

Šis dokuments ir izveidots vienīgi dokumentācijas nolūkos, un iestādes neuzņemas nekādu atbildību par tā saturu

► **B**

► **M1** REGULA (EK) Nr. 2027/97

(1997. gada 9. oktobris)

par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus ◀

(OV L 285, 17.10.1997, lpp. 1)

Grozīta ar:

Oficiālais Vēstnesis

	Nr.	Lappuse	Datums
► M1 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 889/2002 (2002. gada 13. maijs)	L 140	2	30.5.2002

▼**B**▼**M1****REGULA (EK) Nr. 2027/97****(1997. gada 9. oktobris)****par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus**▼**B**

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 84. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ⁽¹⁾,ņemot vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽²⁾,rīkojoties saskaņā ar Līguma 189.c pantā izklāstīto procedūru ⁽³⁾,

- (1) tā kā, īstenojot kopējo transporta politiku, ir jāpaaugstina aviācijas nelaiemes gadījumos nokļuvušo pasažieru aizsardzības līmenis;
- (2) tā kā tiesību normas par atbildību nelaiemes gadījumos ir noteiktas 1929. gada 12. oktobrī Varšavā parakstītajā Konvencijā par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, vai šajā Konvencijā ar grozījumiem, kas izdarīti 1955. gada 28. septembrī Hāgā, un Konvencijā, kas parakstīta Gvadalaharā 1961. gada 18. septembrī, un neatkarīgi no tā, kuru no šīm konvencijām var piemērot, katra no tām šē turpmāk saukta "Varšavas konvencija"; tā kā Varšavas konvenciju piemēro visā pasaulē kā pasažieru, tā arī gaisa pārvadātāju priekšrocību dēļ;
- (3) tā kā Varšavas konvencijas noteiktās atbildības robežas ir pārāk zemas, vērtējot pēc mūsdienu ekonomiskiem un sociāliem standartiem, un bieži noved līdz ilgstošām tiesas prāvām, kas kaitē gaisa transporta reputācijai; tā kā tādēļ dalībvalstis dažādi paaugstinājušas atbildības robežas, tādējādi radot atšķirīgus pārvadājumu noteikumus starptautiskajā aviācijas tirgū;
- (4) tā kā Varšavas konvencija turklāt ir piemērojama tikai starptautiskam transportam; tā kā starptautiskajā aviācijas tirgū atšķirība starp iekšzemes un starptautisko transportu ir likvidēta; tā kā tādēļ ir lietderīgi, lai atbildības pakāpe un raksturs kā iekšzemes, tā arī starptautiskajā transportā būtu vienādi;
- (5) tā kā Varšavas konvencijas pilnīga izskatīšana un pārskatīšana ir jau sen nokavēta un ilgu laiku pārstāv starptautiskā līmenī vienveidīgāko un piemērojamāko reakciju uz jautājumu par gaisa pārvadātāju atbildību nelaiemes gadījumos; tā kā būtu jāturpina paaugstināt Varšavas konvencijā noteiktās atbildības robežas daudzpusējās sarunās;
- (6) tā kā saskaņā ar subsidiaritātes principu ir vēlama rīcība Kopienas līmenī, lai panāktu saskaņotību gaisa pārvadātāju atbildības jomā un lai tā varētu kalpot par pamatnostādni pasažieru aizsardzības uzlabošanai pasaules mērogā;
- (7) tā kā ir lietderīgi novērst visus monetāros atbildības ierobežojumus Varšavas konvencijas 22. panta 1. punkta nozīmē vai jebkādos citus juridiskus vai līgumiskus ierobežojumus saskaņā ar starptautiskajā līmenī pastāvošajām tendencēm;
- (8) tā kā, lai novērstu situācijas, kad nelaiemes gadījumos cietušie nesaņem kompensācijas, Kopienas gaisa pārvadātājiem attiecībā uz visu veidu prasībām, kas saskaņā ar Varšavas konvencijas 17.

⁽¹⁾ OV C 104, 10.4.1996., 18. lpp. un OV C 29, 30.1.1997., 10. lpp.

⁽²⁾ OV C 212, 22.7.1996., 38. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 1996. gada 17. septembra Atzinums (OV C 320, 28.10.1996., 30. lpp.), Padomes 1997. gada 24. februāra Kopējā nostāja (OV C 123, 21.4.1997., 89. lpp.) un Eiropas Parlamenta 1997. gada 29. maija Lēmums (OV C 182, 16.6.1997.).

▼B

pantu tiek celtas pasažieru nāves, ievainojuma vai citu miesas bojājumu dēļ, līdz zināmai robežai jāatsakās no jebkādas aizstāvības saskaņā ar Varšavas konvencijas 20. panta 1. punktu;

- (9) tā kā Kopienas gaisa pārvadātāji var tikt atbrīvoti no atbildības attiecīgā pasažiera negadījumu veicinošas nolaidības dēļ;
- (10) tā kā ir jāizskaidro pienākumi, kas izriet no šīs regulas, ievērojot Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulas (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu ⁽¹⁾ 7. pantu; tā kā šajā ziņā Kopienas gaisa pārvadātājiem vajadzētu būt apdrošinātiem līdz zināmai robežai, kas noteikta šajā regulā;
- (11) tā kā Kopienas gaisa pārvadātājiem vienmēr vajadzētu būt tiesīgiem celt prasības pret trešām pusēm;
- (12) tā kā steidzamas avansa izmaksas var ievērojami palīdzēt ievainotajiem pasažieriem vai fiziskajām personām, kam ir tiesības uz kompensāciju, lai segtu neatliekamus izdevumus pēc aviācijas avārijas;
- (13) tā kā noteikumi par atbildības raksturu un atbildības ierobežošanu pasažiera nāves, ievainojuma vai jebkāda cita miesas bojājuma gadījumā ir daļa no līguma starp pārvadātāju un pasažieri par gaisa transporta pārvadājumu laiku un nosacījumiem noteikumu daļa; tā kā, lai mazinātu konkurences traucējumu iespējamību, pārvadātājiem no trešām valstīm vajadzētu pienācīgi informēt pasažierus par saviem pārvadājuma nosacījumiem;
- (14) tā kā ir lietderīgi un nepieciešams, ka šajā regulā izteiktie monetārie ierobežojumi tiek pārskatīti, lai ņemtu vērā ekonomiskās norises un notikumu attīstību starptautiskos forumos;
- (15) tā kā Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (ICAO) patlaban nodarbojas ar Varšavas konvencijas pārskatīšanu; tā kā, līdz šīs pārskatīšanas rezultāti kļūs zināmi, Kopienas veiktie pagaidu pasākumi uzlabos pasažieru aizsardzību; tā kā Padomei būtu jāpārskata šī regula iespējami īsā laikā pēc tās pārskatīšanas ICAO,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

▼M1

1. pants

Šī regula īsteno attiecīgos Monreālas Konvencijas noteikumus par pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumiem un nosaka dažus papildu noteikumus. Bez tam tā paplašina šo noteikumu piemērošanas jomu, attiecinot tos arī uz gaisa pārvadājumiem vienā dalībvalstī.

2. pants

1. Šajā regulā:

- a) "gaisa pārvadātājs" ir gaisa satiksmes uzņēmums ar derīgu darbības licenci;
- b) "Kopienas gaisa pārvadātājs" ir gaisa satiksmes uzņēmums ar derīgu darbības licenci, ko izdevusi kāda Kopienas dalībvalsts saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 2407/92;
- c) "persona, kas tiesīga saņemt kompensāciju" ir pasažieris vai kāda persona, kam ir tiesības uz prasību šā pasažiera vārdā saskaņā ar piemērojamajiem tiesību aktiem;
- d) "bagāža", ja nav noteikts citādi, ir gan reģistrētā, gan neregistrētā bagāža Monreālas Konvencijas 17. panta 4. punkta nozīmē;
- e) "SDR" ir speciālās aizņēmumtiesības, ko noteicis Starptautiskais Valūtas fonds;

⁽¹⁾ OV L 240, 24.8.1992., 1. lpp.

▼ **M1**

- f) "Varšavas Konvencija" ir Varšavā 1929. gada 12. oktobrī parakstītā Konvencija par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, vai Varšavas Konvencija ar grozījumiem, kas izdarīti Hāgā 1955. gada 28. septembrī, un Konvencija par Varšavas Konvencijas papildinājumiem, kas parakstīta Gvadalaharā 1961. gada 18. septembrī;
- g) "Monreālas Konvencija" ir Konvencija par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas parakstīta Monreālā 1999. gada 28. maijā.
2. Šajā regulā minētie termini, kas nav definēti 1. punktā, ir lietoti Monreālas Konvencijā lietoto terminu nozīmē.

3. pants

1. Kopienas gaisa pārvadātāju atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu reglamentē visi Monreālas Konvencijas noteikumi, kas attiecas uz šo atbildību.
2. Prasību pēc apdrošināšanas, kas noteikta Regulas (EEK) Nr. 2407/92 7. pantā, ciktāl tā attiecas uz atbildību par pasažieriem, saprot tādējādi, ka Kopienas gaisa pārvadātājam ir jābūt apdrošinātam tā, lai tas varētu pienācīgi nodrošināt, ka visas personas, kuras ir tiesīgas saņemt kompensāciju, saņem pilnu summu, uz kuru tām ir tiesības saskaņā ar šo regulu.

3.a pants

Papildu summas apjomu, ko Kopienas gaisa pārvadātājs var pieprasīt saskaņā ar Monreālas Konvencijas 22. panta 2. punktu, ja pasažieris iesniedz īpašu deklarāciju, kurā izrāda īpašu interesi par bagāžas nogādāšanu galamērķī, nosaka, pamatojoties uz tarifu, kas saistīts ar tiem papildu izdevumiem par konkrētās bagāžas pārvadāšanu un apdrošināšanu, kuri pārsniedz izdevumus par bagāžu, kas ir novērtēta pārvadātāja atbildības līmenī vai zemāk par to. Tarifus pēc lūguma dara pieejamus pasažieriem.

5. pants

1. Kopienas gaisa pārvadātājs nekavējoties, katrā ziņā — ne vēlāk kā piecpadsmit dienas pēc tam, kad ir noteikta tās fiziskā persona, kura ir tiesīga saņemt kompensāciju, proporcionāli ciestajiem zaudējumiem izmaksā avansus, kas ir vajadzīgi, lai segtu tūlītējas ekonomiska rakstura vajadzības.
2. Neskarot 1. punkta noteikumus, nāves gadījumā avanss nav mazāks par eiro izteiktiem 16 000 SDR par vienu pasažieri.
3. Avanss nenozīmē atbildības atzīšanu, un to var atskaitīt no summām, ko izmaksā vēlāk saskaņā ar Kopienas gaisa pārvadātāja atbildību, bet avanss nav jāatlīdzina, izņemot gadījumus, kas paredzēti Monreālas Konvencijas 20. pantā, vai ja avansu saņēmusī persona nav tā persona, kura ir tiesīga saņemt kompensāciju.

6. pants

1. Visi gaisa pārvadātāji, pārdodot gaisa pārvadājuma pakalpojumu Kopienā, nodrošina, lai pārdošanas vietās, ieskaitot pārdošanu pa telefonu un internetā, pasažieriem būtu pieejams kopsavilkums par galvenajiem noteikumiem, kas reglamentē atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu, ieskaitot kompensācijas pieprasīšanas termiņus un iespēju iesniegt īpašu deklarāciju attiecībā uz bagāžu. Izpildot šo informēšanas prasību, Kopienas gaisa pārvadātāji izmanto pielikumā doto paziņojumu.

▼ **M1**

Šāds kopsavilkums vai paziņojums nevar izmantot par pamatu kompensācijas prasījumam un šīs regulas vai Monreālas Konvencijas interpretācijai.

2. Papildus 1. punktā noteiktajām informēšanas prasībām gaisa pārvadātāji attiecībā uz Kopienā sniegtiem vai pirktiem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem rakstiski nodrošina katram pasažierim šādu informāciju:

- par konkrētajā lidojumā piemērojamo gaisa pārvadātāja atbildības ierobežojumu attiecībā uz nāves gadījumiem vai ievainojumiem, ja šādi ierobežojumi pastāv,
- par konkrētajā lidojumā piemērojamo gaisa pārvadātāja atbildības ierobežojumu attiecībā uz bagāžas iznīcināšanu, pazušanu vai bojājumu, kā arī brīdinājumu, ka bagāžai, kuras vērtība pārsniedz norādīto skaitli, jāpievērš gaisa pārvadātāja uzmanība reģistrācijas laikā, vai pasažierim pirms ceļojuma tā pilnīgi jāapdrošina,
- par konkrētajā lidojumā piemērojamo gaisa pārvadātāja atbildības ierobežojumu attiecībā uz kaitējumu sakarā ar kavēšanos.

3. Visos pārvadājumos, ko veic Kopienas gaisa pārvadātāji, saskaņā ar 1. un 2. punktā izstrādātajām informēšanas prasībām norādītie ierobežojumi ir šajā regulā noteiktie ierobežojumi, ja vien Kopienas gaisa pārvadātājs brīvprātīgā kārtā nepiemēro augstākus ierobežojumus. Attiecībā uz visiem pārvadājumiem, ko veic trešo valstu gaisa pārvadātāji, 1. un 2. punkts attiecas tikai uz pārvadājumiem uz Kopienu, no Kopienas vai Kopienā.

7. pants

Ne vēlāk kā trīs gadus pēc dienas, kad sāks piemērot Regulu (EK) Nr. 889/2002 ⁽¹⁾, Komisija izstrādā ziņojumu par šīs regulas piemērošanu. Komisija jo īpaši izskata vajadzību pārskatīt attiecīgajos Monreālas Konvencijas pantos minētās naudas summas, ņemot vērā ekonomikas attīstību un ICAO depozitārija paziņojumus.

▼ **B**

8. pants

Šī regula stājas spēkā vienu gadu pēc tās publicēšanas *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

⁽¹⁾ OV L 140, 30.5.2002., 2. lpp.

▼ **M1***PIELIKUMS*

Gaisa pārvadātāja atbildība par pasažieriem un viņu bagāžu

Šajā informācijas paziņojumā ir apkopoti Kopienas tiesību aktu un Monreālas Konvencijas noteikumi par Kopienas gaisa pārvadātāju atbildību.

Kompensācija nāves vai ievainojuma gadījumā

Atbildībai par pasažiera nāvi vai ievainojumu nav finansiālu ierobežojumu. Attiecībā uz zaudējumiem līdz 100 000 SDR (aptuvena summa vietējā valūtā) gaisa pārvadātājs kompensācijas prasījumu apstrīdēt nevar. Pārsniedzot šo summu, gaisa pārvadātājs var aizstāvēties pret prasījumu, pierādot, ka nav pieļāvis nolaidību vai bijis citādi vainīgs negadījumā.

Avansa maksājumi

Ja pasažieris iet bojā vai gūst ievainojumus, gaisa pārvadātājam 15 dienu laikā no tās personas noteikšanas, kura ir tiesīga saņemt kompensāciju, ir jāizmaksā avanss, lai segtu tūlītējas ekonomiskas vajadzības. Nāves gadījumā šis avanss nedrīkst būt mazāks par 16 000 SDR (aptuvena summa vietējā valūtā).

Pasažieru aizkavēšana

Pasažieru aizkavēšanas gadījumā gaisa pārvadātājs atbild par zaudējumiem, ja vien nav veikis visus piemērotos pasākumus, lai zaudējumus novērstu, vai šādus pasākumus nav bijis iespējams veikt. Atbildība par pasažieru aizkavēšanu nepārsniedz 4 150 SDR (aptuvena summa vietējā valūtā).

Bagāžas kavēšanās

Bagāžas kavēšanās gadījumā gaisa pārvadātājs atbild par zaudējumiem, ja vien nav veikis visus piemērotos pasākumus, lai zaudējumus novērstu, vai šādus pasākumus nav bijis iespējams veikt. Atbildība par bagāžas kavēšanos nepārsniedz SDR 1 000 (aptuvena summa vietējā valūtā).

Bagāžas iznīcināšana, zudums vai bojājums

Gaisa pārvadātāja atbildība par bagāžas iznīcināšanu, zudumu vai bojājumu nepārsniedz 1 000 SDR (aptuvena summa vietējā valūtā). Attiecībā uz reģistrētu bagāžu gaisa pārvadātājs atbild arī tad, ja nav vainīgs, ja vien bagāžai nav bijuši trūkumi. Attiecībā uz neregistrētu bagāžu gaisa pārvadātājs atbild tikai tad, ja ir vainīgs.

Augstāki atbildības ierobežojumi attiecībā uz bagāžu

Pasažieris var gūt labumu no augstākiem atbildības ierobežojumiem, ne vēlāk kā pie reģistrācijas iesniedzot īpašu deklarāciju un samaksājot papildu maksu.

Sūdzības attiecībā uz bagāžu

Ja bagāža ir bojāta, aizkavējas, ir pazaudēta vai iznīcināta, pasažierim iespējami drīz ir jāiesniedz gaisa pārvadātājam rakstiska sūdzība. Par reģistrētās bagāžas bojājumiem pasažierim ir jāiesniedz rakstiska sūdzība septiņu dienu laikā un, ja tā ir aizkavējusies — 21 dienas laikā no dienas, kad tā nonākusi pasažiera rīcībā.

Līdzēju un faktisko pārvadātāju atbildība

Ja gaisa pārvadātājs, kas faktiski veic lidojumu, nav tas pats pārvadātājs, ar kuru par pārvadājumu ir slēgts līgums, pasažierim ir tiesības iesniegt sūdzību jebkurai no šiem pārvadātājiem vai celt prasību pret jebkuru no tiem. Ja gaisa pārvadātāja nosaukums vai kods ir norādīts uz biļetes, ar šo pārvadātāju ir slēgts līgums par pārvadājumu.

Rīcības termiņš

Prasība par zaudējumu atlīdzību ir jāceļ divu gadu laikā no lidaparāta pienākšanās dienas vai no tās dienas, kad tam būtu bijis jāpienāk.

▼ **M1**

Noteikumi, pēc kuriem šī informācija ir sastādīta

Iepriekš izklāstīto noteikumu pamatā ir 1999. gada 28. maija Monreālas Konvencija, kas Kopienā tiek īstenota ar Regulu (EK) Nr. 2027/97 (kurā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 889/2002) un dalībvalstu tiesību aktiem.