

31997R2027

17.10.1997

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 285/1

ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) NR 2027/97**z dnia 9 października 1997 r.****w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych**

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.
- (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 uchylenia 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 ⁽⁴⁾; 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 ranym pasażerom lub osobom fizycznym, uprawnionym do odszkodowania, w pokryciu kosztów powstających natychmiast po wypadku lotniczym.

⁽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).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 1.

- (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,
- e) „SPC” oznacza Specjalne Prawo Ciągnięcia, zgodnie z jego definicją określoną przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy;
- f) „Konwencja Warszawska” oznacza Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie w dniu 12 października 1929 r. z jej późniejszymi zmianami uzgodnionymi w Hadze w dniu 28 września 1955 r., oraz Konwencję dodatkową do Konwencji Warszawskiej, sporządzoną w Guadalajarze w dniu 18 września 1961 r. – niezależnie od tego, który z tych dokumentów ma zastosowanie do umowy przewozu pasażera, łącznie z wszelkimi instrumentami międzynarodowymi, które ją uzupełniają i są z nią związane, a które obowiązują.
2. Pojęcia zawarte w niniejszym rozporządzeniu, których definicji nie podano w ust. 1, są równoważne pojęciom użytym w Konwencji Warszawskiej.

Artykuł 3

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Niniejsze rozporządzenie określa zobowiązania wspólnotowych przewoźników lotniczych w odniesieniu do odpowiedzialności z tytułu szkód poniesionych przez pasażerów podczas wypadku, w razie śmierci lub zranienia pasażera lub wszelkiego innego uszkodzenia ciała pasażera, jeśli wypadek, który spowodował tę szkodę, miał miejsce na pokładzie statku powietrznego lub w trakcie jakichkolwiek operacji związanych z wejściem na pokład lub zejściem z niego.

Niniejsze rozporządzenie wyjaśnia również niektóre wymogi ubezpieczenia dla wspólnotowych przewoźników lotniczych.

Niniejsze rozporządzenie określa ponadto niektóre wymogi dotyczące informacji, które muszą być dostarczone przez przewoźników lotniczych spoza Wspólnoty, którzy wykonują loty do, z lub wewnątrz Wspólnoty.

Artykuł 2

1. Do celów niniejszego rozporządzenia:

- a) „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego z ważną licencją eksploatacyjną;
- b) „wspólnotowy przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego z ważną licencją eksploatacyjną, udzieloną przez Państwo Członkowskie zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2407/92;
- c) „osoba uprawniona do odszkodowania” oznacza pasażera lub jakąkolwiek osobę uprawnioną do występowania z roszczeniem w imieniu tego pasażera, stosownie do właściwych przepisów prawnych;
- d) „ecu” oznacza jednostkę rozliczeniową wykorzystywaną przy sporządzaniu ogólnych budżetów Wspólnot Europejskich, stosownie do art. 207 i 209 Traktatu;

1. a) Odpowiedzialność wspólnotowego przewoźnika lotniczego z tytułu szkody poniesionej w wyniku śmierci, zranienia lub jakiegokolwiek innego uszkodzenia ciała pasażera z tytułu wypadku nie może być przedmiotem żadnych ograniczeń pieniężnych, niezależnie od tego, czy zostały one określone na mocy prawa, konwencji lub umowy.
- b) obowiązek ubezpieczenia określony w art. 7 rozporządzenia (EWG) nr 2407/92 rozumie się jako wymóg, aby wspólnotowy przewoźnik lotniczy zawarł umowę ubezpieczenia do wysokości granicy odpowiedzialności wymaganej na mocy ust. 2 oraz powyżej tej granicy do rozsądnego poziomu.

2. W przypadku wszelkich szkód do sumy stanowiącej w ecu odpowiednik 100 000 SPC wspólnotowy przewoźnik lotniczy nie może wyłączyć ani ograniczyć swojej odpowiedzialności, dowodząc, że on i jego przedstawiciele podjęli wszelkie niezbędne kroki w celu uniknięcia szkody lub że podjęcie takich kroków było przez niego lub przez nich niemożliwe.

3. Niezależnie od przepisów ust. 2, jeżeli wspólnotowy przewoźnik lotniczy udowodni, że szkoda została spowodowana z winy lub do powstania szkody przyczynił się zraniony lub zmarły pasażer, przewoźnik może zostać zwolniony w części lub w całości ze swojej odpowiedzialności stosownie do właściwych przepisów prawnych.

Artykuł 4

W przypadku śmierci, zranienia lub jakiegokolwiek innego uszkodzenia ciała pasażera w wyniku wypadku żaden przepis niniejszego rozporządzenia

- a) nie oznacza, że wspólnotowy przewoźnik lotniczy jest jedyną stroną zobowiązaną do zapłaty odszkodowania; lub
- b) nie ogranicza jakichkolwiek praw wspólnotowego przewoźnika lotniczego do występowania z roszczeniem regresowym do jakiegokolwiek innej osoby trzeciej, stosownie do właściwych przepisów prawnych.

Artykuł 5

1. Wspólnotowy przewoźnik lotniczy bezzwłocznie, a w żadnym wypadku nie później niż 15 dni po ustaleniu tożsamości osoby fizycznej uprawnionej do odszkodowania, wypłaca zaliczkowo takie środki, które mogą być wymagane w celu pokrycia natychmiastowych potrzeb w stopniu proporcjonalnym do szkody materialnej, jakiej doznała.
2. Bez uszczerbku dla ust. 1 w przypadku śmierci płatność zaliczkowa nie będzie mniejsza niż wyrażona w ecu równowartość 15 000 SPC na pasażera.
3. Zaliczka nie stanowi uznania odpowiedzialności i może zostać zaliczona na rzecz wszelkich następnych kwot wypłacanych w związku z odpowiedzialnością wspólnotowego przewoźnika lotniczego, ale nie podlega ona zwrotowi z wyjątkiem przypadków przewidzianych w art. 3 ust. 3 lub okoliczności, gdzie później dowiedziono, że osoba, która otrzymała płatność zaliczkową, spowodowała lub przyczyniła się do powstania szkody z własnej winy lub nie była osobą uprawnioną do odszkodowania.

Artykuł 6

1. Przepisy zawarte w art. 3 i 5 zawarte są w warunkach przewozowych wspólnotowego przewoźnika lotniczego.

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

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 9 października 1997 r.

2. Odpowiednie informacje na temat przepisów zawartych w art. 3 i 5 dostępne są, na żądanie, pasażerom w przedstawicielstwach wspólnotowych przewoźników lotniczych, biurach podróży oraz w miejscach odprawy i punktach sprzedaży. Dokument w postaci biletu lub jego ekwiwalent zawiera streszczenie warunków w prostym, zrozumiałym języku.

3. Przewoźnicy lotniczy spoza Wspólnoty, prowadzący loty do, z i wewnątrz Wspólnoty, którzy nie stosują przepisów określonych w art. 3 i 5, będą wyraźnie i jasno informować o tym swoich pasażerów w momencie zakupu biletu w przedstawicielstwach przewoźnika, w biurach podróży lub miejscach odpraw ulokowanych na terytorium Państwa Członkowskiego. Przewoźnicy lotniczy prześlą pasażerom formularz określający ich warunki. Fakt, że na bilecie lub jego ekwiwalencie wskazana jest jedynie granica odpowiedzialności, nie stanowi wystarczającej informacji.

Artykuł 7

Nie później niż w dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia Komisja sporządzi sprawozdanie ze stosowania rozporządzenia, które uwzględni między innymi rozwój sytuacji ekonomicznej oraz rozwój prac na forum międzynarodowym. Takiemu sprawozdaniu mogą towarzyszyć propozycje zmian niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 8

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

W imieniu Rady

M. DELVAUX-STEHRÉS

Przewodniczący