

**POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 14/2002****adoptada pelo Conselho em 19 de Dezembro de 2001****tendo em vista a adopção do Regulamento (CE) n.º .../2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ... , que altera o Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente**

(2002/C 58 E/02)

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão <sup>(1)</sup>,Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social <sup>(2)</sup>,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado <sup>(3)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) No âmbito da política comum de transportes, é importante garantir um nível adequado de indemnização dos passageiros envolvidos em acidentes aéreos.
- (2) Em 28 de Maio de 1999, foi aprovada, em Montreal, uma nova convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, que estabelece novas regras mundiais relativas à responsabilidade em caso de acidente de transporte aéreo internacional. Essas regras substituem as da Convenção de Varsóvia de 1929 e as suas posteriores alterações <sup>(4)</sup>.
- (3) A Convenção de Varsóvia continuará a coexistir com a Convenção de Montreal por um período indeterminado.
- (4) A Convenção de Montreal prevê um regime de responsabilidade ilimitada em caso de morte ou de lesões corporais dos passageiros dos transportes aéreos.
- (5) A Comunidade assinou a Convenção de Montreal, indicando a sua intenção de se tornar Parte no acordo, mediante a sua ratificação.

(6) É necessário alterar o Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho, de 9 de Outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente <sup>(5)</sup>, de modo a alinhá-lo pelas disposições da Convenção de Montreal, criando assim um sistema uniforme de responsabilidade para o transporte aéreo internacional.

(7) O presente regulamento e a Convenção de Montreal reforçam a protecção dos passageiros e dos seus dependentes e não podem ser interpretados de modo a reduzir a sua protecção em relação à presente legislação, à data de aprovação do presente regulamento.

(8) No mercado interno da aviação, foi eliminada a distinção entre transporte nacional e internacional, pelo que convém estabelecer o mesmo nível e a mesma natureza de responsabilidade no transporte internacional e nacional na Comunidade.

(9) Segundo o princípio da subsidiariedade, é aconselhável uma acção a nível comunitário para criar um único conjunto de regras para todas as transportadoras aéreas comunitárias.

(10) No contexto de um sistema de transportes aéreos seguro e moderno, convém dispor de um regime de responsabilidade ilimitada em caso de morte ou de lesões corporais dos passageiros.

(11) As transportadoras aéreas comunitárias não deverão poder invocar o n.º 2 do artigo 21.º da Convenção de Montreal a menos que provem que os danos não foram causados por negligência, dolo ou omissão da sua parte ou dos seus trabalhadores ou agentes.

(12) A existência de limites de responsabilidade uniformes para a perda, os danos ou a destruição da bagagem e para os prejuízos causados pelos atrasos, aplicáveis a todas as viagens efectuadas por transportadoras comunitárias, garantirá o estabelecimento de regras simples e claras para os passageiros e para as companhias aéreas e permitirá que os passageiros reconheçam a necessidade de fazerem ou não um seguro complementar.

(13) A existência de diferentes regimes de responsabilidade aplicáveis às diversas rotas das suas redes não seria prática para as transportadoras aéreas comunitárias e seria confusa para os seus passageiros.

<sup>(1)</sup> JO C 337 E de 28.11.2000, p. 68 e JO C 213 E de 31.7.2001, p. 298.

<sup>(2)</sup> JO C 123 de 25.4.2001, p. 47.

<sup>(3)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 5 de Abril de 2001 (JO C 21 E de 24.1.2002, p. 317), posição comum do Conselho de 19 de Dezembro de 2001 e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

<sup>(4)</sup> JO L 194 de 18.7.2001, p. 38.

<sup>(5)</sup> JO L 285 de 17.10.1997, p. 1.

- (14) É aconselhável libertar as vítimas dos acidentes e os seus dependentes das preocupações financeiras a curto prazo no período imediatamente a seguir a um acidente.
- (15) O artigo 50.º da Convenção de Montreal exige que as Partes garantam que as transportadoras aéreas estejam adequadamente seguras, sendo necessário ter em conta, no cumprimento dessa disposição, o artigo 7.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas <sup>(1)</sup>.
- (16) É conveniente fornecer informações básicas sobre as regras de responsabilidade aplicáveis a todos os passageiros, para que, se necessário, possam fazer um seguro complementar antes da viagem.
- (17) Os montantes pecuniários previstos no presente regulamento deverão ser revistos para se ter em conta a inflação e qualquer eventual revisão dos limites de responsabilidade previstos na Convenção de Montreal.
- (18) Na medida em que forem necessárias novas regras para executar a Convenção de Montreal relativamente a questões não abrangidas pelo Regulamento (CE) n.º 2027/97, caberá aos Estados-Membros fixar essas disposições,
- b) “Transportadora aérea comunitária”: uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida emitida para um Estado-Membro nos termos do Regulamento (CEE) n.º 2407/92;
- c) “Pessoa com direito a indemnização”: um passageiro ou qualquer pessoa com direito à indemnização relativa a esse passageiro, nos termos da legislação aplicável;
- d) “Bagagem”: salvo disposição em contrário, tanto a bagagem registada como a não registada, na acepção do n.º 4 do artigo 17.º da Convenção de Montreal;
- e) “DSE”: os direitos de saque especiais, tal como definidos pelo Fundo Monetário Internacional;
- f) “Convenção de Varsóvia”: a Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, assinada em Varsóvia em 12 de Outubro de 1929, ou a Convenção de Varsóvia alterada em Haia em 28 de Setembro de 1955, e a Convenção complementar à Convenção de Varsóvia, elaborada em Guadalajara em 18 de Setembro de 1961;
- g) “Convenção de Montreal”: a Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, assinada em Montreal em 28 de Maio de 1999.

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

O Regulamento (CE) n.º 2027/97 é alterado do seguinte modo:

1. O título passa a ter a seguinte redacção:

«Regulamento (CE) n.º 2027/97, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respectiva bagagem».

2. O artigo 1.º passa a ter a seguinte redacção:

*«Artigo 1.º*

O presente regulamento transpõe as disposições pertinentes da Convenção de Montreal respeitantes ao transporte aéreo de passageiros e da sua bagagem e estabelece certas disposições complementares. O presente regulamento também torna o âmbito de aplicação dessas disposições extensivo ao transporte aéreo dentro de um Estado-Membro.».

3. O artigo 2.º passa a ter a seguinte redacção:

*«Artigo 2.º*

1. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

a) “Transportadora aérea”: uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida;

2. Os conceitos constantes do presente regulamento que não se encontrem definidos no n.º 1 terão o significado que lhes é atribuído pela Convenção de Montreal.».

4. O artigo 3.º passa a ter a seguinte redacção:

*«Artigo 3.º*

1. A responsabilidade das transportadoras aéreas comunitárias relativamente aos passageiros e à sua bagagem regula-se por todas as disposições da Convenção de Montreal aplicáveis a essa responsabilidade.

2. A obrigatoriedade de seguro constante do artigo 7.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92, na medida em que se refira à responsabilidade pelos passageiros, deve ser entendida como exigindo que as transportadoras aéreas comunitárias estejam seguras até um nível adequado para garantir que todas as pessoas com direito a indemnização recebam o montante total a que têm direito nos termos do presente regulamento.».

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

5. É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 3.ºA

O montante complementar que pode ser exigido por uma transportadora aérea comunitária, nos termos do n.º 2 do artigo 22.º da Convenção de Montreal, quando um passageiro faz uma declaração especial de interesse na entrega da sua bagagem no destino, baseia-se numa tarifa relacionada com os custos complementares decorrentes do transporte e do seguro da bagagem em causa, que excedam os da bagagem cujo valor seja igual ou inferior ao limite de responsabilidade. A tarifa será disponibilizada aos passageiros interessados.».

6. O artigo 4.º é revogado.

7. O artigo 5.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 5.º

1. A transportadora aérea comunitária paga, com a maior brevidade, e em todo o caso o mais tardar quinze dias após o estabelecimento da identidade da pessoa com direito a exigir uma indemnização, os adiantamentos que permitam fazer face a necessidades económicas imediatas, numa base proporcional ao dano sofrido.

2. Sem prejuízo do n.º 1, qualquer adiantamento não deve ser inferior ao equivalente em euros a 16 000 DSE por passageiro em caso de morte.

3. Um adiantamento não constitui um reconhecimento de responsabilidade e pode ser deduzido de qualquer montante pago posteriormente com base na responsabilidade da transportadora aérea comunitária, mas não é reembolsável, excepto nos casos referidos no artigo 20.º da Convenção de Montreal ou quando a pessoa que recebeu o adiantamento não era a pessoa com direito a indemnização.».

8. O artigo 6.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 6.º

1. Todas as transportadoras aéreas que vendam serviços de transportes aéreos na Comunidade garantem que seja colocado ao dispor dos passageiros, em todos os pontos de venda, incluindo a venda por telefone e pela internet, um resumo das principais disposições que regulam a responsabilidade em relação aos passageiros e respectiva bagagem, incluindo os prazos para intentar uma acção de indemnização e a possibilidade de fazer uma declaração especial para a bagagem. A fim de cumprir essa exigência de informação, as transportadoras aéreas comunitárias utilizarão a nota informativa que figura no anexo. Esse resumo ou nota não pode ser usado como base para um pedido de indemnização, nem para interpretar as disposições do presente regulamento ou da Convenção de Montreal.

2. Para além das exigências de informação previstas no n.º 1, todas as transportadoras devem, no que respeita aos serviços de transporte aéreo fornecidos ou comprados na Comunidade, fornecer a todos os passageiros as seguintes indicações escritas:

— o limite de responsabilidade da transportadora aplicável ao voo em causa, em caso de morte ou lesões corporais, se esse limite existir,

— o limite de responsabilidade da transportadora aplicável a esse voo no que respeita à destruição, perda ou danos da bagagem e um aviso de que a bagagem de valor superior deve ser assinalada à companhia na altura do registo ou ser objecto de um seguro total feito pelo passageiro antes da viagem,

— o limite de responsabilidade da transportadora aplicável a esse voo por prejuízos causados por atraso.

3. Para todas as operações de transporte efectuadas por transportadoras aéreas comunitárias, os limites indicados segundo as exigências de informação previstas nos n.ºs 1 e 2, são os estabelecidos pelo presente regulamento, excepto se a transportadora aérea comunitária aplicar limites mais elevados com base num compromisso voluntário. Em todas as operações de transporte efectuadas por transportadoras aéreas não comunitárias, os n.ºs 1 e 2 aplicam-se apenas ao transporte para a Comunidade, no seu interior ou a partir da mesma.».

9. O artigo 7.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 7.º

No prazo de três anos a contar da data de aplicação do Regulamento (CE) n.º .../2002 (\*), a Comissão elaborará um relatório sobre a aplicação do presente regulamento. A Comissão examinará, nomeadamente, a necessidade de rever os montantes previstos nos artigos pertinentes da Convenção de Montreal à luz da evolução económica e das notificações do depositário da ICAO.

(\*) JO L ...».

10. É aditado o seguinte anexo:

«ANEXO

**Responsabilidade das transportadoras aéreas pelos passageiros e pela sua bagagem**

A presente nota informativa resume as regras aplicadas pelas transportadoras aéreas comunitárias em matéria de responsabilidade, conforme exigido pela legislação comunitária e pela Convenção de Montreal.

*Indemnização em caso de morte ou danos físicos*

Não existem limites financeiros para a responsabilidade em caso de danos físicos ou morte dos passageiros. Para os danos de valor inferior a 100 000 DSE (montante aproximado na divisa local), a transportadora aérea não pode contestar os pedidos de indemnização. Para os danos superiores a esse montante, a transportadora aérea pode contestar um pedido de indemnização provando que não houve negligência nem qualquer outra forma de culpa da sua parte.

#### *Adiantamentos*

Em caso de morte ou de lesões corporais de um passageiro, a transportadora aérea deve, no prazo de quinze dias a contar da identificação da pessoa com direito a indemnização, pagar um adiantamento que cubra necessidades económicas imediatas. Em caso de morte, esse pagamento adiantado não será inferior a 16 000 DSE (montante aproximado na divisa local).

#### *Atrasos dos passageiros*

Em caso de atraso do passageiro, a transportadora aérea é responsável pelos prejuízos causados, a menos que tenha tomado todas as medidas razoáveis para os evitar ou tenha sido impossível tomar essas medidas. A responsabilidade pelos atrasos dos passageiros é limitada a 4 150 DSE (montante aproximado na divisa local).

#### *Atrasos da bagagem*

Em caso de atraso da bagagem, a transportadora aérea é responsável pelos prejuízos causados, a menos que tenha tomado todas as medidas razoáveis para os evitar ou tenha sido impossível tomar essas medidas. A responsabilidade pelos atrasos da bagagem é limitada a 1 000 DSE (montante aproximado na divisa local).

#### *Destruição, perda ou danos da bagagem*

A transportadora aérea é responsável pela destruição, perda ou danos da bagagem até ao montante de 1 000 DSE (montante aproximado na divisa local). Tratando-se de bagagem registada, a transportadora é responsável pelos danos, mesmo sem culpa, excepto no caso de a bagagem ser defeituosa. No caso de bagagem não registada, a transportadora apenas é responsável se a culpa for sua.

#### *Limites mais elevados para a bagagem*

Os passageiros podem beneficiar de um limite de responsabilidade mais elevado, fazendo uma declaração especial, o mais tardar no momento do registo, e pagando uma taxa suplementar.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em . . .

*Pelo Parlamento Europeu*  
*A Presidente*

#### *Reclamações acerca da bagagem*

Se a bagagem tiver sofrido danos, atraso, perda ou destruição, o passageiro deve apresentar uma reclamação escrita à transportadora aérea, o mais rapidamente possível. No caso de danos de bagagem registada, o passageiro deve apresentar uma reclamação escrita no prazo de sete dias e, no caso de atraso, no prazo de vinte e um dias, em ambos os casos a contar da data em que a bagagem é colocada ao seu dispor.

#### *Responsabilidade da transportadora contratante e da que opera o voo*

Se a transportadora aérea que assegura o voo não for a transportadora aérea contratante, o passageiro tem o direito de apresentar uma reclamação ou um pedido de indemnização por danos a qualquer das duas. Se o nome ou código de uma transportadora aérea estiver indicado no bilhete, essa transportadora aérea é a transportadora aérea contratante.

#### *Prazo*

Qualquer acção judicial respeitante a indemnizações por danos deve ser interposta no prazo de dois anos a contar da data de chegada do avião ou a contar da data em que o avião deveria ter chegado.

#### *Base das informações*

As regras acima descritas baseiam-se na Convenção de Montreal, de 28 de Maio de 1999, executada na Comunidade pelo Regulamento (CE) n.º 2027/97 [com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º . . ./2002] e pela legislação nacional dos Estados-Membros.»

#### *Artigo 2.º*

O presente regulamento entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

É aplicável a partir da data da sua entrada em vigor ou da data de entrada em vigor da Convenção de Montreal para a Comunidade, consoante a que for posterior.

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*

## NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

### I. INTRODUÇÃO

Em 7 de Junho de 2000, a Comissão apresentou ao Conselho uma proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 2027/97, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente <sup>(1)</sup>. Esta proposta, que se baseia no n.º 2 do artigo 80.º do Tratado, está sujeita ao processo de co-decisão, em conformidade com o artigo 251.º do Tratado.

O Comité Económico e Social emitiu o seu parecer em 24 de Janeiro de 2001 <sup>(2)</sup>. O Comité das Regiões foi consultado, mas decidiu não emitir parecer.

O Parlamento Europeu emitiu o seu parecer em primeira leitura em 5 de Abril de 2001 <sup>(3)</sup>. Subsequentemente, a Comissão apresentou uma proposta alterada em 22 de Maio de 2001 <sup>(4)</sup>.

Em 19 de Dezembro de 2001, o Conselho aprovou a sua posição comum, em conformidade com o n.º 2 do artigo 251.º do Tratado.

### II. OBJECTIVOS

O principal objectivo do regulamento em análise é alinhar o actual Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho, de 9 de Outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente <sup>(5)</sup>, pelas disposições da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, que foi aprovada em Montreal em 28 de Maio de 1999 («Convenção de Montreal»).

São objectivos subsidiários do regulamento estabelecer certas disposições complementares no que respeita ao transporte aéreo de passageiros e da sua bagagem, e tornar o âmbito de aplicação das disposições comunitárias extensivo ao transporte aéreo dentro de um Estado-Membro.

Poderá recordar-se que o Regulamento (CE) n.º 2027/97 foi uma primeira tentativa de rever, a nível comunitário, o regime de responsabilidade das transportadoras aéreas criado a nível internacional pela Convenção de Varsóvia de 1929. Ao longo do tempo, este regime foi-se considerando desactualizado. Foi assim complementado e retomado por medidas de diferente natureza, tais como medidas unilaterais de determinados Estados-Membros da CE e medidas tomadas pela Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA). Na sequência dessas iniciativas, foi convocada uma Conferência sobre o Direito Aéreo Internacional pela OACI, em Montreal, em Maio de 1999, para rever a Convenção de Varsóvia. A Comunidade Europeia tomou parte nessa conferência e foi autorizada, enquanto organização de integração económica regional, a ser um dos seus signatários e subsequentemente uma das partes contratantes da Convenção de Montreal, que foi resultado daquela conferência. A Convenção de Montreal pode ser descrita como um grande sucesso para a Comunidade e os seus Estados-Membros, visto que as regras nela fixadas se inspiram largamente nas que constam no Regulamento (CE) n.º 2027/97.

### III. MOTIVAÇÃO DO CONSELHO

Durante os seus trabalhos, o Conselho teve constantemente presente o desejo de reforçar tanto quanto possível os direitos dos passageiros. Na sua posição comum o Conselho seguiu as orientações da proposta da Comissão, tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social e, em especial, as alterações solicitadas pelo Parlamento Europeu em primeira leitura. Os pontos específicos que foram levantados pelo Conselho referem-se ao seguinte:

- a) O Conselho concordou em aditar um novo considerando n.º 7, no sentido de sublinhar que o Regulamento (CE) n.º 2027/97, tal como alterado pelo regulamento em análise, reforça — em conformidade com a Convenção de Montreal — a protecção dos passageiros e dos seus dependentes. Assim, o mesmo não pode ser interpretado de modo a reduzir a sua protecção em relação à presente legislação, ou seja a legislação vigente antes da entrada em vigor do regulamento em análise que altera o Regulamento (CE) n.º 2027/97.

<sup>(1)</sup> JO C 337 E de 28.11.2000, p. 68.

<sup>(2)</sup> JO C 123 de 25.4.2001, p. 47.

<sup>(3)</sup> JO C 21 E de 24.1.2002, p. 317.

<sup>(4)</sup> JO C 213 E de 31.7.2001, p. 298.

<sup>(5)</sup> JO L 285 de 17.10.1997, p. 1.

- b) Com o objectivo de reforçar os direitos dos passageiros, o Conselho acordou em aditar um novo considerando n.º 11, dispondo que as transportadoras aéreas comunitárias não deverão poder invocar o n.º 2 do artigo 21.º da Convenção de Montreal — relativo a indemnização por danos em caso de morte ou de lesões corporais de passageiros que excedam 100 000 direitos de saque especiais — a menos que provem que os danos não foram causados por negligência, dolo ou omissão da sua parte ou dos seus trabalhadores ou agentes.
- c) O Conselho acolheu favoravelmente a sugestão do Parlamento Europeu relativa à nota informativa que figura no anexo ao regulamento, visto que simplifica e clarifica a informação relativa à responsabilidade das transportadoras aéreas que deve ser fornecida pelas transportadoras aéreas comunitárias aos seus passageiros. Como resultado dessa nota informativa, o n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 2027/97 deixou de ser necessário.
- d) Em relação ao primeiro parágrafo do artigo 2.º, o Conselho concordou em adaptar o texto, à luz da prática segundo a qual um regulamento entra em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*. Relativamente à data a partir da qual o regulamento deverá ser aplicável, o Conselho decidiu dispor que o regulamento é aplicável a partir da data da sua entrada em vigor ou da data de entrada em vigor da Convenção de Montreal para a Comunidade, consoante a que for posterior. Esta disposição pretende assegurar o paralelismo necessário entre o regulamento e a Convenção de Montreal.
- e) O Conselho, acompanhado pela Comissão, observou que os danos causados no contexto do transporte aéreo podem eventualmente implicar em responsabilidade tanto ao abrigo da Convenção de Montreal ou do Regulamento (CE) n.º 2027/97 como da Directiva «Circuitos organizados»<sup>(1)</sup>. Assim, ambas as Instituições apresentaram uma declaração conjunta à posição comum, declarando que, no sentido de constituir um regime de responsabilidade coerente, analisarão a necessidade de esclarecer esta questão, antes da entrada em vigor da Convenção de Montreal e do Regulamento (CE) n.º 2027/97 alterado, se necessário através da revisão da Directiva «Circuitos organizados».
- f) O Conselho e a Comissão reconheceram ainda que o Regulamento (CE) n.º 2027/97 não abrange todas as transportadoras responsáveis ao abrigo da Convenção de Montreal e cujo estabelecimento principal se encontre no território da Comunidade. Assim, na mesma declaração comum, mencionada no ponto precedente, o Conselho e a Comissão declararam que, em relação a estas transportadoras, seria de desejar que os Estados-Membros tomassem medidas apropriadas através da implementação da Convenção de Montreal, de forma a estabelecer um padrão de segurança dos passageiros igualmente elevado, em especial no que se refere aos padrões de responsabilidade.

#### IV. ALTERAÇÕES DO PARLAMENTO EUROPEU

O Conselho seguiu, na totalidade ou relativamente ao conteúdo, todas as alterações do Parlamento Europeu, frequentemente na forma por este sugerida. As alterações 1 a 17 foram aceites na totalidade ou sujeitas a ligeiros aperfeiçoamentos no sentido de reforçar a clareza jurídica ou linguística.

A alteração 18, relativa ao n.º 9A do artigo 1.º (novo número, anexo que inclui nota informativa referente à informação sobre responsabilidade), foi aceite em substância. No entanto, no sentido de aumentar a clareza do texto e de o formular de uma forma mais próxima à das disposições da Convenção de Montreal, foram introduzidas várias modificações. Em particular, foi inserido um novo parágrafo relativo aos «atrasos da bagagem», foram aditados ou modificados vários títulos e foi modificado o texto de alguns parágrafos. Foi suprimido o parágrafo relativo ao seguro particular, por o Conselho ter considerado que isto podia levar a equívocos no que se refere à extensão da responsabilidade (ilimitada) das transportadoras aéreas comunitárias relativamente ao transporte aéreo de passageiros e respectiva bagagem.

---

<sup>(1)</sup> Directiva 90/314/CEE do Conselho, de 13 de Junho de 1990, relativa às viagens organizadas, férias organizadas e circuitos organizados (JO L 158 de 23.6.1990, p. 59).