

31997R2027

17.10.1997

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

L 285/1

**REGULAMENTUL (CE) NR. 2027/97 AL CONSILIULUI  
din 9 octombrie 1997  
privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei <sup>(1)</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social <sup>(2)</sup>,

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

- (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 negociere 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;

(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;

<sup>(1)</sup> JO C 104, 10.4.1996, p. 18 și JO C 29, 30.1.1997, p. 10.

<sup>(2)</sup> JO C 212, 22.7.1996, p. 38.

<sup>(3)</sup> 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).

(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 <sup>(1)</sup>; 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 revizuii, 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:

#### Articolul 1

Prezentul regulament stabilește obligațiile operatorilor de transport aerian comunitari privind răspunderea față de călători în caz de accident pentru daunele suferite în cazul decesului sau rănirii unui călător sau altei vătămări corporale suferite de un călător, în cazul în care accidentul care a produs dauna a avut loc la bordul unui avion sau în cursul oricărei operațiuni de îmbarcare sau debarcare.

Prezentul regulament clarifică, de asemenea, anumite cerințe privind asigurările pentru operatorii de transport aerian comunitari.

În plus, prezentul regulament stabilește anumite cerințe privind informațiile care urmează să fie furnizate de operatorii de

transport aerian stabiliți în afara Comunității care operează către, dinspre sau în interiorul Comunității.

#### Articolul 2

- (1) În înțelesul prezentului regulament:
- (a) „operator de transport aerian” înseamnă o întreprindere de transport aerian cu o autorizație de funcționare valabilă;
- (b) „operator de transport aerian comunitar” înseamnă un operator de transport aerian cu o autorizație de funcționare valabilă acordată de un stat membru în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 2407/92;
- (c) „persoană îndreptățită la compensare” înseamnă un călător sau orice altă persoană îndreptățită la revendicare pentru acel călător, în conformitate cu legea aplicabilă;
- (d) „ECU” înseamnă unitatea de cont pentru redactarea bugetului general al Comunităților Europene în conformitate cu articolele 207 și 209 din tratat;
- (e) „DST” înseamnă un drept special de tragere definit de Fondul Monetar Internațional;
- (f) „Convenția de la Varșovia” înseamnă Convenția pentru unificarea anumitor norme privind transportul internațional aerian semnată la Varșovia pe 12 octombrie 1929 sau Convenția de la Varșovia modificată la Haga pe 28 septembrie 1955, precum și Convenția suplimentară acesteia, adoptată la Guadalajara pe 18 septembrie 1961 - oricare este aplicabilă contractului de transport de călători, împreună cu toate instrumentele internaționale care o suplimentează sau sunt asociate cu aceasta și se află în vigoare.
- (2) Noțiunile cuprinse în prezentul regulament care nu sunt definite în alineatul (1) sunt echivalente cu cele utilizate în Convenția de la Varșovia.

#### Articolul 3

- (1) (a) Răspunderea unui operator de transport aerian comunitar pentru daunele suportate în cazul decesului, rănirii sau altei vătămări corporale a unui călător în cazul unui accident nu se supune nici unei limite pecuniare, definite de lege, convenție sau contract.
- (b) Obligația asigurării stabilită în articolul 7 din Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 trebuie înțeleasă ca fiind obligația unui operator de transport aerian comunitar de a fi asigurat până la limita de răspundere cerută conform alineatului (2) și în continuare până la un nivel rezonabil.
- (2) Pentru orice daune până la suma reprezentând echivalentul în ECU a 100 000 DST, operatorul de transport aerian comunitar nu își exclude sau limitează răspunderea dovedind că el și agenții săi au luat toate măsurile necesare pentru a evita dauna sau că a fost imposibil pentru el sau pentru agenții săi de a lua astfel de măsuri.

(<sup>1</sup>) JO L 240, 24.8.1992, p. 1.

(3) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatului (2), dacă operatorul de transport aerian comunitar dovedește că dauna a fost produsă ori favorizată de neglijența călătorului rănit sau decedat, operatorul de transport poate fi exonerat integral sau parțial de răspundere în conformitate cu legea aplicabilă.

#### Articolul 4

În cazul decesului, rănirii sau altei vătămări corporale suferite de un călător în cazul unui accident, nimic din prezentul regulament

- (a) nu presupune că operatorul de transport aerian comunitar este singura parte răspunzătoare de plata daunelor; sau
- (b) nu limitează dreptul unui operator de transport aerian comunitar de a pretinde o contribuție sau indemnizație de la altă parte în conformitate cu legea aplicabilă.

#### Articolul 5

(1) Operatorul de transport aerian comunitar efectuează fără întârziere și în orice situație în maxim cincisprezece zile de la stabilirea identității persoanei fizice îndreptățite la despăgubire, plățile în avans care pot fi necesare pentru a satisface nevoi economice imediate în mod proporțional cu prejudiciul suferit.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), în cazul decesului, plata în avans nu trebuie să fie mai mică decât echivalentul în ECU a 15 000 DST pe călător.

(3) O plată în avans nu constituie recunoașterea răspunderii și poate fi dedusă din orice sumă plătită ulterior în baza răspunderii operatorilor de transport aerian comunitari, dar nu este rambursabilă, cu excepția cazurilor prevăzute în articolul 3 alineatul (3) sau în împrejurări în care ulterior se poate dovedi că persoana care a primit plata în avans a provocat sau a contribuit la daună prin neglijență sau că nu a fost persoana îndreptățită la despăgubire.

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

Adoptat la Luxemburg, 9 octombrie 1997.

#### Articolul 6

(1) Dispozițiile cuprinse în articolele 3 și 5 sunt incluse în condițiile de transport ale operatorilor de transport aerian comunitari.

(2) La cerere, sunt puse la dispoziția călătorilor informații adecvate privind dispozițiile cuprinse în articolele 3 și 5, la agențiile operatorului de transport aerian comunitar, agențiile de voiaj și la punctele de îmbarcare și punctele de vânzare. Documentul de transport sau un echivalent al acestuia conține un rezumat al cerințelor în limbaj simplu și inteligibil.

(3) Operatorii de transport aerian stabiliți în afara Comunității care operează către, dinspre sau în interiorul Comunității și care nu aplică dispozițiile prevăzute în articolele 3 și 5 informează în mod expres și clar călătorii cu privire la aceasta, în momentul achiziției biletului la agențiile operatorului de transport aerian, agențiile de voiaj sau la punctele de îmbarcare situate pe teritoriul unui stat membru. Operatorii de transport aerian furnizează călătorilor un formular în care își precizează condițiile. Faptul că se indică numai o răspundere limitată pe documentul de transport sau pe un echivalent al acestuia nu constituie o informație suficientă.

#### Articolul 7

În cel mult doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, Comisia redactează un raport privind aplicarea regulamentului care, *inter alia*, ține cont de evoluțiile economice și de evoluțiile din forumurile internaționale. Acest raport poate fi însoțit de propuneri de revizuire a prezentului regulament.

#### Articolul 8

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

Pentru Consiliu

Președintele

M. DELVAUX-STEHRES