

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 889/2002 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
της 13ης Μαΐου 2002
για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομετα-
φορέα σε περίπτωση ατυχήματος
(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως
το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο
251 της συνθήκης ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί ορθό ύψος αποζημίωσης των θυμάτων σε αεροπορικά ατυχήματα.
- (2) Στις 28 Μαΐου 1999 συμφωνήθηκε στο Μόντρεαλ μια νέα σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία ορίζει νέους γενικούς κανόνες περί ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές σε αντικατάσταση εκείνων της σύμβασης της Βαρσοβίας του 1929 και των μετέπειτα τροποποιήσεών της ⁽⁴⁾.
- (3) Η σύμβαση της Βαρσοβίας θα συνεχίσει να ισχύει επ' αόριστον παράλληλα με τη σύμβαση του Μόντρεαλ.
- (4) Η σύμβαση του Μόντρεαλ προβλέπει καθεστώς απεριόριστης ευθύνης σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών στις αερομεταφορές.
- (5) Η Κοινότητα υπέγραψε τη σύμβαση του Μόντρεαλ δείχνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την πρόθεσή της να καταστεί, επικυρώνοντάς την, συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας.
- (6) Είναι αναγκαίο να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήμα-

τος ⁽⁵⁾, ούτως ώστε να συμβαδίζει με τις διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ και να δημιουργηθεί έτσι ένα ομοιόμορφο σύστημα ευθύνης στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές.

- (7) Ο παρών κανονισμός και η σύμβαση του Μόντρεαλ ενισχύουν την προστασία των επιβατών και των προστατευόμενων μελών τους και δεν μπορούν να ερμηνευθούν κατά τρόπο που να μειώνεται η προστασία τους σε σχέση με την ισχύουσα νομοθεσία την ημερομηνία έκδοσης του παρόντος κανονισμού.
- (8) Στην εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών έχει εξαλειφθεί ο διαχωρισμός μεταξύ εθνικής και διεθνούς μεταφοράς και επομένως είναι σκόπιμο να υπάρχει το ίδιο επίπεδο και η ίδια φύση της ευθύνης στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές εντός της Κοινότητας.
- (9) Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, είναι επιθυμητή δράση σε κοινοτική κλίμακα ούτως ώστε να δημιουργηθεί ένα ενιαίο σύνολο κανόνων για όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς.
- (10) Ένα σύστημα απεριόριστης ευθύνης σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών είναι εκείνο που αρμόζει σε ένα ασφαλές και σύγχρονο σύστημα αεροπορικών μεταφορών.
- (11) Οι αερομεταφορείς της Κοινότητας δεν θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να κάνουν χρήση του άρθρου 21 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ εκτός αν αποδεικνύουν ότι η ζημία δεν οφειλόταν σε αμέλεια ή σε άλλη επιβλαβή πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα ή των υπαλλήλων ή των πρακτόρων του.
- (12) Τα ομοιόμορφα όρια ευθύνης για την απώλεια, φθορά ή καταστροφή αποσκευών και για τη ζημία λόγω καθυστέρησης, τα οποία θα ισχύουν για όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς, θα εξασφαλίσουν απλούς και σαφείς κανόνες τόσο για τους επιβάτες όσο και για τις αεροπορικές εταιρείες και θα επιτρέψουν στους επιβάτες να αναγνωρίζουν τότε χρειάζεται πρόσθετη ασφάλιση.

⁽¹⁾ ΕΕ C 337 Ε της 28.11.2000, σ. 68 και
ΕΕ C 213 Ε της 31.7.2001, σ. 298.

⁽²⁾ ΕΕ C 123 της 25.4.2001, σ. 47.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 5ης Απριλίου 2001 (ΕΕ C 21 της 24.1.2002, σ. 256), κοινή θέση του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2001 (ΕΕ C 58 Ε της 5.3.2001, σ. 8) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 12ης Μαρτίου 2002.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 194 της 18.7.2001, σ. 38.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 285 της 17.10.1997, σ. 1.

- (13) Η εφαρμογή διαφορετικών καθεστώτων ευθύνης στα διάφορα δρομολόγια των δικτύων τους δεν θα ήταν πρακτική για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς και θα προκαλούσε σύγχυση στους επιβάτες.
- (14) Είναι επιθυμητό να απαλλάσσονται τα θύματα των δυστυχημάτων και τα προστατευόμενα μέλη τους από τις βραχυπρόθεσμες οικονομικές τους ανάγκες κατά την περίοδο αμέσως μετά το ατύχημα.
- (15) Το άρθρο 50 της σύμβασης του Μόντρεαλ απαιτεί από τα συμβαλλόμενα μέρη να εξασφαλίσουν ότι οι αερομεταφορείς τους είναι καταλλήλως ασφαλισμένοι και είναι αναγκαίο να λαμβάνεται υπόψη το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την έκδοση αδειάς των αερομεταφορών⁽¹⁾, για τη συμμόρφωση προς την εν λόγω διάταξη.
- (16) Είναι επιθυμητό να παρέχονται οι βασικές πληροφορίες σχετικά με τους εφαρμοζόμενους κανόνες περί ευθύνης στους επιβάτες έτσι ώστε να μπορούν να προβούν σε πρόσθετες ασφαλιστικές ρυθμίσεις πριν από το ταξίδι τους, εφόσον χρειάζεται.
- (17) Θα χρειασθεί να επανεξετάζονται τα χρηματικά ποσά που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό έτσι ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο πληθωρισμός και οιαδήποτε αναθεώρηση των ορίων ευθύνης στην σύμβαση του Μόντρεαλ.
- (18) Στο βαθμό που απαιτούνται περαιτέρω κανόνες προκειμένου η σύμβαση του Μόντρεαλ να εφαρμόζεται επί σημείων που δεν καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97, εναπόκειται στα κράτη μέλη να θεσπίσουν τις σχετικές διατάξεις,
- α) “αερομεταφορέας”: επιχείρηση αερομεταφορών με νόμιμη άδεια λειτουργίας·
- β) “κοινοτικός αερομεταφορέας”: αερομεταφορέας με νόμιμη άδεια λειτουργίας εκδοθείσα από κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92·
- γ) “δικαιούχος αποζημιώσεως”: ο επιβάτης ή κάθε πρόσωπο το οποίο έχει δικαίωμα να εγείρει απαιτήσεις αντ’ αυτού, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο·
- δ) “αποσκευές”: εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, όλες οι αποσκευές, τόσο οι παραδιδόμενες κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων όσο και οι μη παραδιδόμενες κατά τον έλεγχο κατά την έννοια του άρθρου 17 παράγραφος 4 της σύμβασης του Μόντρεαλ·
- ε) “ΕΤΔ”: ειδικό τραβηκτικό δικαίωμα κατά τα οριζόμενα από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο·
- στ) “Σύμβαση της Βαρσοβίας”: η σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων που έχουν σχέση με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία υπεγράφη στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, ή η σύμβαση της Βαρσοβίας, όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955, και η συμπληρωματική σύμβαση της σύμβασης της Βαρσοβίας που έγινε στη Γκουανταλαχάρα στις 18 Σεπτεμβρίου 1961·
- ζ) “σύμβαση του Μόντρεαλ”: η σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999.
2. Έννοιες περιεχόμενες στον παρόντα κανονισμό και μη οριζόμενες στην παράγραφο 1, είναι ταυτόσημες με τις έννοιες που χρησιμοποιούνται στη σύμβαση του Μόντρεαλ.»

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 τροποποιείται ως εξής:

1. Ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τίτλο:

«Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους.»

2. Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Άρθρο 1

Ο παρών κανονισμός θέτει σε εφαρμογή τις σχετικές διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ σε ό,τι αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και καθορίζει μερικές επιπλέον διατάξεις. Επίσης, επεκτείνει την εφαρμογή των διατάξεων αυτών στην αεροπορική μεταφορά εντός ενός κράτους μέλους.»

3. Το άρθρο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Άρθρο 2

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

4. Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Άρθρο 3

1. Η ευθύνη ενός κοινοτικού αερομεταφορέα έναντι επιβατών και των αποσκευών τους διέπεται από όλες τις διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ σχετικά με την εν λόγω ευθύνη.

2. Η υποχρέωση ασφάλισης που ορίζεται στο άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 όσον αφορά την ευθύνη έναντι επιβατών έχει την έννοια ότι ο κοινοτικός αερομεταφορέας απαιτείται να ασφαλιζεται μέχρι ενός ποσού που θα εξασφαλίζει ότι όλα τα πρόσωπα που δικαιούνται αποζημίωσης θα λάβουν όλο το ποσό που δικαιούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.»

5. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

Άρθρο 3α

Το συμπληρωματικό ποσό, το οποίο μπορεί να ζητήσει κοινοτικός αερομεταφορέας σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 2 της σύμβασης του Μόντρεαλ, όταν ένας επιβάτης κάνει ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος για την παράδοση της αποσκευής του στον τόπο προορισμού, βασίζεται σε τιμολόγιο συνδεδεμένο με τα πρόσθετα έξοδα που συνεπάγεται η μεταφορά και η ασφάλιση της αποσκευής, τα οποία υπερβαίνουν τα έξοδα για αποσκευές που τιμώνται έως το όριο ευθύνης. Το τιμολόγιο διατίθεται στους επιβάτες, εφόσον το ζητήσουν.»

6. Το άρθρο 4 διαγράφεται.

⁽¹⁾ ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

7. Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

1. Ο κοινοτικός αερομεταφορέας οφείλει να καταβάλει αμελλητί, οπωσδήποτε δε δεκαπέντε ημέρες το αργότερο αφ'ής στιγμής εξακριβωθεί η ταυτότητα του φυσικού προσώπου το οποίο δικαιούται την αποζημίωση, την απαιτούμενη προκαταβολή για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών, ανάλογα με το μέγεθος της ζημίας που υπέστη.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, η προκαταβολή ισούται τουλάχιστον με το ισοδύναμο 16 000 ΕΤΔ σε ευρώ ανά επιβάτη σε περίπτωση θανάτου.

3. Η προκαταβολή δεν συνιστά αναγνώριση της ευθύνης και μπορεί να αφαιρεθεί από οιαδήποτε μεταγενέστερη πληρωμή λόγω ευθύνης του κοινοτικού αερομεταφορέα· ωστόσο δεν επιστρέφεται, εκτός από τις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 20 της σύμβασης του Μόντρεαλ ή στις περιπτώσεις που το πρόσωπο που έλαβε την προκαταβολή δεν ήταν δικαιούχος αποζημίωσης.»

8. Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

1. Όλοι οι αερομεταφορείς, οσάκις πωλούν αεροπορική μεταφορά στην Κοινότητα, εξασφαλίζουν ότι διατίθεται στους επιβάτες, σε όλα τα σημεία πώλησης καθώς και στις πωλήσεις μέσω τηλεφώνου και Διαδικτύου, περιλήψη των κύριων διατάξεων που διέπουν την ευθύνη για τους επιβάτες και τις αποσκευές τους, ιδίως των προθεσμιών για την άσκηση αγωγής αποζημίωσης και της δυνατότητας υποβολής ειδικής δήλωσης για αποσκευές. Προκειμένου να συμμορφώνονται προς την εν λόγω απαίτηση πληροφόρησης, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς κάνουν χρήση του σημειώματος που παρατίθεται στο παράρτημα. Η περιλήψη ή το σημείωμα αυτό δεν μπορεί να χρησιμοποιείται ως βάση για απαίτηση αποζημίωσης ούτε για την ερμηνεία των διατάξεων του παρόντος κανονισμού ή της σύμβασης του Μόντρεαλ.

2. Επιπροσθέτως των απαιτήσεων πληροφόρησης που ορίζονται στην παράγραφο 1, όλοι οι κοινοτικοί αερομεταφορείς παρέχουν γραπτώς σε κάθε επιβάτη για αεροπορική μεταφορά που παρέχεται ή αγοράζεται στην Κοινότητα:

- το όριο ευθύνης του αερομεταφορέα, εφόσον υπάρχει, που ισχύει για τη συγκεκριμένη πτήση σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού,
- το όριο ευθύνης του αερομεταφορέα που ισχύει για τη συγκεκριμένη πτήση σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή φθοράς της αποσκευής και ειδοποίηση ότι αποσκευές αξίας μεγαλύτερης του ορίου αυτού θα πρέπει να υποδεικνύονται στον αερομεταφορέα κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων ή να ασφαρίζονται πλήρως από τον επιβάτη πριν από το ταξίδι,
- το όριο ευθύνης του αερομεταφορέα που ισχύει για τη συγκεκριμένη πτήση σε περίπτωση ζημίας λόγω καθυστέρησης.

3. Για όλες τις μεταφορές που εκτελούνται από κοινοτικούς αερομεταφορείς, τα όρια που αναγράφονται, σύμφωνα με τις απαιτήσεις πληροφόρησης των παραγράφων 1 και 2, είναι εκείνα που ορίζει ο παρών κανονισμός, εκτός εάν ο κοινοτικός αερομεταφορέας εκούσια εφαρμόζει υψηλότερα όρια. Για όλες τις μεταφορές που εκτελούνται από μη κοινοτικούς αερομεταφορείς, οι παράγραφοι 1 και 2 εφαρμόζονται μόνον για τη μεταφορά προς, από ή εντός της Κοινότητας.»

9. Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Το αργότερο τρία έτη μετά την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 889/2002 (*), η Επιτροπή εκπονεί έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Η Επιτροπή εξετάζει ιδίως εάν είναι αναγκαίο να αναθεωρηθούν τα ποσά που αναγράφονται στα σχετικά άρθρα της σύμβασης του Μόντρεαλ με βάση τις οικονομικές εξελίξεις και τις κοινοποιήσεις της ΔΟΠΑ ως θεματοφύλακα.

(*) ΕΕ L 140 της 30.5.2002, σ. 2.»

10. Προστίθεται το ακόλουθο παράρτημα:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ευθύνη των αερομεταφορέων έναντι των επιβατών και των αποσκευών τους

Το παρόν πληροφοριακό σημείωμα συνοψίζει τους κανόνες περί ευθύνης που εφαρμόζουν οι κοινοτικοί αερομεταφορείς σύμφωνα με τις απαιτήσεις της κοινοτικής νομοθεσίας και της σύμβασης του Μόντρεαλ.

Αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού

Δεν υπάρχουν οικονομικά όρια αποζημίωσης για τραυματισμό ή θάνατο επιβατών. Για βλάβες έως 100 000 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα), ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να αμφισβητήσει απαιτήσεις για αποζημίωση. Άνω του ποσού αυτού, ο αερομεταφορέας μπορεί να αντικρούσει απαίτηση εφόσον αποδείξει ότι η βλάβη δεν οφείλεται σε αμέλειά του ή σε υπαιτιότητά του.

Προκαταβολές

Σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη, ο αερομεταφορέας οφείλει να καταβάλει προκαταβολή για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών εντός 15 ημερών από τον προσδιορισμό της ταυτότητας του δικαιούχου αποζημίωσης. Σε περίπτωση θανάτου, η εν λόγω προκαταβολή δεν είναι κατώτερη των 16 000 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα).

Καθυστέρηση επιβατών

Σε περίπτωση καθυστέρησης επιβατών, ο αερομεταφορέας ευθύνεται για τις ζημιές εκτός εάν έλαβε όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφευχθεί η καθυστέρηση ή εκτός εάν ήταν αδύνατον να λάβει τα μέτρα αυτά. Η ευθύνη λόγω καθυστέρησης επιβατών περιορίζεται στα 4 150 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα).

Καθυστέρηση αποσκευών

Σε περίπτωση καθυστέρησης αποσκευών, ο αερομεταφορέας ευθύνεται για τις ζημιές εκτός εάν έλαβε όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφευχθεί η καθυστέρηση ή εκτός εάν ήταν αδύνατον να λάβει τα μέτρα αυτά. Η ευθύνη λόγω καθυστέρησης αποσκευών περιορίζεται στα 1 000 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα).

Καταστροφή, απώλεια ή φθορά αποσκευών

Ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για την καταστροφή, απώλεια ή φθορά αποσκευών έως 1 000 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα). Σε περίπτωση που οι αποσκευές έχουν παραδοθεί κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος ακόμη και εάν η ζημία δεν οφείλεται σε δική του υπαιτιότητα, εκτός εάν η αποσκευή έφερε ελάττωμα. Σε περίπτωση που οι αποσκευές δεν έχουν παραδοθεί κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος μόνον εφόσον η ζημία οφείλεται σε υπαιτιότητά του.

Ανώτερα όρια για αποσκευές

Ένας επιβάτης μπορεί να τύχει υψηλότερου ορίου ευθύνης εφόσον κάνει ειδική δήλωση το αργότερο κατά την παράδοση των αποσκευών κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων και εφόσον πληρώσει ένα συμπληρωματικό ποσό.

Καταγγελίες για αποσκευές

Σε περίπτωση φθοράς, καθυστέρησης, απώλειας ή καταστροφής αποσκευών, ο επιβάτης οφείλει να υποβάλει γραπτή καταγγελία στον αερομεταφορέα το ταχύτερο δυνατό. Σε περίπτωση φθοράς αποσκευών που έχουν παραδοθεί κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων, ο επιβάτης οφείλει να υποβάλει γραπτή καταγγελία στον αερομεταφορέα εντός επτά ημερών, και σε περίπτωση καθυστέρησης εντός είκοσι

μιας ημερών, σε αμφότερες τις περιπτώσεις από την ημερομηνία κατά την οποία οι αποσκευές τέθηκαν στην διάθεση του επιβάτη.

Ευθύνη συμβαλλομένων και πραγματικών αερομεταφορέων

Εάν ο αερομεταφορέας που αναλαμβάνει την πτήση δεν είναι ο ίδιος με το συμβαλλόμενο αερομεταφορέα, ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να απευθύνει καταγγελία ή να απαιτήσει αποζημίωση και από τους δύο αερομεταφορείς. Εάν το όνομα ή ο κωδικός ενός αερομεταφορέα αναγράφεται στο εισιτήριο, αυτός ο αερομεταφορέας είναι ο συμβαλλόμενος αερομεταφορέας.

Χρονικό περιθώριο για την άσκηση αγωγής

Η άσκηση αγωγής για την αξίωση αποζημίωσης υποβάλλεται εντός δύο ετών από την ημερομηνία άφιξης του αεροσκάφους ή από την ημερομηνία κατά την οποία έπρεπε να φθάσει το αεροσκάφος.

Βάση της πληροφόρησης

Βάση για τους ανωτέρω κανόνες είναι η σύμβαση του Μόντρεαλ της 28ης Μαΐου 1999, η οποία εφαρμόζεται στην Κοινότητα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002, και με την εθνική νομοθεσία των κρατών μελών.»

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Εφαρμόζεται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του ή από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της σύμβασης του Μόντρεαλ για την Κοινότητα, όποια από τις ημερομηνίες είναι η τελευταία.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 13 Μαΐου 2002.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

P. COX

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. PIQUÉ I CAMPS