

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► **B**                                    ► **M1** **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 ◀**

(GU L 285 del 17.10.1997, pag. 1)

Modificato da:

	Gazzetta ufficiale		
	n.	pag.	data
► <b>M1</b> Regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 maggio 2002	L 140	2	30.5.2002

▼B▼M1**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**▼B

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>(2)</sup>,deliberando in conformità della procedura prevista dall'articolo 189 C del trattato <sup>(3)</sup>,

- (1) considerando che, nel contesto della politica comune dei trasporti, è necessario migliorare il livello di protezione dei passeggeri coinvolti in incidenti aerei;
- (2) considerando che il regime della responsabilità in caso di incidenti è disciplinato dalla convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, ovvero dalla convenzione stessa emendata all'Aia il 28 settembre 1955 e dalla convenzione di Guadalajara del 18 settembre 1961 a seconda della convenzione applicabile nella fattispecie, ognuna di esse, laddove applicabile, menzionata in prosieguo come «convenzione di Varsavia»; che la convenzione di Varsavia è applicata a livello mondiale a beneficio sia dei passeggeri che dei vettori aerei;
- (3) considerando che il limite massimo di responsabilità fissato dalla convenzione di Varsavia è troppo basso rispetto alle condizioni economiche e sociali attuali e determina spesso lunghe vertenze giudiziarie che danneggiano l'immagine dei trasporti aerei; che di conseguenza gli Stati membri hanno aumentato in vario modo il limite massimo di responsabilità determinando così condizioni di trasporto diverse nel mercato interno dell'aviazione;
- (4) considerando inoltre che la convenzione di Varsavia si applica soltanto ai trasporti internazionali; che nel mercato interno dell'aviazione è stata eliminata la distinzione tra trasporto nazionale ed internazionale; che è pertanto opportuno avere il medesimo livello e il medesimo tipo di responsabilità sia nei trasporti nazionali che in quelli internazionali;
- (5) considerando che si avverte da tempo l'esigenza di un riesame e di una revisione completi della convenzione di Varsavia che rappresenterebbero a lungo termine una risposta più uniforme e applicabile, a livello internazionale, alla questione della responsabilità dei vettori aerei in caso di incidenti; che gli sforzi per aumentare i limiti massimi di responsabilità imposti dalla convenzione di Varsavia dovrebbero continuare attraverso negoziati multilaterali;
- (6) considerando che, conformemente al principio di sussidiarietà, è auspicabile un'azione comunitaria per una completa armonizzazione del settore della responsabilità dei vettori aerei e che tale azione potrebbe fungere da linea di orientamento per migliorare la protezione dei passeggeri su scala mondiale;

<sup>(1)</sup> GU C 104 del 10. 4. 1996, pag. 18 e GU C 29 del 30. 1. 1997, pag. 10.

<sup>(2)</sup> GU C 212 del 22. 7. 1996, pag. 38.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 17 settembre 1996 (GU C 320 del 28. 10. 1996, pag. 30), posizione comune del Consiglio del 24 febbraio 1997 (GU C 123 del 21. 4. 1997, pag. 89) e decisione del Parlamento europeo del 29 maggio 1997 (GU C 182 del 16. 6. 1997).

**▼B**

- (7) considerando che è opportuno eliminare qualsiasi limite monetario di responsabilità ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 1 della convenzione di Varsavia e qualsiasi altro limite legale o contrattuale, in conformità delle attuali tendenze internazionali;
- (8) considerando che, per evitare che le vittime di incidenti non siano indennizzate, i vettori aerei comunitari, relativamente alle richieste di risarcimento danni da morte, ferite o altre lesioni personali subite da un passeggero ai sensi dell'articolo 17 della convenzione di Varsavia, dovrebbero rinunciare ad avvalersi della difesa di cui all'articolo 20, paragrafo 1 della convenzione di Varsavia fino ad un certo limite massimo;
- (9) considerando che i vettori aerei comunitari possono essere esonerati dalla loro responsabilità qualora sia accertato che la negligenza del passeggero interessato ha contribuito al danno;
- (10) considerando che è necessario precisare gli obblighi del presente regolamento alla luce dell'articolo 7 del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei<sup>(1)</sup>; che a tale proposito i vettori aerei comunitari dovrebbero essere assicurati fino a copertura di un certo limite massimo previsto nel presente regolamento;
- (11) considerando che i vettori aerei comunitari dovrebbero sempre avere titolo a rivalersi contro terzi;
- (12) considerando che il versamento sollecito di anticipi può rappresentare un aiuto considerevole per i passeggeri feriti o le persone fisiche aventi titolo ad indennità al fine di far fronte alle spese immediate conseguenti ad un incidente aereo;
- (13) considerando che le norme relative alla natura e alla limitazione della responsabilità in caso di morte, ferite o altre lesioni personali subite da un passeggero fanno parte delle condizioni di trasporto contenute nel contratto di trasporto aereo tra il vettore e il passeggero; che al fine di ridurre il rischio di distorsioni della concorrenza i vettori aerei dei paesi terzi dovrebbero informare adeguatamente i passeggeri delle loro condizioni di trasporto;
- (14) considerando che è opportuno e necessario che i limiti monetari indicati nel presente regolamento siano riveduti per tener conto dell'evoluzione della situazione economica e degli sviluppi in sede internazionale;
- (15) considerando che l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) è attualmente impegnata nella revisione della convenzione di Varsavia; che nell'attesa dei risultati di detta revisione, la Comunità aumenterà, mediante azioni temporanee, la protezione dei passeggeri; che dopo la revisione della convenzione da parte dell'ICAO, il Consiglio dovrebbe riesaminare il presente regolamento con la massima sollecitudine,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

**▼M1***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.

<sup>(1)</sup> GU L 240 del 24. 8. 1992, pag. 1.

▼ M1*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;
  - 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.

*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.

*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.

*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.

▼ **M1**

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.

*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.

*Articolo 7*

Entro tre anni dalla data di applicazione del regolamento (CE) n. 889/2002<sup>(1)</sup>, 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.

▼ **B***Articolo 8*

Il presente regolamento entra in vigore un anno dopo la data di pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

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

<sup>(1)</sup> GU L 140 del 30.5.2002, pag. 2.

▼ **M1***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.

▼ **M1**

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.