

31991R0295

1991.2.8.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 36/5

A TANÁCS 295/91/EGK RENDELETE**(1991. február 4.)****a menetrendszerű légi közlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

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

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,

tekintettel az Európai Parlament véleményére ⁽²⁾,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽³⁾,

mivel a Tanács 1990 júliusában elfogadott liberalizációs intézkedései további lépést jelentenek a fejlett közös légi közlekedési politika kialakításának irányában,

mivel abban a gyökeresen változó környezetben, amelyben a légiszállítóknak működniük kell, a kiegyensúlyozott fejlődés biztosítása érdekében közös cselekvésre van szükség a légi közlekedést igénybe vevők érdekeinek védelme terén;

mivel a légiszállítóknak az elutasított beszállás kártalanítása terén követett jelenlegi gyakorlata jelentősen eltér;

mivel az elutasított beszállás esetén járó kártalanítás bizonyos közös minimális szintjét biztosítani kell, hogy a fokozott verseny mellett is fenntartsák a légiszállítók szolgáltatásainak minőségét;

mivel a légiszállítót kötelezni kell a beszállási szabályok meghatározására túlfoglalt járat esetén;

mivel meg kell határozni az utasok jogait a beszállás elutasításának esetére;

mivel a légiszállítókat kártalanításra és kiegészítő szolgáltatások nyújtására kell kötelezni olyan utasok esetében, akiknek a beszállását elutasították;

mivel az utasokat egyértelműen tájékoztatni kell az alkalmazandó szabályokról,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

E rendelet meghatározza azokat a közös minimumszabályokat, amelyeket abban az esetben kell alkalmazni, ha az utasok beszállását elutasítják egy olyan túlfoglalt, menetrendszerű járatra, amelyre érvényes jegyük és megerősített helyfoglalásuk van, és amely a szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőtérrel indul, függetlenül attól, hogy a légiszállító mely államban rendelkezik székhellyel, valamint az utas állampolgárságától és a célállomástól.

2. cikk

E rendelet alkalmazásában:

- a) „elutasított beszállás”: az utasok felvételének elutasítása valamely járatra annak ellenére, hogy:
 - érvényes jeggyel rendelkeznek,
 - a járatra megerősített helyfoglalásuk van, és
 - az előírt időn belül és a szabályoknak megfelelően jelentkeztek utasfelvétellel;
- b) „megerősített helyfoglalás”: a légiszállító vagy meghatalmazott utazási ügynöke által értékesített jegy tartalmazza:
 - a járat számának megjelölését, napját és időpontját, valamint
 - az „OK” jelölést, vagy bármely más olyan jelölést a jegy megfelelő rovatában, amely jelzi a légiszállító által történt nyilvántartásba vételt, és kifejezi a helyfoglalás megerősítését a légiszállító részéről;

⁽¹⁾ HL C 129., 1990.5.24., 15. o.

⁽²⁾ HL C 19., 1991.1.28.

⁽³⁾ HL C 31., 1991.2.6.

c) „menetrendszerű járat”: olyan járat, amely az alábbi jellemzők mindegyikével rendelkezik:

- utast, vagy utast- és légiárut, illetve postai küldeményt díjazás ellenében szállít oly módon, hogy a helyeket minden egyes járatra – közvetlenül a légiszállítótól vagy annak meghatalmazott ügynökétől – az ügyfelek megvásárolhatják,
- két vagy több pont közötti forgalmat bonyolítanak le:

i) közzétett menetrend szerint; vagy

ii) olyan rendszerességgel vagy gyakorisággal működtetett járatokkal, amelyek felismerhetően rendszeres sorozatot alkotnak;

d) „túlfoglalt járat”: olyan járat, amelynél a megerősített helyfoglalással rendelkező, s az előírt időn belül és szabályoknak megfelelően utasfelvételre jelentkező utasok száma meghaladja a járaton rendelkezésre álló üléshelyek számát;

e) „önként jelentkező”: az a személy, aki:

- érvényes jeggyel, valamint
- megerősített helyfoglalással rendelkezik, és
- az előírt időn belül és a szabályoknak megfelelően utasfelvételre jelentkezett, s pozitívan válaszol a légiszállítók olyan személyeknek szóló felhívására, akik kártalanítás ellenében készek lemondani megerősített helyfoglalásukról;

f) „végső célállomás”: az utasfelvételi pultnál bemutatott repülőjegyen feltüntetett célállomás, illetve egymást követő repülőutak esetén a jegy utolsó szelvényén feltüntetett célállomás. A csatlakozó járatokat, amelyek annak ellenére nehézségek nélkül igénybe vehetők, hogy a visszautasított beszállás miatt késés következett be, figyelmen kívül kell hagyni.

3. cikk

(1) A légiszállítónak meg kell állapítania a beszállásra alkalmazandó szabályokat túlfoglalt járat esetén. Ezekről a szabályokról, valamint azok módosításairól tájékoztatni kell az érintett tagállamot és a Bizottságot, amely azokat a többi tagállam számára hozzáférhetővé teszi. Minden ilyen módosítás a tájékoztatást követő egy hónap múlva lép hatályba.

(2) Az (1) bekezdésben említett szabályokat az utazóközönség számára a társaság ügynökségeinél és az utasfelvételi pultoknál hozzáférhetővé kell tenni.

(3) Az (1) bekezdésben említett szabályoknak tartalmazniuk kell az olyan önként jelentkezőknek szóló felhívás lehetőségét, akik készek a beszállástól elállni.

(4) A légiszállítónak mindenképpen figyelembe kell venniük azon utasok érdekeit, akiket a beszállásnál alapos okból elsőbbségben kell részesíteni, mint például a fogyatékos személyek vagy kísérő nélkül utazó gyermekek.

4. cikk

(1) Elutasított beszállás esetén az utas a következő lehetőségek közül választhat:

- az út meg nem valósult részére szóló jegy teljes árának visszatérítése, vagy
- végső célállomáshoz a lehető leggyorsabb eljuttatása más útvonalon, vagy
- az utasnak megfelelő későbbi időpontban, más útvonalon történő utaztatása.

(2) Függetlenül attól, hogy az utas az (1) bekezdésben említett esetben mit választ, a légiszállító a beszállás visszautasítását követően – a (3) és (4) bekezdés sérelme nélkül – haladéktalanul legalább az alábbi összegű kártalanítást fizetik:

- 3500 km távolságig 150 ECU-t,
- 3500 km-t meghaladó távolság esetén 300 ECU-t,

a jegyen feltüntetett végső célállomás figyelembe vételével.

(3) Amennyiben a légiszállító felajánlja a végső célállomásra történő utaztatást egy másik útvonalon és járaton úgy, hogy az érkezési idő az eredetileg lefoglalt járat menetrendszerű érkezési idejét 3500 km távolságig két órával, és 3500 km-t meghaladó távolságnál 4 órával nem lépi túl, a (2) bekezdésben előírt kártalanítás összege 50 %-kal csökkenthető.

(4) A kártalanítás összege a végső célállomásig szóló jegy árára korlátozható.

(5) A kártalanítást készpénzben, illetve az utassal történt megállapodás alapján utazási csekkel illetve más szolgáltatással kell kiegyenlíteni.

(6) Amennyiben egy túlfoglalt járaton az utas hozzájárul, hogy alacsonyabb utazási osztályra ültessék, mint amelyre a jegye szól, az árkülönbséget megtérítésére jogosult.

(7) A (2) és (3) bekezdésben meghatározott távolságokat a főkör mentén mért távolság (főköri út) módszerrel kell mérni.

5. cikk

(1) Amennyiben egy szervezett társasutazás keretében értékesített járat esetében történik meg a beszállás elutasítása, a légiszállító köteles kártalanítani az utassal szerződött utazásszervezőt, aki az említett társasutazásról szóló szerződés megfelelő teljesítésért, a szervezett utazásról, nyaralásról és körutazásról szóló, 1990. június 13-i 90/314/EGK tanácsi irányelvnek ⁽¹⁾ megfelelően felelősséggel tartozik.

(2) Az utazásszervező, a 90/314/EGK irányelv szerinti jogok és kötelezettségek sérelme nélkül, köteles az (1) bekezdés alapján kapott összeget az utasnak továbbítani.

6. cikk

(1) A kártalanítás 4. cikkben előírt minimális összegén felül a légiszállító térítésmentesen ajánlja fel azoknak az utasoknak, akiknek a beszállását elutasították:

- a) a célállomás helyére irányuló telefonhívás és/vagy telex/fax-üzenet költségét;
- b) a várakozási idővel ésszerű arányban álló étkezést és frissítőket;
- c) szállodai elhelyezést, amennyiben további, egy vagy több éjszakára kiterjedő várakozásra van szükség.

(2) Amennyiben valamely várost vagy régiót több repülőtér szolgál ki, és a légiszállító a helyfoglalás szerinti célállomástól eltérő repülőtérre érkező járatot ajánl fel olyan utasnak, akinek

a beszállását elutasították, vele egyetértésben a két repülőtér közötti utazás vagy egy közeli más célállomásra történő utazás költségeit a légitársaság viseli.

7. cikk

A légiszállító nem köteles az elutasított beszállás miatt kártalanítást fizetni, ha az utas ingyen vagy olyan csökkentett árú jeggyel utazik, amely a közönség számára sem közvetlenül, sem közvetve nem elérhető.

8. cikk

Azokat az utasokat, akiknek a beszállását elutasították, a légiszállító egy olyan formanyomtatvánnyal látja el, amely tartalmazza az elutasított beszállás esetén irányadó kártalanítási szabályokat.

9. cikk

(1) E rendelet alkalmazása nem érinti a további kártalanítás iránt a hatáskörrel rendelkező bírósághoz benyújtott keresetet.

(2) Az (1) bekezdés nem alkalmazható a 2. cikk e) pontjában meghatározott önként jelentkezőkre, akik elfogadták a 3. cikkben előírt szabályoknak megfelelő kártalanítást.

10. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, 1991. február 4-én.

a Tanács részéről

az elnök

J. F. POOS

⁽¹⁾ HL L 158, 1990.6.23., 59. o.