

REGLUGERÐ RÁÐSINS (EB) nr. 2027/97**frá 9. október 1997****um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa(*)****RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,**

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 2. mgr. 84. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar ⁽¹⁾,

með hliðsjón af álit efnahags- og félagsmálanefndarinnar ⁽²⁾,

í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 189. gr. c í sáttmálanum ⁽³⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Nauðsynlegt er, innan ramma sameiginlegrar stefnu í flutningamálum, að auka vernd farþega sem lenda í flugslysum.
- 2) Reglur um bótaábyrgð vegna slysa er að finna í samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, sem undirritaður var í Varsjá 12. október 1929, eða sama samningi eins og honum var breytt í Haag 28. september 1955, enn fremur samningnum sem gerður var í Guadalajara 18. september 1961, eftir því sem við á, og verður hér eftir vísað til þessara samninga sem „Varsjársmningsins“. Varsjársmningnum er beitt um allan heim, bæði farþegum og flugfélögum í hag.
- 3) Þær skorður, sem bótaábyrgð eru settar í Varsjársmningnum, eru of þröngar miðað við núverandi efnahagslega og félagslega staðla og leiða oft til langdreginna málaferla sem skaða orðstír flughjónustunnar. Af þessum sökum hafa aðildarríkin rýmkað bótaábyrgðina með ýmsum hætti og hefur það leitt til mismunandi flutningsskilyrða á innri loftflutningamarkaði.

(*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjtið. EB nr. L 285, 17. 10. 1997, bls. 1, var nefnd í ákvörðun sameiginlegru EES-nefndarinnar nr. 34/98 frá 30. apríl 1998 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

⁽¹⁾ Stjtið. EB nr. C 104, 10. 4. 1996, bls. 18 og Stjtið. EB nr. C 29, 30. 1. 1997, bls. 10.

⁽²⁾ Stjtið. EB nr. C 212, 22. 7. 1996, bls. 38.

⁽³⁾ Álit Evrópuþingsins frá 17. september 1996 (Stjtið. EB nr. C 320, 28. 10. 1996, bls. 30), sameiginleg afstaða ráðsins frá 24. febrúar 1997 (Stjtið. EB nr. C 123, 21. 4. 1997, bls. 89) og ákvörðun Evrópuþingsins frá 29. maí 1997 (Stjtið. EB nr. C 182, 16. 6. 1997).

4) Varsjársmningurinn tekur auk þess aðeins til millilandaflutninga. Á innri loftflutningamarkaði er ekki lengur greint á milli innanlands- og millilandaflugs. Því er við hæfi að umfang og eðli bótaábyrgðar sé sams konar í innanlands- og millilandaflugi.

5) Löngu er orðið tímabært að fara yfir Varsjársmninginn og endurskoða hann í heild og til langs tíma litið væri það einfaldara og hagkvæmara úrræði á alþjóðavettvangi hvað varðar bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa. Rétt er að viðleitninni til að rýmka þá bótaábyrgð, sem kveðið er á um í Varsjársmningnum, verði haldið áfram með alþjóðlegum samningaviðræðum.

6) Í samræmi við dreifræðisregluna er æskilegt að grípa til aðgerða á vettvangi bandalagsins til að ná fram samhæfingu á sviði bótaábyrgðar flugfélaga, og gætu þær aðgerðir nýst sem viðmiðunarreglur um aukna farþegavernd á heimsvísu.

7) Rétt er að afnema allar peningalegar takmarkanir á bótaábyrgð í skilningi 1. mgr. 22. gr. Varsjársmningsins og allar aðrar lög- eða samningsbundnar takmarkanir, í samræmi við nýlega framvindu á alþjóðavettvangi.

8) Til að koma í veg fyrir að fórnarlömb slysa standi uppi bótalaus ættu flugfélög í bandalaginu ekki að geta borið fyrir sig ákvæði 1. mgr. 20. gr. Varsjársmningsins ef settar eru fram kröfur vegna þess að farþegi lætur lífið eða verður fyrir líkamsmeiðslum eða heilsutjóni, samkvæmt 17. gr. Varsjársmningsins, ef kröfurnar eru undir ákveðnum mörkum.

9) Leysa má flugfélög í bandalaginu undan bótaábyrgð sinni teljist gáleysi hlutaðeigandi farþega ein af orsökum slyssins.

10) Nauðsynlegt er að kveða nánar á um skyldur samkvæmt þessari reglugerð með hliðsjón af 7. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 2407/92 frá 23. júlí 1992 um veitingu flugrekstrarleyfa til handa flugfélögum ⁽⁴⁾. Með tilliti til þess er rétt að flugfélög séu tryggð upp að vissu marki eins og kveðið er á um í þessari reglugerð.

⁽⁴⁾ Stjtið. EB nr. L 240, 24. 8. 1992, bls. 1.

- 11) Flugfélög í bandalaginu verða alltaf að geta gert kröfur á hendur þriðja aðila.
 - 12) Skjótar fyrirframgreiðslur geta komið slösuðum farþegum eða einstaklingum, sem eiga rétt á bótum, að verulegu gagni við að standa straum af brýnum kostnaði sem hlýst af flugslysi.
 - 13) Reglur um eðli og umfang bótaábyrgðar vegna farþega sem lætur lífið eða verður fyrir líkamsmeiðslum eða heilsutjóni eru hluti af skilmálum loftflutningasamnings milli flugfélags og farþega. Til þess að draga úr hættunni á að röskun verði á samkeppni ber flugfélögum þriðju landa að gera farþegum viðhlítandi grein fyrir flutningsskilmálum sínum.
 - 14) Peningalegar takmarkanir, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, verður að vera hægt að endurskoða með tilliti til þróunar í efnahagsmálum og á alþjóðavettvangi.
 - 15) Alþjóðaflugmálastofnunin (ICAO) vinnur nú að endurskoðun Varsjársmningsins. Meðan beðið er niðurstöðu þeirrar endurskoðunar geta bráðabirgðaaðgerðir bandalagsins stuðlað að betri vernd farþega. Rétt er að ráðið endurskoði þessa reglugerð eins fljótt og auðið er þegar endurskoðun Alþjóðaflugmálastofnunarinnar er lokið.
- b) „flugfélag í bandalaginu“: flugfélag sem hefur gilt flugrekstrarleyfi sem gefið er út af einu aðildarríkjanna í samræmi við ákvæði reglugerðar (EBE) nr. 2407/92;
 - c) „bótakröfuhafi“: farþegi eða hver sá sem samkvæmt gildandi lögum getur krafist bóta vegna farþega;
 - d) „eka“: reikningseining sem notuð er við gerð fjárlaga Evrópubandalaganna eins og kveðið er á um í 207. og 209. gr. sáttmálans;
 - e) „SDR“: sérstök dráttarréttindi sem Alþjóðagjaldeyrissjóðurinn skilgreinir;
 - f) „Varsjársmningurinn“: samningur um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, undirritaður í Varsjá 12. október 1929 eða Varsjársmningurinn eins og honum var breytt í Haag 28. september 1955, enn fremur viðbótarsamningurinn sem gerður var í Guadalajara 18. september 1961 - hvað af þessu sem við á um loftflutningasamning hverju sinni - auk allra gildra alþjóðasamþykktar sem byggjast á þessum samningi og tengjast honum.
2. Þau hugtök í þessari reglugerð, sem ekki eru skilgreind í 1. mgr., hafa sömu merkingu og í Varsjársmningnum.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Í þessari reglugerð er kveðið á um skuldbindingar flugfélaga í bandalaginu hvað varðar bótaábyrgð gagnvart farþegum ef slys ber að höndum með þeim afleiðingum að farþegi lætur lífið eða verður fyrir líkamsmeiðslum eða heilsutjóni, að því tilskildu að slysið, sem skaðanum veldur, beri að höndum um borð í loftfari eða þegar farþegi fer um borð í loftfar eða frá borði.

Í þessari reglugerð eru einnig tilgreindar nokkrar kröfur um tryggingar flugfélaga í bandalaginu.

Í þessari reglugerð eru auk þess ákvæði um upplýsingaskyldu flugfélaga sem hafa staðfestu utan bandalagsins en halda uppi flugi til bandalagsins, frá því eða innan þess.

2. gr.

1. Í þessari reglugerð er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- a) „flugfélag“: fyrirtæki sem stundar flutninga í lofti og hefur gilt flugrekstrarleyfi;

3. gr.

1. a) Bótaábyrgð flugfélags í bandalaginu ef slys ber að höndum með þeim afleiðingum að farþegi lætur lífið eða verður fyrir líkamsmeiðslum eða heilsutjóni skal ekki vera háð neinum fjárhagslegum takmörkunum, á grundvelli laga, samkomulags eða samnings.
- b) Með skyldutryggingu, sem kveðið er á um í 7. gr. reglugerðar (EBE) nr. 2407/92, er átt við að flugfélag í bandalaginu skuli að minnsta kosti vera tryggt fyrir jafnvirði þeirrar bótaábyrgðar, sem tilgreind er í 2. mgr., og að sanngjörnu marki umfram það.
2. Sé um að ræða tjón eða skaða að upphæð sem í ekum samsvarar allt að 100 000 SDR getur flugfélag í bandalaginu ekki útilokað eða takmarkað bótaábyrgð sína með því að sýna fram á að það eða starfsmenn þess hafi gert allar nauðsynlegar ráðstafanir til þess að koma í veg fyrir tjónið eða að ekki hafi verið unnt að gera slíkar ráðstafanir.
3. Þrátt fyrir ákvæði 2. mgr., má leysa flugfélag í bandalaginu undan bótaábyrgð að fullu eða að hluta í samræmi við gildandi lög ef það getur sýnt fram á að gáleysi hins særða eða látna farþega hafi valdið tjóninu eða átt þátt í því.

4. gr.

Ef slys ber að höndum með þeim afleiðingum að farþegi lætur lífið eða verður fyrir líkamsmeiðslum eða heilsutjóni skal ekkert í þessari reglugerð

- a) gefa til kynna að flugfélag í bandalaginu beri eitt skaðabótaábyrgð; eða
- b) takmarka rétt flugfélags í bandalaginu til þess að krefjast framlaga eða bóta af öðrum aðila í samræmi við gildandi lög.

5. gr.

1. Flugfélag í bandalaginu skal tafarlaust, og eigi síðar en fimmtán dögum eftir að ljóst er orðið hvaða einstaklingur á rétt til bóta, inna af hendi fyrirframgreiðslu sem nægir til þess að standa straum af brýnustu fjárförf og stendur í réttu hlutfalli við orðinn skaða.
2. Með fyrirvara um 1. mgr. skal fyrirframgreiðsla ekki vera lægri upphæð en sem nemur jafngildi 15 000 SDR í ekum á hvern farþega ef um dauðsfall er að ræða.
3. Fyrirframgreiðsla felur ekki í sér viðurkenningu á bótaábyrgð og getur komið til frádráttar bótum sem kunna að vera greiddar síðar samkvæmt bótaábyrgð flugfélags í bandalaginu, hins vegar er hún óafturkræf nema í þeim tilvikum sem um getur í 3. mgr. 3. gr. eða þegar sannast eftir á að gáleysi þess sem fékk bæturnar hafi valdið tjóninu eða átt þátt í því, eða að viðkomandi hafi ekki átt tilkall til bóta.

6. gr.

1. Ákvæði 3. og 5. gr. skulu felld inn í flutningsskilmála flugfélaga í bandalaginu.
2. Fullnægjandi upplýsingar um ákvæði 3. og 5. gr. skulu fánleg að beiðni farþega á skrifstofum flugfélaga í bandalaginu, ferðaskrifstofum og innritunarborðum og á söluskrifstofum. Farseðillinn eða ígildi hans skal innihalda yfirlit um þessi ákvæði á skýru og auðskildu máli.
3. Flugfélög, sem hafa staðfestu utan bandalagsins en halda uppi flugi til bandalagsins, frá því eða innan þess og beita ekki ákvæðunum sem um getur í 3. og 5. gr., skulu skýra farþegum frá því afdráttarlaust og gagnert þegar farseðill er keyptur á skrifstofu viðkomandi flugfélags, ferðaskrifstofu eða innritunarborði á yfirráðasvæði einhvers aðildarríkjanna. Flugfélögin skulu dreifa til farþega eyðublaði þar sem skilmálar þeirra eru settir fram. Það teljast ekki nægilegar upplýsingar ef aðeins er getið marka bótaábyrgðar á farseðlinum eða ígildi hans.

7. gr.

Eigi síðar en tveimur árum eftir gildistöku þessarar reglugerðar skal framkvæmdastjórnin semja skýrslu um beitingu reglugerðarinnar þar sem meðal annars er tekið tillit til þróunar í efnahagsmálum og á alþjóðavettvangi. Skýrslunni geta fylgt tillögur um endurskoðun reglugerðarinnar.

8. gr.

Reglugerð þessi öðlast gildi ári eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Lúxemborg 9. október 1997.

Fyrir hönd ráðsins,

M. DELVAUX-STEHRÉS

forseti.