

Šis dokumentas yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį

► **B**

► **M1** TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 2027/97

1997 m. spalio 9 d.

dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru ◀

(OL L 285, 17.10.1997, p. 1)

iš dalies keičiamas:

Oficialusis leidinys

	Nr.	puslapis	data
► M1 Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 889/2002 gegužės 13 d.	L 140	2	30.5.2002

▼**B**
▼**M1**

TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 2027/97

1997 m. spalio 9 d.

dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru

▼**B**

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 84 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdama į Komisijos pasiūlymą ⁽¹⁾,

atsižvelgdama į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

veikdama Sutarties 189c straipsnyje nustatyta tvarka ⁽³⁾,

- (1) kadangi laikantis bendros transporto politikos reikia padidinti nelaimingus atsitikimus patyrusių keleivių apsaugą;
- (2) kadangi atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju taisyklės reglamentuoja 1929 m. spalio 12 d. Varšuvoje pasirašyta Konvencija dėl tam tikrų tarptautinių oro transporto vežimų taisyklių unifikavimo arba ta Konvencija su pakeitimais, padarytais 1955 m. rugsėjo 28 d. Hagoje, ir 1961 m. rugsėjo 18 d. Gvalacharose sudaryta Konvencija-nesvarbu, kuri iš jų būtų taikoma, toliau kiekviena vadinama „Varšuvos konvencija“; kadangi Varšuvos konvencija pasaulyje yra taikoma ir keleiviams, ir oro vežėjams;
- (3) kadangi Varšuvos konvencijos nustatytos atsakomybės ribos pagal šiandieninius ekonomikos ir socialinius standartus yra pernelyg žemos ir dažnai tampa ilgų teismo procesų, kenkiančių oro transporto įvaizdžiui, priežastimi; kadangi dėl to valstybės narės jau yra įvairiai padidinusios tas atsakomybės ribas ir vidaus aviacijos rinkoje jau egzistuoja skirtingos vežimo nuostatos ir sąlygos;
- (4) kadangi reikia atsižvelgti ir į tai, kad Varšuvos konvencija yra taikoma tik tarptautiniam transportui; kadangi vidaus aviacijos rinkoje skirtumas tarp vidaus ir tarptautinio transporto buvo panaikintas; kadangi dėl to ir vidaus, ir tarptautiniam transportui reikėtų nustatyti tą patį atsakomybės lygį ir pobūdį;
- (5) kadangi gerokai vėluojama iš naujo peržiūrėti ir pataisyti visą Varšuvos konvenciją ir ateityje bus pateiktos vienodesnės ir plačiau tarptautiniu mastu taikytinos nuostatos dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju; kadangi daugiašalėse derybose ir toliau turėtų būti stengiamasi didinti Varšuvos konvencijoje nustatytas atsakomybės ribas;
- (6) kadangi pagal subsidiarumo principą derėtų Bendrijos lygiu imtis priemonių, kurios padėtų suderinti oro vežėjų atsakomybės reikalus ir galėtų būti gairėmis gerinant keleivių apsaugą visame pasaulyje;
- (7) kadangi reikia panaikinti visas piniginės atsakomybės ribas, kaip apibrėžta Varšuvos konvencijos 22 straipsnio 1 dalyje, arba kitas teises ar sutartines ribas atsižvelgiant į šiuo metu tarptautiniu mastu egzistuojančias tendencijas;
- (8) kadangi, siekiant išvengti atvejų, kai nukentėjusiems dėl nelaimingų atsitikimų neatlyginama žala, Bendrijos oro vežėjai, jei pagal Varšuvos konvencijos 17 straipsnį pareiškiamas reikalavimas dėl keleivio mirties, sužeidimo ar kitokio kūno sužalojimo,

⁽¹⁾ OL C 104, 1996 4 10, p. 18 ir OL C 29, 1997 1 30, p. 10.

⁽²⁾ OL C 212, 1996 7 22, p. 38.

⁽³⁾ 1996 m. rugsėjo 17 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 320, 1996 10 28, p. 30), 1997 m. vasario 24 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 123, 1997 4 21, p. 89) ir 1997 m. gegužės 29 d. Europos Parlamento sprendimas (OL C 182, 1997 6 16).

▼ **B**

neturėtų turėti galimybės iki tam tikros ribos pasinaudoti jokiais gynybos argumentais pagal Varšuvos konvencijos 20 straipsnio 1 dalį;

- (9) kadangi Bendrijos oro vežėjai gali būti atleidžiami nuo atsakomybės tais atvejais, kai keleivis nukenčia ir dėl savo paties neatšargumo;
- (10) kadangi šiuo reglamentu nustatomas pareigas reikia aiškinti atsižvelgiant į 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo ⁽¹⁾ 7 straipsnį; kadangi šiuo atžvilgiu Bendrijos oro vežėjai turėtų būti iki tam tikros šiame reglamente nustatytos ribos apsidraude;
- (11) kadangi Bendrijos oro vežėjai turėtų visada turėti teisę pareikšti ieškinį trečiosioms sutarties šalims;
- (12) kadangi neatidėliotini išankstiniai mokėjimai gali labai padėti nukentėjusiems keleiviams ar fiziniams asmenims, turintiems teisę gauti kompensaciją, atlyginant neatidėliotinas išlaidas po oro eismo nelaimingo atsitikimo;
- (13) kadangi taisyklės, reglamentuojančios atsakomybės pobūdį ir ribojimą keleivio mirties, sužeidimo ar kitokio kūno sužalojimo atveju, yra vežėjo ir keleivio sudaromos oro transporto vežimo sutarties nuostatų ir sąlygų dalis; kadangi, siekiant sumažinti riziką iškreipti konkurenciją, trečiųjų šalių vežėjai turėtų atitinkamai informuoti keleivius apie savo vežimo sąlygas;
- (14) kadangi šiame reglamente numatytas pinigines ribas būtina iš naujo svarstyti, kad būtų galima atsižvelgti į ekonominius pokyčius ir pokyčius tarptautiniuose forumuose;
- (15) kadangi Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO) šiuo metu iš naujo svarsto Varšuvos konvenciją; kadangi, laukiant šio svarstymo rezultatų, laikinos priemonės, kurių imasi Bendrija, pagerins keleivių apsaugą; kadangi Taryba turėtų iš naujo svastyti šį reglamentą, kai tik pasibaigs svarstymas ICAO,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

▼ **M1***1 straipsnis*

Šis reglamentas įgyvendina atitinkamas Monrealio konvencijos nuostatas dėl keleivių ir jų bagažo vežimo oru ir nustato tam tikras papildomas nuostatas. Šio reglamento nuostatos taip pat taikomos ir oro transporto vežimui bet kurioje vienoje valstybėje narėje.

2 straipsnis

1. Šiame reglamente:

- a) „oro vežėjas“ — oro transporto įmonė, turinti galiojančią veiklos licenciją;
- b) „Bendrijos oro vežėjas“ — oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, valstybės narės išduotą pagal Reglamento (EEB) Nr. 2407/92 nuostatas;
- c) „asmuo, turintis teisę gauti kompensaciją“ — keleivis arba kitas asmuo, turintis teisę pagal taikytiną teisę reikalauti jos tam keleiviui;
- d) „bagažas“ — išskyrus tuos atvejus, kai numatyta kitaip, registruotas ir neregistruotas bagažas, kaip apibrėžta Monrealio konvencijos 17 straipsnio 4 dalyje;
- e) „SST“ — speciali skolinimosi teisė, apibrėžta Tarptautinio valiutos fondo;

⁽¹⁾ OL L 240, 1992 8 24, p. 1.

▼ **M1**

- f) „Varšuvos konvencija” — tai 1929 m. spalio 12 d. Varšuvoje pasirašyta Konvencija dėl tam tikrų tarptautinių oro transporto vežimų taisyklių unifikavimo arba Varšuvos konvencija su pakeitimais, padarytais 1955 m. rugsėjo 28 d. Hagoje, ir Konvencija, papildanti Varšuvos konvenciją, priimta 1961 m. rugsėjo 18 d. Gvadalacharoje;
- g) „Monrealio konvencija” — tai 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje pasirašyta Konvencija dėl tam tikrų tarptautinių oro transporto vežimų taisyklių unifikavimo.
2. Šiame reglamente vartojamos sąvokos, neapibrėžtos 1 dalyje, atitinka tas, kurios vartojamos Monrealio konvencijoje.

3 straipsnis

1. Bendrijos oro vežėjo atsakomybę už keleivius ir jų bagažą reglamentuoja visos su tokia atsakomybe susijusios Monrealio konvencijos nuostatos.
2. Reglamento (EEB) Nr. 2407/92 7 straipsnyje numatyta draudimo pareiga tiek, kiek ji susijusi su atsakomybe už keleivius, suprantama kaip reikalavimas, kad Bendrijos oro vežėjas būtų apdraustas iki tokio lygio, kuris galėtų užtikrinti, kad visi asmenys, turintys teisę gauti kompensaciją, gautų visą sumą, kurią jie turi teisę gauti pagal šį Reglamentą.

3a straipsnis

Papildoma suma, kurios pagal Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalį gali reikalauti Bendrijos oro vežėjas, kai keleivis pateikia specialią suinteresuotumo savo bagažo pristatymu į paskirties vietą deklaraciją, yra grindžiama tarifu, kuris yra siejamas su papildomomis išlaidomis vežant ir apdraudžiant atitinkamą bagažą, viršijančiomis bagažo, kuris savo verte prilygsta atsakomybės ribai arba jos nesiekia, išlaidas. Šis tarifas keleiviams pateikiamas jų prašymu.

5 straipsnis

1. Bendrijos oro vežėjas nedelsdamas ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per penkiolika dienų po to, kai buvo nustatyta fizinio asmens, turinčio teisę gauti kompensaciją, tapatybę, išmoka tokius išankstinius mokėjimus, kokie gali būti reikalingi neatidėliotinoms ekonominėms reikmėms tenkinti, proporcingai įvertinus patirtus sunkumus.
2. Nepažeidžiant 1 dalies, išankstinis mokėjimas vienam keleiviui mirties atveju yra ne mažesnis kaip suma eurais, prilygstanti 16 000 SST.
3. Išankstinis mokėjimas nėra atsakomybės pripažinimas ir gali būti padengiamas išmokant paskesnes sumas remiantis Bendrijos oro vežėjo atsakomybe, bet nėra gražintinas, išskyrus Monrealio konvencijos 20 straipsnyje numatytus atvejus arba tais atvejais, kai paaiškėja, kad išankstinį mokėjimą gavęs asmuo neturi teisės gauti kompensaciją.

6 straipsnis

1. Visi oro vežėjai, parduodami oro transporto bilietus Bendrijoje, užtikrina, kad visose pardavimo vietose, įskaitant pardavimą telefonu ir internetu, keleiviai galėtų susipažinti su pagrindinių nuostatų, reglamentuojančių atsakomybę už keleivius ir jų bagažą, santrauka, įskaitant informaciją apie galutinius terminus pareikšti ieškinį dėl kompensacijos ir galimybę pateikti specialią deklaraciją dėl bagažo. Siekdami, kad būtų laikomasi šio informavimo reikalavimo, Bendrijos oro vežėjai naudoja priede pateiktą pranešimą. Tokia santrauka ar pranešimas negali būti pagrindu ieškiniui dėl kompensacijos, nei šio reglamento ar Monrealio konvencijos nuostatoms aiškinti.

▼ **M1**

2. Be 1 dalyje nustatytų informavimo reikalavimų, visi oro vežėjai apie Bendrijoje teikiamas ar parduodamas oro transporto vežimo paslaugas kiekvienam keleiviui pateikia rašytinę informaciją, kurioje nurodoma:

- tam skrydžiui vežėjo atsakomybei mirties ar sužeidimo atveju taikoma riba, jei tokia riba yra nustatyta,
- tam skrydžiui vežėjo atsakomybei už bagažo sunaikinimą, praradimą ar sužalojimą taikoma riba ir įspėjimas, kad apie šį dydį viršijančią vertę bagažo registracijos metu turėtų būti pranešama oro transporto įmonei arba keleivis prieš kelionę jį turėtų visiškai apdrausti,
- tam skrydžiui vežėjo atsakomybei už patirtą žalą dėl vėlavimo taikoma riba.

3. Visam Bendrijos oro vežėjų atliekamam vežimui pagal 1 ir 2 dalis informavimo reikalavimus nurodytos ribos yra tos, kurios yra nustatytos šiame reglamente, išskyrus atvejus, kai Bendrijos oro vežėjas savanoriškai taiko aukštesnes ribas. Jei visą vežimą atlieka ne Bendrijos oro vežėjai, 1 ir 2 dalys taikomos tik vežimui į Bendriją, iš jos arba joje.

7 straipsnis

Ne vėliau kaip praėjus trejiems metams po Reglamento (EB) Nr. 889/2002 ⁽¹⁾ taikymo pradžios Komisija parengia pranešimą apie šio reglamento taikymą. Jame Komisija visų pirma nagrinėja būtinybę pakeisti Monrealio konvencijos atitinkamuose straipsniuose minimus dydžius, atsižvelgdama į ekonominius pokyčius ir ICAO depozitaro pranešimus.

▼ **B***8 straipsnis*

Šis reglamentas įsigalioja praėjus vieneriems metams po jo paskelbimo *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

⁽¹⁾ OL L 140, 2002 5 30, p. 2.

▼ **M1***PRIEDAS*

Oro vežėjo atsakomybė už keleivius ir jų bagažą

Šis informacinis pranešimas trumpai apibūdina Bendrijos oro vežėjų taikomas atsakomybės taisykles, kaip reikalauja Bendrijos teisės aktai ir Monrealio konvencija.

Kompensacija mirties ar sužeidimo atveju

Atsakomybei už keleivio sužeidimą ar mirtį nėra jokių finansinių ribų. Dėl žalos atlyginimo iki 100 000 SST (apytikris dydis vietos valiuta) oro vežėjas negali ginčyti jokių kompensacijos reikalavimų. Dėl tą sumą viršijančio dydžio oro vežėjas gali ginčyti reikalavimą, įrodydamas, kad jis nebuvo neatsargus ar kitaip kaltas.

Išankstiniai mokėjimai

Keleivio žūtis ar sužeidimo atveju, oro vežėjas per 15 dienų po to, kai buvo nustatyta asmens, turinčio teisę gauti kompensaciją, tapatybę, turi išmokėti išankstinį mokėjimą, koks gali būti reikalingas neatidėliotoms ekonominėms reikmėms. Mirties atveju šis išankstinis mokėjimas yra ne mažesnis kaip 16 000 SST (apytikris dydis vietos valiuta).

Keleivio užlaikymas

Jei keleivis užlaikomas, oro vežėjas turi atlyginti žalą, išskyrus atvejus, kai jis ėmėsi visų protingų priemonių, kad būtų išvengta žalos, arba kai imtis tokių priemonių buvo neįmanoma. Atsakomybė už keleivio užlaikymą yra ne didesnė kaip 4 150 SST (apytikris dydis vietos valiuta).

Bagažo užlaikymas

Jei bagažas užlaikomas, oro vežėjas turi atlyginti žalą, išskyrus atvejus, kai jis ėmėsi visų protingų priemonių, kad būtų išvengta žalos, arba kai imtis tokių priemonių buvo neįmanoma. Atsakomybė už bagažo užlaikymą yra ne didesnė kaip 1 000 SST (apytikris dydis vietos valiuta).

Bagažo sunaikinimas, praradimas ar sužalojimas

Oro vežėjas atsako už bagažo sunaikinimą, praradimą ar sužalojimą iki 1 000 SST (apytikris dydis vietos valiuta). Registruoto bagažo atveju jis atsako, net jei jis nėra kaltas, išskyrus atvejus, kai tas bagažas buvo su defektais. Neregistruoto bagažo atveju vežėjas atsako tik tuo atveju, jei jis yra kaltas.

Aukštesnės ribos bagažui

Keleivis gali naudotis aukštesne atsakomybės riba ne vėliau kaip registracijos metu pateikdamas specialią deklaraciją ir sumokėdamas papildomą mokestį.

Skundai dėl bagažo

Jei bagažas sužalojamas, užlaikomas, prarandamas ar sunaikinamas, keleivis turi kuo skubiau pateikti oro vežėjui rašytinį skundą. Jei registruotas bagažas sužalojamas, rašytinį skundą keleivis turi pateikti per septynias dienas, o jeigu jis užlaikomas? per 21 dieną, abiem atvejais nuo tos dienos, kai bagažas buvo atiduotas keleiviui.

Sutartį sudariusio vežėjo ir faktinio vežėjo atsakomybė

Jei faktiškai skrydį atliekantis oro vežėjas yra ne tas pats, su kuriuo sudaryta sutartis, keleivis turi teisę pateikti pretenziją ar reikalavimą dėl žalos atlyginimo bet kuriam iš jų. Jei biliete yra nurodytas oro vežėjo pavadinimas ar kodas, tas oro vežėjas yra laikomas sutartį sudariusiu oro vežėju.

Ieškinio senatis

Bet kuris ieškinys teisme dėl žalos atlyginimo turi būti pareikštas per dvejus metus nuo orlaivio atvykimo dienos arba nuo tos dienos, kai tas orlaivis turėjo atvykti.

▼ M1

Informavimo pagrindas

Pirmiau apibūdintų taisyklių pagrindas yra 1999 m. gegužės 28 d. Monrealio konvencija, kuri Bendrijoje yra įgyvendinta Reglamentu (EB) Nr. 2027/97 (su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 889/2002) ir valstybių narių nacionalinės teisės aktais.