

32002R0889

L 140/2

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

30.5.2002

ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 889/2002 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 13 maja 2002 r.****zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W ramach wspólnej polityki transportowej ważne jest, aby zapewnić właściwy poziom odszkodowań dla pasażerów uczestniczących w wypadkach lotniczych.
- (2) Nowa Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, uzgodniona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r., ustanawiająca nowe ogólne zasady w sprawie odpowiedzialności z tytułu wypadków w międzynarodowych przewozach lotniczych zastępuje Konwencję warszawską z 1929 r. wraz z jej późniejszymi zmianami ⁽⁴⁾.
- (3) Konwencja warszawska będzie nadal obowiązywała wraz z Konwencją montrealską przez czas nieokreślony.
- (4) Konwencja montrealaska przewiduje zasadę nieograniczonej odpowiedzialności w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera.
- (5) Wspólnota podpisała Konwencję montrealską, deklarując zamiar przystąpienia do tego porozumienia przez jego ratyfikację.

(6) Konieczne jest wprowadzenie zmian do rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków ⁽⁵⁾ w celu dostosowania do postanowień Konwencji montrealskiej, tworząc w ten sposób jednolity system odpowiedzialności w międzynarodowym transporcie lotniczym.

(7) Niniejsze rozporządzenie i Konwencja montrealaska wzmacniają ochronę pasażerów i osób znajdujących się na ich utrzymaniu i nie mogą być interpretowane jako osłabiające ich ochronę w odniesieniu do obecnego ustawodawstwa w dniu przyjęcia niniejszego rozporządzenia.

(8) Na wewnętrznym rynku lotniczym rozróżnienie między krajowym a międzynarodowym transportem wyeliminowano i dlatego właściwe jest posiadanie tego samego poziomu i charakteru odpowiedzialności zarówno w międzynarodowym, jak i krajowym transporcie we Wspólnocie.

(9) Zgodnie z zasadą pomocniczości pożądane jest działanie na poziomie wspólnotowym w celu stworzenia wspólnego zbioru zasad dla wszystkich przewoźników lotniczych Wspólnoty.

(10) System nieograniczonej odpowiedzialności w razie śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera jest właściwy w kontekście bezpiecznego i nowoczesnego systemu transportu lotniczego.

(11) Przewoźnik lotniczy Wspólnoty nie powinien mieć możliwości skorzystania z art. 21 ust. 2 Konwencji montrealskiej, jeżeli nie udowodni, że szkody nie zostały zawinione jego zaniedbaniem lub innym bezprawnym czynem lub zaniechaniem przewoźnika lub jego pracowników albo agentów.

(12) Granice jednolitej odpowiedzialności za utratę, uszkodzenie lub zniszczenie bagażu i za szkody spowodowane opóźnieniem, które stosuje się do wszystkich przewozów wykonywanych przez przewoźników Wspólnoty, muszą zapewniać proste i jasne zasady zarówno dla pasażerów, jak i dla linii lotniczych oraz umożliwiać pasażerom rozeznanie, kiedy niezbędne jest dodatkowe ubezpieczenie.

⁽¹⁾ Dz.U. C 337 E z 28.11.2000, str. 68 i Dz.U. C 213 E z 31.7.2001, str. 298.

⁽²⁾ Dz.U. C 123 z 25.4.2001, str. 47.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. C 21 z 24.1.2002, str. 256) wspólne stanowisko Rady z dnia 19 grudnia 2001 r. (Dz.U. C 58 E z 5.3.2002, str. 8) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 12 marca 2002 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 194 z 18.7.2001, str. 38.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 285 z 17.10.1997, str. 1.

- (13) Byłoby niepraktyczne dla przewoźników lotniczych Wspólnoty i mylące dla ich pasażerów, gdyby stosowano różne systemy odpowiedzialności na różnych trasach ich sieci.
- (14) Pożądane jest uwolnienie ofiar wypadków i osób pozostających na ich utrzymaniu od krótkoterminowych problemów finansowych niezwłocznie po wypadku.
- (15) Artykuł 50 Konwencji montrealskiej wymaga, aby strony zapewniły, aby przewoźnicy lotniczy byli odpowiednio ubezpieczeni oraz konieczne jest uwzględnienie art. 7 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym⁽¹⁾ zgodnie z niniejszym przepisem.
- (16) Pożądane jest zapewnienie wszystkim pasażerom podstawowych informacji w sprawie obowiązujących zasad odpowiedzialności przewoźników, tak aby pasażerowie mogli, jeżeli uznają za konieczne, zawrzeć dodatkowe ubezpieczenie.
- (17) Konieczne będzie dokonanie przeglądu kwot pieniężnych ustalonych w niniejszym rozporządzeniu, w celu uwzględnienia inflacji i każdego przeglądu granic odpowiedzialności w Konwencji montrealskiej.
- (18) Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za wprowadzenie wszelkich dalszych przepisów, które nie zostały zawarte w rozporządzeniu (WE) nr 2027/97, a są konieczne w celu wprowadzenia w życie postanowień Konwencji montrealskiej,
- a) »przewoźnik lotniczy« oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego z ważną licencją na działalność;
- 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.

PRZYJMUJĘ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 2027/97 wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną.”;

2) artykuł 1 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

3) artykuł 2 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 2

1. Do celów niniejszego rozporządzenia:

2. Pojęcia użyte w niniejszym rozporządzeniu, które nie zostały zdefiniowane w ust. 1, są równoznaczne z pojęciami stosowanymi w Konwencji montrealskiej.”;

4) artykuł 3 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

5) dodaje się artykuł 3a w brzmieniu:

„Artykuł 3a

Suma uzupełniająca, która zgodnie z art. 22 ust. 2 Konwencji montrealskiej może być żądana przez przewoźnika lotniczego Wspólnoty, kiedy pasażer składa specjalną

⁽¹⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 1.

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.”;

6) skreśla się art. 4;

7) artykuł 5 otrzymuje brzmienie:

„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.

3. Wypłata 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.”;

8) artykuł 6 otrzymuje brzmienie:

„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 wykorzystują 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.”;

9) artykuł 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

Nie później niż trzy lata po dacie rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (WE) nr 889/2002 (*) 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.

(*) Dz.U. L 140 z 30.5.2002, str. 2.”;

10) dodaje się Załącznik w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK

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 musi 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 najpilniej-

szych 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.

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.”

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od daty wejścia w życie lub od daty wejścia w życie Konwencji montrealaskiej w danym kraju w zależności od tego, która z tych dat będzie późniejsza.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 13 maja 2002 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

P. COX

Przewodniczący

W imieniu Rady

J. PIQUÉ I CAMPS

Przewodniczący