II

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου για την αστική ευθύνη των αερομεταφορέων σε περίπτωση ατυχημάτων

(96/C 104/11)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

COM(95) 724 τελικό — 95/0359(SYN)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 15 Φεβρουαρίου 1996)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

Σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 189Γ της συνθήκης,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

Εκτιμώντας,

ότι οι κανόνες περί αστικής ευθύνης σε περίπτωση ατυχημάτων διέπονται από τη συνθήκη για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που υπεγράφη στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, καλουμένη εφεξής, όπου παρίσταται ανάγκη, η σύμβαση της Βαρσοβίας ή τη σύμβαση όπως αυτή τροποποιήθηκε στη Χάγη το Σεπτέμβριο 1995, αναλόγως του ποια εφαρμόζεται· ότι η σύμβαση της Βαρσοβίας εφαρμόζεται σε παγκόσμιο επίπεδο προς όφελος τόσο των επιβατών όσο και των αερομεταφορέων και πρέπει να διατηρηθεί·

ότι οι κανόνες όσον αφορά τη φύση και τον περιορισμό της αστικής ευθύνης σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού ή σωματικής βλάβης επιβάτη, αποτελούν μέρος των όρων και προϋποθέσεων μεταφοράς στη σύμβαση περί αεροπορικής μεταφοράς που συνάπτεται μεταξύ μεταφορέα και επιβάτη, ότι οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 [1], (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 [2], όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Σουηδίας και της Φινλανδίας και ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 [3] του Συμβουλίου καθιέρωσαν εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών όπου ενδείκνυται να εναρμονιστούν οι κανόνες περί της φύσεως και του ορίου της αστικής ευθύνης·

ότι το όριο της αστικής ευθύνης που ορζει η σύμβαση είναι εξαιρετικά περιορισμένο ενόψει των σημερινών οικονομικών και κοινωνικών προτύπων· ότι, κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη έχουν αυξήσει κατά διαφόρους τρόπους το όριο ευθύνης, με αποτέλεσμα να έχουν δημιουργηθεί διαφορετικοί όροι και προϋποθέσεις μεταφοράς στην Κοινότητα·

ότι, επιπλέον, η σύμβαση της Βαρσοβίας εφαρμόζεται μόνο στις διεθνείς μεταφορές· ότι, στην εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών, έχει εξαλειφθεί η διάκριση μεταξύ εθνικών και διεθνών μεταφορών·

ότι είναι συνεπώς σωστό να υπάρξει ενιαίο επίπεδο και φύση της αστικής ευθύνης τόσο στις εθνικές όσο και τις διεθνείς μεταφορές·

ότι το σημερινό περιορισμένο όριο αστικής ευθύνης έχει συχνά ως αποτέλεσμα μακρές δικαστικές διαδικασίες που βλάπτουν την εικόνα των εναέριων μεταφορών·

ότι η κοινοτική δράση στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει επίσης να στοχεύει σε υψηλό επίπεδο προστασίας των συμφερόντων των χρηστών·

ότι, προκειμένου να υπάρξει εναρμόνιση των προϋποθέσεων μεταφοράς όσον αφορά την ευθύνη του αερομεταφορέα και, περαιτέρω, για να διασφαλιστεί υψηλότερο επίπεδο αποτελεσματικής προστασίας των χρηστών αεροπορικών μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη την αρχή της επικουρικότητας, η δράση μπορεί να αναληφθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο·

ότι, καλόν είναι να αρθούν όλα τα όρια ευθύνης σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού ή σωματικής βλάβης του επιβάτη·

ότι, προκειμένου να αποφευχθεί όπως τα θύματα αναπόφευκτων ατυχημάτων μένουν ακάλυπτα, σε περίπτωση αγωγής λόγω θανάτου, τραυματισμού ή σωματικής βλάβης επιβάτη κατά την έννοια του άρθρου 17 της σύμβασης, οι μεταφορείς δεν πρέπει μέχρι του ποσού των 100 000 Ecu να στηρίζουν την υπεράσπισή τους στο άρθρο 20 παράγραφος 1 της σύμβασης·

---

(1) ΕΕ αριθ. L 240 της 24. 8. 1992, σ. 1.

(2) ΕΕ αριθ. L 240 της 24. 8. 1992, σ. 8.

(3) ΕΕ αριθ. L 240 της 24. 8. 1992, σ. 15.

ότι οι επιβάτες ή οι συγγενείς τους πρέπει να εισπράττουν το συντομότερο δυνατό ένα κατ' αποκοπήν ποσό προκειμένου να αντιμετωπίσουν τις άμεσες ανάγκες·

ότι πρέπει, σε περίπτωση ατυχήματος, η κατάσταση να είναι σαφής από νομική άποψη για τα πρόσωπα που δικαιούνται αποζημίωση· ότι πρέπει να είναι πλήρως ενημερωμένοι εκ των προτέρων όσον αφορά τους εφαρμοστέους κανόνες· ότι είναι απαραίτητο να αποφεύγονται οι χρονοβόρες αντιδικίες ή οι διαδικασίες αποζημιώσεως· ότι, επιπλέον, ενδείκνυται να δίδεται στους δικαιουμένους αποζημίωση η δυνατότητα να ασκούν αγωγή ενώπιον των δικαστηρίων του κράτους μέλους στο οποίο διαμένει ή έχει την μόνιμη κατοικία του ο επιβάτης·

ότι ευκταίο είναι, προκειμένου να αποφεύγεται στρέβλωση του ανταγωνισμού, οι μεταφορείς τρίτων χωρών να ενημερώνουν δεόντως τους επιβάτες σχετικά με τους όρους μεταφοράς·

ότι η βελτίωση της κατάστασης για τις αποσκευές και τα φορτία αντιμετωπίζεται επί του παρόντος σε επίπεδο ICAO και δεν χρειάζεται να αντιμετωπιστεί τόσο επειγόντως όσο η κατάσταση των επιβατών·

ότι σωστό και απαραίτητο είναι οι τιμές που περιλαμβάνει ο κανονισμός αυτός να αυξάνονται σύμφωνα με τις οικονομικές εξελίξεις· ότι σωστό είναι να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή, μετά από διαβούλευση με μια συμβουλευτική επιτροπή, να αποφασίζει σχετικά με τις αυξήσεις αυτές,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο παρών κανονισμός ορίζει τις υποχρεώσεις των κοινοτικών αερομεταφορέων για την κάλυψη κατά κινδύνων αστικής ευθύνης ατυχημάτων όσον αφορά τους επιβάτες.

Άρθρο 2

1. Κατά την έννοια του κανονισμού αυτού:

α) ως «αερομεταφορέας» νοείται κάθε εταιρεία αεροπορικών μεταφορών με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης·

β) ως «κοινοτικός αερομεταφορέας» νοείται κάθε επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92·

γ) ως «άτομα δικαιούμενα αποζημίωση» νοούνται τα θύματα ή/και τα άτομα τα οποία, στο πλαίσιο της εφαρμοστέας νομοθεσίας, δικαιούνται να εκπροσωπούν τα θύματα σύμφωνα με νομική διάταξη, απόφαση δικαστηρίου ή σύμφωνα με ειδική σύμβαση·

δ) ως «κατ' αποκοπήν ποσό» νοείται προκαταβολή προς το δικαιούχο αποζημίωσης προκειμένου να του δοθεί η δυνατότητα να αντιμετωπίσει τις πιο επείγουσες ανάγκες του, με την επιφύλαξη της ταχύτερης δυνατής καταβολής της πλήρους αποζημίωσης·

ε) ως «Ecu» νοείται η λογιστική μονάδα που χρησιμοποιείται για την κατάρτιση του γενικού προϋπολογισμού των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, σύμφωνα με τα άρθρα 207 και 209 της συνθήκης.

στ) ως «σύμβαση της Βαρσοβίας» νοείται η σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων που έχουν σχέση με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία υπεγράφη στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, καθώς και όλα τα διεθνή όργανα που έχουν ιδρυθεί βάσει αυτής και έχουν σχέση με αυτή.

2. Όσες έννοιες περιέχονται στον παρόντα κανονισμό και δεν ορίζονται στην παράγραφο 1, είναι ισοδύναμες με τις αντίστοιχες έννοιες της σύμβασης της Βαρσοβίας.

Άρθρο 3

1. Η ευθύνη ενός κοινοτικού αερομεταφορέα για ζημίες που προκλήθηκαν σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού ή σωματικής βλάβης του επιβάτη, δεν υπόκειται σε κανένα ρυθμιστικό ή συμβατικό όριο.

2. Για κάθε ζημία μέχρι του ποσού των 100 000 Ecu, ο κοινοτικός αερομεταφορέας δεν αποκλείει ή περιορίζει την ευθύνη του αποδεικνύοντας ότι αυτός και οι πράκτορές του είχαν λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να αποτραπεί η ζημία ή ότι ήταν αδύνατον γι' αυτόν ή αυτούς να λάβουν τέτοια μέτρα.

Άρθρο 4

1. Ο μεταφορέας οφείλει χωρίς καθυστέρηση, και εν πάση περιπτώσει, το αργότερο εντός δέκα ημερών μετά το συμβάν κατά το οποίο προκλήθηκαν ζημίες, να καταβάλει ή να θέσει στη διάθεση του δικαιούχου αποζημίωσης, κατ' αποκοπήν ποσό ύψους μέχρι 50 000 Ecu ανάλογα με την προκληθείσα βλάβη και, εν πάση περιπτώσει, ποσό 50 000 Ecu σε περίπτωση θανάτου.

2. Το κατ' αποκοπήν ποσό μπορεί να συμψηφιστεί έναντι οιουδήποτε ποσού που θα καταβληθεί αργότερα συνεπεία αστικής ευθύνης του κοινοτικού αερομεταφορέα, αλλά επουδενί αποδίδεται.

Άρθρο 5

1. Οι διατάξεις των άρθρων 3 και 4 περιλαμβάνονται στους όρους μεταφοράς του κοινοτικού αερομεταφορέα.

2. Επαρκής πληροφόρηση σχετικά με τις διατάξεις των άρθρων 3 και 4 δίδονται στους επιβάτες κατόπιν αιτήσεώς τους από τα γραφεία των κοινοτικών μεταφορέων, τα ταξιδιωτικά γραφεία, τις υπηρεσίες ελέγχου εισιτηρίων και περίληψη των προϋποθέσεων αυτών πρέπει να υπάρχει στο έγγραφο του εισιτηρίου.

3. Οι αερομεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας και δεν υπόκεινται στις υποχρεώσεις που ορίζουν τα άρθρα 3 και 4, πρέπει να ενημερώνουν γι' αυτές ρητώς και σαφώς τους επιβάτες κατά την αγορά του εισιτηρίου από τα γραφεία του μεταφορέα, τα ταξιδιωτικά γραφεία, ή τις υπηρεσίες ελέγχου εισιτηρίων που βρίσκονται στο έδαφος του κράτους μέλους. Οι αερομεταφορείς παρέχουν στους επιβάτες κατόπιν αιτήσεώς τους, έντυπο που περιέχει τους όρους αυτούς. Το γεγονός ότι το όριο αναγράφεται στο έγγραφο του εισιτηρίου δεν αποτελεί επαρκή πληροφόρηση.

Άρθρο 6

Μία φορά ετησίως, οι αρχές των κρατών μελών κοινοποιούν τον κατάλογο των αερομεταφορέων τρίτων χωρών που δεν υπόκεινται στους κανόνες του κανονισμού αυτού, στις ενδιαφερόμενες οργανώσεις χρηστών εναέριων μεταφορών και την Επιτροπή, η οποία οφείλει να θέτει τον εν λόγω κατάλογο στη διάθεση όλων των κρατών μελών.

Άρθρο 7

Οι δικαιούμενοι αποζημίωση σε περίπτωση ατυχημάτων όπου εμπλέκονται κοινοτικοί αερομεταφορείς, μπορούν, πέρα από τις δυνατότητες που παρέχει το άρθρο 28 της σύμβασης της Βαρσοβίας, να ασκήσουν αγωγή αποζημιώσεως ενώπιον των δικαστηρίων του κράτους μέλους όπου ο επιβάτης διαμένει ή έχει τη μόνιμη κατοικία του.

Άρθρο 8

Η Επιτροπή μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9 παράγραφος 1, να αποφασίσει με κανονισμό να αυξήσει δεόντως τις τιμές που αναφέρονται στα άρθρα 3 και 4, αν οι οικονομικές εξελίξεις δικαιολογούν την ανάγκη για τέτοια μέτρα.

Άρθρο 9

1. Η Επιτροπή επικουρείται από μια επιτροπή συμβουλευτικού χαρακτήρα την οποία αποτελούν αντιπρόσωποι των κρατών μελών και της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής.

Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην εν λόγω επιτροπή, σχέδιο των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν. Η συμβουλευτική επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της για το σχέδιο αυτό, μέσα σε προθεσμία που μπορεί να ορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος και, αν χρειασθεί, προβαίνει σε ψηφοφορία.

Η γνώμη καταχωρείται στα πρακτικά. Επιπλέον, κάθε κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να ζητήσει να καταχωρηθεί η θέση του στα πρακτικά.

Η Επιτροπή λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής και την ενημερώνει για τον τρόπο με τον οποίο έλαβε υπόψη τη γνώμη αυτή.

2. Επιπλέον, η επιτροπή μπορεί να κληθεί από την Επιτροπή να γνωμοδοτήσει επί οιουδήποτε άλλου θέματος που αφορά την εφαρμογή του κανονισμού.

Άρθρο 10

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει έξι μήνες από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.*

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.