

32002R0889

30.5.2002

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

L 140/2

**REGULAMENTUL (CE) NR. 889/2002 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
din 13 mai 2002
de modificare a Regulamentului Consiliului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de
transport aerian în caz de accidente
(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

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

în urma consultării Comitetului Regiunilor,

în conformitate cu procedura stabilită la articolul 251 din tratat ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) În cadrul politicii comune a transporturilor este important să se asigure un nivel corespunzător de despăgubire pentru pasagerii implicați în accidente aviatice.
- (2) O nouă Convenție pentru unificarea anumitor norme privind transportul aerian internațional a fost semnată la Montréal la 28 mai 1999, care stabilește noi norme globale cu privire la răspunderea în caz de accidente pentru transportul aerian internațional, și înlocuiește normele din Convenția de la Varșovia din 1929 și modificările ulterioare ale acesteia ⁽⁴⁾.
- (3) Convenția de la Varșovia continuă să existe alături de Convenția de la Montréal pentru o perioadă nedeterminată.
- (4) Convenția de la Montréal prevede răspunderea nelimitată în cazul decesului sau vătămării pasagerilor transportului aerian.
- (5) Comunitatea a semnat Convenția de la Montréal manifestându-și intenția de a deveni parte la acord prin ratificarea acestuia.

(6) Este necesară modificarea Regulamentului (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorului de transport aerian în caz de accidente ⁽⁵⁾, în vederea alinierii acestuia la dispozițiile Convenției de la Montréal, creându-se astfel un sistem unitar de răspundere pentru transportul aerian internațional.

(7) Prezentul regulament și Convenția de la Montréal consolidează protecția pasagerilor și a aparținătorilor acestora și nu pot fi interpretate într-o manieră care ar diminua protecția acestora în raport cu legislația în vigoare la data adoptării prezentului regulament.

(8) Pe piața internațională a aviației a fost eliminată distincția între transportul intern și cel internațional și, prin urmare, este necesar să existe același nivel de răspundere, de aceeași natură, atât în transportul internațional cât și în cel intern la nivelul întregii Comunități.

(9) În conformitate cu principiul subsidiarității, este de dorit să existe o acțiune la nivel comunitar pentru a se crea un set unic de norme pentru toți transportatorii comunitari din aviație.

(10) Un sistem de răspundere nelimitată în cazul decesului sau vătămării pasagerilor este oportun în contextul unui sistem de transport aerian sigur și modern.

(11) Operatorul de transport aerian comunitar ar trebui să se poată prevala de articolul 21 alineatul (2) din Convenția de la Montréal numai dacă dovedește că dauna nu a fost provocată din neglijența sau dintr-o altă acțiune greșită ori omisiune a operatorului de transport, a prepușilor sau mandatarilor săi.

(12) Limitele uniforme ale răspunderii în cazul pierderii, deteriorării sau distrugerii bagajelor și daunelor provocate de întârzieri, care se aplică tuturor operațiunilor de transport efectuate de operatorii de transport comunitari asigură reguli simple și clare atât pentru pasageri cât și pentru companiile aeriene și permit pasagerilor să stabilească dacă este necesară o asigurare suplimentară.

⁽¹⁾ JO C 337 E, 28.11.2000, p. 68 și

JO C 213 E, 31.7.2001, p. 298.

⁽²⁾ JO C 123, 25.4.2001, p. 47.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 5 aprilie 2001 (JO C 21, 24.1.2002, p. 256). Poziția Comună a Consiliului din 19 decembrie 2001 (JO C 58 E, 5.3.2002, p. 8) și Decizia Parlamentului European din 12 martie 2002.

⁽⁴⁾ JO L 194, 18.7.2001, p. 38.

⁽⁵⁾ JO L 285, 17.10.1997, p. 1.

- (13) Nu ar fi practic pentru operatorii de transport aerian comunitari și ar fi derutant pentru pasagerii acestora dacă ar trebui să aplice diferite regimuri de răspundere pe diferite rute din rețelele lor.
- (14) Este de dorit să fie ajutate victimele accidentelor și persoanele aparținătoare pentru a face față nevoilor financiare pe termen scurt în perioada imediat următoare accidentului.
- (15) Articolul 50 din Convenția de la Montréal impune părților să asigure faptul că operatorii de transport aerian sunt asigurați în mod corespunzător și este necesar să se țină cont de articolul 7 din Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind acordarea licențelor operatorilor de transport aerian ⁽¹⁾ în ceea ce privește respectarea acestei dispoziții.
- (16) Este de dorit să se furnizeze informațiile de bază referitoare la normele privind răspunderea aplicabile fiecărui pasager astfel încât, dacă este necesar, aceștia să poată să încheie contracte suplimentare de asigurare înainte de călătorie.
- (17) Este necesară revizuirea sumelor stabilite în prezentul regulament pentru a se ține cont de inflație și de orice revizuire a limitelor de răspundere din Convenția de la Montréal.
- (18) În măsura în care sunt necesare viitoare norme pentru punerea în aplicare a Convenției de la Montréal cu privire la aspectele care nu sunt reglementate de Regulamentul (CE) nr. 2027/97, responsabilitatea adoptării acestor dispoziții revine statelor membre,
- (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.”;

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 2027/97 se modifică după cum urmează:

1. titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Regulamentul (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora”;

2. articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„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.”;

3. articolul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„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;

4. articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„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.”;

5. se înserează următorul articol:

„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.”;

6. articolul 4 se elimină;

(¹) JO L 240, 24.8.1992, p. 1.

7. articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„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.

(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.”;

8. articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„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.”;

9. articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7

Nu mai târziu de trei ani de la data la care Regulamentul (CE) nr. 889/2002 (*) 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.

(*) JO L 140, 30.5.2002, p. 2.”;

10. se adaugă următoarea anexă:

„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 plătiind 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.

Timpul limită pentru acționarea în justiție

Acționarea 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.”

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Se aplică de la data intrării sale în vigoare sau de la data intrării în vigoare a Convenției de la Montréal pentru Comunitate, oricare dintre acestea este ultima.

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

Adoptat la Bruxelles, 13 mai 2002.

Pentru Parlamentul European

Președintele

P. COX

Pentru Consiliu

Președintele

J. PIQUÉ I CAMPS