

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**

► **M1** ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 2027/97

z dnia 9 października 1997 r.

w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną ◀

(Dz.U. L 285 z 17.10.1997, str. 1)

zmienione przez:

	Dziennik Urzędowy		
	nr	strona	data
► M1 Rozporządzenie (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r.	L 140	2	30.5.2002

▼**B**▼**M1****ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 2027/97****z dnia 9 października 1997 r.****w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną**▼**B**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 189c Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W ramach wspólnej polityki transportowej zachodzi konieczność poprawy poziomu bezpieczeństwa pasażerów będących ofiarami wypadków lotniczych.
- (2) Przepisy w sprawie odpowiedzialności z tytułu wypadku podlegają Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r., lub tej samej Konwencji zmienionej w Hadze w dniu 28 września 1955 r. oraz Konwencji sporządzonej w Guadalajarze w dniu 18 września 1961 r., niezależnie od tego, który z tych dokumentów ma zastosowanie, a z których każdy jest tu określany jako „Konwencja Warszawska”; Konwencja Warszawska stosowana jest na całym świecie z korzyścią zarówno dla pasażerów, jak i przewoźników lotniczych.
- (3) Według obecnych standardów ekonomicznych i społecznych granica określona do celów odpowiedzialności przez Konwencję Warszawską jest zbyt niska i często prowadzi do długotrwałych postępowań sądowych, które niszczą wizerunek transportu lotniczego; w wyniku tego Państwa Członkowskie w różnym stopniu zwiększyły granicę odpowiedzialności, doprowadzając do ustanowienia różnych warunków przewozu na wewnętrznym rynku lotniczym.
- (4) Konwencja Warszawska dotyczy także transportu międzynarodowego; na wewnętrznym rynku lotniczym zaniechano rozróżnienia na transport krajowy i międzynarodowy; jest uzasadnione wprowadzenie takiego samego poziomu i charakteru odpowiedzialności, zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym.
- (5) Pełna analiza i rewizja Konwencji Warszawskiej jest oczekiwana od dłuższego czasu, a stanowiłaby w dłuższym okresie, na poziomie międzynarodowym, bardziej jednolitą i łatwiejszą w stosowaniu reakcję na problem odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych; wysiłki w celu podniesienia granic odpowiedzialności określonych w Konwencji Warszawskiej powinny być kontynuowane w formie negocjacji na poziomie międzynarodowym.
- (6) Stosownie do zasady pomocniczości działanie na poziomie Wspólnoty jest pożądane celem osiągnięcia harmonizacji w dziedzinie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego i może służyć jako wytyczna do poprawy ochrony pasażerów w skali globalnej.

⁽¹⁾ Dz.U. C 104 z 10.4.1996, str. 18, oraz Dz.U. C 29 z 30.1.1997, str. 10.⁽²⁾ Dz.U. C 212 z 22.7.1996, str. 38.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 17 września 1996 r. (Dz.U. C 320 z 28.10.1996, str. 30), Wspólne Stanowisko Rady z dnia 24 lutego 1997 r. (Dz.U. C 123 z 21.4.1997, str. 89) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 29 maja 1997 r. (Dz.U. C 182 z 16.6.1997).

▼ **B**

- (7) Właściwe jest usunięcie wszelkich granic pieniężnych odpowiedzialności przewidzianych w art. 22 ust. 1 Konwencji Warszawskiej lub wszelkich innych limitów wynikających z przepisów prawa lub umowy, zgodnie z obecnymi trendami na poziomie międzynarodowym.
- (8) Aby nie dopuścić do sytuacji, w której ofiary wypadków nie otrzymają odszkodowania, wspólnotowi przewoźnicy lotniczy, w odniesieniu do wszelkich roszczeń wynikających ze śmierci, zranienia lub innego uszkodzenia ciała pasażera na mocy art. 17 Konwencji Warszawskiej, do określonego limitu nie powinni mieć możliwości uchylecia się od odpowiedzialności na mocy art. 20 ust. 1 Konwencji Warszawskiej.
- (9) Wspólnotowi przewoźnicy lotniczy mogą zostać zwolnieni z odpowiedzialności w przypadkach winy odnośnego pasażera.
- (10) Zachodzi konieczność dokładnego określenia zobowiązań wynikających z niniejszego rozporządzenia w świetle art. 7 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie licencjonowania przewoźników lotniczych ⁽¹⁾; wspólnotowi przewoźnicy lotniczy powinni być ubezpieczeni do pewnej granicy, określonej w niniejszym rozporządzeniu.
- (11) Wspólnotowi przewoźnicy lotniczy powinni być zawsze uprawnieni do wystąpienia z roszczeniami przeciwko osobom trzecim.
- (12) Szybkie wypłaty zaliczkowe mogą znacząco pomóc rannym pasażerom lub osobom fizycznym, uprawnionym do odszkodowania, w pokryciu kosztów powstających natychmiast po wypadku lotniczym.
- (13) Zasady dotyczące charakteru i ograniczenia odpowiedzialności w przypadku śmierci, zranienia lub innego uszkodzenia ciała pasażera, stanowią element warunków przewozu w umowach transportu lotniczego, zawieranych między przewoźnikiem i pasażerem; w celu ograniczenia ryzyka zakłócenia konkurencji przewoźnicy z państw trzecich powinni odpowiednio informować pasażerów o swoich warunkach przewozu.
- (14) Jest rzeczą właściwą i konieczną, by limity pieniężne, określone w niniejszym rozporządzeniu, uległy rewizji w celu uwzględnienia rozwoju gospodarczego oraz rozwoju stosunków na forum międzynarodowym.
- (15) Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (ICAO) jest obecnie zaangażowana w rewizję Konwencji Warszawskiej; działania tymczasowe Wspólnoty wzmocnią tymczasem ochronę; Komisja powinna dokonać rewizji niniejszego rozporządzenia możliwie najszybciej po zakończeniu rewizji przez ICAO,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

▼ **M1**

Artykuł 1

Niniejsze rozporządzenie wprowadza w życie odpowiednie postanowienia Konwencji montrealskiej w odniesieniu do przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną i ustanawia określone przepisy uzupełniające. Rozszerza ono stosowanie tych przepisów również w odniesieniu do przewozów lotniczych wewnętrznych każdego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 2

1. Do celów niniejszego rozporządzenia:
 - a) „przewoźnik lotniczy”; oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego z ważną licencją na działalność;

⁽¹⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 1.

▼ **M1**

- b) „przewoźnik lotniczy Wspólnoty”; oznacza przewoźnika lotniczego z ważną licencją na działalność, udzieloną przez Państwo Członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia (EWG) nr 2407/92;
 - c) „osoba uprawniona do odszkodowania”; oznacza pasażera lub każdą osobę uprawnioną do występowania z roszczeniem w imieniu tego pasażera, zgodnie z obowiązującymi przepisami;
 - d) „bagaż”; jeżeli nie ustalono inaczej, oznacza zarówno bagaż odprawiony, jak i nieodprawiony w rozumieniu art. 17 ust. 4 Konwencji montrealskiej;
 - e) „SDR”; oznacza specjalne prawo ciągnięcia zgodnie z jego definicją ustaloną przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy;
 - f) „Konwencja warszawska”; oznacza Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r. lub Konwencję warszawską ze zmianami wprowadzonymi w Hadze w dniu 28 września 1955 r. oraz Konwencję uzupełniającą do Konwencji warszawskiej podpisaną w Guadalajarze dnia 18 września 1961 r.;
 - g) „Konwencja montrealaska”; oznacza Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Montrealu dnia 28 maja 1999 r.
2. Pojęcia użyte w niniejszym rozporządzeniu, które nie zostały zdefiniowane w ust. 1, są równoznaczne z pojęciami stosowanymi w Konwencji montrealskiej.

Artykuł 3

1. Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego Wspólnoty w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu podlega postanowieniom Konwencji montrealskiej określającym tę odpowiedzialność.
2. Obowiązek ubezpieczenia, określony w art. 7 rozporządzenia (EWG) nr 2407/92, od odpowiedzialności wobec pasażerów, należy rozumieć jako wymóg, aby przewoźnik lotniczy Wspólnoty był ubezpieczony w wysokości zapewniającej, że wszystkie osoby upoważnione do odszkodowania, będą mogły otrzymać pełną kwotę, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 3a

Suma uzupełniająca, która zgodnie z art. 22 ust. 2 Konwencji montrealskiej może być żądana przez przewoźnika lotniczego Wspólnoty, kiedy pasażer składa specjalną deklarację zainteresowania z dostarczeniem jego bagażu do miejsca przeznaczenia, jest ustalana na podstawie taryfy, która odnosi się do kosztów dodatkowych ponoszonych w związku z transportem i ubezpieczeniem danego bagażu powyżej taryf dotyczących bagażu o wartości lub poniżej granic odpowiedzialności. Taryfy są udostępniane pasażerom na żądanie.

Artykuł 5

1. Przewoźnik lotniczy Wspólnoty niezwłocznie, jednakże nie później niż w ciągu piętnastu dni po zidentyfikowaniu osoby fizycznej uprawnionej do odszkodowania, dokonuje wypłaty zaliczki w takiej wysokości, jaka może być wymagana w celu pokrycia najpilniejszych wydatków, proporcjonalnie do doznanych trudności.
2. Bez uszczerbku dla ust. 1 zaliczka nie może być niższa niż równowartość 16 000 SDR wyrażona w euro, na jednego pasażera w przypadku śmierci.

▼ **M1**

3. Wpłata zaliczki nie stanowi uznania odpowiedzialności i może stanowić rekompensatę późniejszych sum wypłaconych na podstawie odpowiedzialności ponoszonej przez przewoźnika lotniczego Wspólnoty, ale nie jest ona zwrotna, z wyjątkiem przypadku przewidzianego w art. 20 Konwencji montrealskiej lub w przypadku gdy osoba, która otrzymała tę zaliczkę, okaże się osobą nieuprawnioną do odszkodowania.

Artykuł 6

1. Wszyscy przewoźnicy lotniczy sprzedający przewozy lotnicze we Wspólnocie mają obowiązek zapewnić, aby wyciąg z najważniejszych przepisów regulujących odpowiedzialność z tytułu przywozu pasażerów i ich bagażu, w tym określenie czasu przewidzianego na wypłacenie odszkodowania oraz informacja o możliwości dokonania specjalnej deklaracji bagażu, zostały udostępnione pasażerom we wszystkich punktach sprzedaży, łącznie ze sprzedażą za pośrednictwem telefonu lub internetu. W celu wykonania obowiązku udostępnienia informacji przewoźnicy lotniczy Wspólnoty wykorzystają ogłoszenie znajdujące się w Załączniku. Taki wyciąg lub ogłoszenie nie może być wykorzystane jako podstawa do roszczenia o wypłatę odszkodowania ani też do interpretowania przepisów niniejszego rozporządzenia lub Konwencji montrealskiej.

2. Ponadto do wymagań informacyjnych określonych w ust. 1 wszyscy przewoźnicy w odniesieniu do przewozów lotniczych świadczonych lub zakupionych we Wspólnocie mają obowiązek dostarczyć każdemu pasażerowi pisemne oznaczenie:

- stosowanej granicy odpowiedzialności przewoźnika dla danego lotu na wypadek śmierci lub uszkodzenia ciała, jeżeli taka granica istnieje,
- stosowanej granicy odpowiedzialności przewoźnika dla danego lotu na wypadek zniszczenia, utraty lub uszkodzenia bagażu oraz ostrzeżenie, że bagaż o większej wartości niż określona kwota powinien zostać zgłoszony linii lotniczej przy odprawie pasażera i bagażu lub też powinien zostać w pełni ubezpieczony przez pasażera odrębnie przed rozpoczęciem podróży,
- stosowanej granicy odpowiedzialności przewoźnika dla danego lotu na wypadek strat spowodowanych opóźnieniem.

3. W przypadku kiedy całość przewozu jest dokonywana przez przewoźnika lotniczego Wspólnoty, granice wskazane zgodnie z obowiązkiem dostarczenia informacji, ust. 2 i 3, są granicami ustalonymi niniejszym rozporządzeniem, chyba że przewoźnik lotniczy Wspólnoty dobrowolnie stosuje wyższe granice. W przypadku całości przewozu dokonywanego przez niewspólnotowego przewoźnika lotniczego ust. 1 i 2 stosuje się jedynie do przewozów z lub na terenie Wspólnoty.

Artykuł 7

Nie później niż trzy lata po dacie rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (WE) nr 889/2002 ⁽¹⁾ Komisja opracuje sprawozdanie ze stosowania niniejszego rozporządzenia. Komisja zbada przede wszystkim potrzebę zmiany wysokości kwot wymienionych w odpowiednich artykułach Konwencji montrealskiej w świetle rozwoju gospodarczego i notyfikacji otrzymanych od depozytariusza ICAO.

▼ **B***Artykuł 8*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie w rok po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

⁽¹⁾ Dz.U. L 140 z 30.5.2002, str. 2.

▼ **M1***ZALĄCZNIK*

Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu

Niniejsze ogłoszenie jest wyciągiem z zasad odpowiedzialności stosowanych przez przewoźników lotniczych Wspólnoty, zgodnie z przepisami wspólnotowymi i Konwencją montrealską.

Odszkodowanie na wypadek śmierci lub uszkodzenia ciała

Nie ma finansowych ograniczeń odpowiedzialności z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera. Przewoźnik lotniczy nie może kwestionować roszczeń o odszkodowanie za szkody w wysokości do 100 000 SDR (kwota w przeliczeniu na walutę lokalną). Powyżej tej kwoty przewoźnik lotniczy może bronić się przed roszczeniami przez udowodnienie, że nie dopuścił się zaniedbania lub nie zawinił w inny sposób.

Wypłaty zaliczek

Jeżeli pasażer zginął lub został ranny, przewoźnik lotniczy musi w ciągu 15 dni od ustalenia osoby uprawnionej do odszkodowania wypłacić zaliczkę na pokrycie najpilniejszych potrzeb ekonomicznych. W przypadku śmierci zaliczka ta nie może być niższa niż 16 000 SDR (kwota w przeliczeniu na walutę lokalną).

Spóźnienia pasażera

W przypadku spóźnienia się pasażera przewoźnik lotniczy jest odpowiedzialny za szkody, chyba że dokonał wszystkich racjonalnie uzasadnionych czynności w celu uniknięcia szkody lub nie miał możliwości wykonania takich działań zapobiegawczych. Odpowiedzialność za spóźnienie się pasażera zawinione przez przewoźnika jest ograniczona do 4 150 SDR (kwota w przeliczeniu na walutę lokalną).

Opóźnienie dostarczenia bagażu

W przypadku opóźnienia dostarczenia bagażu przewoźnik lotniczy jest odpowiedzialny za szkody, chyba że podjął wszelkie należyte środki w celu uniknięcia szkody lub podjęcie takich środków było niemożliwe. Odpowiedzialność za opóźnienie dostarczenia bagażu jest ograniczona do 1 000 SDR (kwota w przeliczeniu na walutę lokalną).

Zniszczenie, utrata lub uszkodzenie bagażu

Przewoźnik lotniczy jest odpowiedzialny za zniszczenie, utratę lub uszkodzenie bagażu do wysokości 1 000 SDR (kwota w przeliczeniu na walutę lokalną). W przypadku bagażu odprawionego przewoźnik jest odpowiedzialny, nawet jeżeli nie zawinił, z wyjątkiem sytuacji, kiedy nadany bagaż był wadliwy. W przypadku bagażu nieodprawionego przewoźnik jest odpowiedzialny, jedynie gdy ponosi winę.

Podwyższony limit odpowiedzialności za bagaż

Pasażer może skorzystać z podwyższonego limitu odpowiedzialności przewoźnika za bagaż przez złożenie specjalnej deklaracji przy odprawie bagażu i wniesienie dodatkowej opłaty.

Reklamacje bagażu

Jeżeli bagaż zostanie uszkodzony, opóźniony, zagubiony lub zniszczony, pasażer musi jak najszybciej złożyć pisemną reklamację do przewoźnika. W przypadku uszkodzenia bagażu odprawionego pasażer musi złożyć pisemną reklamację w ciągu siedmiu dni, a w przypadku opóźnienia w ciągu 21 dni; w obu przypadkach termin liczy się od dnia, w którym bagaż został przekazany do dyspozycji pasażera.

Odpowiedzialność przewoźników zawierających umowę i faktycznych

Jeżeli przewoźnik faktycznie wykonujący lot nie jest tym samym przewoźnikiem co przewoźnik lotniczy zawierający umowę, pasażer ma prawo złożyć reklamację lub roszczenie o naprawienie szkody do każdego z nich. Jeżeli nazwa lub kod przewoźnika lotniczego są wskazane na bilecie, to ten przewoźnik lotniczy jest przewoźnikiem lotniczym zawierającym umowę.

▼ **M1**

Termin wszczęcia postępowania

Jakiegokolwiek postępowanie przed sądem z tytułu roszczeń o poniesione szkody musi zostać wniesione w ciągu dwóch lat od daty przylotu samolotu lub od dnia, w którym samolot miał przylecieć.

Podstawa powyższych zasad

Podstawą zasad opisanych powyżej jest Konwencja montrealaska z dnia 28 maja 1999 r., która została wdrożona we Wspólnocie rozporządzeniem (WE) nr 2027/97 (zmienionym rozporządzeniem (WE) nr 889/2002) i przepisami krajowymi Państw Członkowskich.