compresi i voli interamente operati al di fuori dell'Unione. Quando il punto di partenza iniziale è situato nel territorio di uno Stato membro cui si applicano i trattati oppure, qualora il vettore aereo operativo sia un vettore aereo operativo dell'Unione, quando la destinazione finale della tratta è situata nel territorio di uno Stato membro cui si applicano i trattati, dovrebbe applicarsi il presente regolamento.

(9) I biglietti sono emessi o autorizzati dal vettore aereo operativo a seguito della conclusione di un contratto di trasporto aereo con un passeggero. Essi dovrebbero essere identificabili mediante un numero di biglietto unico e contenere un riferimento unico relativo a un contratto di trasporto aereo unico emesso al momento della prenotazione. Essi dovrebbero comprendere un volo o una coincidenza senza tener conto delle soste intermedie per motivi tecnici e operativi. Essi dovrebbero inoltre contenere diverse informazioni relative a tale volo o a tale coincidenza, quali la data del volo, gli aeroporti di partenza e di arrivo, gli orari di partenza e di arrivo previsti, nome e cognome del passeggero, il numero del volo e il nome del vettore aereo operativo.

(10) È opportuno che i passeggeri siano in grado di compiere scelte informate quando visualizzano offerte di tariffe aree e che siano in grado di stabilire se la protezione conferita dal regolamento (CE) n. 261/2004 si applichi integralmente nel corso di un viaggio di andata e ritorno verso e dall'Unione. È pertanto opportuno prevedere disposizioni adeguate per un'«etichetta dell'Unione sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo». L'uso di tale etichetta dovrebbe rimanere volontario per i vettori aerei e gli intermediari quando presentano diverse opzioni di volo, tranne nei casi in cui un vettore aereo o un intermediario sia obbligato all'uso della stessa in base ai termini di un accordo commerciale con un vettore aereo operativo.

(11) Nella sentenza nella causa C-22/11 (*Finnair Oyj/Timy Lassooy*) ([7]) sull'interpretazione del regolamento (CE) n. 261/2004, la Corte di giustizia ha stabilito che la nozione di «negato imbarco» deve essere interpretata nel senso che essa comprende non soltanto il negato imbarco dovuto a situazioni di sovraprenotazione, ma anche il negato imbarco per altri motivi, come ad esempio per ragioni operative. I passeggeri che si presentano all'imbarco e ai quali l'imbarco è negato o che sono informati in anticipo che sarà loro negato l'imbarco contro la loro volontà, dovrebbero essere rimborsati e risarciti senza indebito ritardo.

(12) Allo stesso tempo, vi sono ragionevoli motivi per negare l'imbarco dei passeggeri, quali motivi di salute, sicurezza o documenti di viaggio inadeguati. I vettori aerei hanno inoltre ragionevoli motivi per negare l'imbarco ai passeggeri con comportamenti molesti che minacciano la sicurezza di un volo, come previsto dalla Convenzione modificata relativa alle infrazioni e determinati altri atti compiuti a bordo di aeromobili firmata a Tokyo il 14 settembre 1963. In tali casi, l'onere della prova dovrebbe essere a carico del vettore aereo operativo.

(13) Al fine di migliorare i livelli di protezione, ai passeggeri non dovrebbe essere negato l'imbarco su alcun volo della tratta di ritorno in ragione del fatto che non hanno preso uno o più voli della tratta di andata compresa nello stesso contratto di trasporto aereo. Inoltre, i vettori aerei non dovrebbero essere autorizzati ad addebitare importi ai passeggeri per il fatto che non hanno effettuato uno o più voli della tratta di andata.

([6]) Sentenza della Corte (Ottava sezione) del 31 maggio 2018, *Claudia Wegener/Royal Air Maroc SA*, C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.
([7]) Sentenza della Corte (Terza sezione) del 4 ottobre 2012, *Finnair Oyj /Timy Lassooy*, C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(14) Attualmente, in alcuni casi ai passeggeri sono imposte penali per la correzione di errori ortografici nel proprio nome. Correzioni ragionevoli in caso di errori di prenotazione o di modifiche amministrative dovrebbero essere consentite a titolo gratuito e una discrepanza tra il nome nella prenotazione e il nome corretto del passeggero non dovrebbero costituire un motivo di negato imbarco, purché la correzione o la modifica richiesta non comporti la modifica degli orari del volo, della data, dell'itinerario o del passeggero.

(15) In caso di cancellazione, la scelta tra il rimborso, il proseguimento del viaggio mediante riprotezione o il viaggio in una data successiva dovrebbe spettare al passeggero e non al vettore aereo. In determinate situazioni, i passeggeri potrebbero preferire ricevere un rimborso o una compensazione pecuniaria sotto forma di buono. Al fine di aumentare sia la flessibilità per i vettori aerei che la scelta per i passeggeri in qualità di consumatori, qualora si verifichi un'interruzione che dia luogo al diritto di un passeggero al rimborso o alla compensazione pecuniaria, il passeggero dovrebbe avere il diritto di scegliere, previo consenso espresso su un supporto durevole, di accettare tale rimborso o compensazione pecuniaria sotto forma di un buono di valore corrispondente almeno all'importo del rimborso o della compensazione pecuniaria dovuti. L'opzione del buono dovrebbe essere esposta in modo chiaro e su un piano di parità rispetto ad altre opzioni di rimborso e di compensazione pecuniaria. Se il buono non è stato riscattato o non è stato riscattato per intero al termine del suo periodo di validità, il vettore aereo dovrebbe automaticamente rimborsarne il saldo residuo per intero.

(16) I gestori aeroportuali, negli aeroporti con un volume totale di transito annuo superiore a quattro milioni di passeggeri da almeno tre anni consecutivi, e i fornitori di servizi aeroportuali essenziali, in particolare i vettori aerei e i prestatori di servizi di assistenza a terra, dovrebbero cooperare per ridurre al minimo l'impatto di molteplici interruzioni di voli sui passeggeri. A tal fine, i gestori aeroportuali dovrebbero preparare piani di emergenza per tali situazioni ed elaborare tali piani di emergenza con il comitato degli utenti aeroportuali e altri fornitori di servizi aeroportuali essenziali, compresi i fornitori di assistenza speciale alle persone con disabilità o alle persone a mobilità ridotta. Gli organismi nazionali di applicazione dovrebbero monitorare il rispetto dei piani di emergenza da parte del gestore aeroportuale. In tutti gli aeroporti con un volume totale di transito annuo inferiore a quattro milioni di passeggeri da almeno tre anni consecutivi, il gestore aeroportuale dovrebbe adottare ogni misura ragionevole per coordinarsi e prendere accordi con gli utenti aeroportuali in situazioni che potrebbero portare ad un numero significativo di passeggeri rimasti a terra e per mantenere informati i passeggeri rimasti a terra.

(17) Il regolamento (CE) n. 261/2004 dovrebbe prevedere esplicitamente il diritto a una compensazione pecuniaria per i passeggeri che subiscono ritardi prolungati, conformemente alla sentenza della Corte di giustizia nelle cause riunite C-402/07 (*Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon e Alana Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH*) e C-432/07 (*Stefan Böck e Cornelia Lepuschitz/Air France SA*) ([8]), che comprende una soglia di tre ore per tutti i passeggeri e disposizioni mirate per i voli extra-UE a lunga percorrenza atte a incentivare i vettori a garantire che i passeggeri raggiungano la loro destinazione finale in modo tempestivo.

(18) Un ritardo all'arrivo dovrebbero essere calcolato a partire dall'orario di arrivo previsto alla destinazione finale quale indicato sul biglietto del passeggero. Ciò vale in particolare, ad esempio, per un volo in cui l'aeromobile è decollato, ma in seguito è stato costretto a tornare all'aeroporto di partenza ed è nuovamente decollato in un momento successivo. In caso di riprotezione con un altro modo di trasporto, l'orario effettivo di arrivo del passeggero alla sua destinazione finale dovrebbe essere utilizzato per calcolare il ritardo all'arrivo, indipendentemente dal modo di trasporto utilizzato. Qualora un volo subisca un ritardo o sia riprogrammato in un orario successivo meno di 14 giorni di calendario prima della data di partenza indicata sul biglietto del passeggero, quale emesso al momento della prenotazione, il ritardo all'arrivo dovrebbe essere calcolato a partire dall'orario di arrivo previsto indicato sul biglietto del passeggero quale emesso al momento della prenotazione. Nei casi in cui un volo sia stato riprogrammato almeno 14 giorni di calendario prima della data di partenza indicata sul biglietto del passeggero, quale emesso al momento della prenotazione, oppure, sia riprogrammato dopo tale periodo, se il passeggero ha preso un volo che era stato riprogrammato ad un orario precedente, il ritardo all'arrivo dovrebbe essere calcolato a partire dall'orario di arrivo previsto indicato sul biglietto del passeggero, quale emesso al momento della riprogrammazione. In caso di riprotezione dei passeggeri a seguito di un'interruzione, per quanto riguarda il volo sul quale i passeggeri sono stati riprotetti, i ritardi all'arrivo dovrebbero essere calcolati a partire dall'orario di arrivo previsto indicato sul biglietto emesso per il volo di riprotezione.

([8]) Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 19 novembre 2009, *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon e Alana Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH* (C-402/07) e *Stefan Böck e Cornelia Lepuschitz/Air France SA* (C-432/07), Cause riunite C-402/07 e C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

(19) Una maggiore trasparenza riguardo alle prestazioni ambientali dei servizi di trasporto può fornire ai clienti maggiori informazioni al momento della loro scelta. L'etichetta sulle emissioni di volo istituita a norma dell'articolo 14 del regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio ([9]) è a disposizione dei vettori aerei qualora intendano pubblicare sui loro siti web e sui biglietti, in modo facilmente accessibile e comparabile, informazioni precise e obiettive sulle emissioni di gas serra connesse ai servizi aerei da essi prestati.

(20) Per assicurare la certezza del diritto, il regolamento (CE) n. 261/2004 deve confermare esplicitamente che la modifica dei programmi di volo ha lo stesso impatto sui passeggeri rispetto alle cancellazioni o ai ritardi e che pertanto dà origine agli stessi diritti.

(21) I passeggeri che perdono una coincidenza che è parte di una tratta a causa di un'interruzione di un volo precedente dovrebbero ricevere un'assistenza adeguata in attesa della riprotezione. In tali casi, in ottemperanza al principio di parità di trattamento e in conformità alla sentenza della Corte di giustizia nella causa C-11/11 (*Air France/Folkerts*) ([10]), i passeggeri dovrebbero avere diritto a una compensazione pecuniaria al momento del raggiungimento della destinazione finale del loro volo o trasporto alternativo, analogamente ai passeggeri che subiscono interruzioni sui voli diretti.

(22) Al momento della prenotazione e prima dell'acquisto dei biglietti, i vettori aerei o, se del caso, gli intermediari dovrebbero informare in modo chiaro i passeggeri riguardo all'eventuale copertura dei loro programmi di viaggio da un unico contratto di trasporto aereo e dei loro diritti ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004, in particolare per quanto concerne la perdita delle coincidenze.

(23) Al fine di migliorare la protezione dei passeggeri, occorre chiarire che i passeggeri il cui volo è in ritardo dovrebbero beneficiare del diritto all'assistenza e alla compensazione, indipendentemente dal fatto che siano in attesa nel terminal dell'aeroporto o già a bordo dell'aeromobile. Tuttavia, dato che questi ultimi non hanno accesso ai servizi disponibili nel terminal, i loro diritti devono essere rafforzati per quanto riguarda le esigenze di base e il diritto a essere sbarcati. Il diritto allo sbarco può essere limitato solo per motivi connessi alla sicurezza, all'immigrazione o al controllo del traffico aereo. Se un vettore aereo sta per sbarcare passeggeri ma è informato dalle autorità di controllo del traffico aereo che il volo è autorizzato a decollare entro breve, dovrebbe essere autorizzato a rifiutare lo sbarco dei passeggeri.

(24) Al fine di agevolare la presentazione e l'avvio di richieste di compensazione pecuniaria a seguito di un'interruzione, i vettori aerei dovrebbero fornire automaticamente ai passeggeri, per via elettronica, informazioni sui loro diritti di compensazione pecuniaria e istruzioni chiare su come presentare una richiesta.

(25) Spesso, nel caso in cui un passeggero abbia scelto di essere riprotetto non appena possibile, il vettore aereo subordina la riprotezione alla disponibilità di posti nell'ambito dei propri servizi, negando così al proprio passeggero la possibilità di essere riprotetto più rapidamente tramite servizi alternativi. Pertanto, il vettore aereo dovrebbe altresì proporre altre opzioni per la riprotezione, anche verso un aeroporto alternativo, attraverso una rotta diversa, tramite i servizi di un altro vettore aereo o con altri mezzi di trasporto, qualora ciò possa accelerare la riprotezione. La riprotezione alternativa dovrebbe dipendere dalla disponibilità di posti. Tale riprotezione dovrebbe essere, a determinate condizioni, a spese del vettore aereo e fornita a condizioni di trasporto comparabili.

(26) In caso di riprotezione dei passeggeri, i vettori aerei dovrebbero cercare di garantire che i passeggeri possano viaggiare con i loro bagagli, sia registrati che non registrati. Un vettore aereo dovrebbe essere autorizzato dal passeggero a procedere diversamente laddove le limitazioni al trasporto dei bagagli potrebbero causare ulteriori ritardi ai passeggeri in attesa di riprotezione, fatta salva la sua responsabilità con riferimento ai bagagli dei passeggeri disciplinata dal regolamento (CE) n. 2027/97 e dalla convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, approvata a Montreal il 28 maggio 1999 («convenzione di Montreal»).

([9]) Regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (ReFuelEU Aviation) (GU L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

([10]) Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 26 febbraio 2013, *Air France/Heinz-Gerke Folkerts e Luz-Tereza Folkerts*, causa C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.

(27) La comparabilità delle condizioni di trasporto potrebbe dipendere da una serie di fattori e dalle circostanze particolari. Ove possibile e ove ciò non comporti ulteriori ritardi, i passeggeri non dovrebbero essere sistemati in servizi di trasporto di classe di trasporto inferiore rispetto a quella del biglietto. La riprotezione dovrebbe essere offerta senza costi aggiuntivi per i passeggeri, anche nel caso in cui i passeggeri siano riprotetti tramite i servizi di un altro vettore aereo o con un mezzo di trasporto diverso o in una classe di trasporto superiore o a una tariffa superiore rispetto a quella pagata per il servizio iniziale. Dovrebbe essere fatto ogni ragionevole sforzo per evitare ulteriori coincidenze. Alle persone con disabilità o alle persone a mobilità ridotta non dovrebbero essere imposte ulteriori coincidenze in caso di riprotezione, salvo diverso accordo del passeggero. In caso di riprotezione dei passeggeri, il tempo totale di percorrenza dovrebbe essere quanto più ragionevolmente possibile vicino al tempo di percorrenza previsto del volo iniziale, tenendo conto delle opzioni disponibili nell'aeroporto in cui si è verificata l'interruzione, e nella stessa classe di trasporto o, se necessario, in una classe superiore. Se sono disponibili più voli con tempistiche comparabili, i passeggeri che ne hanno il diritto dovrebbero accettare l'offerta di riprotezione presentata dal vettore aereo, anche usando vettori aerei che collaborano con il vettore aereo operativo. Se il vettore aereo operativo offre al passeggero una riprotezione a condizioni di trasporto comparabili, il passeggero dovrebbe accettare tale riprotezione. Se il vettore aereo operativo offre al passeggero opzioni di riprotezione che non prevedono condizioni di trasporto comparabili, il passeggero dovrebbe poter rifiutare la riprotezione. Il diritto alla riprotezione, compresa la riprotezione organizzata autonomamente, dovrebbe essere mantenuto. Se per il volo iniziale era stata prenotata un'assistenza a persone con disabilità o a persone a mobilità ridotta, tale assistenza dovrebbe essere disponibile anche sulla rotta alternativa conformemente al regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ([11]).

(28) In caso di interruzione e qualora i vettori aerei operativi non rispettino i loro obblighi di offrire assistenza, i passeggeri dovrebbero avere il diritto di organizzarsi autonomamente. In tali casi, i vettori aerei operativi dovrebbero rimborsare ai passeggeri le spese necessarie, ragionevoli e proporzionate alla durata dell'attesa. In particolare, si dovrebbe tenere conto del costo specifico del ristoro e dei pasti nella zona dell'aeroporto. Per quanto riguarda la sistemazione in albergo, nel valutare se le spese siano necessarie, ragionevoli e proporzionate è opportuno tenere conto del luogo in cui i passeggeri sono rimasti a terra, a prescindere dal fatto che l'interruzione si verifichi o meno durante un periodo di punta, e dell'aumento dei prezzi dovuto alle prenotazioni dell'ultimo minuto.

(29) Se un passeggero ha informato il vettore aereo operativo della sua scelta di proseguire la tratta e se il vettore aereo operativo non ha offerto entro tre ore una riprotezione a condizioni di trasporto comparabili, il passeggero dovrebbe avere il diritto di organizzare la propria riprotezione al fine di raggiungere la propria destinazione finale senza ulteriore ritardo. Il passeggero dovrebbe tuttavia continuare ad avere diritto alla riprotezione da parte del vettore aereo operativo fino a quando non abbia informato il vettore aereo operativo della propria decisione di organizzare autonomamente la propria riprotezione. Nell'organizzare la propria riprotezione, i passeggeri limitano le spese a quelle necessarie, ragionevoli e adeguate.

(30) Un vettore aereo operativo dovrebbe poter limitare o rifiutare l'assistenza qualora la relativa fornitura provochi un ulteriore ritardo per i passeggeri in attesa di un volo in ritardo o della riprotezione. Nel caso di un volo in ritardo di sera tardi la cui partenza è attesa entro un breve periodo di tempo e qualora il trasferimento dei passeggeri in albergo e il loro successivo ritorno in aeroporto in piena notte possano comportare un ritardo molto maggiore, il vettore aereo operativo dovrebbe avere la facoltà di rifiutare la sistemazione in albergo e i trasferimenti correlati. Analogamente, se un vettore aereo sta per fornire cibo e bevande, ma viene informato che il volo è pronto per l'imbarco, dovrebbe essere autorizzato a rifiutare la prestazione di tale assistenza. Ad eccezione di tali casi, il vettore aereo operativo dovrebbe poter limitare e rifiutare l'assistenza soltanto in casi del tutto eccezionali, poiché dovrebbe essere compiuto ogni sforzo per ridurre i disagi subiti dai passeggeri.

([11]) Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo (GU L 204 del 26.7.2006, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

(31) I vettori aerei dovrebbero offrire assistenza ai passeggeri dall'orario di partenza previsto fino alla partenza del volo o del trasporto alternativo. Attualmente i vettori aerei hanno una responsabilità illimitata per la sistemazione in albergo dei passeggeri nel caso in cui le circostanze eccezionali persistano per un lungo periodo di tempo. Questa incertezza e l'assenza di un limite di tempo prevedibile rischiano di compromettere la stabilità finanziaria del vettore, con conseguenti effetti negativi per i passeggeri in termini di connettività. Un vettore aereo dovrebbe pertanto essere in grado di limitare l'offerta di sistemazione in albergo a tre pernottamenti. Inoltre, i piani di emergenza e la riprotezione rapida dovrebbero limitare il rischio per i passeggeri di rimanere a terra per lunghi periodi.

(32) I passeggeri con esigenze specifiche, quali le persone con disabilità, le persone a mobilità ridotta, i minori non accompagnati, i lattanti, le donne in stato di gravidanza e, sulla base di un'autorizzazione medica, le persone che necessitano di specifica assistenza medica, possono richiedere un'attenzione specifica da parte del vettore aereo operativo, a meno che a tali persone non sia negato l'imbarco per motivi di sicurezza. In particolare, può essere più difficile trovare una sistemazione per ognuna di queste categorie di passeggeri in caso di interruzione del volo. Pertanto, le limitazioni al diritto alla sistemazione in albergo in caso di circostanze eccezionali non dovrebbero applicarsi a tali categorie di passeggeri, purché il vettore aereo operativo sia informato della loro situazione. Sebbene i vettori aerei debbano essere consapevoli della presenza di tali passeggeri su un volo o su una coincidenza, è opportuno evitare l'introduzione di obblighi di notifica inutili o sproporzionati. Nel caso di lattanti, il vettore aereo è sistematicamente messo a conoscenza della loro presenza a bordo in quanto la loro data di nascita è fornita al momento della prenotazione. Nel caso di minori non accompagnati, il vettore aereo è necessariamente messo a conoscenza della loro presenza a bordo al momento della conclusione dell'accordo di presa in carico con il tutore del minore. Nel caso di persone con disabilità e di persone a mobilità ridotta, il vettore aereo è necessariamente a conoscenza della loro presenza a bordo a seguito della notifica a norma dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1107/2006. In assenza di tale notifica, nonché nel caso di donne in stato di gravidanza, il modo e le tempistiche con cui il vettore aereo ne viene a conoscenza dovrebbero tenere conto della situazione particolare del passeggero, considerando che la situazione particolare del passeggero potrebbe essere resa nota da quest'ultimo al più tardi nel momento in cui è informato dell'interruzione. Nel caso di passeggeri che necessitano di specifica assistenza medica, se tali passeggeri hanno comunicato le proprie condizioni di salute al vettore aereo prima del volo per ricevere l'autorizzazione medica a volare, il vettore aereo è necessariamente messo a conoscenza della loro situazione al momento dell'accettazione del trasporto di tali persone. I vettori aerei dovrebbero garantire che tutte le informazioni necessarie per tali notifiche a norma dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1107/2006 possano essere facilmente trasmesse dai passeggeri.

(33) Il regolamento (CE) n. 261/2004 si applica anche ai passeggeri che hanno prenotato il volo aereo nell'ambito di un viaggio «tutto compreso». Il presente regolamento modificativo intende migliorare ulteriormente la coerenza tra la direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio ([12]) e il regolamento (CE) n. 261/2004. In tal senso, i passeggeri dovrebbero poter scegliere in base a quale dei due atti giuridici presentare reclamo e, se del caso, presentare reclamo in base a entrambi gli atti giuridici. Un passeggero che ha prenotato il volo aereo nell'ambito di un viaggio «tutto compreso» può presentare reclamo in base a entrambi gli atti giuridici se, ad esempio, ha ricevuto una compensazione pecuniaria dal vettore aereo per un volo in ritardo, ma ha diritto a una riduzione del prezzo o a un risarcimento che l'organizzatore è tenuto a concedere per servizi specifici, quali una sistemazione in albergo, pasti, escursioni o altri eventi, non goduti a causa del volo in ritardo. I passeggeri non dovrebbero tuttavia essere autorizzati a cumulare diritti nella misura in cui la pertinente compensazione pecuniaria o riduzione del prezzo concessa in base a entrambi gli atti giuridici salvaguardi lo stesso interesse o abbia lo stesso obiettivo. Se i passeggeri presentano reclamo al vettore aereo, quest'ultimo dovrebbe versare l'intero importo della compensazione pecuniaria dovuta a norma del regolamento (CE) n. 261/2004. Se i passeggeri presentano reclamo a norma della direttiva (UE) 2015/2302, la compensazione pecuniaria versata dal vettore aereo dovrebbe essere detratta dai pagamenti dovuti conformemente alla direttiva (UE) 2015/2302 nella misura in cui i diritti sottostanti salvaguardino lo stesso interesse o abbiano lo stesso obiettivo.

([12]) Direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 90/314/CEE del Consiglio (GU L 326 dell'11.12.2015, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

(34) I vettori aerei non sono gli unici responsabili dell'attuale livello di ritardi e di voli cancellati nell'Unione. Per incoraggiare tutti gli attori della catena del trasporto aereo a cercare soluzioni efficienti e tempestive per ridurre al minimo i disagi causati ai passeggeri dai ritardi e dalle cancellazioni, il diritto dei vettori aerei di chiedere un risarcimento ai terzi in parte responsabili dell'evento che ha fatto sorgere il diritto alla compensazione pecuniaria o altri obblighi non dovrebbe essere limitato dal regolamento (CE) n. 261/2004.

(35) Il regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio ([13]) prevede che il contraente di trasporto aereo informi il passeggero dell'identità del vettore aereo effettivo e la direttiva 93/13/CEE del Consiglio ([14]) obbliga il professionista a fornire informazioni al consumatore sui termini e sulle condizioni del contratto. I passeggeri dovrebbero essere informati più dettagliatamente in merito ai propri diritti in caso di interruzioni del volo, ed essere anche adeguatamente informati riguardo alle cause dell'interruzione stessa, non appena tali informazioni siano disponibili. Tali informazioni dovrebbero, come minimo, essere fornite dal vettore aereo o dall'intermediario in un formato accessibile e, se del caso, mediante le cosiddette notifiche «push» da applicazioni mobili o altri mezzi digitali. Tali informazioni dovrebbero essere fornite anche dal vettore aereo operativo

(36) Qualora scelgano di ricevere un rimborso anziché di essere riprotetti, i passeggeri dovrebbero ricevere il rimborso automaticamente, in modo tempestivo, senza un obbligo di presentare una richiesta specifica.

(37) I passeggeri dovrebbero ricevere informazioni adeguate dal vettore aereo o dall'intermediario in merito alle procedure per presentare richieste di compensazione pecuniaria e reclami nei confronti dei vettori aerei o degli intermediari e dovrebbero ottenere una risposta tempestiva dal vettore aereo o dall'intermediario.

(38) I passeggeri dovrebbero inoltre avere la possibilità, in seguito a reclami o richieste, di presentare controversie individuali a un organismo o a organismi responsabili per la risoluzione extragiudiziale delle controversie. Tuttavia, dato che il ricorso effettivo dinanzi a un tribunale è un diritto fondamentale riconosciuto dall'articolo 47 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, tali strumenti non dovrebbero impedire o limitare l'accesso dei passeggeri alla giustizia.

(39) Al fine di consentire ai passeggeri di esercitare i propri diritti in materia di richieste, reclami e controversie individuali, i passeggeri dovrebbero poter presentare direttamente e personalmente una domanda ai vettori aerei, agli intermediari o agli organismi pertinenti a norma del regolamento (CE) n. 261/2004, in modo chiaro e accessibile.

(40) Vista la Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità ([15]) e al fine di garantire che il danneggiamento, la distruzione o lo smarrimento di attrezzature per la mobilità o le lesioni o il decesso di un cane da assistenza riconosciuto sia risarcito per il relativo costo totale di sostituzione, i vettori aerei dovrebbero offrire alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta, quali definite nel regolamento (CE) n. 1107/2006, la possibilità di effettuare gratuitamente una dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione («dichiarazione speciale di interesse») che, a norma della convenzione di Montreal, consenta loro di chiedere un pieno risarcimento. I vettori aerei dovrebbero informare i passeggeri della possibilità di effettuare tale dichiarazione di interesse e dei relativi diritti al momento della prenotazione.

([13]) 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 (GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

([14]) Direttiva 93/13/CEE del Consiglio, del 5 aprile 1993, concernente le clausole abusive nei contratti stipulati con i consumatori (GU L 95, 21.4.1993, pag. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj).

([15]) GU L 23 del 27.1.2010, pag. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj.

(41) Le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta dovrebbero avere il diritto di ottenere immediatamente dal vettore aereo una sostituzione temporanea delle attrezzature per la mobilità per sostituire le attrezzature per la mobilità registrate in caso di smarrimento, distruzione o danneggiamento delle attrezzature per la mobilità registrate. Dato che i cani da assistenza riconosciuti non possono essere facilmente sostituiti, dovrebbero essere fornite altre soluzioni temporanee sostitutive qualora un cane da assistenza riconosciuto sia smarrito, muoia o rimanga ferito.

(42) Non è sempre chiaro per i passeggeri quali bagagli sia consentito loro di imbarcare sull'aeromobile in termini di dimensioni, peso o numero di articoli consentiti. Per garantire che essi siano pienamente consapevoli dei bagagli autorizzati, sia non registrati che registrati, compresi nel proprio biglietto, al momento della prenotazione e in aeroporto, i vettori aerei dovrebbero indicare chiaramente quali sono i bagagli autorizzati. Per effetti personali che costituiscono un aspetto necessario del trasporto dei passeggeri si intendono gli oggetti essenziali per la durata della tratta, che possono includere passaporti e altri documenti di viaggio, medicinali essenziali, dispositivi personali e materiali di lettura, nonché cibo e bevande adeguati alla durata del volo.

(43) Senza pregiudicare la possibilità per i vettori aerei e gli intermediari di offrire tariffe aeree che non includano un bagaglio a mano, è opportuno accrescere la consapevolezza dei consumatori e la trasparenza dei prezzi con l'obiettivo di migliorare la parità di condizioni in tutta l'Unione. A tal fine, i passeggeri dovrebbero essere in grado di confrontare più facilmente le tariffe aeree comprensive di bagaglio a mano (trolley). È opportuno introdurre l'obbligo per i vettori aerei, gli intermediari e i meta-motori di ricerca di mostrare sempre per impostazione predefinita la tariffa aerea comprensiva del bagaglio a mano prima dell'inizio di ogni processo di prenotazione.

(44) Dovrebbe essere garantita una maggiore chiarezza per quanto riguarda le richieste relative a un effetto personale o un bagaglio a mano che vengono lasciati o smarriti nella cabina dell'aeromobile, al fine di agevolare la gestione di tali richieste, garantendo una procedura semplificata e prevenendo qualsiasi onere aggiuntivo per i passeggeri o problemi di comunicazione con gli stessi.

(45) I passeggeri dovrebbero essere informati al momento della prenotazione delle dimensioni e del peso massimi dei bagagli che possono portare in cabina. Fatto salvo il principio della libertà tariffaria, a norma dell'articolo 22 del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ([16]), i vettori aerei dovrebbero definire una politica ragionevole in termini di dimensioni dei bagagli a mano che consenta ai passeggeri di portare in cabina un bagaglio a mano, compatibilmente con la capacità della cabina dell'aeromobile, a condizione che il bagaglio a mano sia conforme ai requisiti operativi applicabili in materia di sicurezza. Considerata la diversità delle politiche dei vettori aerei, è opportuno che, nella revisione del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, sia valutata la fattibilità di stabilire norme minime uniformi per i bagagli a mano.

(46) È opportuno prevedere disposizioni adeguate per i passeggeri che scelgono di utilizzare una versione stampata autonomamente di una carta d'imbarco rilasciata digitalmente o che scelgono di richiedere una copia stampata al vettore aereo operativo dopo la registrazione.

([16]) Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

(47) Gli strumenti musicali possono avere un immenso valore monetario, artistico e storico. Inoltre, gli strumenti musicali sono strumenti del mestiere dei musicisti utilizzati regolarmente per le prove e le esibizioni, e non possono essere facilmente sostituiti. Pertanto, i passeggeri dovrebbero avere il diritto di trasportare strumenti musicali in cabina sotto la propria responsabilità, a condizione che tali strumenti rispettino le norme in materia di capacità e sicurezza nonché la politica del vettore aereo relativa al bagaglio massimo autorizzato. Se i requisiti in materia di capacità e sicurezza sono soddisfatti, il vettore aereo dovrebbe adoperarsi per consentire ai passeggeri di trasportare strumenti musicali su sedili supplementari, a condizione che siano state pagate le tariffe corrispondenti. In tali casi, i passeggeri e gli strumenti musicali dovrebbero occupare posti adiacenti, con lo strumento musicale sul posto sul lato del finestrino. Qualora ciò non sia fattibile, gli strumenti musicali dovrebbero, se possibile, essere trasportati in condizioni adeguate nella stiva dell'aeromobile. Occorre pertanto modificare in tal senso il regolamento (CE) n. 2027/97.

(48) Dati i termini limitati per la presentazione dei reclami per i diritti e gli obblighi di cui al regolamento (CE) n. 2027/97, i vettori aerei dovrebbero fornire ai passeggeri la possibilità di presentare un reclamo fornendo loro un modulo di reclamo in formati che siano accessibili alle persone con disabilità e alle persone che non utilizzano strumenti digitali. I vettori aerei dovrebbero come minimo, rendere disponibile il modulo di reclamo sulle applicazioni mobili del vettore aereo e sui loro siti web. Negli aeroporti con traffico commerciale di passeggeri, i gestori aeroportuali dovrebbero inoltre fornire ai passeggeri un modulo comune nelle aree riconsegna bagagli dell'aeroporto. La Commissione dovrebbe adottare atti di esecuzione per stabilire il modello per il modulo comune, che dovrebbe consentire al passeggero di presentare immediatamente un reclamo per il danneggiamento, il ritardo o lo smarrimento del bagaglio.

(49) Le questioni assicurative sono regolamentate dal regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ([17]) e dal regolamento (CE) n. 1008/2008.

(50) È necessario che i vettori aerei modifichino periodicamente i limiti monetari di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 2027/97 per tenere conto dell'evoluzione della situazione economica, in base alla revisione effettuata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal.

(51) La relazione Draghi ha posto l'accento sul ruolo critico dei trasporti per la competitività dell'Unione. Ha inoltre delineato il rischio di deviazione delle attività, derivanti da asimmetrie nella regolamentazione, dai nodi di trasporto nell'Unione ai nodi nel vicinato dell'Unione. Il regolamento (CE) n. 261/2004 si applica ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo e diretti ad un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro al quale si applicano i trattati, solo se il vettore aereo operativo del volo interessato è un vettore aereo dell'Unione. Entro cinque anni dall'applicazione del regolamento (CE) n. 261/2004, la Commissione dovrebbe valutare la fattibilità di rivedere l'ambito di applicazione di tale regolamento al fine di accrescere ulteriormente il livello di protezione dei passeggeri e la parità di condizioni tra i vettori aerei dell'Unione e i vettori aerei dei paesi terzi.

(52) È opportuno valutare un meccanismo di salvaguardia dei passeggeri in caso di insolvenza dei vettori aerei nel contesto della revisione del regolamento (CE) n. 1008/2008.

(53) La Groenlandia è soggetta a condizioni meteorologiche particolarmente avverse ed è caratterizzata da una densità di popolazione molto bassa e dalla lontananza dei suoi luoghi abitati. Per garantire la connettività e mantenere la disponibilità dei voli all'interno della Groenlandia, i voli operati tra località situate in Groenlandia non dovrebbero essere soggetti agli obblighi in materia di compensazione pecuniaria, anche ove tali voli facciano parte di una tratta da o verso il territorio di uno Stato membro cui si applicano i trattati.

([17]) Regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili (GU L 138 del 30.4.2004, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).

(54) Il presente regolamento non pregiudica la posizione del Regno di Spagna nella controversia con il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord per quanto riguarda la sovranità sull'istmo in cui è situato l'aeroporto di Gibilterra. Nessuna disposizione del presente regolamento osta alla sua futura applicazione a tale aeroporto alle condizioni stabilite in un accordo su Gibilterra tra l'Unione europea e il Regno Unito, concluso previo accordo del Regno di Spagna. In caso di risoluzione del suddetto accordo, il presente regolamento dovrebbe applicarsi all'aeroporto situato nell'istmo di Gibilterra solo dopo una risoluzione di tale controversia che consenta al Regno di Spagna di garantire l'applicazione del presente regolamento a tale aeroporto.

(55) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del regolamento (CE) n. 261/2004 per quanto riguarda la struttura, il contenuto e il modello dell'etichetta dell'Unione sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo e le modalità pratiche relative al rimborso che il gestore aeroportuale deve pagare al vettore aereo operativo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ([18]).

(56) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del regolamento (CE) n. 2027/97 per quanto riguarda il modulo comune e il modulo per la dichiarazione speciale di interesse, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.

(57) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire tutelare i diritti dei passeggeri del trasporto aereo in modo equo ed equilibrato, garantire la competitività del settore dell'aviazione dell'Unione e mantenere la connettività per i passeggeri nel lungo periodo, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della loro portata, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

1) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 1*

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce, alle condizioni in esso specificate, i diritti minimi dei passeggeri del trasporto aereo in caso di:

a) negato imbarco;

b) cancellazione, ritardo o riprogrammazione del volo;

c) perdita di una coincidenza;

d) sistemazione in classe superiore o inferiore.»;

([18]) Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

2) l'articolo 2 è così modificato:

a) le lettere da b) a f) sono sostituite dalle seguenti:

«b) "vettore aereo operativo": un vettore aereo che opera o intende operare un volo nell'ambito di un contratto di trasporto aereo con un passeggero o per conto di un'altra persona, fisica o giuridica, che abbia concluso un contratto con tale passeggero, compreso un vettore aereo che utilizza l'aeromobile di un altro vettore aereo, con o senza l'equipaggio di tale altro vettore, per la realizzazione dei propri voli;

c) "vettore aereo dell'Unione": un vettore aereo munito di valida licenza di esercizio rilasciata da uno Stato membro in conformità del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (*);

c *bis*) "gestore aeroportuale": un gestore aeroportuale quale definito all'articolo 2, punto 2), della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (**);

d) "organizzatore": un organizzatore quale definito all'articolo 3, punto 8), della direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio (***);

e) "pacchetto": una combinazione di servizi turistici quali definiti all'articolo 3, punto 2), della direttiva (UE) 2015/2302;

f) "biglietto": un'attestazione valida, indipendentemente dalla sua forma, di un contratto di trasporto aereo;

(*) Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

(**) Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali (GU L 70 del 14.3.2009, pag. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj);

(***) Direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 90/314/CEE del Consiglio (GU L 326 dell'11.12.2015, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).»;

b) la lettera g) è soppressa;

c) le lettere da h) a l) sono sostituite dalle seguenti:

«h) "destinazione finale": la destinazione del volo o dell'ultimo volo in coincidenza di una tratta;

i) "persona con disabilità" o "persona a mobilità ridotta": qualsiasi persona la cui mobilità nell'utilizzo del trasporto è ridotta a causa di una disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), una disabilità intellettiva, o un'altra causa di disabilità, o per ragioni di età, e la cui condizione richieda un'attenzione adeguata e un adattamento del servizio fornito a tutti i passeggeri per rispondere alle esigenze specifiche di tale persona;

j) "negato imbarco": il rifiuto di trasportare passeggeri su un volo sebbene i medesimi si siano presentati all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, o la situazione in cui sono informati in anticipo del fatto che sarà loro negato l'imbarco contro la loro volontà, salvo se vi sono ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute, di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati;

k) "volontario": un passeggero che si è presentato all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e risponde affermativamente alla domanda del vettore aereo se vi siano passeggeri disposti a rinunciare al proprio imbarco sull'aeromobile per il proprio volo in cambio di benefici;

l) "cancellazione del volo": la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e per il quale è stato concluso un contratto di trasporto aereo, e comprende situazioni in cui:

i) l'aeromobile è decollato ma, per qualsiasi ragione, in seguito è stato deviato verso un aeroporto diverso da quello di arrivo indicato sul biglietto o è tornato all'aeroporto di partenza, e non ha potuto continuare verso l'aeroporto di arrivo indicato sul biglietto, o

ii) a un passeggero sia stato emesso un biglietto per un volo e l'orario di partenza indicato sul biglietto del passeggero sia stato anticipato di oltre un'ora;»;

d) sono aggiunte le lettere seguenti:

«m) "paese terzo": qualsiasi paese o qualsiasi parte del territorio di uno Stato membro cui non si applicano i trattati;

n) "ritardo alla partenza": la differenza di tempo tra l'orario di partenza previsto indicato sul biglietto del passeggero, quale emesso al momento della prenotazione, e l'orario effettivo di partenza del volo, tranne:

i) se un volo è stato riprogrammato almeno 14 giorni di calendario prima della data di partenza indicata sul biglietto del passeggero, quale emesso al momento della prenotazione, oppure, dopo tale periodo, è stato riprogrammato ad un orario precedente, nel qual caso "ritardo alla partenza" significa la differenza di tempo tra l'orario di partenza previsto indicato sul biglietto del passeggero, quale emesso al momento della riprogrammazione, e l'orario effettivo di partenza del volo riprogrammato;

ii) in caso di riprotezione di un passeggero a seguito di un'interruzione, per quanto riguarda il volo di riprotezione, nel qual caso "ritardo alla partenza" significa la differenza di tempo tra l'orario di partenza previsto indicato sui biglietti emessi per il volo di riprotezione e l'orario effettivo di partenza del volo di riprotezione;

o) "ritardo all'arrivo": la differenza di tempo tra l'orario di arrivo previsto indicato sul biglietto del passeggero, quale emesso al momento della prenotazione, e l'orario effettivo di arrivo del volo, tranne:

i) se un volo è stato riprogrammato almeno 14 giorni di calendario prima della data di partenza indicata sul biglietto del passeggero, quale emesso al momento della prenotazione, oppure, dopo tale periodo, se il passeggero ha preso un volo che è stato riprogrammato ad un orario precedente, nel qual caso "ritardo all'arrivo" significa la differenza di tempo tra l'orario di arrivo previsto indicato sul biglietto del passeggero, quale emesso al momento della riprogrammazione, e l'orario effettivo di arrivo del volo riprogrammato;

ii) in caso di riprotezione di un passeggero a seguito di un'interruzione, per quanto riguarda il volo di riprotezione, nel qual caso "ritardo all'arrivo" significa la differenza di tempo tra l'orario di arrivo previsto indicato sui biglietti emessi per il volo di riprotezione e l'orario effettivo di arrivo del volo di riprotezione;

p) “classe di trasporto”: la parte della cabina passeggeri dell’aeromobile caratterizzata da un codice specifico indicato nel contratto di trasporto aereo o una combinazione di elementi quali posti diversi, una configurazione di posti diversa e qualsiasi altra differenza nel servizio, ad esempio un servizio di ristorazione specifico, fornito ai passeggeri, rispetto a quello fornito ai passeggeri in altre parti della cabina;

q) “contratto di trasporto aereo”: il contratto di trasporto stipulato tra un vettore aereo o un suo agente autorizzato e uno o più passeggeri, avente per oggetto la fornitura di uno o più voli;

r) “circostanze eccezionali”: gli eventi che, per la loro natura o la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell’attività del vettore aereo in questione e sono al di fuori dell’effettivo controllo del vettore aereo;

s) “volo”: un’operazione di trasporto aereo effettuata da un unico aeromobile tra due aeroporti quali specificati sul biglietto attraverso un itinerario predeterminato, un orario e un numero di identificazione unico indipendentemente dalla presenza di soste intermedie esclusivamente per motivi tecnici ed operativi;

t) “coincidenza” o “volo in coincidenza”: un volo che, quale parte di una tratta, è inteso a consentire al passeggero di partire dal punto di partenza iniziale e di giungere a un punto di trasferimento per ripartire con un altro volo o è inteso a consentire al passeggero di partire da un punto di trasferimento per consentire al passeggero di raggiungere un altro punto di trasferimento o la sua destinazione finale;

u) “scalo”: l’interruzione volontaria della tratta da parte di un passeggero nell’ambito di un contratto di trasporto aereo unico, preventivamente concordata dal vettore aereo o dal suo agente autorizzato, tra il punto di partenza iniziale e la destinazione finale, per un periodo di tempo superiore a quello richiesto per il transito diretto o, in caso di cambio di volo, per un periodo che si estende normalmente fino all’ora di partenza della coincidenza successiva, che comprende spesso un pernottamento;

v) “tratta”: un volo o più voli in coincidenza che trasportano il passeggero dal punto di partenza iniziale alla destinazione finale del passeggero, conformemente a un contratto di trasporto aereo unico i cui voli di andata e ritorno sono separati;

w) “orario di partenza”: l’orario in cui l’aeromobile lascia la porta di imbarco, venendo trainato o con i propri motori (orario di distacco dalla rampa);

x) “orario di arrivo”: l’orario in cui l’aeromobile giunge alla porta di sbarco e sono azionati i suoi freni di stazionamento (orario di arrivo alla rampa);

y) “ritardo in pista”: il periodo di tempo di permanenza a terra dell’aeromobile superiore a 30 minuti tra la chiusura dei portelli dell’aeromobile e l’orario di decollo dell’aeromobile, alla partenza, oppure il periodo di tempo superiore a 30 minuti tra il contatto dell’aeromobile con il suolo e l’apertura dei portelli dell’aeromobile, all’arrivo;

z) “interruzione”: il negato imbarco, la cancellazione del volo, il ritardo alla partenza, il ritardo all’arrivo oppure il ritardo in pista;

aa) “notte”: il periodo tra mezzanotte e le ore 6:00;

ab) “minore”: una persona di età inferiore ai 14 anni alla data di partenza del volo o del primo volo in coincidenza nell’ambito di un contratto di trasporto aereo;

ac) “minore non accompagnato”: una persona di età inferiore ai 18 anni alla data di partenza del volo o del primo volo in coincidenza nell’ambito di un contratto di trasporto aereo che viaggia senza essere accompagnato da un tutore adulto e che il vettore aereo ha accettato di assistere conformemente alle proprie norme pubblicate;

ad) “lattante”: una persona di età inferiore ai 2 anni alla data di partenza del volo o del primo volo in coincidenza nell’ambito di un contratto di trasporto aereo;

ae) “supporto durevole”: ogni strumento che consente al passeggero di conservare le informazioni in modo da potervi accedere in futuro per un periodo di tempo adeguato alle finalità per le quali esse sono destinate, e che consente la riproduzione identica delle informazioni conservate;

af) “formato accessibile”: un formato che dà a una persona con disabilità o a una persona a mobilità ridotta l’accesso a qualsiasi informazione pertinente, anche fornendo a tale persona un accesso in maniera agevole e confortevole al pari di una persona che non ha disabilità, e che è un formato che soddisfa i requisiti di accessibilità definiti conformemente alla legislazione applicabile, in particolare la direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio (*);

ag) “punto di partenza iniziale”: il punto di partenza del volo o del primo volo in coincidenza di una tratta;

ah) “effetto personale”: un collo di bagaglio non registrato, conforme ai requisiti in materia di sicurezza, che ha dimensioni massime di 40x30x15 cm o che può essere riposto sotto il sedile anteriore al sedile in cui il passeggero è seduto;

ai) “bagaglio a mano”: un collo di bagaglio non registrato diverso da un effetto personale, conforme ai requisiti in materia di sicurezza.

(*) Direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del consiglio, del 17 aprile 2019, sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).»;

3) l’articolo 3 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 3*

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica:

a) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro al quale si applicano i trattati;

b) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo e diretti ad un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro al quale si applicano i trattati, a meno che non abbiano ricevuto benefici, una compensazione pecuniaria e assistenza, in tale paese terzo, equivalenti e corrispondenti allo scopo del presente regolamento, se il vettore aereo operativo del volo interessato è un vettore aereo dell’Unione.

2. Il paragrafo 1 si applica a condizione che i passeggeri:

a) dispongano di un biglietto per il volo in questione; o

b) siano stati trasferiti da un vettore aereo o da un intermediario dal volo per il quale possedevano un biglietto a un altro volo, indipendentemente dal motivo.

3. Il presente regolamento non si applica ai passeggeri che viaggiano gratuitamente o a una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico, ad eccezione:

a) dei passeggeri titolari di biglietti emessi nel quadro di un programma Frequent Flyer o di altri programmi commerciali dei vettori aerei o degli intermediari, ai quali il presente regolamento si applica integralmente; e

b) dei lattanti che viaggiano gratuitamente o a una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico e delle persone che viaggiano gratuitamente o a una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico perché accompagnano una persona con disabilità o una persona a mobilità ridotta conformemente alle condizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio (*), ai quali si applica il presente regolamento, ad eccezione dell'articolo 7 del presente regolamento.

4. Fatto salvo l'articolo 8, paragrafo 2, primo comma, lettera e), il presente regolamento si applica soltanto ai passeggeri trasportati da aeromobili a velatura fissa motorizzata.

5. Salvo diversa indicazione, il vettore aereo operativo è responsabile dell'esecuzione degli obblighi previsti dal presente regolamento.

6. Fatto salvo l'articolo 12 del presente regolamento, il regolamento si applica anche ai passeggeri trasportati su un volo coperto da un contratto di pacchetto turistico, quale definito all'articolo 3, punto 3), della direttiva (UE) 2015/2302, a meno che tale contratto di pacchetto turistico non sia risolto o la sua esecuzione sia compromessa per motivi diversi da un'interruzione di tale volo.

7. L'articolo 7 del presente regolamento non si applica se l'interruzione si verifica su un volo in coincidenza che parte da un aeroporto della Groenlandia e vi arriva.

(*) Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo (GU L 204 del 26.7.2006, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).»;

4) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 3* bis

Etichetta dell'Unione sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo

1. È istituita un'"etichetta dell'Unione sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo" ("etichetta") su base volontaria.

2. L'etichetta consente ai passeggeri di essere rapidamente informati dell'applicazione del presente regolamento alla loro tratta al fine di facilitare il confronto e la scelta tra le offerte di biglietti.

3. I vettori aerei o gli intermediari possono utilizzare l'etichetta quando offrono biglietti ai passeggeri per le tratte che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento effettuate da vettori aerei dell'Unione.

4. L'uso dell'etichetta da parte di un vettore aereo o di un intermediario avviene su base volontaria, tranne nel caso in cui un vettore aereo operativo obblighi un vettore aereo o l'intermediario a utilizzare l'etichetta sulla base di un accordo commerciale.

5. L'etichetta è esposta solo durante le attività di vendita e commercializzazione connesse o direttamente legate a un'offerta per una tratta che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento effettuata da un vettore aereo dell'Unione. Quando sono esposte offerte relative a più tratte, è chiaramente indicato a quale tratta si applica l'etichetta.

6. È vietata qualsiasi forma di pubblicità falsa o ingannevole, o l'uso di etichette o simboli atti ad ingenerare confusione con l'etichetta.

7. La Commissione promuove l'uso dell'etichetta da parte dei vettori aerei o degli intermediari.

8. Al fine di garantire l'attuazione uniforme del presente articolo, la Commissione adotta, entro il 23 ottobre 2027, atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate riguardanti la struttura, il contenuto e il modello dell'etichetta messa a disposizione a norma del presente articolo.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 16 *nonies*, paragrafo 2.»;

5) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 4*

Negato imbarco

1. Il presente articolo si applica ai passeggeri che, dopo aver completato la registrazione online o la registrazione in aeroporto, si presentano alla porta di imbarco secondo le modalità stabilite e all'ora precedentemente indicata per iscritto (anche per via elettronica) dal vettore aereo o dall'intermediario oppure, qualora non sia indicato l'orario di imbarco, al più tardi 45 minuti prima dell'orario di partenza indicato sul biglietto del passeggero. Il presente articolo si applica anche ai passeggeri che, dopo essere stati informati in anticipo del fatto che sarebbe stato loro negato l'imbarco contro la loro volontà, non si presentano all'imbarco.

2. Qualora il vettore aereo operativo possa ragionevolmente prevedere di negare l'imbarco su un volo, informa immediatamente i passeggeri interessati. Il vettore aereo operativo precisa al contempo ai passeggeri interessati i loro diritti specifici applicabili al caso a norma del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda il diritto alla compensazione pecuniaria stabilito dall'articolo 7, il diritto al rimborso o alla riprotezione di cui all'articolo 8 e il diritto all'assistenza di cui all'articolo 9.

Il vettore aereo operativo chiede se ci sono volontari a non imbarcarsi sull'aeromobile in cambio di benefici a condizioni che devono essere concordate tra ciascun volontario e il vettore aereo operativo. Il vettore aereo operativo informa i volontari dei loro diritti in conformità del presente regolamento. L'accordo con ciascun volontario riguardo ai benefici sostituisce solo il diritto del volontario alla compensazione pecuniaria stabilito dall'articolo 7, paragrafo 1, se il volontario lo approva esplicitamente su un supporto durevole. In mancanza di tale approvazione, il volontario riceve dal vettore aereo operativo che nega l'imbarco, senza indebito ritardo e al più tardi entro sette giorni di calendario dal negato imbarco, una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, paragrafo 1.

3. Qualora il numero dei volontari non sia sufficiente per consentire l'imbarco dei restanti passeggeri titolari di biglietti, il vettore aereo operativo può negare l'imbarco a passeggeri contro la loro volontà, fatta eccezione per i passeggeri di cui all'articolo 11.

4. Il vettore aereo operativo che nega l'imbarco fornisce immediatamente ai passeggeri interessati le informazioni concernenti il trattamento dei reclami di cui all'articolo15 *bis*.

Il vettore aereo operativo che nega l'imbarco offre ai passeggeri interessati, senza indebito ritardo, la scelta tra il rimborso e la riprotezione in conformità dell'articolo 8. In deroga all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, lettera a), quando i passeggeri a cui è stato negato l'imbarco hanno diritto al rimborso, esso è concesso senza indebito ritardo e al più tardi entro sette giorni di calendario dal negato imbarco.

Il vettore aereo operativo che nega l'imbarco offre assistenza conformemente all'articolo 9 ai passeggeri interessati. In deroga all'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), viene immediatamente offerto ristoro.

Il vettore aereo operativo che nega l'imbarco a passeggeri contro la loro volontà fornisce loro una compensazione pecuniaria in conformità dell'articolo 7, paragrafo 1, senza indebito ritardo e al più tardi entro sette giorni di calendario dal negato imbarco.

5. Ai passeggeri non è negato l'imbarco né sono addebitati importi sulla tratta di ritorno, compresa la tratta che consiste in voli in coincidenza, per non aver effettuato la tratta di andata nell'ambito dello stesso contratto di trasporto aereo.»;

6) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 5*

Cancellazione del volo

1. In caso di cancellazione del volo, il vettore aereo operativo del volo cancellato informa immediatamente i passeggeri interessati. Il vettore aereo operativo precisa al contempo ai passeggeri interessati i loro diritti specifici applicabili al caso a norma del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda il rimborso o la riprotezione di cui all'articolo 8 e l'assistenza di cui all'articolo 9, nonché le informazioni sulla procedura di richiesta di compensazione pecuniaria stabilita dall'articolo 7 e sulla gestione dei reclami di cui all'articolo 15 *bis*.

Il vettore aereo operativo precisa senza indebito ritardo ai passeggeri interessati il motivo della cancellazione.

2. Il vettore aereo operativo del volo cancellato offre senza indebito ritardo ai passeggeri interessati la scelta tra il rimborso e la riprotezione a norma dell'articolo 8.

3. Il vettore aereo operativo offre assistenza ai passeggeri interessati in conformità dell'articolo 9.

4. I passeggeri hanno il diritto di ricevere, su richiesta, dal vettore aereo operativo del volo cancellato, una compensazione pecuniaria in conformità dell'articolo 7.

5. Il diritto alla compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 4 non si applica se il passeggero è stato informato della cancellazione almeno 14 giorni di calendario prima della data di partenza indicata sul biglietto del passeggero o se è stato informato della cancellazione del volo meno di 14 giorni di calendario prima dell'orario di partenza previsto e gli è stato offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto. L'onere della prova di dimostrare se e quando il passeggero è stato avvertito della cancellazione del volo, incombe al vettore aereo operativo.

6. Il diritto al rimborso e alla riprotezione di cui al paragrafo 2 e alla compensazione come stabilito al paragrafo 4 non si applica se l'aeromobile è decollato ma è stato deviato verso un aeroporto diverso da quello di arrivo indicato sul biglietto, se l'aeroporto di arrivo effettivo e l'aeroporto di arrivo indicato sul biglietto servono la stessa città o regione e il vettore aereo ha fornito al passeggero il trasporto verso l'aeroporto di arrivo indicato sul biglietto, a condizione che il ritardo all'arrivo all'aeroporto di arrivo indicato sul biglietto non superi le tre ore. A tal fine, l'onere della prova di dimostrare l'orario di arrivo, con mezzi di trasporto alternativi, all'aeroporto di arrivo indicato sul biglietto incombe al vettore aereo operativo.

Il primo comma del presente paragrafo non si applica nei casi in cui ai passeggeri con esigenze specifiche di cui all'articolo 11, paragrafo 3, o alle persone che li accompagnano, sono negati il biglietto per il mezzo di trasporto alternativo o l'imbarco su tale mezzo a causa di eventuali prescrizioni applicabili in materia di sicurezza o dell'impossibilità fisica di imbarco, o se dette persone non sono in grado di utilizzare tale servizio di trasporto a causa dell'indisponibilità di assistenza. Il vettore aereo operativo adotta misure ragionevoli per consentire a tali passeggeri l'accesso a mezzi di trasporto alternativi. Il ritardo all'arrivo all'aeroporto di arrivo indicato sul biglietto è calcolato sulla base dell'orario di arrivo del servizio di trasporto fornito dal vettore aereo operativo e che i passeggeri con esigenze specifiche o, se del caso, i loro eventuali accompagnatori, hanno effettivamente preso o potevano prendere per raggiungere tale aeroporto.»;

7) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 6*

Ritardo

1. Se un vettore aereo operativo prevede che un volo subirà un ritardo alla partenza o all'arrivo, ne informa i passeggeri interessati immediatamente, ove possibile, ma al più tardi entro l'orario di partenza indicato sul biglietto del passeggero. Per quanto possibile, i passeggeri ricevono regolarmente aggiornamenti in tempo reale. Il vettore aereo operativo precisa al contempo ai passeggeri interessati i loro diritti specifici applicabili al caso a norma del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda l'assistenza di cui all'articolo 9, e fornisce le informazioni sulla procedura di richiesta di compensazione pecuniaria stabilita dall'articolo 7 e sulla gestione dei reclami di cui all'articolo 15 *bis*.

Il vettore aereo operativo comunica senza indebito ritardo ai passeggeri interessati i motivi del ritardo del volo alla partenza o all'arrivo.

2. Il vettore aereo operativo offre assistenza ai passeggeri interessati in conformità dell'articolo 9.

3. Qualora il ritardo alla partenza raggiunga le cinque ore, il vettore aereo operativo offre senza indebito ritardo ai passeggeri interessati il rimborso in conformità dell'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, lettera a).

4. I passeggeri hanno il diritto di ricevere, su richiesta, dal vettore aereo operativo del volo che ha subito ritardo, una compensazione pecuniaria in conformità dell'articolo 7, quando raggiungono la destinazione finale con un ritardo all'arrivo superiore alle tre ore.»;

8) sono inseriti gli articoli seguenti:

«*Articolo 6* bis

Ritardo in pista

1. In caso di ritardo in pista, il vettore aereo operativo fornisce ai passeggeri, per quanto possibile, aggiornamenti regolari e in tempo reale.

2. Nel rispetto dei vincoli di sicurezza, qualora si verifichi un ritardo in pista, il vettore aereo operativo assicura l'adeguato riscaldamento o raffreddamento della cabina passeggeri e l'accesso gratuito ai servizi igienici a bordo e garantisce che i passeggeri di cui all'articolo 11 ricevano le attenzioni necessarie. A meno che ciò non protragga il ritardo in pista o che ciò non possa essere conciliato con i requisiti in materia di sicurezza aerea e di protezione della navigazione aerea, il vettore aereo operativo fornisce gratuitamente a bordo acqua potabile.

3. Se un ritardo in pista raggiunge le due ore, in un aeroporto con un traffico commerciale di passeggeri situato nel territorio di uno Stato membro cui si applicano i trattati, l'aeromobile si dirige alla porta d'imbarco o verso un'altra zona consona allo sbarco in cui i passeggeri sono autorizzati a sbarcare. Al di là di tale termine, un ritardo in pista può essere protratto solo se esistono motivi connessi alla sicurezza, all'immigrazione o al controllo del traffico aereo che impediscono all'aeromobile di abbandonare la propria posizione sulla pista.

4. I passeggeri sbarcati a norma del paragrafo 3 del presente articolo beneficiano dei diritti previsti all'articolo 6 e, ove applicabile, all'articolo 11, tenendo conto del ritardo in pista e dell'orario di partenza indicato sul biglietto del passeggero.

Articolo 6 ter

Perdita di una coincidenza durante tratte effettuate nell'ambito di un contratto di trasporto aereo unico

1. Qualora un passeggero perda una coincidenza durante una tratta a seguito di un'interruzione del volo precedente, spetta al vettore aereo operativo del volo precedente fornire al passeggero la riprotezione in conformità dell'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, lettera b), nonché l'assistenza in conformità dell'articolo 9.

2. Qualora il vettore aereo operativo non sia in grado di riproteggere il passeggero entro cinque ore dall'orario di partenza della coincidenza persa indicato sul biglietto del passeggero, il vettore aereo operativo offre anche senza indebito ritardo ai passeggeri interessati il rimborso in conformità dell'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, lettera a).

3. I passeggeri hanno altresì il diritto di ricevere, su richiesta, una compensazione pecuniaria da parte del vettore aereo che opera il volo che ha subito interruzioni conformemente all'articolo 7 se raggiungono la loro destinazione finale con un ritardo all'arrivo superiore alle tre ore.

In deroga alla definizione di ritardo all'arrivo, in caso di perdita di una coincidenza, il ritardo all'arrivo è calcolato a decorrere dall'orario di arrivo alla destinazione finale quale indicato sul biglietto del passeggero prima della perdita della coincidenza.

Articolo 6 quater

Circostanze eccezionali

1. Ai fini del presente regolamento, le circostanze eccezionali includono, tra l'altro, gli eventi nell'elenco non esaustivo delle circostanze eccezionali di cui all'allegato.

2. Un vettore aereo operativo è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria in conformità dell'articolo 7 a meno che non possa dimostrare che la cancellazione del volo, il ritardo o la perdita della coincidenza sono stati dovuti a circostanze eccezionali e che la cancellazione del volo, il ritardo o la perdita della coincidenza non si sarebbero comunque potuti evitare anche se il vettore aereo avesse adottato tutte le misure ragionevoli. Le circostanze eccezionali possono essere invocate solo se esiste un nesso causale diretto tra il verificarsi di tale circostanza e l'interruzione del volo. L'onere della prova di dimostrare l'esistenza di tale nesso causale diretto e dell'effettiva adozione da parte del vettore aereo di tutte le misure ragionevoli per evitare l'interruzione incombe al vettore aereo operativo.»;

9) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 7*

Diritto a compensazione pecuniaria

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

a) 250 EUR per le tratte pari o inferiori a 1 500 chilometri;

b) 400 EUR per tutte le tratte interne all'Unione superiori a 1 500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1 500 e 3 500 chilometri;

c) 600 EUR per tutte le tratte che non rientrano nelle lettere a) o b);

2. I vettori aerei operativi possono ridurre del 50 % la compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1, lettera c), se l'orario di arrivo non supera di quattro ore l'orario di arrivo previsto della tratta originariamente prenotata e se:

a) ai passeggeri è offerta la riprotezione in un momento successivo verso la destinazione finale su un volo alternativo a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, lettera b); o

b) vi è un ritardo all'arrivo della tratta originariamente prenotata.

3. In caso di riprotezione a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, lettera b), dopo una cancellazione, se la partenza della tratta riprotezione è prevista più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto della tratta o del volo originari, il vettore aereo operativo può ridurre la compensazione pecuniaria di cui all'articolo 5:

a) del 50 % se l'orario di partenza previsto è anticipato di meno di due ore e il passeggero ha effettuato il volo;

b) del 25 % se l'orario di partenza previsto è anticipato di meno di tre ore e il passeggero ha effettuato il volo.

4. Qualora un passeggero abbia diritto a una compensazione pecuniaria in conformità dell'articolo 5, paragrafo 4, dell'articolo 6, paragrafo 4, o dell'articolo 6 *ter*, paragrafo 3, il vettore aereo operativo fornisce per via elettronica al passeggero, entro 96 ore dalla conclusione del viaggio e su un supporto durevole, informazioni sui diritti del passeggero alla compensazione pecuniaria, e istruzioni chiare su come presentare una richiesta di compensazione pecuniaria.

5. Nel determinare le distanze ai fini del presente regolamento, la base per il calcolo è la distanza tra il punto di partenza iniziale e la destinazione finale. In caso di coincidenza, sono presi in considerazione solo il punto di partenza iniziale e la destinazione finale. Tali distanze sono misurate secondo il metodo della rotta ortodromica.

6. Se il passeggero ha scelto di proseguire il proprio viaggio a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, lettera a), b) o c), e si verifica un'ulteriore interruzione durante la riprotezione, il passeggero conserva il diritto a ricevere un'ulteriore compensazione pecuniaria durante la riprotezione verso il proprio punto di partenza iniziale o la propria destinazione finale.

7. La compensazione pecuniaria è pagata mediante trasferimento bancario elettronico o, previo accordo esplicito espresso dal passeggero su un supporto durevole, con altri mezzi.

8. L'onere della prova di dimostrare quando e come il passeggero ha accettato l'accordo relativo alla forma di pagamento della compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 7 incombe al vettore aereo operativo.

9. Le richieste di compensazione pecuniaria di cui al presente articolo sono presentate dal passeggero entro nove mesi dalla data effettiva di partenza indicata sul biglietto del passeggero. Quando una richiesta è presentata da un terzo per conto dei passeggeri, il vettore aereo operativo può richiedere la prova di un valido mandato ad agire. I vettori aerei operativi confermano immediatamente il ricevimento della richiesta su un supporto durevole. Entro 30 giorni di calendario dal ricevimento della richiesta, il vettore aereo operativo paga la compensazione pecuniaria oppure fornisce al passeggero una giustificazione per il mancato pagamento della stessa, nel qual caso devono essere fornite informazioni sul trattamento dei reclami di cui all'articolo 15 *bis*. Se, alle condizioni di cui all'articolo 6 *quater*, paragrafo 2, invoca una circostanza eccezionale, il vettore aereo operativo specifica di quale circostanza eccezionale di cui all'allegato si tratta e, se invoca un evento non incluso in tale elenco, specifica di quale evento si tratta e i motivi per cui dovrebbe essere considerato una circostanza eccezionale. Ogniqualvolta invoca una circostanza eccezionale, il vettore aereo operativo fornisce una spiegazione chiara e motivata, compresa una spiegazione concisa del modo in cui la circostanza eccezionale invocata soddisfa le condizioni relative al nesso causale diretto e a tutte le misure ragionevoli di cui all'articolo 6 *quater*, paragrafo 2.

Ove il vettore aereo operativo non paghi la compensazione pecuniaria richiesta, il passeggero può presentare un reclamo in conformità dell'articolo 15 *bis*.»;

10) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 8*

Diritto al rimborso o alla riprotezione

1. In caso di interruzione, il vettore aereo operativo offre ai passeggeri, senza indebito ritardo e alle condizioni di cui agli articoli 4, 5, 6 o 6 *ter* e al presente articolo, la scelta tra le opzioni seguenti, che saranno fornite a titolo gratuito:

a) il rimborso automatico, entro sette giorni di calendario dalla scelta del passeggero, mediante trasferimento bancario elettronico o, previo accordo esplicito espresso dal passeggero su un supporto durevole, con altri mezzi, del prezzo integrale dei biglietti e dei diritti di intermediazione, se del caso, per la parte o le parti di tratta o di tratte non effettuate e per la parte o le parti di tratta o di tratte già effettuate se il volo risulta inutile ai fini dei programmi di viaggio originari del passeggero, nonché, se del caso, un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile dopo l'orario di partenza indicato sul biglietto del passeggero o, con l'accordo del passeggero, prima di tale orario;

b) il proseguimento della tratta del passeggero mediante la riprotezione del passeggero, a condizioni di trasporto comparabili, verso la sua destinazione finale, non appena possibile dopo l'orario di partenza indicato sul biglietto del passeggero o, con l'accordo del passeggero, prima di tale orario; oppure

c) la riprotezione del passeggero, a condizioni di trasporto comparabili, verso la sua destinazione finale in una data successiva di gradimento del passeggero, a seconda della disponibilità di posti.

Laddove il gestore aeroportuale attivi il proprio piano di emergenza conformemente all'articolo 10 *bis*, il termine di cui alla lettera a) del primo comma presente paragrafo può essere prorogato fino a 30 giorni di calendario.

2. Affinché il passeggero possa raggiungere non appena possibile la sua destinazione secondo quanto determinato ai sensi del paragrafo 1, primo comma, lettera b). e in un tempo di percorrenza totale quanto più ragionevolmente possibile vicino al tempo di percorrenza totale previsto del volo iniziale, il vettore aereo operativo, in funzione della disponibilità, offre al passeggero almeno una delle seguenti opzioni alternative affinché questi possa considerarle e possa esprimere il suo accordo esplicito al riguardo su un supporto durevole:

a) un volo o voli in coincidenza che seguono la stessa rotta specificata nel contratto di trasporto aereo;

b) una rotta diversa tra lo stesso aeroporto di partenza e l'aeroporto di arrivo, come indicato nel contratto di trasporto aereo;

c) una riprotezione da o verso un aeroporto alternativo rispetto all'aeroporto indicato nel contratto di trasporto aereo, nel qual caso il vettore aereo operativo si fa carico delle spese di trasferimento del passeggero tra l'aeroporto indicato nel contratto di trasporto aereo e l'aeroporto alternativo;

d) l'utilizzo di servizi di un altro vettore aereo; oppure

e) laddove appropriato per la distanza da percorrere, l'utilizzo di un altro modo di trasporto.

In caso di riprotezione con un altro vettore aereo o con un altro modo di trasporto, il vettore aereo operativo rimane responsabile di fornire informazioni, assistenza e della riprotezione solo fino alla partenza di tale servizio di riprotezione. Il vettore aereo operativo rimane responsabile della compensazione pecuniaria per il ritardo all'arrivo alla destinazione finale in conformità dell'articolo 7. L'operatore che gestisce il servizio di riprotezione è responsabile di tutti gli altri diritti connessi a tale servizio conformemente al diritto dell'Unione applicabile in materia di diritti dei passeggeri per tale modo di trasporto.

3. Se un passeggero ha informato il vettore aereo operativo della sua scelta di proseguire la tratta conformemente al paragrafo 1, lettera b), e al paragrafo 5, del presente articolo, e se il vettore aereo operativo non ha offerto entro tre ore una riprotezione a condizioni di trasporto comparabili, il passeggero può organizzare la propria riprotezione, conformemente al paragrafo 2 del presente articolo. Se sceglie di organizzare la propria riprotezione, il passeggero ne informa il vettore aereo operativo. Il passeggero ha il diritto di rifiutare le opzioni di riprotezione se esse non prevedono condizioni di trasporto comparabili e, in tal caso, conserva i suoi diritti all'assistenza di cui all'articolo 9, in attesa della riprotezione.

In caso di cancellazione, il primo comma si applica a decorrere dall'orario di partenza indicato sul biglietto del passeggero.

Nell'organizzare la propria riprotezione, i passeggeri limitano le spese a quelle necessarie, ragionevoli e adeguate. Il vettore aereo operativo rimborsa le spese non superiori al 400 % del prezzo integrale del biglietto o dei biglietti e dei diritti di intermediazione, se del caso, sostenuto dal passeggero entro 14 giorni di calendario dalla presentazione della richiesta. Laddove il gestore aeroportuale attivi il proprio piano di emergenza, il vettore aereo operativo può prorogare tale termine fino a 30 giorni di calendario.

4. Fatte salve le altre disposizioni del presente articolo, ove il passeggero abbia organizzato uno scalo, ha il diritto aggiuntivo di rifiutare le opzioni di riprotezione, qualora tali opzioni omettano lo scalo.

5. Il passeggero può scegliere tra il rimborso in conformità del paragrafo 1, primo comma, lettera a), o la riprotezione in una data successiva in conformità del paragrafo 1, primo comma, lettera c), fino al momento in cui il passeggero accetta l'offerta del vettore aereo operativo di riproteggerlo non appena possibile in conformità del paragrafo 1, primo comma, lettera b), oppure fino al momento in cui il passeggero decide di organizzare la propria riprotezione in conformità del paragrafo 3.

Il passeggero informa il vettore aereo operativo della propria scelta.

6. Su richiesta del passeggero, il vettore aereo operativo fornisce le informazioni di cui al presente articolo in formato cartaceo. Il vettore aereo operativo provvede affinché la scelta effettuata dal passeggero a norma del presente articolo sia confermata in modo esplicito su un supporto durevole.

7. Le opzioni di cui al paragrafo 1 sono visualizzate in modo chiaro, senza essere soggette a preselezione, impostazioni predefinite o oneri procedurali aggiuntivi che favoriscono un'opzione.»;

11) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 8* bis

Buoni

1. Se un passeggero ha diritto a compensazione pecuniaria in conformità dell'articolo 7, o al rimborso in conformità dell'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, lettera a), o dell'articolo 10, paragrafo 2, il vettore aereo può offrirgli la scelta di un buono di valore corrispondente almeno all'importo del rimborso o della compensazione pecuniaria dovuta.

2. Il passeggero non è tenuto ad accettare un buono in luogo del pagamento. L'accettazione è valida solo se il passeggero ha dato il proprio consenso esplicito su un supporto durevole. Tutte le opzioni di cui all'articolo 7, paragrafo 7, e all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, lettera a), sono visualizzate in modo chiaro, senza essere soggette a preselezione, impostazioni predefinite o oneri procedurali aggiuntivi che favoriscono un'opzione.

3. Il vettore aereo informa chiaramente il passeggero, su un supporto durevole, delle informazioni di cui ai paragrafi 24. 5 e 6, prima che il passeggero eserciti la scelta di cui al paragrafo 1.

4. Il buono deve:

a) avere un periodo massimo di validità di 12 mesi dalla data in cui il passeggero accetta il buono; tale periodo di validità può essere prorogato una sola volta, per un ulteriore periodo massimo di 12 mesi, a condizione che il passeggero e il vettore operativo si accordino esplicitamente per tale proroga su un supporto durevole;

b) essere utilizzabile in tutto o in parte per i servizi del vettore aereo durante il suo periodo di validità, compresi i servizi prenotati durante il periodo di validità del buono ma prestati dopo la sua data di scadenza;

c) essere rilasciato su un supporto durevole che ne indichi chiaramente il valore, il periodo di validità e le condizioni d'uso; il buono indica se il valore è superiore al pagamento cui il passeggero ha diritto a norma dell'articolo 7, dell'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, lettera a), o dell'articolo 10, paragrafo 2.

5. Il passeggero e il vettore operativo possono concordare un pagamento integrale o parziale in qualsiasi momento prima del riscatto o della scadenza del buono, nonostante la scelta iniziale di un buono da parte del passeggero.

6. Il vettore aereo rimborsa automaticamente l'importo residuo del buono in questione senza indebito ritardo e, in ogni caso, al più tardi entro sette giorni di calendario:

a) al passeggero dopo la fine del suo periodo di validità, se il buono non è stato riscattato; ciò vale anche per l'eventuale importo residuo del buono in questione in caso di precedente riscatto parziale;

b) al passeggero se, prima della scadenza del periodo di validità di un buono, il passeggero e il vettore operativo concordano tale rimborso; oppure

c) alla persona che si occupa delle questioni del passeggero deceduto in caso di decesso del passeggero interessato, su presentazione di idonea documentazione giustificativa su un supporto durevole.»;

12) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 9*

Diritto ad assistenza

1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, ai passeggeri sono offerti gratuitamente:

a) un ristoro ogni due ore di attesa;

b) un pasto dopo tre ore e successivamente ogni cinque ore di attesa con un massimo di tre pasti al giorno;

c) accesso a Internet e due telefonate.

Il vettore aereo operativo può limitare o rifiutare l'assistenza fornita ai sensi del primo comma qualora la relativa fornitura provochi un ulteriore ritardo per la partenza del volo in ritardo o la riprotezione, ivi compresa la partenza del trasporto alternativo.

2. Inoltre, qualora nell'attesa del volo o del trasporto alternativo siano necessari uno o più pernottamenti, ai passeggeri sono offerti gratuitamente:

a) la sistemazione in albergo;

b) il trasporto dall'aeroporto all'albergo di sistemazione e il ritorno dallo stesso.

3. Il vettore aereo operativo può utilizzare buoni per adempiere agli obblighi di cui al paragrafo 1, primo comma, lettere a) e b), e al paragrafo 2. I buoni forniti in conformità del paragrafo 1 sono utilizzabili in tutti i negozi che offrono alimenti e ristoro nell'aeroporto in cui i passeggeri interessati sono rimasti a terra, a bordo del loro volo e, se del caso, presso la sistemazione prevista a norma del paragrafo 2, lettera a). Può essere fornito un buono per una sistemazione in albergo in conformità del paragrafo 2, lettera a), solo se il vettore aereo operativo ha prenotato in anticipo una stanza per il passeggero interessato.

4. Qualora il vettore aereo operativo non adempia agli obblighi di cui ai paragrafi 1, 2 e 3, i passeggeri interessati possono organizzarsi autonomamente. Il vettore aereo che opera il volo oggetto di interruzioni rimborsa le spese sostenute dai passeggeri entro 14 giorni di calendario dalla presentazione della richiesta di rimborso, nella misura in cui le spese sostenute sono necessarie, ragionevoli e proporzionate alla durata dell'attesa e ai costi per il ristoro e i pasti nella zona dell'aeroporto o nella zona della sistemazione ove i passeggeri siano rimasti a terra. Laddove il gestore aeroportuale attivi il proprio piano di emergenza, il vettore aereo che opera il volo oggetto di interruzioni proroga tale termine fino a 30 giorni di calendario.

5. In tutti gli aeroporti dell'Unione con un traffico commerciale di passeggeri, il gestore aeroportuale appronta meccanismi volti a garantire la messa a disposizione gratuita di acqua potabile e di stazioni di ricarica per i dispositivi elettronici, indipendentemente dall'ora del giorno, dal volo o dal terminal.

6. Se l'interruzione è dovuta a circostanze eccezionali e non si sarebbe potuta evitare anche se il vettore aereo avesse adottato tutte le misure ragionevoli, il vettore aereo può limitare la sistemazione in albergo prevista in conformità del paragrafo 2, lettera a), a un massimo di tre pernottamenti.

7. Il passeggero che opta per il rimborso a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, 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, primo comma, lettera c), non beneficia più dei diritti all'assistenza a norma dei paragrafi 1 e 2, del presente articolo, in relazione al volo in questione.»;

13) 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 esige 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, fornisce al passeggero, entro 14 giorni di calendario dalla sistemazione in classe inferiore, un rimborso automatico almeno equivalente:

a) al 30 % del prezzo del volo per le tratte aeree pari o inferiori a 1 500 km;

b) al 50 % del prezzo del volo per tutte le tratte aeree intra-Unione superiori a 1 500 km, ad eccezione dei collegamenti fra il territorio europeo degli Stati membri e le regioni ultraperiferiche francesi e per tutte le altre tratte aeree comprese tra 1 500 e 3 500 km; o

c) al 75 % del prezzo del volo 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 non è indicato sul biglietto, il rimborso di cui al paragrafo 2 del presente articolo è calcolata in base alla proporzione pertinente della distanza del volo in confronto alla distanza totale coperta dal contratto di trasporto aereo, calcolata conformemente all'articolo 7, paragrafo 5.

4. Il prezzo del volo di cui al presente articolo non comprende tasse e diritti indicati sul biglietto, a condizione che né l'obbligo di pagare tali tasse e diritti né il loro importo dipendano dalla classe di trasporto corrispondente al biglietto aereo acquistato.

5. Il presente articolo non si applica ai servizi accessori, ad esempio posti a sedere specifici o pasti, indipendenti dalla classe di trasporto e venduti separatamente.»;

14) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 10* bis

Piani di emergenza aeroportuale

1. In un aeroporto dell'Unione con un volume totale di transito annuo di passeggeri superiore a quattro milioni di unità per almeno tre anni consecutivi, il gestore aeroportuale assicura che le proprie operazioni e quelle dei fornitori di servizi aeroportuali essenziali, in particolare dei vettori aerei e dei prestatori di servizi di assistenza a terra, siano coordinate attraverso un adeguato piano di emergenza in vista di eventuali situazioni di molteplici cancellazioni, di molteplici ritardi dei voli, o entrambi, che portino ad un numero significativo di passeggeri rimasti a terra nell'aeroporto. Il piano di emergenza è elaborato per assicurare l'adeguata informazione e assistenza dei passeggeri rimasti a terra e contiene disposizioni al fine di ridurre al minimo i tempi di attesa e i disagi.

2. I piani di emergenza aeroportuale tengono conto delle esigenze particolari e individuali dei passeggeri di cui all'articolo 11.

3. Il piano di emergenza è elaborato in particolare con la partecipazione del comitato degli utenti di cui alla direttiva 96/67/CE del Consiglio (*), e dei prestatori di servizi di assistenza a terra, e di altri prestatori di servizi aeroportuali essenziali, inclusi i prestatori di servizi di assistenza speciale alle persone con disabilità o alle persone a mobilità ridotta. Il piano di emergenza è elaborato con la partecipazione delle autorità competenti, ove opportuno. Il piano di emergenza contiene inoltre i dati di contatto della persona o delle persone designate dai vettori aerei che partecipano al comitato degli utenti al fine di rappresentarli in loco in caso di molteplici cancellazioni, di molteplici ritardi dei voli o entrambi. Il vettore aereo assicura che qualsiasi persona designata disponga dei mezzi necessari per assistere i passeggeri conformemente agli obblighi derivanti dal presente regolamento in caso di un'interruzione.

4. Il gestore aeroportuale comunica il piano di emergenza al comitato degli utenti di cui alla direttiva 96/67/CE e, su richiesta, all'organismo nazionale di applicazione incaricato designato a norma dell'articolo 16 del presente regolamento. L'organismo nazionale di applicazione monitora il rispetto delle prescrizioni del presente articolo da parte del gestore aeroportuale.

5. Uno Stato membro può decidere che un aeroporto non interessato dal paragrafo 1, situato nel suo territorio, debba adempiere gli obblighi stabiliti ai paragrafi da 1 a 4.

6. Negli aeroporti dell'Unione con un volume totale di transito annuo di passeggeri che non raggiunge la soglia fissata al paragrafo 1 o che non sono interessati da una decisione di uno Stato membro ai sensi del paragrafo 5, il gestore aeroportuale adotta ogni misura ragionevole per coordinare gli utenti aeroportuali nonché per prendere accordi con i medesimi al fine di informare i passeggeri rimasti a terra nel caso di molteplici cancellazioni, ritardi molteplici dei voli, o entrambi, che portano a un numero significativo di passeggeri bloccati nell'aeroporto.

(*) Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità (GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj).»;

15) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 11*

Passeggeri con esigenze specifiche

1. I diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta di cui al presente articolo lasciano impregiudicati i diritti di cui esse godono ai sensi del regolamento (CE) n. 1107/2006.

2. Tutte le informazioni fornite ai passeggeri a norma del presente regolamento sono fornite in un formato accessibile.

3. Ai fini del presente regolamento, le seguenti categorie di passeggeri sono considerate "passeggeri con esigenze specifiche":

a) persone con disabilità, persone a mobilità ridotta, donne in stato di gravidanza, purché il vettore aereo operativo sia stato informato delle loro particolari esigenze di assistenza, ove possibile al momento della prenotazione o della registrazione, e al più tardi quando il passeggero è informato di un'interruzione ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, dell'articolo 5, paragrafo 1 o dell'articolo 6, paragrafo 1, o perde una coincidenza ai sensi dell'articolo 6 *ter*, paragrafo 1;

b) lattanti e minori non accompagnati; e

c) persone che necessitano di specifica assistenza medica sulla base di un'autorizzazione medica, a meno che non sia stato loro negato l'imbarco per motivi di sicurezza.

Si considera che ogni notifica fornita al vettore operativo relativamente alle circostanze di cui al primo comma riguardi tutte le tratte nell'ambito di un contratto di trasporto aereo.

4. A qualsiasi persona che accompagna le persone di cui al paragrafo 3 o che accompagna un minore nell'ambito dello stesso contratto di trasporto aereo è offerta, dal vettore aereo, a titolo gratuito, la possibilità di sedersi in un posto adiacente a tale persona o minore. Qualora non siano disponibili posti adiacenti, il vettore aereo si adopera per aiutare l'accompagnatore o gli accompagnatori a trovare posti adiacenti.

5. All'imbarco, i vettori aerei operativi danno la precedenza alle persone di cui al paragrafo 3 e ai loro eventuali accompagnatori o cani da assistenza riconosciuti, come pure ai bambini in carrozzina o passeggino e al loro accompagnatore.

6. I vettori aerei operativi garantiscono, senza costi aggiuntivi, che i lattanti e i bambini che necessitano di una carrozzina o di un passeggino possano usufruirne fino alla porta d'imbarco o al portellone dell'aeromobile e che tale carrozzina o passeggino sia loro restituito al portellone dell'aeromobile, a meno che non vi siano vincoli di sicurezza, di capacità o di tipo operativo.

7. Laddove il gestore aeroportuale non adempia agli obblighi di cui agli articoli 7 e 8 del regolamento (CE) n. 1107/2006 e conseguentemente le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta perdano il loro volo, il vettore aereo operativo è responsabile per la concessione della compensazione pecuniaria, della riprotezione e dell'assistenza di tali passeggeri in conformità degli articoli 7, 8 e 9 del presente regolamento. Il vettore aereo operativo fornisce inoltre tale riprotezione e assistenza al loro accompagnatore conformemente alle condizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1107/2006.

Il gestore aeroportuale rimborsa al vettore aereo operativo i costi sostenuti da quest'ultimo conformemente al primo comma del presente paragrafo. Entro il 23 ottobre 2027, la Commissione adotta un atto di esecuzione secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16 *nonies*, paragrafo 3, che stabilisce le modalità pratiche di tale rimborso. Tale atto di esecuzione non pregiudica le responsabilità del vettore aereo in materia di concessione di compensazione pecuniaria, riprotezione e assistenza ai passeggeri a norma del presente paragrafo.

8. Qualora il vettore aereo, o il suo agente autorizzato, concluda un contratto con una persona che agisce per conto di minori non accompagnati al fine di fornire a tali minori un'assistenza specifica durante il viaggio e, a causa della mancata prestazione di assistenza specifica, detti minori perdano il volo, i vettori aerei operativi sono responsabili della concessione della compensazione pecuniaria, della riprotezione e dell'assistenza di detti minori a in conformità degli articoli 7, 8 e 9.

9. Nell'applicare la riprotezione e l'assistenza conformemente agli articoli 8 e 9, il vettore aereo operativo presta particolare attenzione alle esigenze delle persone di cui al paragrafo 3 del presente articolo. I vettori aerei forniscono tale riprotezione e assistenza a tali persone nonché ai loro eventuali accompagnatori o cani da assistenza riconosciuti quanto prima possibile.

10. L'articolo 9, paragrafo 6, non si applica al passeggero di cui al paragrafo 3 del presente articolo né ai suoi eventuali accompagnatori o cani da assistenza riconosciuti.»;

16) sono inseriti gli articoli seguenti:

«*Articolo 11* bis

Effetto personale e bagaglio a mano

1. Fatto salvo il regolamento (CE) n. 1107/2006, i vettori aerei operativi consentono ai passeggeri di portare in cabina, a titolo gratuito, un effetto personale.

Fatto salvo il regolamento (CE) n. 1107/2006 e compatibilmente con la capacità della cabina dell'aeromobile, i vettori aerei operativi consentono ai passeggeri di portare in cabina un bagaglio a mano.

Quando sono proposte o pubblicate tariffe aeree, prima dell'avvio di qualsiasi procedura di prenotazione vengono mostrate per impostazione predefinita le tariffe che includono un bagaglio a mano.

Il presente paragrafo non impedisce ai vettori aerei o agli intermediari di proporre offerte commercialmente differenziate ai passeggeri che scelgono volontariamente di viaggiare senza bagaglio a mano.

2. Nei casi in cui ragioni specifiche, quali motivi di sicurezza o di capacità o la modifica del tipo di aeromobile successiva alla prenotazione, impediscano il trasporto in cabina di un effetto personale o di un bagaglio a mano di cui al paragrafo 1, il vettore aereo operativo può richiedere al momento della registrazione o alla porta di imbarco, a seconda dei casi, che il bagaglio non registrato sia trasportato nella stiva dell'aeromobile senza oneri aggiuntivi per il passeggero.

3. Il presente articolo non pregiudica le limitazioni al bagaglio non registrato stabilite da norme dell'Unione, quali quelle stabilite dal regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (*) e dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione (**), o quelle stabilite da norme internazionali in materia di sicurezza.

Articolo 11 ter

Carte d'imbarco

Ai passeggeri non è negato l'imbarco per aver utilizzato la propria versione stampata di una carta d'imbarco rilasciata digitalmente, a condizione che essa sia stampata in modo chiaro e leggibile meccanicamente. Ai passeggeri non è negato l'imbarco per non aver pagato un supplemento per l'utilizzo della propria versione stampata di una carta d'imbarco rilasciata digitalmente.

Se i vettori aerei rilasciano carte d'imbarco digitali, i passeggeri possono ottenere le proprie carte d'imbarco in formato digitale al momento della registrazione, senza ulteriori richieste, e non sono tenuti a disporre di un account utente o di un'applicazione specifica per ottenere e stampare le proprie carte d'imbarco.

I vettori aerei non possono imporre un onere aggiuntivo per la fornitura di una versione stampata della carta d'imbarco al passeggero se questi ha già effettuato la registrazione.

(*) Regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002 (GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

(**) Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, del 5 novembre 2015, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea (GU L 299 del 14.11.2015, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).»;

17) l'articolo 12 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 12*

Ulteriori diritti

1. Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti dei passeggeri riconosciuti da altri atti giuridici, compresa la direttiva (UE) 2015/2302, salvo diversamente disposto dal presente articolo.

La compensazione pecuniaria concessa in conformità dell'articolo 7 o il rimborso concesso in conformità dell'articolo 10, paragrafo 2, del presente regolamento sono detratti dal risarcimento o dalla riduzione di prezzo concessi conformemente ad altri atti giuridici, quale la direttiva (UE) 2015/2302, se i diritti per i quali il risarcimento o la riduzione di prezzo sono concessi tutelano il medesimo interesse o hanno lo stesso obiettivo. Analogamente, il risarcimento o la riduzione di prezzo concessi conformemente ad altri atti giuridici, quali la direttiva (UE) 2015/2302, sono detratti dalla compensazione pecuniaria concessa in conformità dell'articolo 7 o dal rimborso concesso in conformità dell'articolo 10, paragrafo 2, del presente regolamento, se i diritti ai fini per cui il risarcimento o la riduzione di prezzo sono concessi tutelano il medesimo interesse o hanno lo stesso obiettivo.

Fatto salvo il diritto di regresso o rimborso di un organizzatore di pacchetti turistici in conformità dell'articolo 22 della direttiva (UE) 2015/2302 e fatto salvo l'articolo 13 del presente regolamento, nonché in deroga all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, lettera a), del presente regolamento, se il volo fa parte di un contratto di pacchetto turistico quale definito all'articolo 3, punto 3), della direttiva (UE) 2015/2302, i passeggeri non hanno diritto al rimborso conformemente al presente regolamento nella misura in cui un diritto corrispondente deriva dalla direttiva (UE) 2015/2302.

2. Fatti salvi principi e norme pertinenti del diritto nazionale, inclusa la giurisprudenza, il paragrafo 1 del presente articolo non si applica ai volontari secondo le condizioni previste all'articolo 4, paragrafo 2.

3. Se al passeggero è già stato versato un risarcimento o un rimborso in conformità della legislazione di un paese terzo, il relativo importo è detratto dall'importo della compensazione pecuniaria o di un rimborso concessi in conformità del presente regolamento.»;

18) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 12* bis

Correzione dei nomi

1. Il vettore aereo operativo, al ricevimento di una richiesta presentata al più tardi 48 ore prima dell'orario di partenza previsto, corregge gli errori di ortografia nel nome di un passeggero o, in caso di modifica amministrativa, aggiorna il nome di un passeggero. Tale correzione o aggiornamento è effettuato gratuitamente almeno una volta e non costituisce motivo per negare l'imbarco a conformemente all'articolo 4.

2. La richiesta di cui al paragrafo 1 può essere presentata da:

a) un passeggero in relazione al nome di tale passeggero o al nome di qualsiasi passeggero il cui biglietto faccia parte dello stesso contratto di trasporto aereo del biglietto del passeggero che presenta la richiesta;

b) un intermediario in relazione al nome di un passeggero per il quale l'intermediario ha effettuato la prenotazione.

3. Una correzione o un aggiornamento effettuato a norma del paragrafo 1 non costituisce un trasferimento del biglietto dal passeggero a un'altra persona.»;

19) l'articolo 13 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 13*

Diritto ad azioni di regresso

Qualora il vettore aereo operativo paghi una compensazione pecuniaria o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del presente regolamento, nessuna disposizione dello stesso o del diritto nazionale può essere interpretata come limitazione al suo diritto di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto dell'Unione o nazionale applicabile. In particolare, il presente regolamento non limita in alcun modo il diritto del vettore aereo operativo di chiedere un risarcimento o un rimborso dei costi a un aeroporto o a qualunque altro soggetto terzo con cui abbia stipulato un contratto.»;

20) l'articolo 14 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 14*

Obblighi di informazione nei confronti dei passeggeri

1. Il vettore aereo operativo e l'intermediario inseriscono nel proprio sito web o nella propria applicazione mobile una nota informativa che specifica i diritti a norma del presente regolamento, comprese informazioni sulla procedura concernente il trattamento dei reclami. Al fine di soddisfare tale requisito, il vettore aereo operativo e l'intermediario possono utilizzare una sintesi delle disposizioni del presente regolamento elaborata e messa a disposizione del pubblico dalla Commissione in tutte le lingue ufficiali dell'Unione.

2. Quando offrono biglietti per voli o coincidenze, e prima dell'acquisto dei biglietti di tali voli, i vettori aerei e gli intermediari informano il passeggero in merito a quanto segue:

a) il tipo di biglietto o biglietti offerti, in particolare se al biglietto o ai biglietti si applica un contratto di trasporto aereo unico o una combinazione di contratti di trasporto aereo distinti;

b) i diritti e gli obblighi del passeggero, del vettore aereo operativo e dell'intermediario a norma del presente regolamento, in un allegato del contratto di trasporto aereo, comprese informazioni sulle procedure concernenti il trattamento dei reclami e il rimborso;

c) il termine e la procedura con cui un passeggero può chiedere la correzione del nome secondo quanto precisato all'articolo 12 *bis*;

d) i termini e le condizioni del contratto di trasporto aereo;

e) la procedura di recupero degli oggetti personali o del bagaglio a mano dimenticati in cabina; tali informazioni comprendono le informazioni di contatto elettronico, i moduli applicabili e qualsiasi altro dato pertinente necessario al passeggero per avviare la richiesta; e

f) i dati di contatto per l'aiuto e l'assistenza in caso di interruzione.

3. Un intermediario o un vettore aereo che vende biglietti cui si applica una combinazione di contratti di trasporto aereo comunica al passeggero, prima dell'acquisto, che ai biglietti si applicano contratti di trasporto aereo distinti e che i diritti ai sensi degli articoli 7, 8 e 9, relativi alla compensazione pecuniaria, al rimborso, alla riprotezione o all'assistenza in caso di perdita di un volo successivo o di voli successivi non si applicano nell'ambito di un contratto di trasporto aereo distinto. Tali informazioni sono indicate in modo chiaro e fornite su un supporto durevole al momento della vendita dei biglietti.

4. Il gestore aeroportuale, o, se del caso, il vettore aereo operativo, provvede affinché ai banchi di accettazione (compresi i terminali automatici per la registrazione) e alla porta di imbarco sia affisso in modo chiaro il testo seguente: "In caso di imbarco negato o di volo cancellato o ritardato di almeno due ore alla partenza, o ritardato di più di tre ore all'arrivo alla destinazione finale, 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 rimborso o riprotezione, di assistenza e di eventuale compensazione pecuniaria". Tale testo è redatto almeno nella lingua o nelle lingue del luogo dove è situato l'aeroporto e in una lingua utilizzata a livello internazionale. Il gestore aeroportuale provvede inoltre affinché ai banchi di accettazione, accanto a tale testo, sia esposto un codice QR o qualsiasi altro mezzo digitale per accedere all'applicazione mobile della Commissione sui diritti dei passeggeri contenente una sintesi del presente regolamento. A tal fine, i gestori aeroportuali collaborano con i vettori aerei operativi.

5. Dopo l'acquisto dei biglietti, i vettori aerei operativi forniscono ai passeggeri, senza indebito ritardo, le informazioni di cui al paragrafo 2 su un supporto durevole.

6. I vettori aerei e gli intermediari, ove pertinente, forniscono le informazioni a norma del presente articolo nella lingua del contratto di trasporto aereo e in una lingua utilizzata a livello internazionale.

7. Le informazioni per i passeggeri e la corrispondenza o lo scambio di moduli o documenti con questi ultimi a norma del presente regolamento, tra cui la comunicazione di cui all'articolo 7, paragrafo 4, e le offerte di scelta o gli accordi conformemente agli articoli 4, 5, 6 *ter*, 7, 8 o 8 *bis*, sono facilmente accessibili e forniti in modo chiaro e inequivocabile. Qualora le informazioni, la corrispondenza, i moduli o i documenti siano forniti per via elettronica, i vettori aerei e gli intermediari li forniscono su un supporto durevole, e indicano la data e l'ora.

A tal fine, i vettori aerei e gli intermediari provvedono affinché non sia obbligatorio che il passeggero disponga di un account utente o di un'applicazione specifica come condizione preliminare per accedere o ricevere informazioni, corrispondenza, moduli o documenti a norma del presente regolamento, comprese le carte d'imbarco, ma escluse le informazioni e i documenti relativi a questioni quali i programmi "Frequent Flyer" o altri programmi commerciali offerti da un vettore aereo o da un intermediario.

L'onere della prova, di dimostrare se e quando al passeggero sono stati forniti le informazioni, la corrispondenza, i moduli o i documenti necessari, anche per quanto riguarda la comunicazione di cui all'articolo 7, paragrafo 4 e le carte d'imbarco o le offerte di scelta o gli accordi conformemente agli articoli 4, 5, 6 *ter*, 7, 8 o8 *bis*, incombe ai vettori aerei e agli intermediari.

Ai fini del presente regolamento, tutti i mezzi di comunicazione consentono al passeggero di contattare rapidamente e gratuitamente i vettori aerei e gli intermediari e di comunicare in modo efficace.»;

21) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 15* bis

Reclami al vettore aereo o all'intermediario

1. Ogni vettore aereo e ogni intermediario istituisce un meccanismo per il trattamento dei reclami relativi ai diritti e agli obblighi contemplati dal presente regolamento nei rispettivi ambiti di responsabilità.

2. I passeggeri possono presentare un reclamo a qualsiasi vettore aereo o intermediario in relazione ai rispettivi ambiti di responsabilità attraverso il meccanismo di cui al paragrafo 1. Tale reclamo è presentato entro 12 mesi dalla data in cui il volo è stato effettuato o avrebbe dovuto essere effettuato o entro tre mesi dalla presentazione di una richiesta di compensazione pecuniaria, se posteriore.

Il destinatario conferma al passeggero di aver ricevuto il reclamo entro sette giorni lavorativi dal ricevimento. Entro un mese dal ricevimento del reclamo, il destinatario fornisce una risposta motivata o, in casi debitamente giustificati, comunica al passeggero che riceverà una risposta definitiva nell'arco di un periodo inferiore a due mesi dalla data di ricevimento del reclamo.

La risposta definitiva contiene anche i dati di contatto pertinenti dell'organismo o degli organismi responsabili della gestione dei reclami a norma del presente regolamento. Tale obbligo può essere soddisfatto rinviando il passeggero all'elenco degli organismi di gestione dei reclami messo a disposizione dalla Commissione.

3. L'onere della prova di dimostrare l'avvenuta comunicazione delle informazioni necessarie ai passeggeri è a carico del vettore aereo e dell'intermediario.»;

22) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo* nonies

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

(*) Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).»;

23) l'articolo 17 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 17*

Riesame e relazioni

1. Entro il 23 ottobre 2031, e successivamente ogni cinque anni, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in merito all'elenco delle circostanze eccezionali di cui all'allegato, alla luce degli eventi che hanno inciso sul puntuale ed effettivo svolgimento dei voli negli anni che precedono ogni relazione.

2. Entro il 23 ottobre 2031 e successivamente ogni cinque anni, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in merito al funzionamento, all'applicazione e ai risultati del presente regolamento. La Commissione include nella relazione informazioni in merito al rafforzamento della protezione dei passeggeri del trasporto aereo sui voli provenienti da e verso paesi terzi operati da vettori aerei dei paesi terzi.

Tale relazione include inoltre un riesame delle soglie e degli importi di cui al presente regolamento, tenendo conto, tra l'altro, dell'evoluzione delle tariffe aeree, del tasso di inflazione e delle statistiche su negato imbarco, cancellazioni, ritardi e perdita di coincidenze imputabili ai vettori aerei, nonché delle statistiche sulla sistemazione in classe inferiore, nel corso dei cinque anni precedenti.

Nella relazione ai sensi del primo comma, la Commissione valuta altresì:

a) la necessità e la fattibilità di rivedere l'ambito di applicazione del presente regolamento al fine di accrescere ulteriormente la protezione dei passeggeri e la parità di condizioni tra i vettori aerei dell'Unione e i vettori aerei dei paesi terzi, come pure gli aspetti relativi alla connettività. In particolare, la Commissione valuta i rischi di conflitto di giurisdizioni e le difficoltà connesse all'applicazione e formula raccomandazioni per attenuare tali rischi e affrontare tali difficoltà;

b) la fattibilità di un'ulteriore automazione delle richieste o dei pagamenti di compensazioni pecuniarie in caso di ritardi.

3. Se necessario, tali relazioni sono accompagnata da proposte legislative.»;

24) Il testo che figura nell'allegato I del presente regolamento è aggiunto come allegato del regolamento (CE) n. 261/2004.

Articolo 2

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

1) all'articolo 2, il paragrafo 1 è così modificato:

a) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

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

(*) Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).»;

b) sono aggiunte le lettere seguenti:

«h) "attrezzature per la mobilità", ogni attrezzatura il cui scopo è assistere la mobilità delle persone con disabilità o delle persone a mobilità ridotta, ai sensi dell'articolo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio (*);

i) “cane da assistenza riconosciuto”, un cane specificamente addestrato per aumentare l’indipendenza e l’autodeterminazione delle persone con disabilità, ufficialmente riconosciuto conformemente alle norme nazionali applicabili, ove tali norme esistano;

j) “formato accessibile”, un formato che dà alla persona con disabilità o alla persona a mobilità ridotta accesso a qualsiasi informazione pertinente, anche fornendo a tale persona accesso in maniera agevole e confortevole al pari di una persona che non ha minorazioni o disabilità, e che soddisfa i requisiti di accessibilità definiti conformemente alla legislazione applicabile, in particolare alla direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio (**);

k) “intermediario”, una persona fisica o giuridica, diversa dal vettore aereo, che, nel quadro della sua attività commerciale o professionale, agisce per conto di un vettore aereo o di un passeggero nella conclusione di un contratto di trasporto.

(*) Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo (GU L 204 del 26.7.2006, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

(**) Direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del consiglio, del 17 aprile 2019, sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).»;

2) l’articolo 3 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 3*

1. La responsabilità di un vettore aereo dell’Unione in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata da tutte le pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal. Ciò comprende anche la responsabilità di un vettore aereo dell’Unione per quanto riguarda i ritardi dei passeggeri o dei bagagli.

2. L’obbligo di avere un’assicurazione di cui all’articolo 6 del regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio (*) e all’articolo 11 del regolamento (CE) n. 1008/2008, nella misura in cui riguarda la responsabilità per i passeggeri, è inteso come l’obbligo del vettore aereo dell’Unione di essere assicurato fino ad un livello adeguato per garantire che tutte le persone aventi titolo a risarcimento ricevano l’intero importo del risarcimento cui hanno diritto, ai sensi del presente regolamento.

(*) Regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili (GU L 138 del 30.4.2004, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj)»;

3) 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* del presente regolamento, può essere chiesto da un vettore aereo dell’Unione se un passeggero effettua una dichiarazione speciale di interesse (dichiarazione speciale di interesse) alla consegna a destinazione del proprio bagaglio, è basato, per i vettori aerei dell’Unione, su una tariffa che riflette i costi supplementari connessi al trasporto e all’assicurazione per il bagaglio valutato a un livello superiore al limite di responsabilità. La tariffa è messa a disposizione dei passeggeri che ne fanno domanda.»;

4) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 5*

1. In caso di decesso o di lesioni di passeggeri, il vettore aereo dell'Unione provvede senza indugio, e comunque entro 15 giorni dall'identificazione della persona fisica avente titolo a risarcimento, 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 del presente articolo, un anticipo di pagamento in caso di decesso dei passeggeri non è inferiore, per passeggero, al 16 % dell'importo minimo della responsabilità stabilito ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal e dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal.

3. Un anticipo di pagamento non costituisce riconoscimento di responsabilità e può essere detratto da qualsiasi ulteriore importo dovuto sulla base della responsabilità del vettore aereo dell'Unione, ma non è restituito, salvo nei casi previsti dall'articolo 20 della Convenzione di Montreal, o quando il beneficiario dell'anticipo di pagamento non è la persona avente titolo al risarcimento.»;

5) l'articolo 6 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Tutti i vettori aerei che vendono servizi di trasporto aereo nell'Unione forniscono ai passeggeri, in modo chiaro e accessibile, informazioni esaurienti sulle procedure applicabili da seguire in caso di bagagli smarriti, consegnati in ritardo o danneggiati. I vettori aerei garantiscono che una sintesi delle principali disposizioni che disciplinano la responsabilità per i passeggeri e il loro bagaglio - ivi compresi i termini previsti per la presentazione di una richiesta di risarcimento e la possibilità di effettuare una dichiarazione speciale di interesse - sia messa a disposizione dei passeggeri presso tutti i punti di vendita, compresa la vendita per telefono e via Internet. Allo scopo di conformarsi a tale obbligo di informazione, i vettori aerei dell'Unione si avvalgono dell'avvertenza contenuta nell'allegato al presente regolamento. La sintesi o l'avvertenza in questione non può essere posta a fondamento di una richiesta di risarcimento né essere utilizzata per interpretare le disposizioni del presente regolamento o della Convenzione di Montreal.»;

b) al paragrafo 2, è aggiunto il trattino seguente:

«— il diritto di presentare gratuitamente una dichiarazione speciale di interesse sul valore delle attrezzature per la mobilità qualora il passeggero sia una persona con disabilità o una persona a mobilità ridotta.»;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. In tutti i trasporti effettuati da vettori aerei dell'Unione i limiti indicati in conformità dell'obbligo di cui ai paragrafi 1 e 2 sono quelli stabiliti dal presente regolamento, a meno che il vettore aereo dell'Unione applichi volontariamente limiti più alti. Nel caso di tutti i trasporti effettuati da vettori aerei dei paesi terzi, si applicano i paragrafi 1 e 2 solo per quanto concerne il trasporto verso o dall'Unione o all'interno di essa.»;

d) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«4. Tutti i vettori aerei, sulle loro applicazioni mobili e sui loro siti web, e i gestori aeroportuali in tutti gli aeroporti dell'Unione con un traffico commerciale di passeggeri, nelle loro aree riconsegna bagagli, forniscono un modulo che consente al passeggero di presentare immediatamente un reclamo online o su carta per il danneggiamento, il ritardo o lo smarrimento del bagaglio.

Il modulo che i gestori aeroportuali sono tenuti a fornire ai passeggeri è il modulo comune. I passeggeri hanno il diritto di presentare il loro reclamo ai vettori aerei utilizzando tale modulo comune. I vettori aerei possono fornire ai passeggeri il loro modulo sui loro siti web, sulle loro applicazioni mobili o in formato cartaceo, a condizione che tale modulo offra, in un formato accessibile, la scelta e le informazioni di cui al modulo comune e sia disponibile almeno nella lingua della prenotazione.

La data di presentazione di tale modulo è considerata dal vettore aereo come la data di presentazione del reclamo a norma dell'articolo 31, paragrafi 2 e 3, della convenzione di Montreal, anche se il vettore aereo chiede ulteriori informazioni in data successiva. Il presente paragrafo lascia impregiudicato il diritto del passeggero di presentare un reclamo tramite altri mezzi entro i termini stabiliti dalla convenzione di Montreal.

5. Al fine di assicurare un'applicazione uniforme del paragrafo 4 del presente articolo, la Commissione adotta un atto di esecuzione che stabilisce il modulo comune. Tale modulo comune è istituito in un formato accessibile. La Commissione mette a disposizione il modulo comune in tutte le lingue ufficiali dell'Unione sul proprio sito web. Tale 'atto di esecuzione è adottato secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 6 *quinquies*, paragrafo 2.

6. Tutte le informazioni fornite ai sensi del presente articolo, e i moduli di reclamo, sono fornite in un formato accessibile e rese disponibili anche alle persone che non utilizzano strumenti digitali.

7. Tutti gli obblighi di informazione a norma del presente articolo si applicano anche agli intermediari che vendono servizi di trasporto aereo aventi come luogo di partenza e/o destinazione l'Unione.»;

6) sono inseriti gli articoli seguenti:

«*Articolo 6* bis

1. Durante il trasporto di attrezzature per la mobilità registrate o di cani da assistenza riconosciuti, il vettore aereo dell'Unione provvede affinché le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta siano informate circa i loro diritti e sia offerta loro la possibilità di effettuare una dichiarazione speciale di interesse, in formato accessibile, a norma dell'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, al momento della prenotazione, contestualmente alla notifica di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1107/2006 e al più tardi quando l'attrezzatura è consegnata al vettore aereo e, nel caso di un cane da assistenza riconosciuto, al momento dell'imbarco. In tal caso, il vettore aereo dell'Unione non addebita ai passeggeri interessati un supplemento. Qualora l'attrezzatura sia distrutta, smarrita, danneggiata o in ritardo o in caso di decesso o lesioni di un cane da assistenza riconosciuto, il vettore aereo dell'Unione può chiedere una prova delle spese di sostituzione, compresa la sostituzione temporanea, delle attrezzature per la mobilità o del cane da assistenza riconosciuto alla persona con disabilità o alla persona a mobilità ridotta a sostegno dell'importo indicato nella dichiarazione speciale di interesse.

2. Al fine di assicurare un'applicazione uniforme del paragrafo 1 del presente articolo, la Commissione adotta un atto di esecuzione che definisce il modulo per la dichiarazione speciale di interesse. Tale modulo è istituito in un formato accessibile alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 6 *quinquies*, paragrafo 2.

I passeggeri hanno il diritto di presentare la loro dichiarazione speciale di interesse ai vettori aerei utilizzando tale modulo. I vettori aerei possono fornire ai passeggeri il loro modulo sui loro siti web, sulle loro applicazioni mobili o in formato cartaceo, a condizione che tale modulo offra, in un formato accessibile, la scelta e le informazioni di cui al modulo definito dalla Commissione e sia disponibile almeno nella lingua della prenotazione.

In caso di vendita di servizi di trasporto aereo per conto del vettore aereo dell'Unione, gli intermediari informano i passeggeri interessati circa i loro diritti e offrono loro la possibilità di effettuare una dichiarazione speciale di interesse, in un formato accessibile, a norma dell'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, al momento della prenotazione, contestualmente alla notifica di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1107/2006. Tale dichiarazione speciale di interesse è effettuata alle stesse condizioni di cui al primo comma del presente paragrafo. L'intermediario trasmette quanto prima la dichiarazione al vettore aereo dell'Unione.

3. In caso di distruzione, smarrimento, danneggiamento o ritardo nel trasporto di attrezzature per la mobilità registrate o in caso di decesso o lesioni di un cane da assistenza riconosciuto, il vettore dell'Unione è tenuto a pagare 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.

4. Nei casi in cui si applica il paragrafo 3 del presente articolo e fatti salvi gli articoli 7 e 8 e l'allegato I, quarto comma, del regolamento (CE) n. 1107/2006, i vettori aerei dell'Unione adottano rapidamente ogni misura ragionevole per fornire immediatamente le necessarie sostituzioni temporanee delle attrezzature per la mobilità registrate e soluzioni temporanee in sostituzione di cani da assistenza riconosciuti. La persona con disabilità o la persona a mobilità ridotta è autorizzata a mantenere tale sostituzione temporanea gratuitamente fino al pagamento del risarcimento di cui al paragrafo 3 o fino a quando i vettori aerei dell'Unione non abbiano risarcito le persone fisiche o giuridiche per i costi della necessaria sostituzione temporanea delle attrezzature per la mobilità o di un cane da assistenza riconosciuto.

5. Il rispetto del paragrafo 4 non costituisce un riconoscimento della responsabilità del vettore aereo dell'Unione.

Articolo 6 ter

Fatto salvo il regolamento (CE) n. 1008/2008, nella vendita di servizi di trasporto aereo aventi come luogo di partenza e/o destinazione l'Unione, al momento della prenotazione, tutti i vettori aerei e gli intermediari indicano chiaramente, in un formato accessibile sulle loro applicazioni mobili e sui loro siti web, e inoltre nel caso di vettori aerei mettono a disposizione, su richiesta, presso l'aeroporto (compresi i terminali automatici per la registrazione):

— il bagaglio massimo autorizzato in termini di peso e dimensioni che i passeggeri possono imbarcare in cabina e nella stiva dell'aeromobile, corrispondente alla tariffa per la classe di trasporto, su ciascun volo incluso nella loro prenotazione;

— eventuali limitazioni applicate al numero di colli nei limiti del bagaglio massimo autorizzato;

— le condizioni alle quali oggetti fragili o di valore (ad esempio, strumenti musicali, attrezzature sportive, passeggini per bambini e seggiolini per neonati) sono trasportati nella cabina passeggeri o nella stiva dell'aeromobile;

— i potenziali oneri aggiuntivi applicati al trasporto dei bagagli registrati e non registrati, compresi gli strumenti musicali di cui all'articolo 6 *quater*;

— i motivi specifici che possono impedire il trasporto in cabina di bagagli non registrati.

Articolo 6 quater

1. Un vettore aereo dell'Unione consente ai passeggeri di trasportare uno strumento musicale nella cabina passeggeri di un aeromobile nel rispetto delle norme di sicurezza applicabili nonché delle specifiche tecniche e dei limiti dell'aeromobile in questione. Il trasporto di strumenti musicali nella cabina dell'aeromobile è consentito a condizione che tali strumenti possano essere sistemati in modo sicuro in un vano bagagli adeguato all'interno della cabina o sotto a un sedile del passeggero adeguato. Gli strumenti musicali fanno parte del bagaglio non registrato cui ha diritto un passeggero. Il vettore aereo può dare ai passeggeri la possibilità di trasportare un altro bagaglio a mano in aggiunta a tale bagaglio, fatti salvi potenziali oneri aggiuntivi.

2. Nel rispetto delle norme di sicurezza applicabili, se uno strumento musicale è troppo voluminoso per essere riposto in modo sicuro in un vano bagagli adeguato all'interno della cabina o sotto a un sedile del passeggero adeguato, il vettore può chiedere il pagamento di una seconda tariffa se lo strumento musicale è trasportato come bagaglio non registrato su un altro sedile. Tale seconda tariffa non è soggetta al pagamento delle tasse di cui all'articolo 23, paragrafo 1, lettere b), c) e d), del regolamento (CE) n. 1008/2008. Il passeggero e lo strumento musicale occupano posti adiacenti, con lo strumento musicale sul posto sul lato del finestrino. Su richiesta e in base alla disponibilità, gli strumenti musicali sono trasportati in una zona riscaldata della stiva dell'aeromobile, in base alle norme di sicurezza applicabili, ai limiti di spazio e alle specifiche tecniche dell'aeromobile in questione.

Articolo 6 quinquies

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

(*) Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).»;

7) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 7*

La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 23 ottobre 2031 in merito al funzionamento e ai risultati del presente regolamento.

Se necessario, la relazione è accompagnata da una proposta legislativa.»;

8) l'allegato del regolamento (CE) n. 2027/97 è sostituito dal testo che figura all'allegato II del presente regolamento.

Articolo 3

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

Esso si applica a decorrere dal 23 ottobre 2027.

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

Fatto a Strasburgo, 16 settembre 2026.

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
La presidente	*Il presidente*
R. METSOLA	T. BYRNE

ALLEGATO I

«ALLEGATO

Elenco non esaustivo di circostanze considerate eccezionali

Le circostanze seguenti sono considerate eccezionali:

1) circostanze non derivanti dal funzionamento dell'aeromobile:

   a) calamità naturali che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;

   b) catastrofi ambientali che non derivano dal vettore aereo operativo e che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;

   c) condizioni meteorologiche o danni all'aeromobile causati da eventi meteorologici che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;

   d) guerre o insurrezioni che sono incompatibili l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;

   e) gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 2, paragrafo 1 o 4, del regolamento (UE) 2022/2371 del Parlamento europeo e del Consiglio (*) e che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;

2) incidenti relativi a un passeggero:

   a) incidenti che coinvolgono passeggeri indisciplinati ai sensi del protocollo di Montreal del 2014 e che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza, che richiedono l'interruzione o la deviazione del volo o che ritardano la partenza del volo, a meno che il vettore aereo operativo non abbia causato il verificarsi di tale comportamento;

   b) rischi sanitari o emergenze mediche rilevati con breve preavviso prima della partenza del volo, o che richiedono l'interruzione o la deviazione del volo;

3) altri incidenti:

   a) danni causati da atti di sabotaggio o terrorismo che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;

   b) rischi per la sicurezza o danni causati da altri atti illeciti che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza, a condizione che la situazione sfugga all'effettivo controllo del vettore aereo operativo;

   c) difetti di fabbricazione o progettazione nascosti comunicati dal produttore o da un'autorità competente, che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;

   d) limitazioni alla gestione del traffico aereo o alla capacità dell'aeroporto o chiusura dello spazio aereo, comprese le chiusure della pista da parte delle autorità, a condizione che l'evento derivi da una decisione che sfuggiva all'effettivo controllo del vettore aereo operativo;

   e) chiusura parziale o totale non programmata di un aeroporto, compresi un malfunzionamento generale del sistema aeroportuale, un'interruzione dell'alimentazione elettrica, un crollo delle comunicazioni elettroniche, ovvero l'attivazione del piano di emergenza da parte del gestore aeroportuale, incompatibili con l'effettuazione del volo prevista e in condizioni di sicurezza;

   f) guasto generalizzato del sistema di rifornimento, a condizione che la situazione non sia intrinsecamente collegata al funzionamento dell'aeromobile e che sfugga all'effettivo controllo del vettore aereo operativo;

g) scioperi presso i fornitori di servizi essenziali, quali un gestore aeroportuale, i fornitori di servizi di navigazione aerea, o i prestatori di servizi di assistenza a terra, che i vettori aerei non scelgono ai sensi della direttiva 96/67/CE, a condizione che tali scioperi sfuggano all'effettivo controllo del vettore aereo operativo o del gruppo di imprese cui appartiene tale vettore aereo;

h) scioperi presso il vettore aereo operativo, a condizione che tali scioperi derivino da richieste che solo le autorità pubbliche possono soddisfare e che sfuggano pertanto all'effettivo controllo del vettore aereo operativo o del gruppo di imprese cui appartiene tale vettore aereo;

i) danni all'aeromobile, a terra o in volo, provocati da terzi, per i quali il vettore aereo non è responsabile, da animali o da corpi estranei, e che sono incompatibili con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza;

j) pista di un aeroporto contaminata che è incompatibile con l'effettuazione del volo in condizioni di sicurezza, a condizione che la contaminazione non derivi dal vettore aereo;

k) dopo la partenza, gravi rischi sanitari o emergenze mediche riguardanti un membro dell'equipaggio che richiedono l'interruzione o la deviazione del volo;

l) carenze operative dei fornitori di servizi aeroportuali essenziali, quali un gestore aeroportuale, i fornitori di servizi di navigazione aerea e i prestatori di servizi di assistenza a terra, che i vettori aerei non scelgono ai sensi della direttiva 96/67/CE, a condizione che il vettore aereo operativo non abbia potuto esercitare un controllo effettivo su tali fornitori di servizi essenziali.

(*) Regolamento (UE) 2022/2371 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 novembre 2022, relativo alle gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero e che abroga la decisione n. 1082/2013/UE (GU L 314 del 6.12.2022, pag. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj).»

ALLEGATO II

«ALLEGATO

Nota informativa di cui all'articolo 6

NOTA INFORMATIVA SULLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO PER I PASSEGGERI E IL LORO BAGAGLIO

La presente nota informativa riassume le norme in materia di responsabilità applicate dai vettori aerei dell'Unione in conformità del diritto dell'Unione 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.

Fatto salvo l'articolo 20 della convenzione di Montreal sull'esonero del vettore aereo dalla responsabilità per danni fino al limite conformemente all'articolo 21 della convenzione di Montreal, aggiornata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal ([1]), il vettore aereo 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 del vettore aereo 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, 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 di pagamento non è inferiore al 16 % del limite di cui all'articolo 21 della convenzione di Montreal, aggiornata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal ([2]).

RITARDI CAUSATI AI PASSEGGERI

In caso di ritardo subito da un passeggero, il vettore aereo è responsabile per il danno salvo se ha adottato tutte le misure ragionevoli per evitarlo o salvo se è stato impossibile adottare tali misure. La responsabilità per il ritardo nel trasporto del passeggero è circoscritta al limite di cui all'articolo 22, paragrafo 1, della convenzione di Montreal, aggiornata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal ([3])

RITARDI NEL TRASPORTO DEL BAGAGLIO

In caso di ritardo nel trasporto del bagaglio, il vettore aereo è responsabile per il danno fino al limite di cui all'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, aggiornata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal ([4]). Questo limite di risarcimento si applica per passeggero e non per collo di bagaglio registrato. Il vettore aereo non è responsabile se ha adottato tutte le misure ragionevoli per evitare il danno derivante da tale ritardo o se è stato impossibile adottare tali misure.

([1]) Il vettore aereo indica tra parentesi l'importo approssimativo di tale limite in valuta locale.
([2]) Il vettore aereo indica tra parentesi l'importo approssimativo dell'anticipo di pagamento in valuta locale.
([3]) Il vettore aereo indica tra parentesi l'importo approssimativo di tale limite nella valuta locale.
([4]) Il vettore aereo indica tra parentesi l'importo approssimativo di tale limite nella valuta locale.

DISTRUZIONE, SMARRIMENTO O DANNEGGIAMENTO DEL BAGAGLIO

Il vettore aereo è responsabile per il danno fino al limite di cui all'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, aggiornata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal ([5]). 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

Il passeggero può beneficiare di un limite di responsabilità più elevato effettuando una dichiarazione speciale di interesse, al più tardi al momento della registrazione, e pagando un supplemento se richiesto. Tale supplemento si basa su una tariffa correlata ai costi supplementari connessi al trasporto e all'assicurazione del bagaglio in questione oltre il limite di responsabilità corrispondente al limite di cui all'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, aggiornata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal ([6]). La tariffa è messa a disposizione dei passeggeri che ne fanno domanda.

Alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta viene offerta sistematicamente, al momento della prenotazione, contestualmente alla notifica di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1107/2006, e al più tardi al momento della consegna delle attrezzature per la mobilità al vettore aereo e, nel caso di un cane da assistenza riconosciuto, al momento dell'imbarco, la possibilità di effettuare una dichiarazione speciale di interesse in un formato accessibile per il trasporto, senza costi aggiuntivi, delle loro attrezzature per la mobilità o del loro cane da assistenza riconosciuto.

ESONERO

Se il vettore aereo prova che i danni coperti dalle norme in materia di responsabilità applicate dai vettori aerei dell'Unione come disposto dal regolamento (CE) n. 2027/97 e dalla convenzione di Montreal, ivi comprese la morte o le lesioni, sono imputabili 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 aereo viene in tutto o in parte esonerato dalla propria responsabilità nei confronti del richiedente il risarcimento nella misura in cui tale negligenza, tale atto illecito o tale omissione abbia provocato il danno o vi abbia contribuito.

TERMINI PER LA PRESENTAZIONE DI RECLAMI CONCERNENTI IL BAGAGLIO

In caso di danneggiamento, ritardo, smarrimento o distruzione del bagaglio, il passeggero deve in ogni caso presentare quanto prima un reclamo al vettore aereo. Il passeggero deve presentare il reclamo entro un termine di sette giorni, in 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. A tal fine, i passeggeri troveranno presso l'area riconsegna bagagli in tutti gli aeroporti dell'Unione con un traffico commerciale di passeggeri nonché sui siti web e sulle applicazioni mobili dei vettori aerei l'apposito modulo, che potrà essere trasmesso in formato cartaceo o online. Tale modulo di reclamo deve essere accettato come reclamo dal vettore aereo presso l'aeroporto. 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

Se il vettore aereo che opera effettivamente il volo è diverso dal vettore aereo contraente, il passeggero ha il diritto di presentare una richiesta di risarcimento o un reclamo all'uno o all'altro vettore. Ciò comprende il caso in cui è stata concordata una dichiarazione speciale di interesse con uno dei due vettori.

([5]) Il vettore aereo indica tra parentesi l'importo approssimativo di tale limite nella valuta locale.
([6]) Il vettore aereo indica tra parentesi l'importo approssimativo di tale limite nella valuta locale.

TERMINI PER L'AZIONE DI RISARCIMENTO

Un'eventuale azione risarcitoria deve essere avviata entro due anni dalla data di arrivo o dalla data alla quale il volo sarebbe dovuto arrivare.

DISTRUZIONE, SMARRIMENTO, DANNEGGIAMENTO O RITARDO DELLE ATTREZZATURE PER LA MOBILITÀ

Il vettore aereo è responsabile della distruzione, dello smarrimento, del danneggiamento o del ritardo delle attrezzature per la mobilità fino al limite a norma dell'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal a norma dell'articolo 24, paragrafo 2, della convenzione di Montreal ([7]). Questo limite di risarcimento si applica per passeggero e non per collo di bagaglio.

I passeggeri possono beneficiare, senza costi aggiuntivi, di un limite di responsabilità più elevato effettuando una dichiarazione speciale di interesse, al più tardi al momento della registrazione, in cui specificano il costo di sostituzione delle loro attrezzature per la mobilità.

In caso di distruzione, smarrimento, danneggiamento o ritardo delle attrezzature per la mobilità, il vettore aereo paga un risarcimento non superiore all'importo indicato nella dichiarazione speciale di interesse.

Prima del pagamento di detto risarcimento, il vettore aereo adotta ogni misura ragionevole per fornire immediatamente le necessarie sostituzioni temporanee delle attrezzature per la mobilità dopo la conclusione del viaggio dei passeggeri interessati.

BASE DELLE INFORMAZIONI

Le norme di cui sopra si basano sulla convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, attuata nell'Unione dal regolamento (CE) n. 2027/97 (modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 e dal regolamento (UE) 2026/2202) e negli Stati membri dalle legislazioni nazionali.»

([7]) Il vettore aereo indica tra parentesi l'importo approssimativo di tale limite nella valuta locale.