

I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

REGULAMENTO (CE) N.º 889/2002 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
de 13 de Maio de 2002
que altera o Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho relativo à responsabilidade das
transportadoras aéreas em caso de acidente
 (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 ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

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 ⁽⁴⁾.
- (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 ⁽⁵⁾, 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.

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

⁽²⁾ JO C 123 de 25.4.2001, p. 47.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 5 de Abril de 2001 (JO C 21 de 24.1.2002, p. 256), Posição Comum do Conselho de 19 de Dezembro de 2001 (JO C 58 E de 5.3.2002, p. 8) e Decisão do Parlamento Europeu de 12 de Março de 2002.

⁽⁴⁾ JO L 194 de 18.7.2001, p. 38.

⁽⁵⁾ JO L 285 de 17.10.1997, p. 1.

- (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.
- (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 ⁽¹⁾.
- (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.
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.».

ADOPTARAM 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, de 9 de Outubro de 1997, 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;

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.».

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.

⁽¹⁾ JO L 240 de 24.8.1992, p. 1.

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 15 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 889/2002 (*), 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 140 de 30.5.2002, p. 2.»

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 15 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 tornar 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.

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 21 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 889/2002 e pela legislação nacional dos Estados-Membros.».

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no dia 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.

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

Feito em Bruxelas, em 13 de Maio de 2002.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

P. COX

Pelo Conselho

O Presidente

J. PIQUÉ I CAMPS