

Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

► **B** ► **M1** REGULAMENTO (CE) N.º 2027/97 DO CONSELHO
de 9 de Outubro de 1997
relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respectiva
bagagem ◀

(JO L 285 de 17.10.1997, p. 1)

Alterado por:

	Jornal Oficial		
	n.º	página	data
► M1 Regulamento (CE) n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de Maio de 2002	L 140	2	30.5.2002

▼B▼M1**REGULAMENTO (CE) N.º 2027/97 DO CONSELHO****de 9 de Outubro de 1997****relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respectiva bagagem**▼B

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 84.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,Deliberando nos termos do mecanismo previsto no artigo 189.ºC do Tratado ⁽³⁾,

- (1) Considerando que, no quadro da política comum de transportes, é necessário melhorar o nível de protecção dos passageiros vítimas de acidentes aéreos;
- (2) Considerando que as regras em matéria de responsabilidade em caso de acidente se regem pela Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de Outubro de 1929, ou pela mesma convenção tal como alterada em Haia, em 28 de Setembro de 1955, e pela convenção celebrada em Guadalajara em 18 de Setembro de 1961, a seguir designadas por «Convenção de Varsóvia», consoante a que for aplicável; que a Convenção de Varsóvia é mundialmente aplicada em benefício tanto dos passageiros, como das transportadoras aéreas;
- (3) Considerando que os limites da responsabilidade fixados pela Convenção de Varsóvia são demasiado baixos, atendendo aos padrões económicos e sociais actuais, e conduzem frequentemente a acções judiciais prolongadas que prejudicam a imagem das transportadoras aéreas; que, conseqüentemente, os Estados-membros aumentaram esses limites de diversas formas, o que levou a que existam no mercado interno da aviação diferentes termos e condições de transporte;
- (4) Considerando, além disso, que a Convenção de Varsóvia se aplica apenas no transporte internacional; que, no mercado interno da aviação, a distinção entre transporte doméstico e transporte internacional foi eliminada; que, por conseguinte, é conveniente que o nível e a natureza da responsabilidade sejam os mesmos no transporte doméstico e internacional;
- (5) Considerando que o reexame e a revisão integral da Convenção de Varsóvia são há muito necessários e representariam, a longo prazo, uma resposta mais uniforme e adequada, no plano internacional, à questão da responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente; que devem continuar a ser envidados esforços no sentido de aumentar os limites de responsabilidade impostos na Convenção de Varsóvia, através de negociações multilaterais;
- (6) Considerando que, de acordo com o princípio da subsidiariedade, são desejáveis medidas no plano da Comunidade, tendentes à harmonização no domínio da responsabilidade das transportadoras aéreas, e que possam servir de referência para uma melhor protecção dos passageiros à escala global;

⁽¹⁾ JO C 104 de 10. 4. 1996, p. 18 e JO C 29 de 30. 1. 1997, p. 10.

⁽²⁾ JO C 212 de 22. 7. 1996, p. 38.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 17 de Setembro de 1996 (JO C 320 de 28. 10. 1996, p. 30), posição comum do Conselho de 24 de Fevereiro de 1997 (JO C 123 de 21. 4. 1997, p. 89) e decisão do Parlamento Europeu de 29 de Maio de 1997 (JO C 182 de 16. 6. 1997).

▼B

- (7) Considerando que é conveniente suprimir todos os limites monetários da responsabilidade na aceção do n.º 1 do artigo 22.º da Convenção de Varsóvia e quaisquer outros limites contratuais ou jurídicos, em consonância com a tendência actual a nível internacional;
- (8) Considerando que, para evitar situações em que as vítimas de acidentes não sejam indemnizadas, as transportadoras aéreas da Comunidade não devem, relativamente a qualquer pedido de indemnização por morte, ferimento ou outra lesão corporal sofrida por um passageiro, na aceção do artigo 17.º da Convenção de Varsóvia, prevalecer-se de qualquer defesa ao abrigo do n.º 1 do artigo 20.º da Convenção de Varsóvia, até um certo limite;
- (9) Considerando que as transportadoras aéreas da Comunidade podem ficar isentas de responsabilidade em caso de co-negligência do passageiro;
- (10) Considerando a necessidade de clarificar as obrigações do presente regulamento à luz do 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⁾; que, neste domínio, as transportadoras aéreas da Comunidade devem estar seguradas até um certo limite fixado no presente regulamento;
- (11) Considerando que as transportadoras aéreas da Comunidade devem ter sempre o direito de demandar terceiros;
- (12) Considerando que o rápido pagamento de adiantamentos pode ajudar consideravelmente os passageiros que tenham sido vítimas de lesões corporais, ou as pessoas físicas com direito a exigir um indemnização, a fazer face a despesas imediatas decorrentes de acidentes aéreos;
- (13) Considerando que as regras relativas à natureza e aos limites da responsabilidade em caso de morte, ferimento ou outra lesão corporal sofrida por um passageiro são parte integrante das condições de transporte estabelecidas no contrato de transporte aéreo entre a transportadora e o passageiro; que, a fim de reduzir o risco de distorção da concorrência, as transportadoras de países terceiros informar devidamente os seus passageiros das condições de transporte que aplicam;
- (14) Considerando que é adequado e necessário que os limites monetários previstos no presente regulamento sejam revistos, de modo a tomar em consideração a evolução económica e a evolução nas instâncias internacionais;
- (15) Considerando que a Organização Internacional da Aviação Civil (OIAC) está a proceder à revisão da Convenção de Varsóvia e que, enquanto se aguardam os resultados dessa revisão, as acções empreendidas provisoriamente pela Comunidade vão reforçar a protecção dos passageiros; que o Conselho deve rever o presente regulamento logo que possível após a revisão feita pela OIAC,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

▼M1*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.

⁽¹⁾ JO L 240 de 24. 8. 1992, p. 1.

▼M1

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;
 - 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.

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.

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.

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.

▼ **M1**

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.

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.

Artigo 7.º

No prazo de três anos a contar da data de aplicação do Regulamento (CE) n.º 889/2002 ⁽¹⁾, 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.

▼ **B***Artigo 8.º*

O presente regulamento entra em vigor um ano após a data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

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

⁽¹⁾ JO L 140 de 30.5.2002, p. 2.

▼ M1*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 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.

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.

▼ **M1**

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.