

POSICIÓN COMÚN (CE) N° 14/2002**aprobada por el Consejo el 19 de diciembre de 2001****con vistas a la adopción del Reglamento (CE) n° . . ./2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de . . ., por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente**

(2002/C 58 E/02)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽²⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) En el marco de la política común de transportes, es importante garantizar un nivel de indemnización adecuado a los pasajeros víctimas de accidentes aéreos.
- (2) El 28 de mayo de 1999 se acordó en Montreal un nuevo Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional por el que se establecen unas nuevas normas mundiales sobre responsabilidad en caso de accidente en el transporte aéreo internacional que sustituyen a las del Convenio de Varsovia de 1929 y a sus modificaciones posteriores ⁽⁴⁾.
- (3) El Convenio de Varsovia seguirá coexistiendo con el Convenio de Montreal durante un tiempo indeterminado.
- (4) El Convenio de Montreal prevé un régimen de responsabilidad ilimitada en caso de muerte o lesión de un pasajero del transporte aéreo.
- (5) La Comunidad ha firmado el Convenio de Montreal manifestando su intención de convertirse en parte del acuerdo mediante su ratificación.

⁽¹⁾ DO C 337 E de 28.11.2000, p. 68 y DO C 213 E de 31.7.2001, p. 298.

⁽²⁾ DO C 123 de 25.4.2001, p. 47.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 5 de abril de 2001 (DO C 21 E de 24.1.2002, p. 317), Posición común del Consejo de 19 de diciembre de 2001 y Decisión del Parlamento Europeo de . . . (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO L 194 de 18.7.2001, p. 38.

(6) Resulta necesario modificar el Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente ⁽⁵⁾, a fin de ajustarlo a lo dispuesto en el Convenio de Montreal y crear de esta manera un sistema uniforme de responsabilidad para el transporte aéreo internacional.

(7) El presente Reglamento y el Convenio de Montreal refuerzan la protección de los pasajeros y las personas a su cargo y no podrán ser interpretados de forma que disminuya su protección respecto de la legislación vigente el día de adopción del presente Reglamento.

(8) En el mercado interior de la aviación ha desaparecido la distinción entre el transporte nacional y el transporte internacional y, por consiguiente, conviene establecer el mismo nivel y la misma naturaleza de responsabilidad tanto en el transporte nacional como en el internacional en la Comunidad.

(9) De acuerdo con el principio de subsidiariedad, es aconsejable una acción de ámbito comunitario con el fin de crear una normativa única para todas las compañías aéreas comunitarias.

(10) Un sistema de responsabilidad ilimitada en caso de muerte o lesión del pasajero resulta adecuado en el contexto de un sistema de transporte aéreo moderno y seguro.

(11) Las compañías aéreas comunitarias no pueden acogerse al apartado 2 del artículo 21 del Convenio de Montreal, salvo que prueben que el daño no se debió a negligencia u otro acto u omisión ilícito de la compañía o de sus empleados o agentes.

(12) El establecimiento de unos límites de responsabilidad uniformes para la pérdida, daño o destrucción del equipaje y para los perjuicios ocasionados por los retrasos, aplicables a todos los desplazamientos efectuados por compañías comunitarias, garantizarán unas normas simples y claras tanto para los pasajeros como para las compañías aéreas y permitirán que los pasajeros sepan cuándo resulta necesario contratar un seguro adicional.

(13) Resultaría poco práctico para las compañías aéreas comunitarias y desorientador para sus pasajeros que se aplicasen regímenes de responsabilidad distintos en itinerarios distintos de sus redes.

⁽⁵⁾ DO L 285 de 17.10.1997, p. 1.

- (14) Es aconsejable liberar a las víctimas de un accidente y a las personas a su cargo de problemas económicos a corto plazo en el período inmediatamente posterior a un accidente.
- (15) El artículo 50 del Convenio de Montreal exige que las Partes garanticen que las compañías aéreas se hallen adecuadamente aseguradas, y es necesario tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 7 del Reglamento (CEE) n° 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas ⁽¹⁾, al cumplir esta disposición.
- (16) Conviene facilitar información básica a todos los pasajeros sobre las reglas de responsabilidad aplicables, de manera que éstos puedan contratar seguros adicionales, en caso necesario, antes de efectuar el desplazamiento.
- (17) Será necesario revisar los importes establecidos en el presente Reglamento para tener en cuenta la inflación, así como cualquier revisión de los límites de responsabilidad del Convenio de Montreal.
- (18) Cuando sean necesarias nuevas normas para aplicar el Convenio de Montreal en aquellos puntos que no contempla el Reglamento (CE) n° 2027/97, corresponde a los Estados miembros adoptar dichas disposiciones.
- b) "compañía aérea comunitaria": toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida concedida por un Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n° 2407/92;
- c) "persona con derecho a indemnización": el pasajero o cualquier persona con derecho a reclamar respecto de dicho pasajero, de conformidad con la normativa aplicable;
- d) "equipaje": tanto el equipaje registrado como el no registrado en el sentido del apartado 4 del artículo 17 del Convenio de Montreal, salvo en los casos en que se especifique otra cosa;
- e) "DEG": derechos especiales de giro según la definición del Fondo Monetario Internacional;
- f) "Convenio de Varsovia": el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o el Convenio de Varsovia, tal como fue modificado en La Haya el 28 de septiembre de 1955, y el Convenio complementario del Convenio de Varsovia, celebrado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961;
- g) "Convenio de Montreal": el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n° 2027/97 se modificará como sigue:

- 1) El título se sustituirá por el texto siguiente:

«Reglamento (CE) n° 2027/97, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje».

- 2) El artículo 1 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 1

El presente Reglamento desarrolla las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal en relación con el transporte aéreo de pasajeros y su equipaje y establece determinadas disposiciones complementarias. También hace extensiva la aplicación de dichas disposiciones al transporte aéreo en el interior de un Estado miembro.».

- 3) El artículo 2 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 2

1. A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) "compañía aérea": toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida;

2. Los términos incluidos en el presente Reglamento no definidos en el apartado 1 serán equivalentes a los que figuran en el Convenio de Montreal.».

- 4) El artículo 3 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 3

1. La responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad.

2. La obligación de seguro contemplada en el artículo 7 del Reglamento (CEE) n° 2407/92 en lo que se refiere a la responsabilidad por los pasajeros implica que las compañías aéreas comunitarias deberán estar aseguradas hasta un nivel adecuado para garantizar que todas las personas con derecho a indemnización reciban el importe íntegro a que tienen derecho conforme al presente Reglamento.».

⁽¹⁾ DO L 240 de 24.8.1992, p. 1.

5) Se añadirá el artículo 3 bis siguiente:

«Artículo 3 bis

La suma suplementaria que, de conformidad con el apartado 2 del artículo 22 del Convenio de Montreal, puede solicitar una compañía aérea comunitaria cuando un pasajero haga una declaración especial de interés en la entrega de su equipaje en el lugar de destino se basará en una tarifa que guarde relación con los costes adicionales de transportar y asegurar el equipaje en cuestión respecto de los ocasionados por el equipaje valorado en el límite de responsabilidad o por debajo del mismo. Esta tarifa deberá ponerse a disposición de los pasajeros que la soliciten.».

6) Se suprimirá el artículo 4.

7) El artículo 5 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 5

1. Sin demora y, en cualquier caso, a más tardar en un plazo de 15 días siguientes a la determinación de la identidad de la persona física con derecho a indemnización, la compañía aérea comunitaria abonará los anticipos necesarios para cubrir las necesidades económicas inmediatas, de forma proporcional a los perjuicios sufridos.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, los anticipos no serán inferiores a un importe equivalente en euros de 16 000 derechos especiales de giro por pasajero en caso de muerte.

3. Un pago anticipado no constituirá un reconocimiento de responsabilidad y podrá ser compensado con cualquier otra cantidad subsiguiente abonada de conformidad con la responsabilidad de la compañía aérea comunitaria, pero no será reembolsable salvo en los casos indicados en el artículo 20 del Convenio de Montreal o cuando la persona que lo haya recibido no sea la titular del derecho a la indemnización.».

8) El artículo 6 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 6

1. Todas las compañías aéreas, cuando presten servicios de transporte aéreo en la Comunidad, garantizarán que se facilite a los pasajeros un resumen de las principales disposiciones por las que se rige la responsabilidad respecto a los pasajeros y sus equipajes, incluidos los plazos para presentar una reclamación de indemnización y la posibilidad de hacer una declaración especial para el equipaje, en todos los puntos de venta, incluida la venta por teléfono y por Internet. Para dar cumplimiento a este requisito de información, las compañías aéreas comunitarias harán uso del aviso informativo contenido en el anexo. Dicho resumen o aviso informativo no podrá usarse para fundamentar una reclamación de indemnización ni para interpretar las disposiciones del presente Reglamento ni las del Convenio de Montreal.

2. Además de los requisitos en materia de información establecidos en el apartado 1, con respecto a los servicios de transporte aéreo prestados o adquiridos en la Comunidad, todas las compañías aéreas facilitarán a cada pasajero una indicación escrita con el contenido siguiente:

— el límite aplicable, si existe, para ese vuelo con respecto a la responsabilidad de la compañía en caso de muerte o lesión,

— el límite aplicable para ese vuelo con respecto a la responsabilidad de la compañía en caso de destrucción, pérdida o daño del equipaje, acompañado de la advertencia de que si el valor de un equipaje es superior a esa cifra, debe señalarse este hecho a la compañía aérea en el momento de la facturación o debe ser asegurado íntegramente por el pasajero antes de emprender el viaje,

— el límite aplicable para ese vuelo con respecto a la responsabilidad de la compañía por el perjuicio ocasionado por un retraso.

3. Para todos los transportes efectuados por compañías aéreas comunitarias, los límites indicados de acuerdo con los requisitos de información de los apartados 1 y 2 serán los establecidos por el presente Reglamento, salvo que la compañía aérea comunitaria fije voluntariamente unos límites superiores. En el caso de transportes efectuados por compañías aéreas no comunitarias, los apartados 1 y 2 sólo se aplicarán en relación con el transporte que tenga origen, destino o se realice totalmente en territorio comunitario.».

9) El artículo 7 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 7

A más tardar tres años después de la fecha de inicio de la aplicación del Reglamento (CE) n.º .../2002 (*), la Comisión elaborará un informe sobre la aplicación del presente Reglamento. En particular, la Comisión examinará la necesidad de revisar los importes mencionados en los artículos del Convenio de Montreal pertinentes a la luz de la situación de la economía y de las notificaciones del depositario de la OACI.

(*) DO L ...».

10) Se añadirá el anexo siguiente:

«ANEXO

Responsabilidad de las compañías aéreas en relación con los pasajeros y su equipaje

Este aviso informativo resume las normas en materia de responsabilidad aplicadas por las compañías aéreas comunitarias, de conformidad con la legislación comunitaria y el Convenio de Montreal.

Indemnización en caso de muerte o lesión

No hay límite económico fijado para la responsabilidad en caso de lesiones o muerte del pasajero. Para los daños de hasta 100 000 derechos especiales de giro (DEG) (cantidad aproximada en divisa local), la compañía aérea no podrá impugnar las reclamaciones de indemnización. Por encima de dicha cantidad, la compañía aérea sólo podrá impugnar una reclamación en caso de que pueda probar que no hubo de su parte negligencia ni falta de otro tipo.

Anticipos

En caso de muerte o lesión de un pasajero, la compañía aérea deberá abonar, en el plazo de 15 días desde el día de la identificación de la persona con derecho a la indemnización, un anticipo para cubrir las necesidades económicas inmediatas. En caso de fallecimiento, este anticipo no podrá ser inferior a 16 000 DEG (importe aproximado en divisa local).

Retraso del pasajero

En caso de retraso del pasajero, la compañía aérea es responsable del daño siempre que no haya tomado todas las medidas razonables para evitar el daño o le haya sido imposible tomar dichas medidas. La responsabilidad en caso de retraso del pasajero se limita a 4 150 DEG (importe aproximado en divisa local).

Retrasos del equipaje

En caso de retraso del equipaje, la compañía aérea es responsable del daño siempre que no haya tomado todas las medidas razonables para evitar el daño o le haya sido imposible tomar dichas medidas. La responsabilidad en caso de retraso del equipaje se limita a 1 000 DEG (importe aproximado en divisa local).

Destrucción, pérdida o daños del equipaje

La compañía aérea es responsable en caso de destrucción, pérdida o daños del equipaje hasta la cantidad de 1 000 DEG (importe aproximado en divisa local). Con respecto al equipaje facturado, es responsable aun cuando esté exento de culpa, salvo que el equipaje ya estuviese dañado. Con respecto al equipaje no facturado, la compañía aérea sólo es responsable de los daños causados por su culpa.

Límites más elevados para el equipaje

El pasajero puede acogerse a un límite de responsabilidad más elevado efectuando una declaración especial, a más

tardar en el momento de facturar, y abonando una tarifa suplementaria.

Reclamaciones sobre el equipaje

Si el equipaje facturado ha sido dañado, retrasado, perdido o destruido, el pasajero debe señalarlo por escrito a la compañía aérea lo antes posible. Si el equipaje dañado es equipaje facturado, el pasajero lo señalará por escrito en el plazo de siete días, y en caso de retraso, de 21 días, en ambos casos a partir del día en que el equipaje se puso a disposición del pasajero.

Responsabilidad de la compañía con la que se ha contratado el servicio y de la compañía encargada de la prestación efectiva

Si la compañía aérea encargada del vuelo no es la misma que la compañía aérea contratante, el pasajero podrá formular una queja o una reclamación a cualquiera de ellas. Si en el billete consta el nombre o el código de una compañía aérea, ésa es la compañía aérea contratante.

Plazos de reclamación

Toda reclamación ante un tribunal deberá presentarse en el plazo de dos años a partir de la llegada de la aeronave o del día en que la aeronave hubiese debido llegar.

Fundamento de la información

Las normas arriba descritas se fundamentan en el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999, desarrollado en la Comunidad por el Reglamento (CE) n.º 2027/97 [modificado por el Reglamento (CE) n.º . . ./2002] y por la legislación nacional de los Estados miembros.»

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Será aplicable desde ese día o desde el día de entrada en vigor, para la Comunidad, del Convenio de Montreal, si ello tuviese lugar posteriormente.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en . . .

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

El 7 de junio de 2000, la Comisión presentó al Consejo su propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2027/97 sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente ⁽¹⁾. Dicha propuesta, que se basa en el apartado 2 del artículo 80 del Tratado, está sujeta al procedimiento de codecisión con arreglo al artículo 251 del Tratado.

El Comité Económico y Social emitió su dictamen el 24 de enero de 2001 ⁽²⁾ y el Comité de las Regiones, a pesar de que había sido consultado, decidió no emitir dictamen.

El Parlamento Europeo emitió su dictamen en primera lectura el 5 de abril de 2001 ⁽³⁾; más adelante la Comisión presentó una propuesta modificada el 22 de mayo de 2001 ⁽⁴⁾.

El 19 de diciembre de 2001, el Consejo adoptó su Posición común con arreglo al apartado 2 del artículo 251 del Tratado.

II. OBJETIVOS

El principal objetivo del Reglamento de que se trata es ajustar el Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, vigente sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente ⁽⁵⁾ con las disposiciones del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, acordado en Montreal el 28 de mayo de 1999 («el Convenio de Montreal»).

Los objetivos secundarios del Reglamento son el establecimiento de determinadas disposiciones complementarias respecto del transporte aéreo de pasajeros y de su equipaje, y ampliar la aplicación de las disposiciones comunitarias al transporte aéreo en el interior de un mismo Estado miembro.

Cabe recordar que el Reglamento (CE) n° 2027/97 constituía una primera tentativa de revisar, a nivel comunitario, el sistema de responsabilidad de las compañías aéreas establecido a nivel internacional por el Convenio de Varsovia de 1929. En el transcurso de los años, dicho sistema quedó obsoleto. Por ello, debió ser complementado y superado por medidas de distinto tipo, como pueden ser medidas unilaterales de determinados Estados miembros de la CE y medidas adoptadas por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA). Como consecuencia de dichas iniciativas, se celebró en Montreal en mayo de 1999 una Conferencia internacional de derecho aéreo convocada por la ICAO, con objeto de revisar el Convenio de Varsovia. La Comunidad Europea tomó parte en dicha Conferencia y se le permitió, en tanto que organización de integración económica regional, ser uno de los firmantes y, en consecuencia, una de las partes contratantes del Convenio de Montreal, resultado de dicha Conferencia. El Convenio de Montreal puede considerarse como un gran éxito para la Comunidad y sus Estados miembros, ya que las normas establecidas en dicho Convenio se inspiran en gran medida en las que establece el Reglamento (CE) n° 2027/97.

III. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

Durante sus trabajos, el Consejo mantuvo constantemente presente el deseo de reforzar al máximo los derechos de los pasajeros. En su Posición común, el Consejo siguió en general las líneas que traza la Comisión en su propuesta, teniendo en cuenta el dictamen del Comité Económico y Social y, en especial, las enmiendas solicitadas por el Parlamento Europeo en primera lectura. Los puntos específicos que planteó el Consejo se refieren a lo siguiente:

- a) El Consejo convino en añadir un nuevo considerando 7, con objeto de subrayar que el Reglamento (CE) n° 2027/97, tal como quedó modificado por el Reglamento de que se trata, refuerza —en línea con el Convenio de Montreal— la protección de los pasajeros y de las personas a su cargo. En consecuencia, no puede interpretarse de modo tal que quede rebajado su nivel de protección en relación con la actual normativa, a saber, la normativa vigente antes de la entrada en vigor del Reglamento que se está examinando, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2027/97.

⁽¹⁾ DO C 337 E de 28.11.2000, p. 68.

⁽²⁾ DO C 123 de 25.4.2001, p. 47.

⁽³⁾ DO C 21 E de 24.1.2002, p. 317.

⁽⁴⁾ DO C 213 E de 31.7.2001, p. 298.

⁽⁵⁾ DO L 285 de 17.10.1997, p. 1.

- b) Para reforzar los derechos de los pasajeros, el Consejo convino en añadir un nuevo considerando 11, que indica que las compañías aéreas comunitarias no deben poder acogerse al apartado 2 del artículo 21 del Convenio de Montreal —por lo que respecta a la indemnización por daños en caso de fallecimiento o de lesiones corporales de pasajeros que excedan 100 000 derechos especiales de giro—, salvo que prueben que el daño no se debió a negligencia u otro acto u omisión ilícito de la compañía o de sus empleados o agentes.
- c) El Consejo acogió con agrado la sugerencia del Parlamento Europeo relativa a la notificación indicada en el anexo del Reglamento, ya que simplifica y clarifica la información relativa a la responsabilidad de las compañías aéreas que han de garantizar las compañías aéreas comunitarias a sus pasajeros. Como consecuencia de dicha notificación, el primer apartado del artículo 6 del Reglamento (CE) n° 2027/97 quedaba obsoleto.
- d) Con respecto al primer apartado del artículo 2, el Consejo convino en adaptar el texto a tenor de la práctica con arreglo a la cual el Reglamento entra en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*. Respecto a la fecha a partir de la cual debería ser de aplicación el Reglamento, el Consejo decidió establecer que el Reglamento debería aplicarse a partir de la fecha de su entrada en vigor o a partir de la fecha de entrada en vigor del Convenio de Montreal para la Comunidad, de ambas fechas, la que sea posterior. Con ello se pretende garantizar el paralelismo necesario entre el Reglamento y el Convenio de Montreal.
- e) El Consejo, seguido por la Comisión, observó que los daños causados en el contexto del transporte aéreo podrían dar pie a responsabilidad tanto con arreglo al Convenio de Montreal como con arreglo al Reglamento (CE) n° 2027/97 y a la Directiva «Viajes combinados»⁽¹⁾. En consecuencia, ambas instituciones realizaron una declaración conjunta a la Posición común, en el sentido de que, con objeto de proporcionar un régimen de responsabilidad coherente, considerarían la necesidad de clarificar esta cuestión antes de la entrada en vigor del Convenio de Montreal y del Reglamento (CE) n° 2027/97 modificado, si resultara necesario mediante una revisión de la Directiva «Viajes combinados».
- f) El Consejo y la Comisión reconocieron además que el Reglamento (CE) n° 2027/97 no cubre todas las compañías aéreas que son responsables con arreglo al Convenio de Montreal y cuya dirección comercial principal se encuentra en la Comunidad. Por lo tanto, en la misma declaración conjunta en el punto anterior, el Consejo y la Comisión declararon que con respecto a dichas compañías es conveniente que los Estados miembros adopten las medidas oportunas, mediante la aplicación del Convenio de Montreal, para garantizar un alto nivel igual de protección de los pasajeros, en especial por lo que se refiere a las normas de responsabilidad.

IV. ENMIENDAS DEL PARLAMENTO EUROPEO

El Consejo siguió, bien totalmente bien en cuanto al fondo, todas las enmiendas del Parlamento Europeo, con frecuencia en la forma sugerida por este último. Las enmiendas de 1 a 17 se aceptaron en su totalidad o con ligeros cambios, con objeto de aumentar la claridad jurídica o lingüística.

La enmienda 18, relativa al apartado 9 bis del artículo 1 (nuevo punto, a saber, notificación en el anexo relativa a la información sobre responsabilidad), se aceptó en cuanto al fondo. Sin embargo, con objeto de aumentar la claridad del texto y adaptarlo en mayor medida a las disposiciones del Convenio de Montreal, se llevaron a cabo varias modificaciones. En especial, se insertó un nuevo apartado relativo a los «retrasos del equipaje», se añadieron o modificaron varios títulos, y se cambió el texto de algunos apartados. El apartado relativo al seguro privado se suprimió, ya que el Consejo opinó que podía dar lugar a malentendidos en lo que respecta al alcance de la responsabilidad (ilimitada) de las compañías aéreas comunitarias, respecto del transporte aéreo de pasajeros y de sus equipajes.

⁽¹⁾ Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados (DO L 158 de 23.6.1990, p. 59).