

31997R2027

17.10.1997

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

L 285/1

## NARIADENIE RADY (ES) č. 2027/97

z 9. októbra 1997

## o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na jej článok 84 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie <sup>(1)</sup>,so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(2)</sup>,konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 189 c) zmluvy <sup>(3)</sup>,

(1) keďže v rámci spoločnej dopravnej politiky je potrebné zvýšiť úroveň ochrany cestujúcich dotknutých leteckými nehodami;

(2) keďže pravidlá týkajúce sa zodpovednosti v prípade nehôd sa riadia Dohovorom o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej doprave podpísaným vo Varšave 12. októbra 1929 alebo týmto dohovorom zmeneným a doplneným v Haagu 28. septembra 1955 a dohovorom z Guadalajary z 18. septembra 1961, bez ohľadu na to, ktorý z nich sa použije, v prípade, že sa použije v ďalšom texte, uvedie sa ako „Varšavský dohovor“; pretože Varšavský dohovor platí na celom svete rovnako v prospech tak cestujúcich ako aj leteckých dopravcov;

(3) keďže limit týkajúci sa zodpovednosti stanovený Varšavským dohovorom je príliš nízky vzhľadom k dnešným ekonomickým a sociálnym štandardom a vedie často k závažným právnym sporom, ktoré poškodzujú dobré meno leteckej dopravy, keďže z tohto dôvodu členské štáty niekoľkokrát zvýšili limit zodpovednosti, čo viedlo k rozdielnym lehotám a podmienkam prepravy na vnútornej trhu leteckej dopravy;

(4) keďže navyše Varšavský dohovor platí len pre medzinárodnú dopravu; keďže na vnútornej trhu leteckej dopravy sa vnútroštátna a medzinárodná letecká doprava už nerozlišuje; keďže je z toho dôvodu vhodné dosiahnuť rovnakú úroveň a charakter zodpovednosti ako vo vnútroštátnej tak aj v medzinárodnej doprave;

(5) keďže úplné prehodnotenie a novelizácia Varšavského dohovoru dlhodobo zaostáva a mal by z dlhodobého hľadiska na medzinárodnej úrovni predstavovať jednotnejšie a použiteľnejšie riešenie zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd; keďže úsilie na zvýšenie limitov zodpovednosti stanovených Varšavským dohovorom by malo pokračovať formou rokovaní na mnohostrannej úrovni;

(6) keďže v súlade s princípom subsidiarity sú potrebné opatrenia na úrovni spoločenstva, aby sa dosiahla harmonizácia na poli zodpovednosti leteckého dopravcu, ktoré by slúžili ako usmernenie na zlepšenie ochrany cestujúceho v globálnom rozsahu;

(7) keďže je vhodné odstrániť všetky finančné limity zodpovednosti v zmysle článku 22 ods. 1 Varšavského dohovoru alebo akékoľvek právne alebo zmluvné limity v súlade so súčasnými trendmi na medzinárodnej úrovni;

(8) keďže je záujem, vyhnúť sa situáciám, keď obeť nehôd nie sú odškodnené, leteckí dopravcovia spoločenstva pri nárokoch vyplývajúcich z úmrtia, zranenia alebo inej telesnej ujmy cestujúcich na odškodnenie podľa článku 17 Varšavského dohovoru, do určitého limitu by nemali na svoju obhajobu použiť článok 20 ods. 1 Varšavského dohovoru;

(9) keďže leteckí dopravcovia spoločenstva môžu byť zbavení zodpovednosti v prípadoch, na ktorých sa podieľa príslušný cestujúci svojou nebalosťou;

(10) keďže je potrebné objasniť povinnosti vyplývajúce z tohto nariadenia vo vzťahu k článku 7 nariadenia Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licencovaní leteckých dopravcov <sup>(4)</sup>, keďže v tomto ohľade by mali byť leteckí dopravcovia spoločenstva poistení do určitého limitu stanoveného v tomto nariadení;

(11) keďže leteckí dopravcovia spoločenstva by mali byť oprávnení vzniesť nároky voči tretím osobám;

(12) keďže okamžité preddavky môžu značne pomôcť zraneným cestujúcim alebo fyzickým osobám oprávneným na kompenzáciu pokrytia bezprostredných nákladov spôsobených leteckou nehodou;

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES C 104, 10.4.1996, s. 18 a Ú. v. ES C 29, 30.5.1997, s. 10.<sup>(2)</sup> Ú. v. ES C 212, 22.7.1996, s. 38.<sup>(3)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu z 17. septembra 1996 (Ú. v. ES C 320, 28.10.1996, s. 30), Spoločná pozícia Rady z 24. februára 1997 (Ú. v. ES C 123, 21.4.1997, s. 89) a rozhodnutie Európskeho parlamentu z 29. mája 1997 (Ú. v. ES C 182, 16.6.1997).<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 1.

- (13) keďže pravidlá týkajúce sa charakteru a obmedzenia zodpovednosti v prípade smrti, zranenia alebo inej telesnej ujmy, ktoré utrpel cestujúci, tvoria časť prepravných podmienok v leteckých zmluvách o preprave medzi dopravcom a cestujúcim, keďže v záujme zníženia rizika porušovania súťaže by dopravcovia z tretích štátov mali primerane informovať cestujúcich o svojich prepravných podmienkach;
- (14) keďže je vhodné a potrebné revidovať finančné limity uvedené v tomto nariadení tak, aby sa zohľadnil ekonomický vývoj a vývoj na medzinárodnej úrovni;
- (15) keďže Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) je v súčasnosti zapojená do prehodnotenia Varšavského dohovoru a pretože v závislosti od výsledku tohto prehodnotenia by spoločenstvo dočasne malo rozšíriť ochranu cestujúcich a keďže Rada by toto nariadenie mala prehodnotiť čo najskôr po prehodnotení ICAO,
- d) „ECU“ znamená zúčtovaciu jednotku používanú pri zostavení celkového rozpočtu Európskych spoločenstiev v súlade s článkami 207 a 209 zmluvy,
- e) „SDR“ znamená zvláštne práva čerpania definované Medzinárodným menovým fondom,
- f) „Varšavský dohovor“ znamená Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej doprave podpísaný vo Varšave 12. októbra 1929 alebo Varšavský dohovor zmenený a doplnený v Haagu 28. septembra 1955 a dodatok Varšavského dohovoru z Guadalajary z 18. septembra 1961 — podľa toho, ktorý z nich je aplikovateľný na zmluvu o preprave s cestujúcim — spolu so všetkými medzinárodnými nástrojmi, ktoré ho dopĺňajú, súvisia s ním a sú platné.
2. Právne pojmy obsiahnuté v tomto nariadení, ktoré nie sú definované v odseku 1, sú ekvivalentmi pojmov použitých vo Varšavskom dohovore.

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

### Článok 3

#### Článok 1

Toto nariadenie ukladá povinnosti leteckým dopravcom spoločenstva týkajúce sa zodpovednosti voči cestujúcim v prípade nehôd za škody utrpenej smrťou, zranením alebo inou telesnou ujmu cestujúceho, ak sa nehoda, ktorá spôsobila utrpenú škodu, stala na palube lietadla alebo pri akýchkoľvek činnostiach pri nastupovaní alebo vystupovaní.

Toto nariadenie tiež objasňuje niektoré požiadavky týkajúce sa poistenia leteckých dopravcov spoločenstva.

Okrem toho toto nariadenie stanovuje niektoré požiadavky na informácie poskytované leteckými dopravcami usadenými mimo Spoločenstva, ktorí vykonávajú prevádzku do, zo, alebo v rámci spoločenstva.

#### Článok 2

1. Na účely tohto nariadenia:

- a) „letecký dopravca“ znamená letecký dopravný podnik s platnou dopravnou licenciou,
- b) „letecký dopravca spoločenstva“ znamená leteckého dopravcu s platnou dopravnou licenciou udelenou členským štátom v súlade s ustanoveniami nariadenia EHS č. 2407/92,
- c) „osoba oprávnená na kompenzáciu“ znamená cestujúceho alebo ktorúkoľvek osobu oprávnenú vzhľadom na tohto cestujúceho vzniesť nárok v súlade s platným právom,

1. a) Zodpovednosť leteckého dopravcu spoločenstva za škody utrpenej cestujúcim v prípade nehody — za smrť, zranenie alebo inú telesnú ujmu — nepodlieha žiadnym finančným obmedzeniam definovaným v zákone, dohovore alebo zmluve.

- b) Povinným poistením stanoveným v článku 7 nariadenia (EHS) č. 2407/92 sa rozumie požiadavka, aby bol letecký dopravca spoločenstva poistený na primeranú úroveň do výšky limitu vyplývajúceho zo zodpovednosti požadovanej podľa odseku 2.

2. Za akékoľvek škody v sume vyjadrenej v ECU a ekvivalentnej 100 000 SDR sa letecký dopravca spoločenstva nemôže zbaviť zodpovednosti alebo ju obmedziť tým, že preukáže, že on alebo jeho agenti prijali všetky potrebné opatrenia, aby sa vyhlí škoda, alebo že bolo pre neho alebo jeho agentov nemožné prijať také opatrenia.

3. Bez ohľadu na ustanovenia odseku 2, ak letecký dopravca spoločenstva preukáže, že škoda bola spôsobená nedbalosťou zraneného alebo usmrteného cestujúceho, alebo že k nej prispel, môže byť dopravca zbavený úplne alebo čiastočne zodpovednosti v súlade s príslušnými právnymi predpismi.

### Článok 4

V prípade smrti, zranenia alebo inej telesnej ujmy v prípade nehody, nič v tomto nariadení:

- a) nepredpokladá, že letecký dopravca spoločenstva je jedinou stranou zodpovednou za úhradu škody alebo
- b) neobmedzuje práva leteckého dopravcu spoločenstva v jeho snahe o získanie príspevku alebo odškodnenia od inej strany v súlade s príslušnými právnymi predpismi.

### Článok 5

1. Letecký dopravca spoločenstva bez zbytočného odkladu a v každom prípade najneskôr do pätnástich dní po zistení totožnosti fyzickej osoby oprávnenej na kompenzáciu poskytne proporcionálne k vzniknutým ťažkostiam taký preddavok, aký môže byť požadovaný na úhradu bezprostredných ekonomických potrieb.

2. Bez ohľadu na odsek 1, preddavok v ECU nesmie byť menší než ekvivalent 15 000 SDR na cestujúceho v prípade smrti.

3. Preddavok nepredstavuje uznanie zodpovednosti a môže byť kompenzovaný akoukoľvek následnou čiastkou zaplatenou na základe zodpovednosti leteckého dopravcu spoločenstva, nie je však návratný s výnimkou prípadov uvedených v článku 3 ods. 3 alebo za okolností, u ktorých sa následne dokáže, že osoba, ktorá obdržala preddavok, spôsobila alebo prispela k škode nedbalosťou alebo nebola osobou oprávnenou na kompenzáciu.

### Článok 6

1. Ustanovenia článkov 3 a 5 sa zahrnú do prepravných podmienok leteckého dopravcu spoločenstva.

Toto nariadenie je záväzné vo svojej celistvosti a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Luxemburgu 9. októbra 1997

2. Primerané informácie o ustanoveniach článkov 3 a 5 sú na požiadanie dostupné cestujúcim v kanceláriách leteckého dopravcu spoločenstva, cestovných kanceláriách, pri odbavovacích pultoch a v predajných miestach. Letenka alebo jej ekvivalent musí obsahovať súhrn požiadaviek vyjadrených jednoduchým a zrozumiteľným jazykom.

3. Leteckí dopravcovia usadení mimo spoločenstva, ktorí vykonávajú prevádzku do, zo, alebo v rámci spoločenstva a ktorí neuplatňujú ustanovenia článkov 3 a 5, výslovne a jasne o tom cestujúcich informujú v dobe kúpy letenky v kanceláriách dopravcu, cestovných kanceláriách a pri odbavovacích pultov umiestnených na území členského štátu. Leteckí dopravcovia poskytujú cestujúcim tlačivo, v ktorom sú stanovené ich podmienky. Skutočnosť, že na letenke alebo jej ekvivalente je uvedený len limit zodpovednosti, nepredstavuje dostatočnú informáciu.

### Článok 7

Najneskôr do dvoch rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia vypracuje Komisia správu o jeho uplatňovaní, ktorá okrem iného zohľadní ekonomický vývoj a vývoj na medzinárodnej úrovni. Táto správa môže byť doplnená návrhmi na zhodnotenie tohto nariadenia.

### Článok 8

Toto nariadenie nadobúda účinnosť jeden rok od dátumu jeho uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev*.

Za Radu

predseda

M. DELVAUX-STEHRÉS