

Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

► **B**

► **M1** NAŘÍZENÍ (ES) č. 2027/97

ze dne 9. října 1997

o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel ◀

(Úř. věst. L 285, 17.10.1997, s. 1)

Ve znění:

	Č.	Úřední věstník	
		Strana	Datum
► M1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002	L 140	2	30.5.2002

▼B
▼M1

NAŘÍZENÍ (ES) č. 2027/97

ze dne 9. října 1997

o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel

▼B

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 ⁽¹⁾,

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

v souladu s postupem stanoveným v článku 189c Smlouvy ⁽³⁾,

- (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;

⁽¹⁾ Úř. věst. C 104, 10.4.1996, s. 18 a Úř. věst. C 29, 30.1.1997, s. 10.

⁽²⁾ Úř. věst. C 212, 22.7.1996, s. 38.

⁽³⁾ 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).

▼ **B**

- (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⁽¹⁾; 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;
- (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,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

▼ **M1**

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.

Článek 2

- 1. Pro účely tohoto nařízení se:
 - 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;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1.

▼ **M1**

- 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 Guadalajare dne 18. září 1961;
 - g) „Montrealskou úmluvou“ rozumí „Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě“ podepsaná v Montrealu dne 28. května 1999.
2. Pojmy obsažené v tomto nařízení, které nejsou definovány v odstavci 1 se shodují s pojmy použitými v Montrealské úmluvě.

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.

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.

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.

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.

▼ **M1**

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.

Článek 7

Nejpozději do tří let od použitelnosti nařízení (ES) č. 889/2002 ⁽¹⁾ 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 depozi-táře Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

▼ **B**

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.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 140, 30.5.2002, s. 2.

▼ **M1***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 nebo bylo nemožné taková opatření učinit. 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 příletu letadla, nebo ode dne, kdy letadlo přiletět mělo.

▼ M1

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.