

31997R2027

Rregullore e Këshillit (KE) NR. 2027/97 e 9 Tetorit 1997, mbi përgjegjësinë e agjensisë së transportit ajror në rast aksidenti

GZ L 285, 17.10.1997, f.0001-0003

RREGULLORE E KËSHILLIT (KE) nr. 2027/97 e 9 Tetorit 1997, mbi përgjegjësinë e agjensisë së transportit ajror në rast aksidenti

KËSHILLI I KOMUNITETEVE EVROPIANE

Duke pasur parasysh, Traktatin themelues të Komunitetit Evropian, dhe në veçanti nenin 84 (2) të saj,

Duke pasur parasysh propozimin e Komisionit (1),

Duke pasur parasysh mendimin e Komitetit Ekonomik dhe Social (2),

Duke vepruar në përputhje me procedurat e përcaktuara nga neni 189 (c) i, Traktatit (3),

(1) Duke pasur parasysh se në kuadër të politikës së përbashkët të transportit, është e nevojshme të përmirësohet niveli i mbrojtjes së pasagjerëve të përfshirë në aksidente;

(2) Duke pasur parasysh se rregullat mbi përgjegjësinë në rast aksidentesh përcaktohen nga Konventa për “Unifikimin e Rregullave të Caktuara Lidhur me Transportin Ndërkombëtar Ajror” të nënshkruar në Varshavë, më 12 Tetor 1929 ose nga po ajo Konventë e ndryshuar në Hagë, më 28 Shtator 1955 dhe nga Konventa e hartuar në Guadalahara, më 18 Shtator 1961, cilado konventë qoftë, secila e referuar më poshtë si konventë e zbatueshme njëjloj si ‘Konventa e Varshavës’, duke pasur parasysh se Konventa e Varshavës zbatohet në të gjithë botën në dobi të pasagjerëve dhe agjensive të transportit.

(3) Duke pasur parasysh se caku i përgjegjësisë përcaktuar nga Konventa e Varshavës është shumë i vogël, sipas standardeve të sotme ekonomike dhe sociale dhe shpesh, çon drejt veprimeve të stërzgjatura ligjore, të cilat dëmtojnë imazhin e transportit ajror; duke pasur parasysh se, për pasojë, Shtetet Anëtare kanë rritur në mënyra të ndryshme cakun e përgjegjësisë, duke projektuar në këtë mënyrë kushte dhe afate të ndryshme transporti në tregun e brendshëm të aviacionit;

(4) Duke pasur parasysh se, për më tepër, Konventa e Varshavës aplikohet vetëm në transportin ndërkombëtar, ndërsa në tregun e brendshëm të aviacionit dallimi ndërmjet transportit kombëtar dhe ndërkombëtar është eliminuar; duke pasur parasysh se, për pasojë, është e përshtatshme të egzistojë i njëjti nivel dhe natyrë përgjegjësie si në transportin kombëtar, ashtu edhe në atë ndërkombëtar;

(5) Duke pasur parasysh se një rishikim dhe ripërpunim i Konventës së Varshavës është tejet i vonuar dhe do të paraqiste në planin afatgjatë, një përgjigje me uniformë dhe, të zbatueshme, në nivel ndërkombëtar për çështjen e përgjegjësisë së agjensive të

transportit ajror në rast aksidentesh, ndonëse përpjekjet për të rritur caqet e përgjegjësive të imponuara në Konventën e Varshavës duhet të vazhdojnë nëpërmjet negociatave në nivel të shumanshëm;

(6) Duke pasur parasysh se në përputhje me parimin e subsidiaritetit, veprimi në nivel Komunitar është i përshtatshëm për të arritur harmonizimin në fushën e përgjegjësive të transportit ajror dhe mund të shërbejë si një udhëzues për mbrojtje të mëtijshme të pasagjerit në shkallë globale;

(7) Duke pasur parasysh se është e përshtatshme të hiqen caqet monetare të përgjegjësive sipas kuptimit të nenit 22 pika (1) të Konventës së Varshavës ose çdo cak tjetër ligjor, ose kontraktual, në përputhje me prirjet aktuale në nivel ndërkombëtar;

(8) Duke pasur parasysh se për të mënjeluar situatat, kur viktimat e aksidenteve nuk kompensohen, transportuesit ajrorë të Komunitetit, për sa i përket çdo pretendimi të bërë për shkak të vdekjes, plagosjes ose dëmtimi tjetër trupor të një pasagjeri sipas nenit 17 të Konventës së Varshavës, përfitojnë mbrojtje sipas nenit 20 pika (1) të Konventës së Varshavës, deri në një cak të caktuar;

(9) Duke pasur parasysh se transportuesit ajrorë të Komunitetit mund të shfajësohen nga përgjegjësia e tyre në rastet, kur pasagjeri në fjalë kontribuon me neglizhencës e tij/saj;

(10) Duke pasur parasysh se është e nevojshme të qartësohen detyrimet e kësaj Rregullore në dritën e nenit 7 të Rregullores së Këshillit (KEE) nr. 2407/92 të 23 Korrikut 1992, mbi liçensimin e transportuesve ajrorë (4); duke pasur parasysh se, në këtë aspekt, transportuesit ajrorë të Komunitetit duhet të sigurohen deri në një cak të caktuar, të përcaktuar në këtë Rregullore;

(11) Duke pasur parasysh se transportuesit ajrorë të Komunitetit duhet gjithmonë të gëzojnë të drejtën të pretendojnë kundrejt palëve të treta;

(12) Duke pasur parasysh se pagesat paradhënie të menjëhershme mund të ndihmojnë në mënyrë të konsiderueshme pasagjerët e dëmtuar ose personat fizik, që gëzojnë të drejtën e kompensimit në përballimin e shpenzimeve të drejtpërdrejta mbas një aksidenti ajror;

(13) Duke pasur parasysh se rregullat mbi natyrën dhe kufizimin e përgjegjësive në rast vdekje, plagosje ose çdo dëmtimi tjetër trupor të pasagjerit, përbëjnë një pjesë të kushteve të transportit në kontratën e transportit ajror ndërmjet transportuesit dhe pasagjerit, ndonëse, për të zvogëluar rrezikun e konkurrencës shtrembëruese, transportuesit e palëve të treta duhet të informojnë siç duhet pasagjerët mbi kushtet e transportit të tyre;

(14) Duke pasur parasysh se është përshtatshme dhe e nevojshme që të rishikohen caqet monetare të shprehur në këtë Rregullore me qëllim marrjen në konsideratë të zhvillimeve ekonomike dhe zhvillimeve në forumet ndërkombëtare;

(15) Duke pasur parasysh se Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (ONAC) aktualisht është e angazhuar në një rishikim të Konventës së Varshavës, ndërsa, duke pritur rezultatin e rishikimit në fjalë, veprimet mbi bazat *interim* nga ana e Komunitetit do të rrisin mbrojtjen e pasagjerëve; duke pasur parasysh se Këshilli duhet të rishikojë këtë Rregullore sa më shpejt që të jetë e mundur, mbas rishikimit nga ana e ONAC,

KA MIRATUAR KËTË RREGULLORE :

Neni 1

Kjo Direktivë përcakton detyrimet e transportuesve ajrorë të Komunitetit, për sa i përket përgjegjësisë në rast aksidentesh të pasagjerëve për dëmtime të ndodhura në rast vdekje, plagosje ose dëmtim tjetër trupor të një pasagjeri, nëse aksidenti i cili shkaktoi dëmtimin në fjalë ndodhi gjatë qëndrimit në avion ose gjatë veprimeve të hipjes apo zbritjes.

Kjo Rregullore gjithashtu qartëson disa kërkesa për sigurinë nga ana e transportuesve ajrorë të Komunitetit.

Për më tepër, kjo Direktivë përcakton disa kërkesa mbi të dhënat, që duhet të sigurohen nga ana e transportuesve ajrorë të krijuar jashtë Komunitetit të cilët veprojnë drejt, nga ose brenda Komunitetit.

Neni 2

1. Për qëllimin e kësaj Rregullore:

- (a) ‘transportues ajror’ nënkupton një sipërmarrje të transportit ajrorë, që zotëron një licencë të vleshme veprimi;
- (b) ‘transportues ajror i Komunitetit’ nënkupton një transportues ajrorë, me një licencë të vleshme veprimi të lëshuar nga një Shtet Anëtar në përputhje me dispozitat e Rregullores (KEE) nr. 2407/92;
- (c) ‘personi që gëzon të drejtën për kompensim’ nënkupton një pasagjer ose çdo person, që ka të drejtë të pretendojë në emër të pasagjerit në fjalë, në përputhje me legjislacionin e zbatueshëm;
- (d) ‘ecu/eku’ nënkupton njësinë e llogaritjes në hartimin e buxhetit të përgjithshëm të Komuniteteve Europiane në përputhje me nenet 207 dhe 209 të Traktatit;
- (e) ‘SDR’ nënkupton të Drejtën e Veçantë për të Tërhequr sipas përcaktimit të Fondit Ndërkombëtar Monetar;
- (f) ‘Konventa e Varshavës’ nënkupton Konventën për Unifikimin e Rregullave të Caktuara Lidhur me Transportin Ndërkombëtar Ajror nënshkruar në Varshavë, më 12 Tetor 1929 ose Konventa e Varshavës e ndryshuar në Hagë, më 28 Shtator 1955 dhe shtesa e Konventës së Varshavës hartuar në Guadalahara, më 18 Shtator 1961, cilado konventë e zbatueshme qoftë në kontratën për transport të pasagjerit së bashku me të gjitha instrumentat ndërkombëtare, të cilët plotësojnë dhe i atashohen asaj dhe janë në fuqi.

2. Nocionet e shprehura në këtë Rregullore, të cilat nuk janë përcaktuar në paragrafin 1, janë të njëjta me ato të përdorura në Konventën e Varshavës.

Neni 3

1. (a) Përgjegjësia e një transportuesi ajror Komunitar në rast aksidenti të një pasagjeri, për dëmtime të shkaktuara në rast vdekjeje, plagosjeje ose dëmtimi tjetër trupor nuk i nënshtrohet një limiti financiar, qoftë ky limit i përcaktuar me ligj, konventë ose kontratë;
(b) Detyrimi i sigurimeve përcaktuar në nenin 7 të Rregullores (KEE) nr. 2407/92 kuptohet si një kërkesë, që një transportues ajror i Komunitetit të sigurohet deri në cakun e përgjegjësisë së kërkuar sipas paragrafit 2 dhe pas kësaj, deri në një nivel të arsyeshëm.
2. Për dëmtime deri në shumën e barazvleshme me 100 000 eku SDR, transportuesi ajror i Komunitetit nuk tejkalon ose kufizon përgjegjësinë e tij duke provuar, se, ai dhe agjentët e tij kanë marrë të gjitha masat për të shmangur dëmtimin ose, ishte e pamundur për atë apo ata, që të ndërmerrnin masa të tilla.
3. Pa kundërshtuar dispozitat e paragrafit 2, nëse transportuesi ajror i Komunitetit provon se dëmtimi u shkaktua nga, ose u ndihmua nga neglizhenca e pasagjerit të dëmtuar apo viktimës, transportuesi mund të shfajësohet tërësisht ose pjesërisht nga përgjegjësia e tij, sipas legjislacionit të zbatueshëm.

Neni 4

- Në rast vdekjeje, plagosjeje ose dëmtimi tjetër trupor të një pasagjeri gjatë një aksidenti, asnjë dispozitë e kësaj Rregullore:
- (a) nuk lë të kuptohet se transportuesi ajror i Komunitetit është pala e vetme përgjegjëse për të paguar dëmshpërblimet ose:
 - (b) nuk kufizon ndonjë të drejtë të një transportuesi ajror të Komunitetit për të mbledhur kontribute ose zhdëmtime nga çdo palë tjetër, në përputhje me legjislacionin e zbatueshëm.

Neni 5

1. Transportuesi ajror i Komunitetit, pa vonesë dhe në çdo rast, jo më vonë se pesëmbëdhjetë ditë nga identifikimi i personit fizik që gëzon të drejtën për t'u kompensuar dhe përcaktimi i kompensimit, realizon pagesa paradhënie ashtu siç mund të kërkohet për të përmbushur nevojat ekonomike të menjëhershme në përpjestim me dëmin e shkaktuar.
2. Pa çënuar paragrafin 1, paradhënia nuk duhet të jetë më pak se ekuivalenti *in ecus* prej 15 000 SDR për pasagjer, në rast vdekjeje.
3. Paradhënia nuk përbën njohje të përgjegjësisë dhe mund t'i kompensohet çdo shume pasardhëse mbi bazën e përgjegjësisë së transportuesit ajror të Komunitetit, por, nuk është e kthyeshme, përjashtoj rastet e përshkruara në nenin 3 pika (3) ose në rrethanat, ku për pasojë provohet se personi i cili përfitoi paradhënien, shkaktoi ose kontribuoi në dëmtim, duke neglizhuar ose duke mos rezultuar person me të drejtë për kompensim.

Neni 6

1. Dispozitat e shprehura në nenet 3 dhe 5 përfshihen në kushtet e transportit të transportuesve ajrorë të Komunitetit.
2. Të dhëna të nevojshme mbi dispozitat e neneve 3 dhe 5, me kërkesë, vihen në dispozicion të pasagjerëve në agjensitë e transportuesve ajrorë të Komunitetit, agjensitë e udhëtimit, pikat e shitjes dhe pikat e kontrollit. Dokumentacioni i biletës ose ekuivalenti i saj, përmban një përmbledhje të kërkesave në një gjuhë të kuptueshme dhe të qartë.
3. Transportuesit ajror të themeluar jashtë Komunitetit, të cilët veprojnë drejt, nga, dhe brenda Komunitetit, dhe që nuk aplikojnë dispozitat e përmendura në nenet 3 dhe 5, informojnë në mënyrë të qartë pasagjerët në fjalë, në momentin e blerjes së biletës në agjensitë e transportuesit, agjensitë e udhëtimit, ose pikat e kontrollit që ndodhen në territorin e Shtetit Anëtar. Të gjithë transportuesit pajisin të gjithë pasagjerët me një formular ku përcaktohen kushtet. Fakti që vetëm një limit përgjegjësie tregohet në dokumentin e biletës ose në ekuivalentin e saj, nuk përbën informacion të mjaftueshëm.

Neni 7

Jo më vonë se dy vjet nga hyrja në fuqi e kësaj Rregullore, Komisioni harton një raport mbi zbatimin e saj, i cili, ndër të tjera, merr në konsideratë zhvillimet ekonomike dhe ato në forumet ndërkombëtare. Raporti në fjalë mund të shoqërohet me propozime për rishikim të kësaj Rregullore.

Neni 8

Kjo Rregullore hyn në fuqi një vit nga data e botimit të saj në Gazetën Zyrtare të Komuniteteve Evropiane.

Kjo Rregullore është detyruese në tërësinë e saj dhe drejtpërdrejt e zbatueshme në të gjitha Shtetet Anëtare.

Hartuar në Luksemburg, 9 Tetor 1997

Për Këshillin

Presidenti

M. DELVAUX-STEHRÉS

1. GZ C 104, 10.4.1996, fq. 18 dhe GZ Nr. C 29, 30.1.1997, fq.10.
2. GZ C 212, 22.7.1996, fq. 38
3. Mendimi i Parlamentit Evropian e 17 Shtatorit 1996 (GZ nr. C 320, 28.10.1996, fq. 30), Qëndrimi i përbashkët i Këshillit e 24 Shkurtit 1997 (GZ nr. C 123, 21.4.1997, fq.89) dhe Vendimi i Parlamentit Evropian i 29 Majit 1997 (GZ nr. C 182, 16.6.1997).

4. GZ nr. L 240, 24.8.1992, fq 1