

32002R0889

L 140/2

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

30.5.2002

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 889/2002**ze dne 13. května 2002,****kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V rámci společné dopravní politiky je důležité zajistit cestujícím poškozeným při leteckých nehodách náhradu škody v přiměřené výši.

(2) Dne 28. května 1999 byla v Montrealu přijata nová Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, která pro mezinárodní leteckou dopravu stanoví nová globální pravidla odpovědnosti v případě nehod, která nahrazují pravidla ve Varšavské úmluvě z roku 1929 ve znění pozdějších změn ⁽⁴⁾.

(3) Varšavská úmluva nadále existuje vedle Montrealské úmluvy.

(4) Montrealská úmluva stanoví režim neomezené odpovědnosti v případě smrti nebo zranění leteckých cestujících.

(5) Společenství podepsalo Montrealskou úmluvu, čímž dalo najevo svůj úmysl stát se po ratifikaci jejím účastníkem.

(6) Je nezbytné změnit nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ⁽⁵⁾ za účelem jeho uvedení do souladu s ustanoveními Montrealské úmluvy, čímž se pro mezinárodní leteckou dopravu vytvoří jednotný systém odpovědnosti.

(7) Toto nařízení a Montrealská úmluva posilují ochranu cestujících a jimi vyživovaných osob a nelze je vykládat tak, aby oslabovaly jejich ochranu ve vztahu k právním předpisům platným v den přijetí tohoto nařízení.

(8) Na vnitřním leteckém trhu bylo odstraněno rozlišení mezi vnitrostátní a mezinárodní dopravou, a je proto žádoucí, aby uvnitř Společenství existovaly jak pro vnitrostátní, tak pro mezinárodní dopravu stejný rozsah i povaha odpovědnosti.

(9) V souladu se zásadou subsidiarity je na úrovni Společenství třeba pracovat na vytvoření jediného souboru pravidel pro všechny letecké dopravce Společenství.

(10) Pro bezpečný a moderní letecký dopravní systém je vhodná zásada neomezené odpovědnosti v případě smrti nebo zranění leteckých cestujících.

(11) Letecký dopravce ze Společenství by měl mít možnost odvolat se na čl. 21 odst. 2 Montrealské úmluvy pouze tehdy, pokud se prokáže, že škoda nebyla způsobena nedbalostí nebo jiným protiprávním jednáním či opomenutím dopravce, jeho zaměstnanců nebo zástupců.

(12) Jednotné limity odpovědnosti při ztrátě, poškození nebo zničení zavazadel a při škodě způsobené zpožděním, platné pro veškerou dopravu provozovanou dopravci Společenství, povedou k zajištění jednoduchých a jasných pravidel jak pro cestující, tak i pro letecké společnosti a umožní cestujícím rozeznat, kdy je nutné další pojištění.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 337 E, 28.11.2000, s. 68 a Úř. věst. C 213 E, 31.7.2001, s. 298.⁽²⁾ Úř. věst. C 123, 25.4.2001, s. 47.⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. C 21, 24.1.2002, s. 256), společný postoj Rady ze dne 19. prosince 2001 (Úř. věst. C 58 E, 5.3.2002, s. 8) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 12. března 2002.⁽⁴⁾ Úř. věst. L 194, 18.7.2001, s. 38.⁽⁵⁾ Úř. věst. L 285, 17.10.1997, s. 1.

- (13) Používání různých režimů odpovědnosti na různé trasy jejich sítí by bylo pro letecké dopravce Společenství nepraktické a pro jejich cestující matoucí.
- (14) Je žádoucí obětím nehod a jejich rodinným příslušníkům při krátkodobých finančních těžkostech v době bezprostředně po nehodě poskytnout pomoc.
- (15) Článek 50 Montrealské úmluvy vyžaduje od účastníků, aby zajistili náležité pojištění leteckých dopravců, přičemž při plnění tohoto ustanovení je nezbytné zohlednit článek 7 nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům ⁽¹⁾.
- (16) Je třeba každému cestujícímu poskytnout základní informace o platných pravidlech odpovědnosti, aby si mohl před cestou podle potřeby sjednat dodatečné připojištění.
- (17) Bude nezbytné přezkoumávat výši finančních částek stanovených v tomto nařízení v souvislosti s vývojem inflace a případnými změnami vymezení odpovědnosti v Montrealské úmluvě.
- (18) Jsou-li požadována další pravidla k provádění Montrealské úmluvy v otázkách neupravených nařízením (ES) č. 2027/97, přísluší členským státům vydat takové předpisy,
- a) „leteckým dopravcem“ rozumí podnik letecké dopravy s platnou provozní licencí;
- b) „leteckým dopravcem Společenství“ rozumí letecký dopravce s platnou provozní licencí vydanou členským státem v souladu s nařízením (EHS) č. 2407/92;
- c) „osobou oprávněnou k náhradě škody“ rozumí cestující nebo každá osoba oprávněná uplatňovat v souladu s platnými právními předpisy nárok týkající se tohoto cestujícího;
- d) „zavazadly“, není-li stanoveno jinak, rozumí jak odbavená, tak neodbavená zavazadla ve smyslu čl. 17 odst. 4 Montrealské úmluvy;
- e) „ZPČ“ rozumí zvláštní práva čerpání podle definice Mezinárodního měnového fondu;
- f) „Varšavskou úmluvou“ rozumí Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929, nebo Varšavská úmluva ve znění z Haagu ze dne 28. září 1955 a Úmluva doplňující Varšavskou úmluvu uzavřená v Guadalajaře dne 18. září 1961;
- g) „Montrealskou úmluvou“ rozumí „Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě“ podepsaná v Montrealu dne 28. května 1999.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (ES) č. 2027/97 se mění takto:

1. Název se nahrazuje tímto:

„Nařízení (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel.“

2. Článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1

Toto nařízení provádí příslušná ustanovení Montrealské úmluvy, pokud jde o leteckou dopravu cestujících a jejich zavazadel, a stanoví určitá doplňující ustanovení. Dále rozšiřuje používání těchto ustanovení na leteckou dopravu uvnitř jednotlivého členského státu.“

3. Článek 2 se nahrazuje tímto:

„Článek 2

1. Pro účely tohoto nařízení se:

⁽¹⁾ Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1.

2. Pojmy obsažené v tomto nařízení, které nejsou definovány v odstavci 1 se shodují s pojmy použitými v Montrealské úmluvě.“

4. Článek 3 se nahrazuje tímto:

„Článek 3

1. Odpovědnost leteckého dopravce Společenství, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost.

2. Pojišťovací povinnosti stanovenou v článku 7 nařízení (EHS) č. 2407/92, pokud jde o odpovědnost za cestující, se rozumí požadavek, aby byl letecký dopravce Společenství pojištěn do výše dostačující tomu, aby všechny osoby oprávněné k náhradě škody obdržely celou částku, na kterou mají v souladu s tímto nařízením nárok.“

5. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 3a

Dodatečná částka, kterou v souladu s čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy může letecký dopravce Společenství požadovat, učiní-li cestující zvláštní prohlášení o zájmu na

doručení jeho zavazadel na místo určení, se řídí tarifem pro dodatečné náklady na přepravu a pojištění daných zavazadel přesahující náklady na zavazadla oceněná ve výši limitu odpovědnosti nebo méně. Tarif je cestujícím sdělen na požádání.“

6. Zrušuje se článek 4.

7. Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

1. Letecký dopravce Společenství neprodleně a v každém případě nejpozději do patnácti dnů po zjištění totožnosti fyzické osoby oprávněné k náhradě škody provede takové zálohové platby, které mohou být požadovány k uspokojení bezprostředních ekonomických potřeb úměrně k utrpěné újmě.

2. Aniž je dotčen odstavec 1, nesmí být zálohová platba v případě smrti nižší než částka v eurech odpovídající 16 000 ZPČ na jednoho cestujícího.

3. Zálohová platba nezakládá uznání odpovědnosti a lze ji započítat proti jakékoli následné částce placené na základě odpovědnosti leteckého dopravce Společenství, není však návratná, kromě případů podle článku 20 Montrealské úmluvy anebo pokud osoba, která obdržela zálohovou platbu, nebyla osobou oprávněnou k náhradě škody.“

8. Článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

1. Všichni letečtí dopravci při prodeji služeb letecké dopravy ve Společenství zajistí, aby byl souhrn hlavních ustanovení upravujících odpovědnost za cestující a jejich zavazadla, včetně lhůt pro vyplnění žádosti o náhradu škody a možnosti učinění zvláštního prohlášení o zavazadlech, dostupný cestujícím na všech prodejních místech, a to i při prodeji po telefonu a prostřednictvím internetu. Za účelem splnění tohoto informačního požadavku letečtí dopravci Společenství používají upozornění obsažené v příloze. Tento souhrn nebo upozornění nelze použít jako základ nároku na náhradu škody ani pro výklad ustanovení tohoto nařízení nebo Montrealské úmluvy.

2. Kromě informačních požadavků stanovených v odstavci 1 všichni letečtí dopravci ve vztahu ke službám letecké dopravy poskytovaným nebo zakoupeným ve Společenství poskytnou každému cestujícímu písemně informace o

— použitelném limitu odpovědnosti dopravce pro tento let v případě smrti nebo zranění, pokud limit existuje,

— použitelném limitu odpovědnosti dopravce pro tento let v případě zničení, ztráty nebo poškození zavazadel a varování, že zavazadla hodnoty přesahující tuto částku by měla být letecké společnosti oznámena při odbavení nebo před cestou v plné výši pojištěna cestujícím,

— použitelném limitu odpovědnosti dopravce pro tento let v případě škody způsobené zpožděním.

3. Pro veškerou dopravu provozovanou leteckými dopravci Společenství jsou limity uvedené v souladu s informačními požadavky odstavců 1 a 2 limity stanovené tímto nařízením, pokud se letecký dopravce Společenství dobrovolně nezaváže k použití vyšších limitů. Pro veškerou dopravu provozovanou leteckými dopravci ze zemí mimo Společenství se odstavce 1 a 2 použijí pouze ve vztahu k dopravě do Společenství, z něj a uvnitř něj.“

9. Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

Nejpozději do tří let od použitelnosti nařízení (ES) č. 889/2002 (*) Komise vypracuje zprávu o používání tohoto nařízení. Komise zejména prověří potřebu revidovat částky uvedené v příslušných člancích Montrealské úmluvy s ohledem na hospodářský vývoj a sdělení depozitáře Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

(*) Úř. věst. L 140, 30.5.2002, s. 2.“

10. Doplnuje se nová příloha, která zní:

„PŘÍLOHA

Odpovědnost leteckého dopravce za cestující a jejich zavazadla

Toto upozornění shrnuje pravidla odpovědnosti používaná leteckými dopravci Společenství, jak je požaduje právo Společenství a Montrealská úmluva.

Odškodné v případě smrti nebo zranění

Neexistují žádné finanční limity odpovědnosti v případě smrti nebo zranění cestujícího. Při odškodném do výše 100 000 ZPČ (odpovídající částka v místní měně) nemůže letecký dopravce vznášet námitky proti vzniklým nárokům na odškodnění. Nad tuto částku se může letecký dopravce bránit tím, že prokáže, že se nejednalo o nedbalost nebo jiné zavinění.

Zálohy

V případě smrti nebo zranění cestujícího musí letecký dopravce poskytnout zálohu na pokrytí bezprostředních

hospodářských potřeb do 15 dnů od určení osoby oprávněné k odškodnění. V případě smrti nesmí být tato záloha nižší než 16 000 ZPČ (odpovídající částka v místní měně).

Zpoždění při přepravě cestujících

V případě zpoždění při přepravě cestujících odpovídá letecký dopravce za škodu, kromě případů, kdy byla učiněna všechna přiměřená opatření pro předejití škodě nebo bylo nemožné taková opatření učinit. Pro odpovědnost za zpoždění při přepravě cestujících je stanoven limit 4 150 ZPČ (odpovídající částka v místní měně).

Zpoždění při přepravě zavazadel

V případě zpoždění při přepravě zavazadel odpovídá letecký dopravce za škodu, kromě případů, kdy byla učiněna všechna přiměřená opatření pro předejití škodě nebo bylo nemožné taková opatření učinit. Pro odpovědnost za zpoždění při přepravě zavazadel je stanoven limit 1 000 ZPČ (odpovídající částka v místní měně).

Zničení, ztráta nebo poškození zavazadel

Letecký dopravce odpovídá za zničení, ztrátu nebo poškození zavazadel do výše 1 000 ZPČ (odpovídající částka v místní měně). Pokud jde o odbavená zavazadla, odpovídá i bez zavinění, s výjimkou případů, kdy je zavazadlo vadné. Pokud jde o neodbavená zavazadla, odpovídá pouze za zavinění.

Vyšší limity odpovědnosti za zavazadla

Cestující může využít výhody vyššího limitu odpovědnosti za zavazadla, pokud nejpozději při odbavení učiní zvláštní prohlášení a zaplatí příplatek.

Stížnosti na zavazadla

Je-li zavazadlo poškozeno, zpožděno, ztraceno nebo zničeno, musí cestující co nejdříve podat písemnou stížnost

leteckému dopravci. V případě poškození odbaveného zavazadla musí cestující podat písemnou stížnost do sedmi dnů a v případě zpoždění do 21 dnů, v obou případech ode dne, kdy bylo zavazadlo cestujícímu předáno.

Odpovědnost dopravců uzavírajících smlouvu a skutečných dopravců

Pokud letecký dopravce, který skutečně provádí let, není totožný s leteckým dopravcem uzavírajícím smlouvu, má cestující právo podat stížnost nebo vznést nárok na náhradu škody vůči oběma. Pokud je obchodní firma nebo kód leteckého dopravce vyznačen na letence, je tento letecký dopravce leteckým dopravcem, s nímž byla uzavřena smlouva.

Lhůta pro podání žaloby

Jakákoli soudní žaloba na náhradu škody musí být podána do dvou let ode dne přiletu letadla, nebo ode dne, kdy letadlo přiletět mělo.

Právní základ uvedených pravidel

Právním základem pro výše popsaná pravidla je Montrealská úmluva ze dne 28. května 1999, která je ve Společenství prováděna nařízením (ES) č. 2027/97, ve znění nařízení (ES) č. 889/2002, a vnitrostátními právními a správními předpisy členských států.“

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem vyhlášení v Úředním věstníku Evropských společenství.

Použije se ode dne vstupu v platnost nebo dne vstupu v platnost Montrealské úmluvy pro Společenství, pokud se tak stane později.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 13. května 2002.

Za Evropský parlament

předseda

P. COX

Za Radu

předseda

J. PIQUÉ I CAMPS