

## I

(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)

**REGOLAMENTO (CE) N. 889/2002 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**  
**del 13 maggio 2002**  
**che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di**  
**incidenti**  
 (Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO ED IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>(2)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Nel quadro della politica comune dei trasporti è importante garantire un adeguato livello di risarcimento ai passeggeri coinvolti in incidenti aerei.
- (2) Una nuova convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale è stata concordata a Montreal il 28 maggio 1999. Essa stabilisce nuove norme generali in materia di responsabilità in caso di incidenti per il trasporto aereo internazionale in sostituzione di quelle figuranti nella convenzione di Varsavia del 1929 e successive modifiche <sup>(4)</sup>.
- (3) La convenzione di Varsavia continuerà a esistere accanto alla convenzione di Montreal per un periodo indeterminato.
- (4) La convenzione di Montreal prevede un regime di responsabilità illimitata in caso di decesso o lesione dei passeggeri dei trasporti aerei.
- (5) La Comunità ha firmato la convenzione di Montreal indicando la sua intenzione di diventarne parte ratificando l'accordo.

(6) È necessario modificare il regolamento (CE) n. 2027/97, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti <sup>(5)</sup> per allinearli con le disposizioni sulla convenzione di Montreal e creare così un sistema uniforme di responsabilità per il trasporto aereo internazionale.

(7) Il presente regolamento e la convenzione di Montreal rafforzano la protezione dei passeggeri e dei loro aventi diritto e non possono essere interpretati nel senso di indebolire la loro protezione in relazione alla legislazione in vigore alla data di adozione del presente regolamento.

(8) Nel mercato interno dell'aviazione è stata soppressa la distinzione tra trasporto nazionale ed internazionale ed è quindi opportuno avere all'interno della Comunità europea lo stesso livello e tipo di responsabilità sia per il trasporto internazionale sia per quello nazionale.

(9) Conformemente al principio di sussidiarietà, l'azione a livello comunitario è opportuna per creare un unico complesso di norme applicabili a tutti i vettori aerei della Comunità.

(10) Nel contesto di un sistema di trasporto aereo sicuro e moderno è opportuno un sistema di responsabilità illimitata in caso di decesso o lesioni dei passeggeri.

(11) Il vettore aereo comunitario non dovrebbe potersi avvalere dell'articolo 21, paragrafo 2, della convenzione di Montreal a meno che non dimostri che il danno non è dovuto a negligenza, atto illecito o omissione propria o dei propri dipendenti o incaricati.

(12) I limiti di responsabilità uniformi per la perdita, il danno o la distruzione del bagaglio e per il danno occasionato da ritardo che si applicheranno a tutti i voli effettuati da vettori comunitari garantiranno norme semplici e chiare per i passeggeri e per le compagnie aeree e consentiranno ai passeggeri di stabilire quando occorre un'assicurazione supplementare.

<sup>(1)</sup> GU C 337 E del 28.11.2000, pag. 68 e GU C 213 E del 31.7.2001, pag. 298.

<sup>(2)</sup> GU C 123 del 25.4.2001, pag. 47.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 5 aprile 2001 (GU C 21 del 24.1.2002, pag. 256). Posizione comune del Consiglio del 19 dicembre 2001 (GU C 58 E del 5.3.2002, pag. 8) e Decisione del Parlamento europeo del 12 marzo 2002.

<sup>(4)</sup> GU L 194 del 18.7.2001, pag. 38.

<sup>(5)</sup> GU L 285 del 17.10.1997, pag. 1.

- (13) L'applicazione da parte dei vettori aerei della Comunità di regimi di responsabilità diversi sulle varie rotte delle loro reti non sarebbe utile e creerebbe confusione per i passeggeri.
- (14) È opportuno alleviare le difficoltà finanziarie a breve termine delle vittime di incidenti e degli aventi diritto nel periodo immediatamente successivo ad un incidente.
- (15) L'articolo 50 della convenzione di Montreal impone alle parti di garantire che i vettori aerei siano adeguatamente assicurati e bisogna considerare l'articolo 7 del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori<sup>(1)</sup> aerei nel conformarsi a questa disposizione.
- (16) È auspicabile fornire informazioni di base sulle norme di responsabilità applicabili a tutti i passeggeri in modo che essi possano stipulare coperture assicurative supplementari prima del viaggio, se necessario.
- (17) Sarà necessario rivedere gli importi finanziari previsti nel presente regolamento per tener conto dell'inflazione e di qualsiasi revisione dei limiti di responsabilità nella convenzione di Montreal.
- (18) Se altre norme sono necessarie per attuare la convenzione di Montreal su aspetti non coperti dal regolamento (CE) n. 2027/97, modificato dal presente regolamento, gli Stati membri sono responsabili dell'adozione delle stesse,
- b) "vettore aereo comunitario", qualsiasi vettore aereo munito di valida licenza d'esercizio rilasciata da uno Stato membro in conformità del disposto del regolamento (CEE) n. 2407/92;
- c) "persona avente titolo a risarcimento", il passeggero o qualsiasi persona avente titolo a richiedere il risarcimento per quel passeggero, secondo il diritto applicabile;
- d) "bagaglio": salvo diversa disposizione, sia il bagaglio registrato sia quello non registrato, conformemente alla definizione di cui all'articolo 17, paragrafo 4, della convenzione di Montreal;
- e) "DSP", i diritti speciali di prelievo quali definiti dal Fondo monetario internazionale;
- f) "convenzione di Varsavia", la convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, o la convenzione di Varsavia come modificata all'Aia il 28 settembre 1955 e la convenzione addizionale di Guadalajara del 18 settembre 1961;
- g) "convenzione di Montreal", la convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Montreal il 28 maggio 1999.
2. Le nozioni contenute nel presente regolamento che non sono definite nel paragrafo 1 sono equivalenti a quelle usate nella convenzione di Montreal.»

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio è modificato come segue:

1) Il titolo è sostituito dal seguente:

«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.»

2) L'articolo 1 è sostituito dal seguente:

#### «Articolo 1

Il presente regolamento attua le pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal per quanto concerne il trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli, stabilendo alcune disposizioni complementari. Esso estende altresì l'applicazione di tali disposizioni ai trasporti aerei effettuati in un unico Stato membro.»

3) L'articolo 2 è sostituito dal seguente:

#### «Articolo 2

1. Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) "vettore aereo", qualsiasi impresa di trasporti aerei munita di valida licenza d'esercizio;

4) L'articolo 3 è sostituito dal seguente:

#### «Articolo 3

1. La responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal.

2. L'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 7 del regolamento (CEE) n. 2407/92, nella misura in cui riguarda la responsabilità per i passeggeri, è inteso come l'obbligo del vettore aereo comunitario di essere assicurato fino ad un livello adeguato per garantire che tutte le persone aventi diritto ad un risarcimento ricevano l'intero importo cui hanno diritto, ai sensi del presente regolamento.»

5) È inserito il seguente articolo:

#### «Articolo 3bis

L'importo supplementare che, conformemente all'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, può essere chiesto da un vettore aereo comunitario se un passeggero fa una dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione del proprio bagaglio, è basato su una tariffa che è correlata ai costi supplementari connessi al trasporto ed all'assicurazione del bagaglio in causa, in aggiunta a quelli per il bagaglio valutato ad un livello pari o inferiore al limite di responsabilità. La tariffa è messa a disposizione dei passeggeri che ne fanno domanda.»

6) L'articolo 4 è soppresso.

<sup>(1)</sup> GU L 240 del 24.8.1992, pag. 1.

7) L'articolo 5 è sostituito dal seguente:

«Articolo 5

1. Il vettore aereo comunitario deve senza indugio, e comunque entro quindici giorni dall'identificazione della persona fisica avente titolo ad indennizzo, provvedere 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, in caso di morte le somme anticipate non sono inferiori all'equivalente in euro di 16 000 DSP per passeggero.

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 comunitario, 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.»

8) L'articolo 6 è sostituito dal seguente:

«Articolo 6

1. Tutti i vettori aerei che vendono servizi di trasporto aereo nella Comunità 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 comunitari 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.

2. Oltre all'obbligo di informazione di cui al paragrafo 1, tutti i vettori aerei forniscono ai clienti, in relazione ai servizi di trasporto aereo forniti o acquistati nella Comunità, un'indicazione scritta riguardante:

- il limite applicabile per tali voli alla responsabilità del vettore in caso di decesso o di lesione, se tale limite esiste,
- il limite applicabile per tale volo alla responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita o danno del bagaglio ed un'avvertenza che il bagaglio di valore superiore a questa cifra dovrebbe essere dichiarato come tale alla compagnia aerea al momento della registrazione oppure essere pienamente assicurato dal passeggero prima del volo,
- il limite applicabile per tale volo alla responsabilità del vettore per danno causato da ritardo.

3. In tutti i trasporti effettuati da vettori aerei comunitari 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 comunitario applichi volontariamente limiti più alti. A tutti i trasporti effettuati da vettori aerei non comunitari, si applicano i paragrafi 1 e 2 solo per quanto concerne il trasporto verso o dalla Comunità o all'interno di essa.»

9) L'articolo 7 è sostituito dal seguente:

«Articolo 7

Entro tre anni dalla data di applicazione del regolamento (CE) n. 889/2002 (\*), la Commissione redige una relazione sull'applicazione dello stesso. Essa esamina in particolare la necessità di rivedere gli importi menzionati nei pertinenti articoli della Convenzione di Montreal alla luce degli sviluppi economici e delle raccomandazioni del Depositario dell'ICAO.

(\*) GU L 140 del 30.5.2002, pag. 2.»

10) È inserito il seguente allegato:

«ALLEGATO

Responsabilità del vettore aereo per i passeggeri e il loro bagaglio

La presente avvertenza riassume le norme applicate ai vettori aerei della Comunità in conformità del diritto comunitario e della Convenzione di Montreal.

Risarcimento in caso di morte o lesioni

Non vi sono limiti finanziari di responsabilità in caso di lesioni o morte del passeggero. Per danni fino a 100 000 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale) il vettore aereo non può contestare le richieste di risarcimento. Al di là di tale importo il vettore aereo può contestare una richiesta di risarcimento solo se è in grado di provare che il danno non gli è imputabile.

Anticipi di pagamento

In caso di lesioni o morte di un passeggero, il vettore deve versare entro 15 giorni dall'identificazione della persona avente titolo al risarcimento, un anticipo di pagamento per far fronte a immediate necessità economiche. In caso di morte, l'anticipo non può essere inferiore a 16 000 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale).

Ritardi nel trasporto dei passeggeri

In caso di ritardo, il vettore è responsabile per il danno a meno che non abbia preso tutte le misure possibili per evitarlo o che fosse impossibile prendere tali misure. La responsabilità per il danno è limitata a 4 150 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale).

#### Ritardi nel trasporto dei bagagli

In caso di ritardo, il vettore aereo è responsabile per il danno a meno che non abbia preso tutte le misure possibili per evitarlo o che fosse impossibile prendere tali misure. Le responsabilità per il danno è limitata a 1 000 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale).

#### Distruzione, perdita o danno dei bagagli

Il vettore aereo è responsabile nel caso di distruzione, perdita o danno dei bagagli fino a 1 000 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale). In caso di bagaglio registrato, il vettore aereo è responsabile del danno anche se il suo comportamento è esente da colpa, salvo difetto inerente al bagaglio stesso. Per quanto riguarda il bagaglio non registrato, il vettore aereo è responsabile solo se il danno gli è imputabile.

#### Limiti di responsabilità più elevati per il bagaglio

I passeggeri possono beneficiare di un limite di responsabilità più elevato rilasciando una dichiarazione speciale, al più tardi al momento della registrazione, e pagando un supplemento.

#### Reclami relativi al bagaglio

In caso di danno, ritardo, perdita o distruzione durante il trasporto del bagaglio, il passeggero deve sporgere quanto prima reclamo per iscritto al vettore. Nel caso in cui il bagaglio registrato sia danneggiato, il passeggero deve sporgere reclamo per iscritto entro sette giorni, e

in caso di ritardo entro ventun giorni, dalla data in cui il bagaglio è stato messo a disposizione del passeggero.

#### Responsabilità del vettore contraente e del vettore effettivo

Se il vettore aereo che opera il volo non è il vettore aereo contraente, il passeggero ha il diritto di presentare una richiesta di risarcimento o un reclamo a entrambi. Se il nome o codice di un vettore aereo figura sul biglietto, questo vettore è il vettore contraente.

#### Termini per l'azione di risarcimento

Le vie legali devono essere adite entro due anni dalla data di arrivo o dalla data alla quale il volo sarebbe dovuto arrivare.

#### Base delle informazioni

Le norme di cui sopra si basano sulla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, messa in atto nella Comunità dal regolamento (CE) n. 2027/97, come modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 e dalle legislazioni nazionali degli Stati membri.»

#### Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Esso si applica a decorrere dalla data della sua entrata in vigore o dalla data di entrata in vigore della convenzione di Montreal, a seconda di quale data sia successiva.

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

Fatto a Bruxelles, addì 13 maggio 2002.

*Per il Parlamento europeo*

*Il Presidente*

P. COX

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

J. PIQUÉ I CAMPS