

## I

*(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)*

**REGLAMENTO (CE) N° 2027/97 DEL CONSEJO**

**de 9 de octubre de 1997**

**sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social <sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado <sup>(3)</sup>,

- (1) Considerando que, en el marco de la política común de transportes, resulta necesario incrementar el nivel de protección de los pasajeros en caso de accidente aéreo;
- (2) Considerando que las normas sobre responsabilidad en caso de accidente se rigen por el Convenio para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o por dicho Convenio tal como fue modificado en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y por el Convenio de Guadalajara de 18 de septiembre de 1961, según el que sea aplicable, cada uno de los cuales se denomina en adelante, en cada caso, el «Convenio de Varsovia»; que el Convenio de Varsovia se aplica en todo el mundo, tanto en beneficio de los pasajeros como de las compañías aéreas;
- (3) Considerando que el límite de responsabilidad que establece el Convenio de Varsovia es demasiado bajo en relación con los niveles económicos y sociales actuales y que, a menudo, da lugar a acciones legales de larga duración que perjudican la imagen del transporte aéreo; que, como consecuencia de ello, los Estados miembros han incrementado diversamente el límite de responsabilidad con las consiguientes diferencias dentro del mercado interior de la aviación;
- (4) Considerando, además, que el Convenio de Varsovia sólo se aplica al transporte internacional; que, en el mercado interior de la aviación, se ha eliminado la

distinción entre transporte nacional y transporte internacional; que, por consiguiente, conviene establecer el mismo nivel y la misma naturaleza de responsabilidad tanto en el transporte nacional como en el internacional;

- (5) Considerando que la revisión y modificación en profundidad del Convenio de Varsovia constituyen una tarea pendiente desde hace tiempo y que, a largo plazo y a nivel internacional, serían una respuesta más uniforme y pertinente al tema de la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente; que deberían seguir haciéndose esfuerzos en el marco de negociaciones a nivel multilateral para elevar los límites de responsabilidad que se fijan en el Convenio de Varsovia;
- (6) Considerando que, de acuerdo con el principio de subsidiariedad, es deseable una acción a escala comunitaria para conseguir la armonización en el ámbito de la responsabilidad de las compañías aéreas y que dicha acción podría servir de directriz para una mayor protección del pasajero a escala mundial;
- (7) Considerando que, de acuerdo con la tendencia actual a escala internacional, es conveniente suprimir todos los límites en lo que se refiere a los importes por responsabilidad con arreglo al apartado 1 del artículo 22 del Convenio de Varsovia o cualquier otro límite de carácter jurídico o contractual;
- (8) Considerando que, para impedir que las víctimas de accidentes queden sin cobertura, las compañías aéreas de la Comunidad no deben poder invocar, con respecto a las reclamaciones por muerte, herida o cualquier otra lesión corporal de un pasajero a que se refiere el artículo 17 del Convenio de Varsovia, ninguno de los motivos previstos en el apartado 1 del artículo 20 del Convenio de Varsovia hasta determinada cuantía;
- (9) Considerando que las compañías aéreas de la Comunidad podrán quedar exentas de responsabilidad en caso de que el pasajero de que se trate haya incurrido en negligencia concurrente;

<sup>(1)</sup> DO C 104 de 10. 4. 1996, p. 18, y DO C 29 de 30. 1. 1997, p. 10.

<sup>(2)</sup> DO C 212 de 22. 7. 1996, p. 38.

<sup>(3)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 17 de septiembre de 1996 (DO C 320 de 28. 10. 1996, p. 30), Posición común del Consejo de 24 de febrero de 1997 (DO C 123 de 21. 4. 1997, p. 89) y Decisión del Parlamento Europeo de 29 de mayo de 1997 (DO C 182 de 16. 6. 1997).

- (10) Considerando que es necesario aclarar las obligaciones del presente Reglamento teniendo en cuenta el artículo 7 del Reglamento (CEE) n° 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas<sup>(1)</sup>; que, a este respecto las compañías aéreas de la Comunidad deberían estar aseguradas hasta un límite determinado en el presente Reglamento;
- (11) Considerando que las compañías aéreas de la Comunidad deberían poder siempre efectuar reclamaciones a terceros;
- (12) Considerando que los pagos a cuenta realizados sin demora pueden ayudar de forma considerable a los pasajeros heridos o a las personas físicas que tengan derecho a una compensación para cubrir los gastos inmediatos derivados de un accidente aéreo;
- (13) Considerando que las reglas sobre el carácter y la limitación de responsabilidad en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal de un pasajero forman parte de los pactos y condiciones de transporte del contrato de transporte aéreo celebrado entre la compañía y el pasajero; que, para reducir el riesgo de distorsión de competencia, las compañías de terceros países deberían informar adecuadamente a sus pasajeros de sus condiciones de transporte;
- (14) Considerando que es útil y necesario que los límites de cuantía indicados en el presente Reglamento se revisen para tener en cuenta la evolución tanto económica como de los foros internacionales;
- (15) Considerando que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) está estudiando actualmente una revisión del Convenio de Varsovia; que, en espera del resultado de dicho estudio de revisión, ciertas acciones emprendidas por la Comunidad con carácter provisional podrían mejorar la protección de los pasajeros; que el Consejo debería revisar el presente Reglamento tan pronto como sea posible tras la revisión de la OACI,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

El presente Reglamento establece las obligaciones de las compañías aéreas de la Comunidad en relación con la responsabilidad con respecto a los pasajeros en caso de accidente, por daños sufridos en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por un pasajero, cuando el accidente que haya causado el perjuicio haya ocurrido a bordo de una aeronave o en el curso de cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

El presente Reglamento aclara también algunos requisitos de seguros para las compañías aéreas de la Comunidad.

Además, el presente Reglamento también establece requisitos relativos a la información que deben comunicar las compañías aéreas establecidas fuera de la Comunidad que operen desde, hacia o dentro de la Comunidad.

#### Artículo 2

1. A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:
- «compañía aérea»: toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida;
  - «compañía aérea comunitaria»: toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida concedida por un Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n° 2407/92;
  - «personas con derecho a indemnización»: el pasajero o cualquier persona con derecho a reclamar respecto de dicho pasajero, de conformidad con la normativa aplicable;
  - «ecu»: la unidad de cuenta adoptada para establecer el Presupuesto General de las Comunidades Europeas con arreglo a los artículos 207 y 209 del Tratado;
  - «DEG»: Derechos Especiales de Giro según la definición del Fondo Monetario Internacional;
  - «Convenio de Varsovia»: el Convenio para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o el Convenio de Varsovia tal como fue modificado en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y el Convenio adicional al Convenio de Varsovia celebrado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961, según el que sea aplicable al contrato de transporte de pasajeros, junto con todos los instrumentos internacionales vigentes basados en el mismo o relacionados con él.
2. Los términos incluidos en el presente Reglamento no definidos en el apartado 1 serán equivalentes a los que figuran en el Convenio de Varsovia.

#### Artículo 3

- La responsabilidad de una compañía aérea comunitaria por los daños sufridos en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal por un pasajero en caso de accidente, no estará sujeta a ningún límite financiero ya sea legal, convencional o contractual.
  - La obligación de seguro contemplada en el artículo 7 del Reglamento (CEE) n° 2407/92 se entenderá como que las compañías aéreas comunitarias deberán estar aseguradas hasta el límite de la responsabilidad establecida con arreglo al apartado 2 y ulteriormente hasta un límite razonable.
2. Con respecto a cualquier daño y hasta un importe equivalente en ecus de 100 000 DEG, las compañías aéreas comunitarias no podrán excluir o limitar su responsabilidad demostrando que ellas y sus agentes adoptaron todas las medidas necesarias para evitar el perjuicio o que les resultó imposible adoptar dichas medidas.

<sup>(1)</sup> DO L 240 de 24. 8. 1992, p. 1.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, si la compañía aérea comunitaria probare que el perjuicio fue causado por la negligencia del pasajero lesionado o fallecido o ésta contribuyó a aquel, la compañía podrá ser total o parcialmente eximida de su responsabilidad de conformidad con el derecho aplicable.

#### Artículo 4

En caso de muerte, herida u otra lesión corporal sufrida por un pasajero en caso de accidente, ninguna disposición del presente Reglamento:

- a) implicará que una compañía aérea comunitaria sea la única parte responsable del pago de daños y perjuicios o
- b) limitará los derechos de una compañía aérea comunitaria a solicitar una contribución o indemnización a cualquier otra parte de conformidad con la normativa aplicable.

#### Artículo 5

1. Sin demora y, en cualquier caso, a más tardar en un plazo de quince días siguientes a la determinación de la identidad de la persona física con derecho a indemnización, la compañía aérea comunitaria abonará los anticipos necesarios para cubrir las necesidades económicas inmediatas, de forma proporcional a los perjuicios sufridos.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, tales anticipos no serán inferiores a un importe equivalente en euros de 15 000 DEG por pasajero en caso de muerte.

3. El pago de un anticipo no supondrá el reconocimiento de una responsabilidad y podrá compensarse con los importes que deban abonarse con posterioridad con arreglo a la responsabilidad de la compañía aérea comunitaria, pero no será reembolsable, salvo en los casos indicados en el apartado 3 del artículo 3 o en circunstancias en que se pruebe con posterioridad que la persona que recibió el anticipo fue causante o contribuyó al daño por negligencia o era una persona sin derecho a indemnización.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Luxemburgo, el 9 de octubre de 1997.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

M. DELVAUX-STEHRÉS

#### Artículo 6

1. Las disposiciones contempladas en los artículos 3 y 5 deberán incluirse en las condiciones de transporte de las compañías aéreas comunitarias.

2. Deberá proporcionarse, previa solicitud, información adecuada sobre las disposiciones a que se refieren los artículos 3 y 5, a los pasajeros en las agencias de las compañías aéreas comunitarias, en las agencias de viaje, en los mostradores de facturación y en los puntos de venta. El texto que figure en el billete de transporte o en el equivalente del mismo deberá contener un resumen de estos requisitos redactado de forma clara e inteligible.

3. Las compañías aéreas establecidas fuera de la Comunidad que operen hacia, desde o dentro de la Comunidad y que no apliquen las disposiciones contempladas en los artículos 3 y 5 deberán informar clara y expresamente de ello a sus pasajeros en el momento de la compra del billete en las agencias de las compañías, en las agencias de viaje y en los mostradores de facturación situados en el territorio de un Estado miembro. Las compañías aéreas entregarán a los pasajeros un impreso en el que se precisen sus condiciones. El hecho de que sólo figure en el billete o en un equivalente del mismo un límite de responsabilidad no constituye una información suficiente.

#### Artículo 7

Como muy tarde dos años después de la entrada en vigor del presente Reglamento, la Comisión presentará un informe sobre la aplicación del Reglamento, en el que se tendrá en cuenta, entre otras cosas, la situación económica y la realidad existente en los foros internacionales. Dicho informe podrá incluir propuestas de revisión del presente Reglamento.

#### Artículo 8

El presente Reglamento entrará en vigor un año después de la fecha de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.