

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

- **B** ► **M1** REGULAMENTUL (CE) NR. 2027/97 AL CONSILIULUI
din 9 octombrie 1997
privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora ◀
(JO L 285, 17.10.1997, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002	L 140	2	30.5.2002

▼B▼M1**REGULAMENTUL (CE) NR. 2027/97 AL CONSILIULUI****din 9 octombrie 1997****privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora**▼B

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 84 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei (1),

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social (2),

hotărând în conformitate cu procedura stabilită în articolul 189 litera (c) din tratat (3),

- (1) întrucât, în cadrul politicii comune în domeniul transporturilor, este necesar să se îmbunătățească nivelul protecției călătorilor implicați în accidente aeriene;
- (2) întrucât normele privind răspunderea în caz de accidente sunt reglementate de Convenția pentru unificarea anumitor norme privind transportul internațional aerian, semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929, sau de Convenție, așa cum a fost modificată la Haga la 28 septembrie 1955, precum și de Convenția încheiată la Guadalajara la 18 septembrie 1961, oricare se aplică, denumite în continuare, după caz, „Convenția de la Varșovia”; întrucât Convenția de la Varșovia se aplică în întreaga lume în beneficiul călătorilor și al operatorilor de transport aerian;
- (3) întrucât limita răspunderii stabilită de Convenția de la Varșovia este prea redusă comparativ cu standardele economice și sociale actuale și adeseori dă naștere la acțiuni de durată în justiție, care afectează imaginea transportului aerian; întrucât, în consecință, statele membre au ridicat în mod diferit limita răspunderii, ceea ce a dat naștere la condiții diferite de transport pe piața internă a aviației;
- (4) întrucât, în plus, Convenția de la Varșovia se aplică numai transportului internațional; întrucât, pe piața internă a aviației, a fost eliminată distincția dintre transportul intern și internațional; întrucât, în consecință, este necesar să existe același nivel și aceeași natură a răspunderii atât în transportul intern, cât și în cel internațional;
- (5) întrucât reexaminarea și revizuirea totală a Convenției de la Varșovia este așteptată de mult timp și ar reprezenta, pe termen lung, un răspuns mai unitar și mai aplicabil, la nivel internațional, la problema privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente; întrucât eforturile de majorare a limitelor răspunderii impuse prin Convenția de la Varșovia ar trebui să continue prin negocieri la nivel multilateral;
- (6) întrucât, în conformitate cu principiul subsidiarității, este necesară o acțiune la nivel comunitar pentru a se obține armonizarea în domeniul răspunderii operatorilor de transport aerian și ar putea servi ca orientare pentru o mai bună protecție a călătorilor la scară globală;

(1) JO C 104, 10.4.1996, p. 18 și JO C 29, 30.1.1997, p. 10.

(2) JO C 212, 22.7.1996, p. 38.

(3) Avizul Parlamentului European din 17 septembrie 1996 (JO C 320, 28.10.1996, p. 30), Poziția comună a Consiliului din 24 februarie 1997 (JO C 123, 21.4.1997, p. 89) și Decizia Parlamentului European din 29 mai 1997 (JO C 182, 16.6.1997).

▼ B

- (7) întrucât este oportun să se elimine toate limitele pecuniare ale răspunderii în sensul articolului 22 alineatul (1) din Convenția de la Varșovia sau orice alte limite juridice și contractuale, în conformitate cu tendințele actuale la nivel internațional;
- (8) întrucât, pentru a evita situațiile în care victimele accidentelor nu sunt despăgubite, operatorii de transport aerian comunitari nu ar trebui, cu privire la pretențiile ce rezultă din decesul, rănirea sau altă vătămare corporală a unui călător, conform articolului 17 din Convenția de la Varșovia, să facă uz de dreptul de apărare până la o anumită limită, conform articolului 20 alineatul (1) din Convenția de la Varșovia;
- (9) întrucât operatorii de transport aerian comunitari pot fi exonerati de răspundere în caz de neglijență din partea călătorului în cauză;
- (10) întrucât este necesar să se clarifice obligațiile din prezentul regulament având în vedere articolul 7 din Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind autorizarea operatorilor de transport aerian⁽¹⁾; întrucât, în această privință, operatorii de transport aerian comunitari ar trebui să fie asigurați până la o anumită limită prevăzută în prezentul regulament;
- (11) întrucât operatorii de transport aerian comunitari trebuie să beneficieze permanent de dreptul la despăgubire împotriva terților;
- (12) întrucât plățile prompte în avans pot fi de un folos considerabil pentru călătorii răniți sau persoanele fizice îndreptățite la despăgubire pentru acoperirea costurilor imediate cauzate de un accident aerian;
- (13) întrucât normele privind natura și limita răspunderii în cazul decesului, rănirii sau altei vătămări corporale suferite de un călător fac parte din condițiile de transport prevăzute în contractul de transport aerian dintre operatorul de transport și călător; întrucât, pentru a reduce riscul denaturării concurenței, operatorii de transport din țările terțe ar trebui să informeze în mod corespunzător călătorii cu privire la condițiile lor de transport;
- (14) întrucât este adecvat și necesar ca limitele pecuniare exprimate în prezentul regulament să fie revizuite pentru a ține cont de evoluțiile economice și evoluțiile din forumurile internaționale;
- (15) întrucât Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) este angajată în prezent în revizuirea Convenției de la Varșovia; întrucât, în așteptarea rezultatului acestei revizui, acțiunile interimare ale Comunității vor spori protecția călătorilor; întrucât Consiliul ar trebui să revizuiască prezentul regulament cât se poate de repede după revizuirea de către OACI,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

▼ M1*Articolul 1*

Prezentul regulament pune în aplicare dispozițiile relevante ale Convenției de la Montréal în ceea ce privește transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora și stabilește anumite dispoziții suplimentare. De asemenea, extinde aplicarea acestor dispoziții la transportul aerian efectuat pe teritoriul unui singur stat membru.

Articolul 2

- (1) În înțelesul prezentului regulament:
 - (a) „operator de transport aerian” înseamnă o companie de transport aerian care deține o licență valabilă de funcționare;

⁽¹⁾ JO L 240, 24.8.1992, p. 1.

▼ **MI**

- (b) „operator de transport aerian comunitar” înseamnă un operator de transport aerian care deține o licență valabilă de funcționare acordată de un stat membru în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 2407/92;
 - (c) „persoană care are dreptul la despăgubire” înseamnă un pasager sau orice persoană care are dreptul să emită pretenții în numele respectivului pasager, în conformitate cu legislația aplicabilă;
 - (d) „bagaj”, dacă nu se specifică altfel, înseamnă atât bagajul înregistrat, cât și cel neînregistrat, în sensul articolului 17 alineatul (4) din Convenția de la Montréal;
 - (e) „D.S.T. («SDR»)” înseamnă drepturile speciale de tragere, așa cum sunt definite de către Fondul Monetar Internațional;
 - (f) „Convenția de la Varșovia” înseamnă Convenția pentru unificarea unor norme privind transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929, sau Convenția de la Varșovia, modificată la Haga la 28 septembrie 1955 și Convenția complementară la Convenția de la Varșovia încheiată la Guadalajara la 18 septembrie 1961;
 - (g) „Convenția de la Montréal” înseamnă „Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional”, adoptată la Montréal la 28 mai 1999.
- (2) Noțiunile cuprinse în prezentul regulament care nu sunt definite la alineatul (1) sunt echivalente celor utilizate în Convenția de la Montréal.

Articolul 3

- (1) Răspunderea unui operator de transport aerian comunitar cu privire la pasageri și bagajele acestora este reglementată de toate dispozițiile Convenției de la Montréal privind o astfel de răspundere.
- (2) Obligația asigurării conform articolului 7 din Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 în ceea ce privește răspunderea față de pasageri se înțelege ca fiind obligația operatorului de transport aerian comunitar de a fi asigurat la un nivel corespunzător pentru a garanta că toate persoanele care au dreptul la despăgubiri primesc întreaga sumă la care au dreptul în conformitate cu prezentul regulament.

Articolul 3a

Suma suplimentară care, conform articolului 22 alineatul (2) din Convenția de la Montréal, poate fi solicitată de către un operator de transport aerian comunitar în cazul în care un pasager face o declarație specială privind interesul în livrarea bagajului la destinație, se fundamentează pe un tarif stabilit în funcție de costurile adiționale rezultate din transportul și asigurarea bagajului respectiv, în plus față de cele suportate pentru bagajele evaluate la sau sub limita de răspundere. Tariful este pus la dispoziția pasagerilor, la cerere.

Articolul 5

- (1) Operatorul de transport aerian comunitar trebuie ca fără întârziere și, în orice caz, în termen de cel mult cincisprezece zile de la identificarea persoanelor care au dreptul la despăgubiri, să efectueze astfel de plăți anticipate așa cum sunt necesare pentru a acoperi necesitățile economice imediate, proporțional cu cuantumul daunei provocate.
- (2) Fără a aduce atingere alineatului (1), o plată anticipată în caz de deces nu trebuie să fie mai mică decât echivalentul în euro a 16 000 D. S.T. pentru fiecare pasager.

▼ **M1**

(3) O plată anticipată nu constituie recunoașterea răspunderii și poate fi compensată cu orice sumă plătită ulterior în conformitate cu răspunderea operatorului de transport aerian comunitar, dar nu este returnabilă, cu excepția cazurilor prevăzute la articolul 20 din Convenția de la Montréal sau a cazului în care persoana care a primit plata anticipată nu a fost persoana care are dreptul la despăgubiri.

Articolul 6

(1) Toți operatorii de transport aerian trebuie, atunci când vând servicii de transport aerian în Comunitate, să se asigure că o prezentare sumară a celor mai importante dispoziții care reglementează răspunderea față de pasageri și bagajele acestora, inclusiv termenele de înregistrare a unei solicitări de despăgubire și posibilitatea efectuării unei declarații speciale pentru bagajele acestora, este disponibilă pentru pasageri la toate punctele de vânzare, inclusiv în cazul vânzărilor prin telefon sau internet. În vederea respectării acestei cerințe privind informarea, operatorii de transport aerian comunitari utilizează avizul conținut în anexă. Un astfel de sumar sau aviz nu poate fi utilizat ca temei pentru solicitarea de despăgubiri și nici pentru interpretarea dispozițiilor prezentului regulament sau ale Convenției de la Montréal.

(2) În plus față de cerințele de informare stabilite la alineatul (1), în ceea ce privește serviciile de transport aerian vândute sau cumpărate în Comunitate, toți operatorii de transport aerian pun la dispoziția fiecărui pasager o indicație în scris despre:

- limita aplicabilă pentru zborul respectiv privind răspunderea operatorului de transport în caz de deces sau vătămare corporală, dacă o asemenea limită există;
- limita aplicabilă pentru zborul respectiv, privind răspunderea operatorului de transport în caz de distrugere, pierdere sau deteriorare a bagajelor și avertizarea că bagajele cu o valoare mai mare decât această limită trebuie aduse la cunoștința operatorului de transport la ghișeul de verificare a documentelor de transport și eliberare a tichetelor de îmbarcare (check-in) sau asigurate în întregime de pasager înainte de efectuarea călătoriei;
- limita aplicabilă pentru zborul respectiv privind răspunderea operatorului de transport pentru daune provocate de întârziere.

(3) În cazul tuturor transporturilor efectuate de către operatorii de transport aerian comunitari, limitele indicate în conformitate cu informațiile solicitate la alineatele (1) și (2) trebuie să fie cele stabilite prin prezentul regulament, cu excepția cazului în care operatorul de transport aerian comunitar aplică limite mai ridicate din proprie inițiativă. În cazul tuturor transporturilor efectuate de către operatori de transport necomunitari, alineatele (1) și (2) se aplică numai pentru transportul spre, dinspre sau în interiorul Comunității.

Articolul 7

Nu mai târziu de trei ani de la data la care Regulamentul (CE) nr. 889/2002 ⁽¹⁾ începe să se aplice, Comisia întocmește un raport privind aplicarea prezentului regulament. În special, Comisia verifică necesitatea revizuirii sumelor menționate în articolele relevante ale Convenției de la Montréal în lumina dezvoltărilor economice și a notificărilor Depozitarului OACI.

▼ **B***Articolul 8*

Prezentul regulament intră în vigoare la un an de la publicarea în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

⁽¹⁾ JO L 140, 30.5.2002, p. 2.

▼B

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

▼ M1*ANEXĂ*

Răspunderea operatorului de transport aerian pentru pasageri și bagajele acestora

Acest aviz de informare prezintă normele privind răspunderea aplicate de operatorii de transport aerian comunitari așa cum se solicită în legislația comunitară și în Convenția de la Montréal.

Despăgubirea în caz de deces sau vătămare

Răspunderea operatorului de transport aerian în cazul decesului sau al vătămării pasagerului nu este limitată financiar. Pentru daune de până la 100 000 D.S.T. (echivalentul sumei în monedă națională), operatorul de transport aerian nu poate contesta solicitarea pentru despăgubire. Peste această sumă, operatorul de transport aerian se poate apăra împotriva unei solicitări de despăgubire făcând dovada că accidentul nu s-a produs din neglijența sau vina sa.

Plăți anticipate

În cazul decesului sau al vătămării pasagerului, operatorul de transport aerian trebuie să facă o plată anticipată, pentru acoperirea necesităților economice imediate, în termen de 15 zile de la identificarea persoanei îndreptățite la despăgubiri. În cazul decesului, această plată anticipată nu va fi mai mică de 16 000 D. S.T. (echivalentul sumei în monedă națională).

Întârzierile pasagerilor

În cazul întârzierilor pasagerilor, operatorul de transport aerian este răspunzător pentru daunele survenite, cu excepția cazurilor în care acesta a luat toate măsurile care se impun în mod rezonabil pentru evitarea daunei sau i-a fost imposibil să ia aceste măsuri. Răspunderea pentru întârzierea pasagerului este limitată la 4 150 D.S.T. (echivalentul sumei în monedă națională).

Întârzierea bagajelor

În cazul întârzierilor pasagerilor, operatorul de transport aerian este răspunzător pentru dauna survenită, cu excepția cazurilor în care acesta a luat toate măsurile care se impun în mod rezonabil pentru evitarea daunei sau i-a fost imposibil să ia aceste măsuri. Răspunderea pentru întârzierea bagajului este limitată la 1 000 D. S.T. (echivalentul sumei în monedă națională).

Distrugerea, pierderea sau deteriorarea bagajelor

Operatorul de transport aerian este răspunzător în caz de distrugere, pierdere sau deteriorare a bagajelor până la limita de 1 000 D.S.T. (echivalentul sumei în monedă națională). În cazul unui bagaj înregistrat, operatorul de transport este răspunzător chiar dacă dauna nu s-a produs din vina acestuia, cu excepția cazului în care bagajul prezenta anumite defecte. În cazul unui bagaj neînregistrat, operatorul de transport este răspunzător numai dacă dauna s-a produs din vina acestuia.

Limite mai mari de răspundere pentru bagaje

Un pasager poate beneficia de o limită de răspundere mai mare depunând o declarație specială în acest sens la ultimul ghișeu de check-in și plătind o taxă suplimentară.

Reclamații cu privire la bagaje

Dacă bagajul este deteriorat, predat cu întârziere, pierdut sau distrus, pasagerul trebuie să facă cât mai curând posibil o reclamație în scris către operatorul de transport aerian. În cazul deteriorării unui bagaj înregistrat, pasagerul trebuie să facă reclamația scrisă în termen de șapte zile și în caz de întârziere a bagajului, în termen de douăzeci și una de zile, în ambele cazuri de la data la care bagajul a fost pus la dispoziția pasagerului.

Răspunderea operatorilor de transport contractuali și a operatorilor de transport de fapt

Dacă operatorul de transport aerian care operează efectiv zborul nu este același cu operatorul de transport contractual, pasagerul are dreptul să adreseze o reclamație sau să depună o solicitare pentru despăgubiri împotriva fiecăruia. Dacă numele sau codul unui operator de transport aerian este indicat pe bilet, acel operator de transport aerian este cel contractual.

▼ **M1**

Timpul limită pentru acțiunea în justiție

Acțiunea în justiție pentru solicitarea despăgubirilor trebuie introdusă în termen de doi ani de la data sosirii aeronavei sau de la data la care aeronava ar fi trebuit să sosească.

Temeiul pentru informare

Temeiul pentru regulile descrise mai sus îl constituie Convenția de la Montréal din 28 mai 1999, pusă în aplicare în Comunitate prin Regulamentul (CE) nr. 2027/97 [modificat de Regulamentul (CE) nr. 889/2002] și prin legislațiile interne ale statelor membre.