

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

► **B**

► **M1 2027/97/EK RENDELET**

(1997. október 9.)

a légitársaságok utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelőségéről ◀

(HL L 285, 17.10.1997, o. 1)

Módosította:

		Hivatalos Lap	
	Szám	Oldal	Dátum
► <b>M1</b> Az Európai Parlament és a Tanács 889/2002/EK rendelete (2002. május 13.)	L 140	2	30.5.2002

▼**B**  
▼**M1**

**2027/97/EK RENDELET**

**(1997. október 9.)**

**a légifuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről**

▼**B**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 84. cikkének (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(2)</sup>,

a Szerződés 189. cikkének c) pontjában megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

- (1) mivel a közös közlekedéspolitika keretén belül szükség van a légi balesetet szenvedett utasok védelme színvonalának javítására;
- (2) mivel a baleset esetén fennálló felelősségre vonatkozó szabályokat a nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó egyes szabályok egységesítéséről szóló, Varsóban 1929. október 12-én aláírt egyezmény, illetve ezen egyezmény 1955. szeptember 28-i hágai módosítása, valamint az 1961. szeptember 18-i guadalajarai egyezmény - a továbbiakban egységesen Varsói Egyezmény - szabályozza az adott esetben alkalmazandó egyezmény szerint; mivel a Varsói Egyezményt világszerte egyaránt alkalmazzák az utasok és a légifuvarozók érdekében;
- (3) mivel a felelősség Varsói Egyezményben meghatározott határa túl alacsony a mai gazdasági és szociális viszonyok között, és ez gyakran hosszadalmas jogi eljárásokhoz vezet, melyek ártanak a légi közlekedésről alkotott általános képnek; mivel ennek eredményeképpen a tagállamok különböző mértékben felemelték a felelősség határát, ami a nemzetközi repülési piacon egymástól eltérő közlekedési feltételeket eredményezett;
- (4) mivel ezen felül a Varsói Egyezmény kizárólag a nemzetközi közlekedésre vonatkozik; mivel a repülés belső piacon eltörölték a nemzeti és nemzetközi közlekedés közötti megkülönböztetést; mivel emiatt azonos mértékű és természetű felelősség szükséges a nemzeti és a nemzetközi közlekedés terén;
- (5) mivel a Varsói Egyezmény teljes felülvizsgálata és módosítása már jó ideje esedékes, és hosszú távon egységesebb és alkalmazhatóbb intézkedéseket eredményezne nemzetközi szinten a légi fuvarozók balesetek esetén fennálló felelősségét illetően; mivel a Varsói Egyezményben megállapított felelősség határának emelésére irányuló erőfeszítéseket többoldalú tárgyalások keretében folytatni kell;
- (6) mivel a szubszidiaritás elvével összhangban közösségi szintű intézkedés kívánatos a légi fuvarozók felelőssége terén a harmonizáció elérése érdekében, és ez iránymutatásul szolgálhat az utasok megerősített védelmére az egész világra kiterjedően;
- (7) mivel szükség van a felelősség valamennyi, a Varsói Egyezmény 22. cikkének (1) bekezdése szerinti, illetve minden egyéb jogszabályi vagy szerződéses pénzügyi korlátozásának a megszüntetésére a jelenlegi nemzetközi folyamatoknak megfelelően;

<sup>(1)</sup> HL C 104., 1996.4.10., 18. o., és HL C 29., 1997.1.30., 10. o.

<sup>(2)</sup> HL C 212., 1996.7.22., 38. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 1996. szeptember 17-i véleménye (HL C 320., 1996.10.28., 30. o.), a Tanács 1997. február 24-i közös álláspontja (HL C 123., 1997.4.21., 89. o.) és az Európai Parlament 1997. május 29-i határozata (HL C 182., 1997.6.16.).

▼**B**

- (8) mivel annak elkerülése érdekében, hogy a balesetek áldozatai ne részesüljenek kártérítésben, a Közösség légifuvarozói az utas halálából, sérüléséből vagy egyéb testi sérelméből eredő, a Varsói Egyezmény 17. cikke szerinti kár miatti bármely kártérítési kérelem esetén egy bizonyos összeghatárig nem élhetnek a Varsói Egyezmény 20. cikkének (1) bekezdése szerinti védekezéssel;
- (9) mivel a Közösség légifuvarozói mentesülhetnek a felelősség alól, ha a kár az érintett utas hibájából következett be;
- (10) mivel meg kell határozni az e rendeletből eredő kötelezettségeket a légifuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet <sup>(1)</sup> 7. cikkének fényében; mivel ebben a tekintetben a Közösség légifuvarozóinak az e rendeletben meghatározott összeghatárig biztosítással kell rendelkezniük;
- (11) mivel a Közösség légifuvarozóinak mindig jogosultnak kell lenniük harmadik féllel szembeni visszkereseti igény érvényesítésére;
- (12) mivel a gyors előlegfizetés jelentős mértékben segítheti a kártérítésre jogosult sérült utasokat vagy természetes személyeket a légi balesetből eredő azonnali költségek fedezésében;
- (13) mivel az utas halála, illetve az utas által elszenvedett sérülés vagy bármilyen más testi sérelem esetére szóló felelősség természetére és korlátozására vonatkozó szabályok a fuvarozó és az utas közötti légiközlekedési szerződésben foglalt szállítási feltételek részét képezik; mivel annak érdekében, hogy csökkenjen a verseny torzításának veszélye, harmadik országok szállítóinak kellőképpen tájékoztatniuk kell az utasokat a szállítási feltételeikről;
- (14) mivel célszerű és szükséges, hogy az e rendeletben meghatározott pénzügyi határokat felülvizsgálják annak érdekében, hogy figyelembe vegyék a gazdasági fejlődést és a nemzetközi fórumokon bekövetkezett fejleményeket;
- (15) mivel a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) keretében folyik a Varsói Egyezmény felülvizsgálata; mivel a felülvizsgálat eredményének megszületéséig a Közösség átmeneti jellegű intézkedésekkel növeli az utasok védelmét; mivel az ICAO által folytatott felülvizsgálatot követően a Tanácsnak a lehető leggyorsabban felül kell vizsgálnia e rendeletet,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

▼**M1**

## 1. cikk

Ez a rendelet a Montreali Egyezménynek az utasok és poggyászuk légi szállítására vonatkozó lényeges rendelkezéseit hajtja végre, és egyes kiegészítő rendelkezéseket állapít meg. E rendelkezéseknek az alkalmazását kiterjeszti az egyetlen tagállamon belüli légifuvarozásra is.

## 2. cikk

- (1) E rendelet alkalmazásában:
  - a) „légifuvarozó”: érvényes üzemelési engedéllyel rendelkező légi közlekedési vállalkozást jelent;
  - b) „közösségi légifuvarozó”: a 2407/92/EGK rendelet rendelkezéseivel összhangban valamely tagállam által kiadott érvényes üzemelési engedéllyel rendelkező légifuvarozót jelent;
  - c) „kártérítésre jogosult személy”: az alkalmazandó joggal összhangban egy igénylésre jogosult utast jelent, vagy bármely személyt, aki ezen utasra tekintettel kártérítésre jogosult;

<sup>(1)</sup> HL C 240., 1992.8.24., 1. o.

▼ **M1**

- d) „poggyász”: más előírás hiányában, a Montreali Egyezmény 17. cikke (4) bekezdésének értelmében mind ellenőrzött, mind nem ellenőrzött poggyászt jelent;
- e) „SDR”: a Nemzetközi Valutaalap által meghatározott különleges lehvási jogot jelenti;
- f) „Varsói Egyezmény”: a nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó egyes szabályok egységesítéséről szóló, Varsóban 1929. október 12-én aláírt egyezményt, illetve a Varsói Egyezmény 1955. szeptember 28-i hágai módosítását és a Varsói Egyezményt kiegészítő, 1961. szeptember 18-án Guadalajarában megkötött egyezményt jelenti;
- g) „Montreali Egyezmény”: az 1999. május 28-án Montrealban aláírt „nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó egyes szabályok egységesítéséről szóló egyezményt” jelenti.
- (2) Az e rendeletben szereplő, az (1) bekezdésben meg nem határozott fogalmak egyenértékűek a Montreali Egyezményben használt fogalmakkal.

*3. cikk*

- (1) Az utasok és poggyászuk tekintetében a közösségi légifuvarozó felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza.
- (2) A 2407/92/EGK rendelet 7. cikkében meghatározott biztosítási kötelezettség, az utasokkal szembeni kötelezettséggel kapcsolatban úgy értelmezendő, hogy a közösségi légifuvarozó olyan szintű biztosítással rendelkezik, amely megfelelő ahhoz, hogy a kártérítésre jogosult minden személy megkaphassa azt a teljes összeget, amelyre e rendelettel összhangban jogosult.

*3a. cikk*

Az a kiegészítő összeg, amelyet a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdésével összhangban valamely közösségi légifuvarozó igényelhet, amennyiben egy utas a poggyászainak rendeltetési helyére történő szállítása tekintetében különleges érdeknnyilatkozatot tesz, olyan díjszabáson alapul, amely az érintett poggyász szállításával és biztosításával járó, a poggyász becsült értékét meghaladó vagy a felelősséghatár alatti többletköltségekkel kapcsolatos. A díjszabást kérés alapján az utasok rendelkezésére kell bocsátani.

*5. cikk*

- (1) A közösségi légifuvarozó késedelem nélkül és minden esetben a kártérítésre jogosult természetes személy azonosításának megállapítását követően legkésőbb 15 napon belül olyan előleget fizet, amelyre az elszenvedett nehézségekkel arányos alapon szükség lehet a közvetlen anyagi szükségletek kielégítésére.
- (2) Az (1) bekezdéstől függetlenül halál esetén az utasonként kifizetett előleg nem lehet kevesebb 16 000 SDR euróban kifejezett értékénél.
- (3) Az előleg kifizetése nem jelenti a felelősség elismerését, és a közösségi légifuvarozó felelőssége alapján kifizetett minden további összeggel ellentételezhető, de nem követelhető vissza, kivéve a Montreali Egyezmény 20. cikkében előírt esetekben vagy, amennyiben az a személy, aki az előleget megkapta, nem a kártérítésre jogosult személy volt.

▼ **M1**

## 6. cikk

(1) Minden légifuvarozó, amennyiben légifuvarértékesít a Közösségben, biztosítja, hogy valamennyi értékesítési helyen - a telefonon és Interneten keresetűli értékesítést is ideértve - az utasok rendelkezésére bocsássák az utasok és poggyászaik felelősségét szabályozó fő rendelkezések összefoglalását, beleértve a határidőket a kártérítési per indításához és a poggyászra vonatkozó különleges nyilatkozattétel lehetőségét is. E tájékoztatási követelménynek való megfelelés céljából a közösségi légifuvarozók a mellékletben ismertetett tájékoztatót használják. Ilyen tájékoztató nem használható kártérítési igény alapjaként, és nem tekintendő e rendelet vagy a Montreali Egyezmény értelmezésének.

(2) Az (1) bekezdésben megállapított tájékoztatási követelményeken kívül valamennyi légifuvarozó a Közösségben nyújtott vagy vásárolt légifuvar tekintetében minden egyes utasnak írásbeli tájékoztatást ad az alábbiakról:

- haláleset vagy sérülés esetére a fuvarozó felelősségének az adott repülőútra vonatkozó határáról, amennyiben létezik ilyen határ,
- poggyász megsemmisülése, elvesztése vagy károsodása esetében a fuvarozó felelősségének az adott repülőútra vonatkozó határáról és figyelmeztetésről arra vonatkozóan, hogy az ennél értékesebb poggyászra fel kell hívni a légitársaság figyelmét az utasfelvételnél, vagy azt az utasnak teljes mértékben az utazás előtt biztosítania kell,
- a késedelem okozta kár tekintetében a fuvarozó felelősségének az adott repülőútra vonatkozó határáról.

(3) Minden olyan fuvarozás esetében, amelyet a közösségi légifuvarozók teljesítenek, az (1) és (2) bekezdés tájékoztatási követelményeivel összhangban jelzett határok az e rendelettel megállapított határokkal megegyeznek, kivéve, ha a közösségi légifuvarozó magasabb határokat alkalmaz önkéntes kötelezettségvállalás végett. A nem közösségi légifuvarozók által teljesített valamennyi fuvar esetében az (1) és (2) bekezdés csak a Közösségbe, Közösségből vagy Közösségen belüli fuvarozással kapcsolatban alkalmazandó.

## 7. cikk

A 889/2002/EK rendelet <sup>(1)</sup> alkalmazása kezdetének napjától számított 3 évnél nem később a Bizottság jelentést készít e rendelet alkalmazásáról. Nevezetesen, a Bizottság megvizsgálja a Montreali Egyezmény vonatkozó cikkeiben említett összegek módosításának szükségességét a gazdasági fejlődések és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet letéteményese értesítéseinek figyelembevételével.

▼ **B**

## 8. cikk

Ez a rendelet az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő egy év elteltével lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

<sup>(1)</sup> HL L 140., 2002.5.30, 2. o.

▼ **M1***MELLÉKLET*

## A légitfuvarozó utasokkal és poggyászzal szembeni felelőssége

Ez a tájékoztató összefoglalja a közösségi légitfuvarozók által alkalmazott, a közösségi jogalkotás és a Montreali Egyezmény által megkövetelt felelősség szabályait.

## Kártérítés halál vagy sérülés esetén

Utas sérülése vagy halála esetén a felelősségnek nincs összegszerűen kifejezhető határa. 100 000 SDR (helyi pénznemben kifejezett, megközelítő) összegig terjedő károk esetén a légit fuvarozó nem vitathatja a kártérítési igényt. Ezen összeg felett a légitfuvarozó védheti magát a követeléssel szemben, bizonyítva, hogy nem járt el gondatlanul vagy más vétkes módon.

## Előleg

Amennyiben egy utas meghalt vagy megsérült, a légitfuvarozónak kötelessége előleget fizetnie a közvetlen anyagi szükségleteik fedezésére a kártérítésre jogosult személy azonosításától számított 15 napon belül. Halál esetén ez az előleg nem lehet kevesebb mint 16 000 SDR (helyi pénznemben kifejezett összege).

## Az utas késése

Az utas késése esetén a légitfuvarozó felelős a kárért, kivéve, ha minden ésszerű intézkedést megtett a kár elkerülése érdekében, vagy lehetetlen volt ilyen intézkedések meghozatala. Az utas késéséért a felelősség 4 150 SDR-re (helyi pénznemben kifejezett összegére) korlátozódik.

## A poggyász késése

A poggyász késése esetén a légitfuvarozó felelős a kárért, kivéve, ha minden ésszerű intézkedést megtett a kár elkerülése érdekében, vagy lehetetlen volt ilyen intézkedések meghozatala. A poggyász késéséért a felelősség 1 000 SDR-re (helyi pénznemben kifejezett összegére) korlátozódik.

## A poggyász megsemmisülése, elvesztése vagy károsodása

A légitfuvarozó legfeljebb 1 000 SDR-ig (helyi pénznemben kifejezett összegben) felelős a poggyász megsemmisüléséért, elvesztéséért vagy károsodásáért. Ellenőrzött poggyász esetében még akkor is felelős, ha nem vétkes, kivéve, ha a poggyász hibás volt. Nem ellenőrzött poggyász esetében a fuvarozó csak akkor felelős, ha vétkesnek bizonyul.

## Magasabb határok poggyászra

Az utasra magasabb felelősséghatár is vonatkozhat, amennyiben legkésőbb az utasfelvételnél külön nyilatkozatot tesz, és kiegészítő díjat fizet.

## Poggyással kapcsolatos reklamációk

Amennyiben a poggyász károsodott, késétt, elveszett vagy megsemmisült, az utasnak a lehető leghamarabb írásban kell értesítenie a légitfuvarozót, és panaszt kell emelnie. Ellenőrzött poggyász károsodása esetén az utasnak 7 napon belül, késés esetén 21 napon belül kell írnia és panaszt tennie, mindkét esetben attól a naptól számítva, amikor a poggyászt az utas rendelkezésére bocsátották.

## Szerződéses és tényleges fuvarozók felelőssége

Amennyiben a repülést ténylegesen végrehajtó légitfuvarozó nem azonos a szerződő légitfuvarozóval, az utasnak joga van bármelyikkel szemben panaszt emelni vagy kártérítési igényt benyújtani. A jegyen feltüntetett légitfuvarozó neve vagy kódja a szerződő légitfuvarozót jelöli.

## Perindítási határidő

Kártérítési igények érvényesítéséhez minden peres eljárást a repülőgép megérkezésének napjától vagy attól a naptól számított 2 éven belül kell indítani, amikor a repülőgépnek meg kellett volna érkeznie.

▼ **M1**

A tájékoztatás alapja

A fenti szabályok az 1999. május 28-i Montreali Egyezményen alapulnak, amelyet (a 889/2002/EK rendelettel módosított) 2027/97/EK rendelet és a tagállamok nemzeti jogszabályai hajtanak végre.