

Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

► **B**

► **M1** *Reglamento (CE) n° 2027/97 DEL CONSEJO*
de 9 de octubre de 1997

**relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros
y su equipaje ◀**

(DO L 285 de 17.10.1997, p. 1)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
► M1	Reglamento (CE) n° 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de mayo de 2002	L 140	2	30.5.2002

▼B
▼M1

**Reglamento (CE) nº 2027/97 DEL CONSEJO
de 9 de octubre de 1997**

**relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al
transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje**

▼B

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⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social⁽²⁾,

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

- (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

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

⁽²⁾ DO C 212 de 22. 7. 1996, p. 38.

⁽³⁾ 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).

▼B

- 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;
 - (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⁽¹⁾; 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:

▼M1*Artículo 1*

El presente Reglamento desarrolla las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal en relación con el transporte aéreo de pasajeros y su equipaje y establece determinadas disposiciones complementarias.

⁽¹⁾ DO L 240 de 24. 8. 1992, p. 1.

▼M1

También hace extensiva la aplicación de dichas disposiciones al transporte aéreo en el interior de un Estado miembro.

Artículo 2

1. A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:
 - a) «compañía aérea»: toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida;
 - b) «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;
 - c) «persona con derecho a indemnización»: el pasajero o cualquier persona con derecho a reclamar respecto de dicho pasajero, de conformidad con la normativa aplicable;
 - d) «equipaje»: tanto el equipaje registrado como el no registrado en el sentido del apartado 4 del artículo 17 del Convenio de Montreal, salvo en los casos en que se especifique otra cosa;
 - e) «DEG»: Derechos Especiales de Giro según la definición del Fondo Monetario Internacional;
 - f) «Convenio de Varsovia»: el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, 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 complementario del Convenio de Varsovia celebrado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961;
 - g) «Convenio de Montreal»: el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999.
2. Los términos incluidos en el presente Reglamento no definidos en el apartado 1 serán equivalentes a los que figuran en el Convenio de Montreal.

Artículo 3

1. La responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad.
2. La obligación de seguro contemplada en el artículo 7 del Reglamento (CEE) n° 2407/92 en lo que se refiere a la responsabilidad por los pasajeros implica que las compañías aéreas comunitarias deberán estar aseguradas hasta un nivel adecuado para garantizar que todas las personas con derecho a indemnización reciban el importe íntegro a que tienen derecho conforme al presente Reglamento.

Artículo 3 bis

La suma suplementaria que, de conformidad con el apartado 2 del artículo 22 del Convenio de Montreal, puede solicitar una compañía aérea comunitaria cuando un pasajero haga una declaración especial de interés en la entrega de su equipaje en el lugar de destino se basará en una tarifa que guarde relación con los costes adicionales de transportar y asegurar el equipaje en cuestión respecto de los ocasionados por el equipaje valorado en el límite de responsabilidad o por debajo del mismo. Esta tarifa deberá ponerse a disposición de los pasajeros que lo soliciten.

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

▼M1

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, los anticipos no serán inferiores a un importe equivalente en euros de 16 000 DEG por pasajero en caso de muerte.

3. Un pago anticipado no constituirá un reconocimiento de responsabilidad y podrá ser compensado con cualquier otra cantidad subsiguiente abonada de conformidad con la responsabilidad de la compañía aérea comunitaria, pero no será reembolsable salvo en los casos indicados en el artículo 20 del Convenio de Montreal o cuando la persona que lo haya recibido no sea la titular del derecho a la indemnización.

Artículo 6

1. Todas las compañías aéreas, cuando presten servicios de transporte aéreo en la Comunidad, garantizarán que se facilite a los pasajeros un resumen de las principales disposiciones por las que se rige la responsabilidad respecto a los pasajeros y sus equipajes, incluidos los plazos para presentar una reclamación de indemnización y la posibilidad de hacer una declaración especial para el equipaje, en todos los puntos de venta, incluida la venta por teléfono y por Internet. Para dar cumplimiento a este requisito de información, las compañías aéreas comunitarias harán uso del aviso informativo contenido en el anexo. Dicho resumen o aviso informativo no podrá usarse para fundamentar una reclamación de indemnización ni para interpretar las disposiciones del presente Reglamento ni las del Convenio de Montreal.

2. Además de los requisitos en materia de información establecidos en el apartado 1, con respecto a los servicios de transporte aéreo prestados o adquiridos en la Comunidad, todas las compañías aéreas facilitarán a cada pasajero una indicación escrita con el contenido siguiente:

- el límite aplicable, si existe, para ese vuelo con respecto a la responsabilidad de la compañía en caso de muerte o lesión,
- el límite aplicable para ese vuelo con respecto a la responsabilidad de la compañía en caso de destrucción, pérdida o daño del equipaje, acompañado de la advertencia de que si el valor de un equipaje es superior a esa cifra, debe señalarse este hecho a la compañía aérea en el momento de la facturación o debe ser asegurado íntegramente por el pasajero antes de emprender el viaje,
- el límite aplicable para ese vuelo con respecto a la responsabilidad de la compañía por el perjuicio ocasionado por un retraso.

3. Para todos los transportes efectuados por compañías aéreas comunitarias, los límites indicados de acuerdo con los requisitos de información de los apartados 1 y 2 serán los establecidos por el presente Reglamento, salvo que la compañía aérea comunitaria fije voluntariamente unos límites superiores. En el caso de transportes efectuados por compañías aéreas no comunitarias, los apartados 1 y 2 sólo se aplicarán en relación con el transporte que tenga origen, destino o se realice totalmente en territorio comunitario.

Artículo 7

A más tardar tres años después de la fecha de inicio de la aplicación del Reglamento (CE) n° 889/2002 ⁽¹⁾, la Comisión elaborará un informe sobre la aplicación del presente Reglamento. En particular, la Comisión examinará la necesidad de revisar los importes mencionados en los artículos del Convenio de Montreal pertinentes a la luz de la situación de la economía y de las notificaciones del Depositario de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

⁽¹⁾ DO L 140 de 30.5.2002, p. 2.

▼B

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*.

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

▼ **M1***ANEXO*

Responsabilidad de las compañías aéreas en relación con los pasajeros y su equipaje

Este aviso informativo resume las normas en materia de responsabilidad aplicadas por las compañías aéreas comunitarias, de conformidad con la legislación comunitaria y el Convenio de Montreal.

Indemnización en caso de muerte o lesión

No hay límite económico fijado para la responsabilidad en caso de lesiones o muerte del pasajero. Para los daños de hasta 100 000 DEG (cantidad aproximada en divisa local), la compañía aérea no podrá impugnar las reclamaciones de indemnización. Por encima de dicha cantidad, la compañía aérea sólo puede impugnar una reclamación en caso de que pueda probar que no hubo de su parte negligencia ni falta de otro tipo.

Anticipos

En caso de muerte o lesión de un pasajero, la compañía aérea deberá abonar, en el plazo de quince días desde el día de la identificación de la persona con derecho a la indemnización, un anticipo para cubrir las necesidades económicas inmediatas. En caso de fallecimiento, este anticipo no podrá ser inferior a 16 000 DEG (importe aproximado en divisa local).

Retraso del pasajero

En caso de retraso del pasajero, la compañía aérea es responsable del daño siempre que no haya tomado todas las medidas razonables para evitar el daño o le haya sido imposible tomar dichas medidas. La responsabilidad en caso de retraso del pasajero se limita a 4 150 DEG (importe aproximado en divisa local).

Retrasos del equipaje

En caso de retraso del equipaje, la compañía aérea es responsable del daño siempre que no haya tomado todas las medidas razonables para evitar el daño o le haya sido imposible tomar dichas medidas. La responsabilidad en caso de retraso del equipaje se limita a 1 000 DEG (importe aproximado en divisa local).

Destrucción, pérdida o daños del equipaje

La compañía aérea es responsable en caso de destrucción, pérdida o daños del equipaje hasta la cantidad de 1 000 DEG (importe aproximado en divisa local). Con respecto al equipaje facturado, es responsable aún cuando esté exento de culpa, salvo que el equipaje ya estuviese dañado. Con respecto al equipaje no facturado, la compañía aérea sólo es responsable de los daños causados por su culpa.

Límites más elevados para el equipaje

El pasajero puede acogerse a un límite de responsabilidad más elevado efectuando una declaración especial, a más tardar en el momento de facturar, y abonando una tarifa suplementaria.

Reclamaciones sobre el equipaje

Si el equipaje facturado ha sido dañado, retrasado, perdido o destruido, el pasajero debe señalarlo por escrito a la compañía aérea lo antes posible. Si el equipaje dañado es equipaje facturado, el pasajero lo señalará por escrito en el plazo de siete días, y en caso de retraso, de veintiún días, en ambos casos a partir del día en que el equipaje se puso a disposición del pasajero.

Responsabilidad de la compañía con la que se ha contratado el servicio y de la compañía encargada de la prestación efectiva

Si la compañía aérea encargada del vuelo no es la misma que la compañía aérea contratante, el pasajero podrá formular una queja o una reclamación a cualquiera de ellas. Si en el billete consta el nombre o el código de una compañía aérea, ésta es la compañía aérea contratante.

▼ **M1**

Plazos de reclamación

Toda reclamación ante un tribunal deberá presentarse en el plazo de dos años a partir de la llegada de la aeronave o del día en que la aeronave hubiese debido llegar.

Fundamento de la información

Las normas arriba descritas se fundamentan en el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999, desarrollado en la Comunidad por el Reglamento (CE) n° 2027/97 [modificado por el Reglamento (CE) n° 889/2002] y por la legislación nacional de los Estados miembros.