

31997R2027

17.10.1997

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 285/1

## NAŘÍZENÍ RADY (ES) č. 2027/97

ze dne 9. října 1997

## o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 84 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise <sup>(1)</sup>,s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru <sup>(2)</sup>,v souladu s postupem stanoveným v článku 189c Smlouvy <sup>(3)</sup>,

- (1) vzhledem k tomu, že v rámci společné dopravní politiky je nutné zvýšit úroveň ochrany cestujících postižených leteckými nehodami;
- (2) vzhledem k tomu, že pravidla odpovědnosti v případě nehod upravuje Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929, nebo tatáž úmluva ve znění z Haagu ze dne 28. září 1955 a úmluva uzavřená v Guadalajare dne 18. září 1961, ať již je použitelná kterákoliv z těchto úmluv, přičemž každá z nich je nadále uváděna jako použitelná „Varšavská úmluva“; že Varšavská úmluva je celosvětově uplatňována jak ku prospěchu cestujících, tak ku prospěchu leteckých dopravců;
- (3) vzhledem k tomu, že limity odpovědnosti plynoucí z Varšavské úmluvy jsou podle dnešních hospodářských a sociálních měřítek příliš nízké a často vedou ke zdoluhavým právním úkonům, které poškozují pověst letecké dopravy; že v důsledku toho členské státy různě zvyšovaly hranici odpovědnosti, což vedlo k rozdílným podmínkám přepravy na vnitřním leteckém trhu;
- (4) vzhledem k tomu, že Varšavská úmluva se navíc vztahuje jen k mezinárodní dopravě; že byl na mezinárodním leteckém trhu odstraněn rozdíl mezi vnitrostátní a mezinárodní dopravou; že je proto vhodné mít stejnou úroveň a povahu odpovědnosti jak ve vnitrostátní, tak v mezinárodní dopravě;

- (5) vzhledem k tomu, že úplné přezkoumání a revize Varšavské úmluvy je již dávno potřebná a měla by dlouhodobě na mezinárodní úrovni představovat jednotnější a lépe použitelnou odpověď na otázku odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod; že úsilí o zvýšení limitů odpovědnosti uložených Varšavskou úmluvou by mělo pokračovat na základě mnohostranných jednání;
- (6) vzhledem k tomu, že v souladu se zásadou subsidiarity jsou opatření na úrovni Společenství žádoucí v zájmu dosažení harmonizace v oblasti odpovědnosti leteckých dopravců a tato opatření by mohla v celosvětovém měřítku sloužit jako příklad pro zlepšení ochrany cestujících;
- (7) vzhledem k tomu, že v souladu se současnými mezinárodními trendy a ve smyslu čl. 22 odst. 1 Varšavské úmluvy je vhodné odstranit veškeré finanční hranice odpovědnosti nebo jakákoliv ostatní právní či smluvní omezení;
- (8) vzhledem k tomu, že za účelem předcházení situacím, kdy oběti nehod nejsou odškodněny, by letečtí dopravci Společenství v souvislosti s veškerými nároky vznikajícími v důsledku smrti, zranění nebo jiného ublížení na zdraví cestujícího podle článku 17 Varšavské úmluvy neměli, až do určitých mezí, využívat ke svojí obraně výhod podle čl. 20 odst. 1 Varšavské úmluvy;
- (9) vzhledem k tomu, že letečtí dopravci mohou být zproštěni odpovědnosti v případech spoluzavinění cestujícího z důvodu jeho nedbalosti;
- (10) vzhledem k tomu, že je nezbytné objasnit povinnosti vyplývající z tohoto nařízení na základě článku 7 nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům <sup>(4)</sup>; že v tomto ohledu mají být letečtí dopravci Společenství pojištěni až do určitého limitu stanoveného tímto nařízením;
- (11) vzhledem k tomu, že letečtí dopravci by vždy měli být oprávněni uplatňovat nároky vůči třetím osobám;
- (12) vzhledem k tomu, že okamžitě vyplacené zálohy mohou značně pomoci zraněným cestujícím nebo fyzickým osobám oprávněným k náhradě škody, při vyrovnávání bezprostředních nákladů v důsledku letecké nehody;

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 104, 10.4.1996, s. 18 a Úř. věst. C 29, 30.1.1997, s. 10.<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 212, 22.7.1996, s. 38.<sup>(3)</sup> Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 17. září 1996 (Úř. věst. C 320, 28.10.1996, s. 30), společný postoj Rady ze dne 24. února 1997 (Úř. věst. C 123, 21.4.1997, s. 89) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 29. května 1997 (Úř. věst. C 182, 16.6.1997).<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1.

- (13) vzhledem k tomu, že pravidla o povaze a limitech odpovědnosti v případě smrti, zranění nebo jiného ublížení na zdraví, které cestující utrpí, jsou součástí smluvních podmínek o letecké přepravě mezi dopravcem a cestujícím; že s cílem snížit nebezpečí narušení hospodářské soutěže mají dopravci ze třetích zemí přiměřeně informovat cestující o svých podmínkách přepravy;
- (14) vzhledem k tomu, že je vhodné a nezbytné, aby finanční limity vyjádřené v tomto nařízení byly přezkoumány za účelem zohlednění hospodářského rozvoje a vývoje na mezinárodním fóru;
- (15) vzhledem k tomu, že Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) se v současné době zabývá revizí Varšavské úmluvy; že až do výsledku této revize posílí vnitřní postupy Společenství na ochranu cestujících; že by Rada měla co nejdříve po revizi provedené ICAO toto nařízení přezkoumat,
- d) „ecu“ rozumí zúčtovací jednotka používaná při sestavování souhrnného rozpočtu Evropských společenství podle článků 207 a 209 Smlouvy;
- 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 nebo Úmluva doplňující Varšavskou úmluvu uzavřená v Guadalajare ze dne 18. září 1961, podle toho, která z nich je použitelná pro danou přepravní smlouvu cestujících, a všechny platné mezinárodní dokumenty, které ji doplňují nebo na ni navazují.
2. Pojmy obsažené v tomto nařízení, které nejsou definovány v odstavci 1, se shodují s pojmy použitými ve Varšavské úmluvě.

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 3

#### Článek 1

Toto nařízení stanoví povinnosti leteckých dopravců Společenství, pokud jde o jejich odpovědnost vůči cestujícím v případě nehod, v jejichž důsledku nastane smrt nebo zranění nebo jiné ublížení na zdraví, které cestující utrpí, pokud nehoda, která způsobila tuto újmu, nastala na palubě letadla nebo v průběhu některé činnosti při nastupování či vystupování.

Toto nařízení rovněž vyjasňuje některé pojišťovací požadavky na letecké dopravce Společenství.

Dále toto nařízení stanoví některé požadavky na informace poskytované leteckými dopravci, kteří jsou usazeni mimo Společenství a provozují lety ze Společenství, do něj nebo uvnitř něj.

#### Článek 2

1. Pro účely tohoto nařízení se:

- a) „leteckým dopravcem“ rozumí podnik letecké dopravy s platnou provozní licenci;
- b) „leteckým dopravcem Společenství“ rozumí letecký dopravce s platnou provozní licenci 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;

1. a) Odpovědnost leteckého dopravce Společenství za náhradu škody, kterou utrpěl cestující v případě smrti, zranění nebo jiného ublížení na zdraví v případě nehody, nepodléhá žádnému finančnímu limitu, ať vymezeného zákonem, úmluvou či smlouvou.
- b) Pojišťovací povinnosti stanovenou v článku 7 nařízení (EHS) č. 2407/92 se rozumí požadavek, aby letecký dopravce Společenství byl pojištěn až do hranice odpovědnosti požadované podle odstavce 2 a nad ni až do přiměřené výše.
2. Při náhradě škody až do výše v ecu odpovídající 100 000 ZPČ nesmí letecký dopravce Společenství vyloučit ani omezit vlastní odpovědnost prokázáním, že on a jeho zástupci přijali veškerá nezbytná opatření, aby zabránili vzniku škody, nebo že nebylo možné taková opatření učinit.
3. Bez ohledu na ustanovení odstavce 2, pokud letecký dopravce Společenství prokáže, že škoda byla způsobena nedbalostí zraněného nebo zemřelého cestujícího nebo že tento cestující svou nedbalostí ke škodě přispěl, může být dopravce v souladu s platným právem zcela nebo částečně své odpovědnosti zproštěn.

#### Článek 4

V případě úmrtí, zranění nebo jiného ublížení na zdraví cestujícího při nehodě nesmí nic v tomto nařízení

- a) vést k závěru, že letecký dopravce Společenství je výhradní osobou odpovědnou za zaplacení náhrady škody;
- b) omezovat jakákoliv práva leteckého dopravce Společenství požadovat příspěvek nebo odškodnění od kterékoliv jiné osoby v souladu s platným právem.

#### 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 ecu odpovídající 15 000 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 čl. 3 odst. 3 nebo za okolností, kdy je následně prokázáno, že osoba, která obdržela zálohovou platbu, způsobila škodu svou nedbalostí nebo svou nebalostí k této škodě přispěla nebo nebyla osobou oprávněnou k náhradě škody.

#### Článek 6

1. Ustanovení článků 3 a 5 jsou zahrnována do přepravních podmínek leteckého dopravce Společenství.

2. Dostatečné informace o obsahu článků 3 a 5 jsou cestujícím dostupné na požádání v kancelářích leteckého dopravce Společenství, v cestovních kancelářích a u odbavovacích přepážek v místě prodeje. Letenka nebo rovnocenný doklad obsahuje souhrn požadavků v jasném a srozumitelném jazyce.

3. Letečtí dopravci usazení mimo Společenství provozující dopravu do Společenství, z něj nebo uvnitř něj a neuplatňující články 3 a 5 o tom cestující výslovně a jasně informují při zakoupení letenky v kanceláři dopravce, v cestovní kanceláři nebo u odbavovacích přepážek umístěných na území členského státu. Letečtí dopravci poskytnou cestujícím formulář, který podrobně vysvětluje dopravní podmínky. Skutečnost, že na letence nebo rovnocenném dokumentu je vyznačena pouze hranice odpovědnosti, nepředstavuje dostatečnou informaci.

#### Článek 7

Nejpozději do dvou let od vstupu tohoto nařízení v platnost vypracuje Komise zprávu o používání tohoto nařízení, která mimo jiné zohlední hospodářský rozvoj a vývoj na mezinárodním fóru. Zpráva může být doprovázena návrhy na překzum tohoto nařízení.

#### Článek 8

Toto nařízení vstupuje v platnost jeden rok po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

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

V Lucemburku dne 9. října 1997.

Za Radu  
předsedkyně  
M. DELVAUX-STEHRES