

32002R0889

L 140/2

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

30.5.2002

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 889/2002****z 13. mája 2002,****ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (ES) 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd****(Text s významom pro EHP)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva a najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie <sup>(1)</sup>,so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(2)</sup>,

po porade s Výborom pre regióny,

konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 251 zmluvy <sup>(3)</sup>,

keďže:

- (1) v rámci spoločnej dopravnej politiky je potrebné zabezpečiť primeranú úroveň kompenzácie pre cestujúcich postihnutých leteckými nehodami;
- (2) v Montreali bol 28. mája 1999 dohodnutý nový dohovor o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej doprave, ktorý stanovuje nové globálne pravidlá o zodpovednosti v prípade nehôd v medzinárodnej leteckej doprave a ktorý nahrádza Varšavský dohovor z roku 1929 a jeho ďalšie zmeny a doplnky <sup>(4)</sup>;
- (3) Varšavský dohovor bude na neurčitú dobu naďalej existovať spolu s Montrealským dohovorom;
- (4) Montrealský dohovor zabezpečuje režim neobmedzenej zodpovednosti v prípade smrti alebo zranenia cestujúcich v leteckej doprave;
- (5) spoločenstvo podpísalo Montrealský dohovor a naznačilo svoj úmysel stať sa prostredníctvom jeho ratifikácie zmluvnou stranou dohovoru;

(6) je potrebné zmeniť a doplniť nariadenie Rady (ES) 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd <sup>(5)</sup>, aby bolo v súlade s ustanoveniami Montrealského dohovoru, čím sa vytvorí jednotný systém zodpovednosti v medzinárodnej leteckej doprave;

(7) toto nariadenie a Montrealský dohovor posilňujú ochranu cestujúcich a ich rodinných príslušníkov a nemôžu sa interpretovať tak, aby znížovali ochranu vo vzťahu k súčasným právnym predpisom platným k dátumu prijatia tohto nariadenia;

(8) na vnútornom trhu leteckej dopravy bol rozdiel medzi vnútroštátnou a medzinárodnou dopravou odstránený a je preto vhodné mať rovnakú úroveň a rozsah zodpovednosti v medzinárodnej ako aj vnútroštátnej leteckej doprave v rámci spoločenstva;

(9) v súlade s princípom subsidiarity je potrebné opatrenie na úrovni spoločenstva, aby sa vytvoril jednotný súbor pravidiel pre všetkých leteckých dopravcov spoločenstva;

(10) je primeraný systém neobmedzenej zodpovednosti v prípade smrti alebo zranenia cestujúcich v súvislosti s bezpečným a moderným leteckým dopravným systémom;

(11) letecký dopravca spoločenstva by sa nemal odvolať na článok 21 ods. 2 Montrealského dohovoru kým nepreukáže, že škoda nebola spôsobená nedbalosťou alebo protiprávnym konaním alebo opomenutím dopravcu, jeho personálu alebo agentov;

(12) jednotné limity zodpovednosti za stratu, škodu alebo zničenie batožiny a za škody spôsobené meškaním, ktoré platia pre všetky prepravy vykonávané leteckými dopravcami, zabezpečia jednoduché a jasné pravidlá pre cestujúcich ako aj pre aerolínie a cestujúci budú vedieť, kedy je potrebné dodatočné poistenie;

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES C 337 E, 28.11.2000, s. 68 a Ú. v. ES C 213 E, 31.7.2001, s. 298.

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES C 123, 25.4.2001, s. 47.

<sup>(3)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu z 5. apríla 2001 (Ú. v. ES C 21, 24.1.2002, s. 256), spoločná pozícia Rady z 19. decembra 2001 (Ú. v. ES C 58 E, 5.3.2002, s. 8) a rozhodnutie Európskeho parlamentu z 12. marca 2002.

<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 194, 18.7.2001, s. 38.

<sup>(5)</sup> Ú. v. ES L 285, 17.10.1997, s. 1.

- (13) pre leteckých dopravcov by bolo nepraktické a pre cestujúcich zmätočné, keby sa uplatňovali rôzne režimy zodpovednosti na rôznych trasách ich siete;
- (14) je žiadúce zmierniť krátkodobé finančné ťažkosti obetí nehôd a ich príbuzných v dobe bezprostredne po nehode;
- (15) podľa článku 50 Montrealského dohovoru musia zmluvné strany zabezpečiť, aby boli leteckí dopravcovia primerane poistení a pritom je potrebné zohľadniť článok 7 nariadenia Rady (ES) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licencovaní leteckých dopravcov <sup>(1)</sup>;
- (16) je žiadúce poskytnúť každému cestujúcemu základné informácie o pravidlách zodpovednosti tak, aby sa mohol v prípade potreby pred letom dodatočne poistiť;
- (17) bude nevyhnutné prehodnotiť peňažné čiastky stanovené v tomto nariadení, aby sa zohľadnila inflácia ako aj zmeny limitov zodpovednosti v Montrealskom dohovore;
- (18) pokiaľ sú potrebné ďalšie pravidlá nevyhnutné na vykonanie Montrealského dohovoru týkajúce sa bodov, ktoré nie sú predmetom nariadenia (ES) č. 2027/97, je v kompetencii členských štátov, aby takéto pravidlá vydali,
- a) ‚letecký dopravca‘ znamená letecký dopravný podnik s platnou prevádzkovou licenciou;
- b) ‚letecký dopravca spoločenstva‘ znamená leteckého dopravcu s platnou prevádzkovou licenciou udelenou členským štátom v súlade s ustanoveniami nariadenia EHS č. 2407/92;
- c) ‚osoba oprávnená na kompenzáciu‘ znamená cestujúceho alebo ktorúkoľvek osobu oprávnenú vo vzťahu k tomuto cestujúcemu vzniesť nárok v súlade s platným právom,
- d) ‚batožina‘ pokiaľ nie je špecifikované inak, znamená zapísanú ako aj nezapísanú batožinu v zmysle článku 17 ods. 4 Montrealského dohovoru;
- 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;
- g) ‚Montrealský dohovor‘ znamená Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej doprave podpísaný v Montreali 28. mája 1999.

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

#### Článok 1

Nariadenie (ES) č. 2027/97 sa mení a dopĺňa takto:

1. názov sa nahrádza takto:

„Nariadenie (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave.“

2. článok 1 sa nahrádza takto:

#### „Článok 1

Toto nariadenie vykonáva príslušné ustanovenia Montrealského dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave a ustanovuje určité dodatočné ustanovenia. Rozširuje aj uplatňovanie týchto ustanovení na prepravu v leteckej doprave v rámci jedného členského štátu.“;

3. článok 2 sa nahrádza takto:

#### „Článok 2

1. Na účely tohto nariadenia:

2. Pojmy obsiahnuté v tomto nariadení, ktoré nie sú definované v odseku 1, sú ekvivalentmi pojmov použitých v Montrealskom dohovore.“;

4. článok 3 sa nahrádza takto:

#### „Článok 3

1. Zodpovednosť leteckého dopravcu spoločenstva za cestujúcich a ich batožinu sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, relevantnými pre takú zodpovednosť.

2. Povinným poistením stanoveným v článku 7 nariadenia (EHS) č. 2407/92, pokiaľ sa vzťahuje k zodpovednosti za cestujúcich sa rozumie požiadavka, aby bol letecký dopravca spoločenstva poistený do úrovne, ktorá zabezpečí, že všetky osoby oprávnené na kompenzáciu, dostanú plnú čiastku, na ktorú majú nárok v súlade s týmto nariadením.“;

5. vkladá sa tento článok:

#### „Článok 3a

Príplatok, ktorý v súlade s článkom 22 ods. 2 Montrealského dohovoru môže požadovať letecký dopravca spoločenstva v prípade, že cestujúci vyjadri záujem na odoslaní

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 240, 28.8.1992, s. 1.

svojej batožiny na miesto určenia, sa riadi tarifou vychádzajúcou z dodatočných nákladov na prepravu a poistenie príslušnej batožiny, ktoré preyšujú náklady na batožinu príslušujúce limitu zodpovednosti. Tarifa musí byť cestujúcemu na požiadanie k dispozícii.“;

6. článok 4 sa vypúšťa;

7. článok 5 sa nahrádza takto:

„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 primerane k vzniknutým ťažkostiam preddavok, ktorý táto osoba môže požadovať na úhradu bezprostredných ekonomických potrieb.

2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, preddavok v euro nesmie byť menší než ekvivalent 16 000 ZPČ na cestujúceho v prípade smrti.

3. Preddavok nepredstavuje uznanie zodpovednosti a môže byť započítaný voči akejkoľvek následnej čiastke zaplatenej na základe zodpovednosti leteckého dopravcu spoločenstva, nie je však návratný s výnimkou prípadov uvedených v článku 20 Montrealského dohovoru alebo keď osoba, ktorá dostala preddavok, nie je osobou oprávnenou na kompenzáciu.“;

8. článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

1. Všetci leteckí dopravcovia, ponúkajúci v spoločenstve leteckú prepravu, musia zabezpečiť, aby mali cestujúci na všetkých predajných miestach, vrátane predaja cez telefón alebo Internet, k dispozícii súhrnné informácie o hlavných ustanoveniach, ktorými sa riadi zodpovednosť za cestujúcich a batožinu, vrátane lehôt na podanie žalôb o náhradu škody a možnosti podania špeciálneho vyhlásenia týkajúceho sa batožiny. Aby bola splnená táto informačná požiadavka, leteckí dopravcovia spoločenstva musia používať pokyny uvedené v prílohe. Také súhrnné informácie alebo pokyny sa nemôžu použiť ako základ nároku na kompenzáciu, ani na interpretáciu ustanovení tohto nariadenia alebo Montrealského protokolu.

2. Okrem informačnej požiadavky stanovenej v odseku 1, všetci leteckí dopravcovia musia, v súvislosti s leteckou prepravou vykonávanou alebo kúpenou v spoločenstve, poskytnúť každému cestujúcemu písomné údaje o:

— limitoch zodpovednosti dopravcu za smrť alebo zranenie, platných pre príslušný let, ak také limity existujú,

— limitoch zodpovednosti dopravcu za zničenie, stratu alebo poškodenie batožiny platných pre príslušný let spolu s upozornením, že batožinu v hodnote vyššej než je tento limit, by mal cestujúci pri kontrole pred letom nahlásiť leteckej spoločnosti, alebo by ju mal poistiť,

— limitoch zodpovednosti dopravcu týkajúcich sa škody spôsobenú meškaním, platných pre príslušný let.

3. Ak všetky prepravy vykonávajú leteckí dopravcovia spoločenstva, limitmi uvedenými v súlade s informačnými požiadavkami odsekov 1 a 2 musia byť limity stanovené týmto nariadením, pokiaľ letecký dopravca spoločenstva neuplatňuje dobrovoľne vyššie limity. Ak všetky prepravy vykonávajú leteckí dopravcovia, ktorí nie sú leteckými dopravcami spoločenstva, odseky 1 a 2 sa uplatnia len vo vzťahu k preprave do spoločenstva, zo spoločenstva alebo v rámci spoločenstva.“

9. článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

Najneskôr do troch rokov od nadobudnutia účinnosti nariadenia (ES) č. 889/2002 (\*), Komisia vypracuje správu o uplatňovaní tohto nariadenia. Komisia preverí najmä potrebu revidovania čiastok uvedených v príslušných článkoch Montrealského dohovoru na základe ekonomického vývoja a notifikácií depozitára ICAO.

(\*) Ú. v. ES L 140, 30.5.2002, s. 2.“

10. dopĺňa sa táto príloha:

„PRÍLOHA

Zodpovednosť leteckého dopravcu za cestujúcich a batožinu

Tieto informácie sumarizujú pravidlá zodpovednosti uplatňované leteckými dopravcami spoločenstva, vyžadované právnymi predpismi spoločenstva a Montrealským dohovorom.

Kompenzácia v prípade smrti alebo zranenia

Nie sú žiadne finančné limity týkajúce sa zodpovednosti za zranenie alebo smrť cestujúceho. U škôd do výšky 100 000 SDR (približná čiastka v miestnej mene) letecký dopravca nemôže namietat voči nároku na kompenzáciu. Nad túto čiastku sa letecký dopravca môže sám hájiť voči nároku tým, že preukáže, že nebola spôsobená jeho nebalosťou alebo inou vinou.

Preddavky

Ak je cestujúci usmrtený alebo zranený, letecký dopravca musí do 15 dní od identifikácie osoby oprávnenej na kompenzáciu vyplatiť preddavok, aby boli zabezpečené bezpro-

stredné ekonomické potreby. V prípade smrti tento preddavok nesmie byť nižší než 16 000 SDR (približná čiastka v miestnej mene).

#### Meškanie pri preprave cestujúcich

V prípade meškania pri preprave cestujúceho je letecký dopravca zodpovedný za škody, pokiaľ neuskutočnil všetky náležité opatrenia aby sa škode vyhol, alebo pokiaľ bolo nemožné uskutočniť také opatrenia. Zodpovednosť za meškanie cestujúceho je limitovaná na 4 150 SDR (približná čiastka v miestnej mene).

#### Meškanie pri preprave batožiny

V prípade meškania pri preprave batožiny je letecký dopravca zodpovedný za škody, pokiaľ neuskutočnil všetky náležité opatrenia aby sa škode vyhol, alebo pokiaľ bolo nemožné uskutočniť také opatrenia. Zodpovednosť za meškanie batožiny je limitovaná na 1 000 SDR (približná čiastka v miestnej mene).

#### Zničenie, strata alebo poškodenie batožiny

Letecký dopravca je zodpovedný za zničenie, stratu alebo poškodenie batožiny do výšky 1 000 SDR (približná čiastka v miestnej mene). V prípade zapísanej batožiny je zodpovedný dokonca aj vtedy, keď poškodenie nezavinil, pokiaľ nebola batožina poškodená už predtým. V prípade nezapísanej batožiny je dopravca zodpovedný len ak k poškodeniu došlo z jeho viny.

#### Vyššie limity pre batožinu

Vyššie limity sa uplatňujú vtedy, keď cestujúci najneskôr pri odbavení odovzdal špeciálne vyhlásenie a zaplatil dodatočný poplatok.

#### Reklamácia batožiny

Ak je batožina poškodená, omeškaná, stratená alebo zničená, musí to cestujúci čo možno najskôr písomne

oznámiť leteckému dopravcovi. V prípade poškodenia zapísanej batožiny musí cestujúci písomne nahlásiť poškodenie do siedmich dní a v prípade omeškania do 21 dní, v oboch prípadoch od dátumu, ku ktorému bola batožina daná cestujúcemu k dispozícii.

#### Zodpovednosť zmluvných a skutočných dopravcov

Ak skutočný letecký dopravca nie je totožný so zmluvným leteckým dopravcom, cestujúci má právo adresovať sťažnosť alebo uplatniť si nárok na náhradu škody u oboch dopravcov. Ak je meno alebo kód leteckého dopravcu vyznačený na letenke, tento letecký dopravca je zmluvným leteckým dopravcom.

#### Lehoty týkajúce sa žaloby

Súdne žaloby o náhradu škody musia byť podané do dvoch rokov od dátumu priletu lietadla alebo od dátumu, kedy malo lietadlo pristáť.

#### Základ pre informácie

Základom pre pravidlá uvedené vyššie je Montrealský dohovor z 28. mája 1999, ktorý je v spoločenstve vykonaný nariadením (ES) č. 2027/97 (zmeneným a doplneným nariadením (ES) č. 889/2002) a vnútroštátnymi právnymi predpismi členských štátov.“

#### Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom jeho uverejnenia v Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev.

Bude sa uplatňovať od dátumu nadobudnutia jeho účinnosti alebo od dátumu nadobudnutia platnosti Montrealského dohovoru pre spoločenstvo podľa toho, ktorý dátum je neskorší.

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

V Bruseli 13. mája 2002

Za Európsky parlament  
predseda  
P. COX

Za Radu  
predseda  
J. PIQUÉ I CAMPS