

**REGOLAMENTO (CE) N. 2027/97 DEL CONSIGLIO del 9 ottobre 1997 sulla
responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti**

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 (1),

visto il parere del Comitato economico e sociale (2),

deliberando in conformità della procedura prevista dall'articolo 189 C del trattato (3),

(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;

(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 (4); 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:

Articolo 1

Il presente regolamento stabilisce gli obblighi dei vettori aerei comunitari verso i passeggeri relativamente alla responsabilità in caso di incidenti per danni da morte o ferite di un passeggero o di qualsiasi altra lesione personale subita da un passeggero se l'incidente che ha provocato il danno è avvenuto a bordo dell'aeromobile o nel corso delle operazioni di imbarco o di sbarco.

Il presente regolamento precisa inoltre determinati requisiti assicurativi per i vettori aerei comunitari.

Il presente regolamento stabilisce inoltre determinati requisiti relativamente alle informazioni che debbono fornire i vettori aerei stabiliti al di fuori della Comunità che operano da, per o all'interno della Comunità.

Articolo 2

1. Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) «vettore aereo», qualsiasi impresa di trasporti 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 ad indennità», il passeggero o qualsiasi persona avente titolo a richiedere il risarcimento per quel passeggero, secondo il diritto applicabile;
- d) «ecu», l'unità di conto adottata in occasione della fissazione del bilancio generale delle Comunità europee, ai sensi degli articoli 207 e 209 del trattato;
- e) «DSP», i diritti speciali di prelievo quali sono 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 laddove applicabili al contratto di trasporto di passeggeri, nonché l'insieme dei vigenti strumenti internazionali che la integrano e sono ad essa connessi.

2. Le nozioni contenute nel presente regolamento che non sono definite nel paragrafo 1 sono equivalenti a quelle usate nella convenzione di Varsavia.

Articolo 3

1. a) La responsabilità del vettore aereo comunitario per i danni da morte, ferite o qualsiasi altra lesione personale subita da un passeggero in caso di incidente non è soggetta ad alcun limite finanziario, sia esso stabilito dalla legge, da una convenzione o in via contrattuale.

b) L'obbligo di copertura assicurativa di cui all'articolo 7 del regolamento (CEE) n. 2407/92 è inteso come l'obbligo del vettore aereo comunitario ad essere assicurato fino a copertura del limite di responsabilità previsto dal paragrafo 2 e, al di là di tale limite, fino ad un livello ragionevole.

2. Per i danni fino a concorrenza di un importo pari all'equivalente in ecu di 100 000 DSP in vettori aerei comunitari non possono escludere o limitare la loro responsabilità provando che essi ed i loro dipendenti hanno adottato tutte le misure necessarie ad evitare il danno o che era loro impossibile adottarle.

3. Fatto salvo il disposto del paragrafo 2, se il vettore aereo comunitario dimostra che la negligenza del passeggero ferito o deceduto ha provocato il danno o ha contribuito al danno, esso può essere esonerato totalmente o in parte dalla sua responsabilità, secondo il diritto applicabile.

Articolo 4

In caso di morte, ferite o di qualsiasi altra lesione personale subita dal passeggero in caso di incidente, il presente regolamento non

a) implica che un vettore aereo comunitario sia l'unico responsabile tenuto a risarcire i danni, né

b) limita il diritto un vettore comunitario di agire per ottenere contributi o risarcimenti da altre parti, secondo il diritto applicabile.

Articolo 5

1. Il vettore aereo comunitario deve senza indugio, e comunque entro quindici giorni dall'identificazione della persona fisica avente titolo ad indennità, provvedere agli

anticipi di pagamento che si rendano necessari per far fronte ad immediate necessità economiche ed in proporzione al danno subito.

2. Fatto salvo il paragrafo 1, in caso di morte gli anticipi non saranno inferiori all'equivalente in ecu di 15 000 DSP per passeggero.

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 3, paragrafo 3, o in circostanze in cui venga successivamente dimostrato che il beneficiario dell'anticipo di pagamento ha provocato il danno o contribuito ad esso con la sua negligenza o non è la persona avente titolo ad indennità.

Articolo 6

1. Le disposizioni degli articoli 3 e 5 devono essere inserite nelle condizioni di trasporto del vettore aereo comunitario.

2. A loro richiesta, sono fornite ai passeggeri adeguate informazioni sulle disposizioni degli articoli 3 e 5 presso le agenzie di viaggio del vettore aereo comunitario, le agenzie di viaggio e gli sportelli di registrazione e presso i punti di vendita. Il biglietto, o un documento ad esso equivalente, contiene una sintesi di tali disposizioni in linguaggio chiaro e comprensibile.

3. I vettori aerei stabiliti al di fuori della Comunità che operano da, per o all'interno della Comunità e che non applicano le disposizioni degli articoli 3 e 5 devono informare espressamente e chiaramente i passeggeri di tale situazione al momento dell'acquisto del biglietto presso le agenzie del vettore aereo, le agenzie di viaggio o gli sportelli di registrazione situati nel territorio di uno Stato membro. I vettori aerei forniscono ai passeggeri un modulo che riporta le loro condizioni. Il fatto che solo il limite massimo di responsabilità sia indicato sul biglietto o su un documento equivalente non costituisce un'informazione sufficiente.

Articolo 7

Entro due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento la Commissione redige una relazione sull'applicazione del regolamento che tenga conto tra l'altro dell'evoluzione della situazione economica e degli sviluppi intervenuti in sede internazionale. Tale relazione può essere corredata di proposte di revisione del presente regolamento.

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.

Fatto a Lussemburgo, addì 9 ottobre 1997.

Per il Consiglio

Il presidente

M. DELVAUX-STEHRÉS

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

(2) GU C 212 del 22. 7. 1996, pag. 38.

(3) 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).

(4) GU L 240 del 24. 8. 1992, pag. 1.