



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 20.12.1995
COM(95) 724 τελικό

95/0359 (SYN)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την αστική ευθύνη των αερομεταφορέων σε περίπτωση
ατυχημάτων

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Α. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

1. Η αστική ευθύνη των αερομεταφορέων σε περίπτωση ατυχημάτων σε διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, βασικά διέπεται από την σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929 (ΣΒ) για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων που έχουν σχέση με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, στην οποία όλα τα κράτη μέλη, όχι όμως και η Κοινότητα ως τοιαύτη, είναι συμβαλλόμενα μέρη, και ορισμένα άλλα μέσα, τα οποία, μαζί με τη σύμβαση, αναφέρονται γενικώς ως σύστημα της Βαρσοβίας (ΣΥΒ)¹. Η ΣΒ δημιουργήθηκε από την παγκόσμια κοινότητα αεροπορικών μεταφορών προκειμένου να παράσχει ένα παγκόσμιο σύστημα προτύπων και κανόνων για την αεροπορική μεταφορά επιβατών και ιδιαίτερα κοινούς κανόνες όσον αφορά την αστική ευθύνη έναντι επιβατών και εμπορευμάτων σε περίπτωση ατυχήματος, απώλειας αποσκευών και καθυστέρησης στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, ενώ ταυτόχρονα περιορίζει το κόστος που επιβαρύνει τους αερομεταφορείς. Μεταξύ άλλων, περιλάμβανε την πολύ βασική διάταξη ότι η αεροπορική εταιρεία θεωρείται υπεύθυνη (άρθρο 17) αλλά ότι η αστική ευθύνη γενικώς περιορίζεται (άρθρο 22) μέχρι του ποσού των 10.000 δολλαρίων ΗΠΑ κατ' ανώτατο όριο. Ωστόσο, ο επιβάτης και η μεταφορική εταιρεία μπορούν, με ειδική σύμβαση, να συμφωνήσουν υψηλότερο όριο ευθύνης (άρθρο 22, παράγραφος 1). Ο μεταφορέας έχει την δυνατότητα να αντικρούσει κάθε προσφυγή με βάση τη σύμβαση αν αποδείξει ότι έλαβε όλα τα αναγκαία μέτρα για να αποφύγει τη ζημία, και στην περίπτωση αυτή δεν φέρει ευθύνη (άρθρο 20, παράγραφος 1). Επιπλέον, ο μεταφορέας έχει την δυνατότητα να περιορίσει την ευθύνη του αν αποδείξει ότι στο ατύχημα συνέβηλε και η αμέλεια του τραυματισθέντος ατόμου (άρθρου 21). Τέλος, το άρθρο 25 απαγορεύει στον μεταφορέα να επωφεληθεί οιασδήποτε ρήτρας που περιορίζει ή αποκλείει την αστική ευθύνη σε περίπτωση που αυτός ή οι πράκτορές του υποπέσουν σε εσκεμμένο παράπτωμα.
2. Η ΣΒ πέτυχε την ευρεία αποδοχή της στον βαθμό που αποτελεί μία εύχρηστη προσπάθεια για εξάλειψη, ή τουλάχιστον περιορισμό, προβλημάτων ή αντιφατικότητας της νομοθεσίας και της νομολογίας μέσω ενιαίας διεθνούς νομοθεσίας. Ωστόσο, υπάρχει τώρα γενική συμφωνία ότι η ΣΒ δεν επιτυγχάνει πλέον τους οικονομικούς στόχους της. Εν ολίγοις, τα όρια ευθύνης που ορίζει η ΣΒ είναι εξαιρετικά χαμηλά με τα σημερινά νομισματικά δεδομένα και την σημερινή κατάσταση που επικρατεί στην αεροπορική αγορά.
3. Επί σειρά ετών κατεβλήθησαν προσπάθειες στο πλαίσιο της σύμβασης της Βαρσοβίας προκειμένου να αυξηθούν τα όρια αυτά. Όμως οι προσπάθειες αυτές δεν σημείωσαν καμία επιτυχία λόγω του ότι ο αριθμός των κρατών που κύρωσαν αυτές τις τροποποιήσεις της σύμβασης ήταν περιορισμένος. Το σύστημα της Βαρσοβίας πλήττεται πράγματι από έλλειψη ενός μηχανισμού

¹ Πέρα από την αρχική σύμβαση της Βαρσοβίας (ΣΒ) τα άλλα μέσα περιλαμβάνουν το πρωτόκολλο της Χάγης του 1955, τη Σύμβαση της Γκουανταλαχάρα του 1961. Άλλα μέσα που έχουν σχέση με το σύστημα αλλά δεν έχουν ακόμη τεθεί σε ισχύ, λόγω του ανεπαρκούς αριθμού των χωρών που έχουν κυρώσει τα μέσα αυτά, είναι: το πρωτόκολλο της πόλης της Γουατεμάλας του 1971 και τα τέσσερα πρωτόκολλα που υπεγράφησαν στο Μόντρεαλ το 1975. Η διαμεταφορική συμφωνία του Μόντρεαλ του 1966 (ΔΣΜ) πρέπει επίσης να μνημονευτεί στον βαθμό που αποτελεί "εθελοντική" συμφωνία μεταξύ αεροπορικών εταιρειών να περιλάβουν ορισμένους κανόνες στις συμβάσεις μεταφορών που συνάπτουν.

αυτόματης προσαρμογής, που θα λαμβάνει υπόψη του την επίπτωση του πληθωρισμού και την εξέλιξη των πραγματικών εισοδημάτων.

4. Η μόνη δυνατότητα που έχει επί του παρόντος ένα θύμα ή συγγενής του να εισπράξει αποζημίωση στο πλαίσιο των ορίων του συστήματος της Βαρσοβίας, είναι να αποδείξει εσκεμμένο παράπτωμα από πλευράς του αερομεταφορέα. Η υποχρέωση αυτή περί απόδειξης εσκεμμένου παραπτώματος προκειμένου να υπάρξει υπέρβαση των σημερινών ορίων, έχει ως αποτέλεσμα χρονοβόρες και δαπανηρές νομικές διαμάχες τόσο για τον επιβάτη όσο και για τον μεταφορέα και, γενικώς, αυτός που θα πρέπει να αναλάβει το κόστος του πολύπλοκου αυτού συστήματος είναι ο μεταφορέας. Αυτό είναι σε βάρος των συμφερόντων της πολιτικής για τις αεροπορικές μεταφορές γενικώς.
5. Έχουν επίσης καταβληθεί προσπάθειες εκτός του πλαισίου της Βαρσοβίας για την ενημέρωση των ορίων αυτών. Το 1966, η ΣΒ συμπληρώθηκε με μία "εθελοντική" διαμεταφορική συμφωνία που επιβαλλόταν σε όλους τους μεταφορείς που διενεργούσαν πτήσεις από, προς ή με συμφωνημένη στάση στις Ηνωμένες Πολιτείες. Η συμφωνία αυτή, που απεκλήθη συμφωνία του Μόντρεαλ, αύξησε το εφαρμοζόμενο όριο για τους επιβάτες σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού, στα 75 χιλιάδες δολάρια ΗΠΑ. Εισήγαγε επίσης και άλλο ένα σημαντικό στοιχείο, με τους μεταφορείς να παραιτούνται του δικαιώματος υπεράσπισής τους με βάση το άρθρο 20, παράγραφος 1 της ΣΒ, αποδίδοντας έτσι, αυστηρή ευθύνη. Στις 20 Νοεμβρίου 1992, οι ιαπωνικές αεροπορικές εταιρείες συμφώνησαν με ειδική σύμβαση, στο όριο των 100.000 ΕΤΔ (περίπου 119.600 ECU). Το ΗΒ εγκρίνοντας τον κανονισμό περί χορήγησης άδειας σε αερομεταφορείς το 1992, SI 1992/2992, απαιτούσαν από τον μεταφορέα που κατείχε έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης χορηγημένη από την υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας του ΗΒ, να συνάπτει με τους μεταφερόμενους επιβάτες ειδική σύμβαση ύψους 100.000 ΕΤΔ για αμοιβή ή μίσθωση. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ιταλία, εγκρίνοντας τον νόμο 274 της 7ης Ιουλίου 1988, υποχρέωσε όλες τις αεροπορικές εταιρείες που εξυπηρετούν προορισμό στην Ιταλία, να αποδεχθούν ειδική σύμβαση ύψους 100.000 ΕΤΔ. Πρόσφατα, οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες θέσπισαν εσωτερικά και, για τους δικούς τους εθνικούς αερομεταφορείς και διεθνώς, υψηλότερο όριο για τους επιβάτες από αυτό που ορίζει το πρωτόκολλο της Χάγης (βλέπε παράρτημα 1).

B. ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΔΡΑΣΗ

6. Η τρίτη δέσμη περί αεροπορικών μεταφορών δημιούργησε μία εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών, όπου οι κανόνες για την λειτουργία των αεροπορικών υπηρεσιών, είτε εσωτερικών είτε διεθνών, εν πολλοίς εναρμονίστηκαν. Οι κανόνες σχετικά με τη φύση και τον περιορισμό της αστικής ευθύνης του αερομεταφορέα για ζημιές σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών αεροσκάφους, αποτελούν ένα ουσιώδες στοιχείο των όρων και προϋποθέσεων μεταφοράς σε μία σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς που συνάπτεται μεταξύ αερομεταφορέα και επιβάτη. Το άρθρο 7 του κανονισμού του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 2407/92 που θεσπίστηκε με την τρίτη δέσμη, απαιτεί από τους αερομεταφορείς να ασφαρίζονται κατά κινδύνων αστικής ευθύνης ατυχημάτων. Ωστόσο, ο κανονισμός δεν προβλέπει τους τρόπους για συμμόρφωση προς τη διάταξη αυτή. Δεδομένου ότι, όπως προαναφέρθηκε, τα κράτη μέλη έλαβαν διάφορα μέτρα για αύξηση του ορίου της Βαρσοβίας και μάλιστα σε ορισμένες περιπτώσεις για τροποποίηση της φύσης της αστικής ευθύνης, το αποτέλεσμα ήταν λοιπόν να υπάρξουν διάφοροι όροι και προϋποθέσεις μεταφοράς και, δεδομένου ότι υπάρχουν διαφορές

μεταξύ των κανόνων αστικής ευθύνης όσον αφορά τις εσωτερικές και τις διεθνείς μεταφορές, είναι προφανές ότι η κατάσταση κινδυνεύει να κατακερματίσει την εσωτερική αεροπορική αγορά που έχει επιτευχθεί μέχρι τώρα. Επιπλέον, ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες σε όλα τα μεταφορικά μέσα και, κατά συνέπεια, και στην αεροπορία, είναι το θέμα της ασφάλειας και της ποιότητας της υπηρεσίας. Η αναπόφευκτη σύνδεση μεταξύ ασφάλειας και του θέματος της αστικής ευθύνης είναι αναμφισβήτητη. Το αρχικώς χαμηλό όριο που όριζε η σύμβαση της Βαρσοβίας αποτελούσε εν μέρει προστασία για την νέα αυτή βιομηχανία της οποίας οι παράγοντες κινδύνου ήταν εν πολλοίς άγνωστοι και, συνεπώς, θεωρούντο υψηλοί. Σε ένα τέτοιο κλίμα, συμφέρον ήταν να περιοριστεί όσο το δυνατόν περισσότερο η οικονομική ευθύνη του μεταφορέα ακόμα και σε βάρος του επιβάτη. Σήμερα, η κατάσταση του αεροπορικού τομέα είναι εντελώς διαφορετική· θεωρείται ως ένα από τα ασφαλέστερα μέσα μεταφοράς. Η εικόνα μίας ασφαλούς και ποιοτικής υπηρεσίας δεν σνάδει με ένα σύστημα όπου ο επιβάτης εξακολουθεί να αντιμετωπίζεται ως αυτός που αναλαμβάνει όλον τον κίνδυνο, πράγμα που αιτιολογεί χαμηλό επίπεδο αποζημίωσης σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού. Επιπλέον, το γεγονός ότι, προκειμένου να επιτευχθεί επαρκές επίπεδο αποζημίωσης πρέπει να αποδειχθεί η εσκεμμένη παράβαση του αερομεταφορέα, έχει ως αποτέλεσμα συχνότατα να πλήττεται σοβαρά η εικόνα της αεροπορικής μεταφοράς ως του ασφαλέστερου μέσου. Ο στόχος της πολιτικής της ΕΚ στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών είναι να διασφαλίσει ότι όχι μόνο οι αεροπορικές μεταφορές θα εξακολουθήσουν να αποτελούν τον ασφαλέστερο τρόπο ταξιδιού, αλλά ότι θα θεωρούνται και ως τέτοιες. Κατά συνέπεια, τα θέματα αστικής ευθύνης και αποζημίωσης θα πρέπει πλέον να αντιμετωπιστούν νομοθετικά με τρόπο ώστε να συμβιβάζεται με τη σημερινή κατάσταση του αεροπορικού τομέα.

8. Ο στόχος της εσωτερικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών είναι επίσης να λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες του χρήστη αεροπορικών μεταφορών. Τα χαμηλά επίπεδα που ισχύουν σήμερα είναι, όπως προαναφέρθηκε, εν πολλοίς ανεπαρκή και μη ικανοποιητικά για τον επιβάτη που πέφτει θύμα αεροπορικού ατυχήματος ή για τα επιζώντα μέλη της οικογενείας του. Επιπλέον, το γεγονός ότι ο επιβάτης πρέπει να αποδείξει το εσκεμμένο παράπτωμα του αερομεταφορέα προκειμένου να εισπράξει αποζημίωση άνω των ορίων που ορίζει η ΣΒ, έχει ως αποτέλεσμα οι διευθετήσεις να είναι πιο απρόβλεπτες, δαπανηρότερες και χρονοβόρες. Επιπλέον, λόγω της πολυπλοκότητας του συστήματος - δηλαδή επιβολή διαφορετικών ορίων και διαφοροποιούμενες υποχρεώσεις μεταφορέων με βάση την εθνική νομοθεσία - οι επιβάτες είναι κακώς ή καθόλου πληροφορημένοι σχετικά με το εφαρμοστέο καθεστώς. Αξίζει να σημειωθεί ότι το έντυπο "γνωστοποίηση" των τυποποιημένων εισιτηρίων δεν καταβάλει καμία προσπάθεια να ενημερώσει τους επιβάτες σχετικά με το ακριβές όριο που ισχύει για την συγκεκριμένη διαδρομή. Μολονότι υπάρχει πάντοτε ασφαλώς η δυνατότητα για τους επιβάτες να εξασφαλίσουν σε ατομική βάση, λαμβάνοντας υπόψη το συγκεκριμένο της κατάστασης, είναι αδύνατο για τον επιβάτη να λάβει απόφαση ενημερωμένος όσον αφορά το ποιά προσωπική ασφάλεια έναντι κινδύνων θα έπρεπε να επιλέξει. Με λίγα λόγια, οι επιβάτες ή οι συγγενείς τους όχι μόνο καλύπτονται ανεπαρκώς με τα σημερινά χαμηλά όρια, αλλά έχουν επίσης να αντιμετωπίσουν την αβεβαιότητα και την έλλειψη διαφάνειας των επανορθώσεων όταν θα ζητήσουν αποζημίωση για υψηλότερες ζημιές από αυτές που καθορίζονται με το υποχρεωτικό όριο. Γενικώς, έχει γίνει παραδεκτό, όπως πιστοποιεί και το άρθρο 129α της συνθήκης, ότι η Κοινότητα πρέπει να συμβάλει σε υψηλότερο επίπεδο προστασίας των καταναλωτών. Η πρόταση αυτή ευθυγραμμίζεται πολύ με την δέσμευση αυτή.

9. Εν κατακλείδι, μπορεί να θεωρηθεί ότι ο ρόλος της αστικής ευθύνης στον αεροπορικό τομέα είναι κάθε άλλο παρά αμελητέος.
10. Λόγω αυτών των δεδομένων όσον αφορά τα χαμηλά όρια και τον κίνδυνο όχι μόνο για την ενότητα της εσωτερικής αεροπορικής αγοράς, αλλά και για την προστασία των χρηστών αεροπορικών μεταφορών, η Επιτροπή θεώρησε απαραίτητο να υπάρξει βασική μεταρρύθμιση της παρούσας κατάστασης. Προς τούτο, ανέθεσε το 1989 την διεξαγωγή μίας μελέτης² προκειμένου να ληφθεί πλήρως υπόψη η κατάσταση όσον αφορά την κύρωση την νομοθεσία και τις πρακτικές στον τομέα της αστικής ευθύνης των αερομεταφορέων στα κράτη μέλη της ΕΚ, καθώς και σε άλλες χώρες. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης αυτής οδήγησαν το Μάρτιο του 1991 σε μία μελέτη σχετικά με τις δυνατότητες κοινοτικής δράσης για εναρμόνιση των ορίων ευθύνης έναντι επιβατών και αύξηση των ποσών αποζημίωσης για τα θύματα διεθνών ατυχημάτων στις αεροπορικές μεταφορές³ με βάση τα συμπεράσματα της έκθεσης αυτής, η Επιτροπή εξέδωσε έγγραφο διαβούλευσης με τίτλο "αστική ευθύνη όσον αφορά τους επιβάτες στα αεροπορικά ατυχήματα - προϋποθέσεις της σύμβασης της Βαρσοβίας και της εσωτερικής αγοράς"⁴. Το έγγραφο διαβούλευσης, μολονότι αναγνώριζε την ανάγκη αύξησης και εναρμόνισης του ορίου της αστικής ευθύνης των αερομεταφορέων για σωματικές βλάβες ή θάνατο επιβατών στα κράτη μέλη, στόχευε στην προώθηση του προβληματισμού σχετικά με το πώς αυτό μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Διάφορες οργανώσεις και ενδιαφερόμενα μέρη κοινοποίησαν τις απόψεις τους στην Επιτροπή. Εξέφρασαν την άποψη ότι απαιτείται κατεπειγόντως αύξηση των ορίων μέχρι των ποσών μεταξύ 300.000 και 500.000 ΕΤΔ (358.800 - 598.000 ECU), ότι όλα τα όρια θα πρέπει να υπόκεινται σε τακτική ενημέρωση σύμφωνα με τον δείκτη πληθωρισμού. Ωστόσο, τα αυξημένα όρια πρέπει να ισχύουν σε όλες τις αεροπορικές μεταφορές εντός, προς και από την Κοινότητα, ανεξαρτήτως της εθνικότητας της ενδιαφερομένης αεροπορικής εταιρείας. Όσον αφορά τις διαδικασίες, οι απόψεις μοιράζονταν μεταξύ της έγκρισης ρυθμιστικής προσέγγισης - για παράδειγμα μέσω τροποποιημένων προϋποθέσεων για τη χορήγηση αδειών για ασφάλεια ή εθελοντική διαμεταφορική συμφωνία.⁵
11. Στις 23.3.1993 διεξήχθη μία "στρογγυλή τράπεζα" με τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέλη. Επιβεβαίωσε τα στοιχεία αυτά και συνέστησε να αναληφθεί η διεξαγωγή μελέτης σχετικά με τις επιπτώσεις όσον αφορά το κόστος, των διαφόρων ορίων και την επίδραση που θα έχει η αύξηση των ορίων στο κόστος επίλυσης των διαφορών. Η Επιτροπή ξεκίνησε μία τέτοια μελέτη⁶, τα αποτελέσματά της οποίας παρουσιάστηκαν το Φεβρουάριο του 1994. Τα βασικά συμπεράσματά της ήταν ότι ο τρόπος με τον οποίον θα αντιδράσει η ασφαλιστική αγορά σε αύξηση των υποχρεωτικών ορίων ευθύνης, θα εξαρτηθεί από την κατάσταση της αγοράς την στιγμή θέσπισης του μέτρου. Οι αυξήσεις των ασφαλιστρών θα βασίζονται στην προβλεπόμενη έκθεση τόσο των

² "Η αστική ευθύνη του αερομεταφορέα έναντι των επιβατών και των αποστολέων εμπορευμάτων", J.Naveau, Ιούνιος 1989, ενημερωμένη τον Σεπτέμβριο 1989.

³ Μελέτη που ολοκληρώθηκε στις 15 Σεπτεμβρίου 1991 από τον Sven Brise, Σύμβουλο.

⁴ Αναφ: VII.C.1 - 174/92-8

⁵ Το άρθρο 22 (1) της ΣΒ επιτρέπει, με ειδική σύμβαση, ο μεταφορέας και ο επιβάτης να συμφωνήσουν σε υψηλότερο επίπεδο αστικής ευθύνης.

⁶ "Οι επιπτώσεις όσον αφορά το κόστος υψηλότερων υποχρεωτικών ορίων αποζημίωσης για επιβάτες που εμπλέκονται σε αεροπορικά ατυχήματα" Frere Cholmeley Bischoff, που υπεβλήθη το Φεβρουάριο 1994.

μεμονωμένων μεταφορέων όσο και ολόκληρης της αγοράς. Συνολικά, ωστόσο, αναμένεται ότι η αγορά θα αντιδράσει συγκρατημένα. Αν τα όρια είναι επαρκή για την κάλυψη διεκδικήσεων ή αν δεν υπάρχουν όρια, είναι πιθανόν να υπάρξει μείωση του κόστους των εναγόντων, καθώς ορισμένοι ενάγοντες δεν θα είναι αναγκαίο να προσφύγουν στα δικαστήρια. Οι ασφαλιστικές εταιρείες και τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη φαίνεται γενικώς να έχουν την πεποίθηση ότι θα υπάρχει οικονομική δυνατότητα ανεξαρτήτως του επιπέδου του επιλεγόμενου ορίου.

12. Παράλληλα με τις προσπάθειες της Επιτροπής, κατεβλήθησαν προσπάθειες και σε άλλα βήματα προβληματισμού για την επίτευξη λύσης. Έτσι λοιπόν, η ECAC στην ανά τριετία συνάντησή της (22-24 Ιουνίου 1994) ενέκρινε σύσταση με στόχο την αύξηση των ορίων και τη διασφάλιση της καταβολής κατ' αποκοπήν ποσού. Η σύσταση αυτή καλούσε επίσης τους μεταφορείς να συνάψουν διαμεταφορική εταιρεία για το σκοπό αυτό. Σε απάντηση αυτού, η ΑΕΑ συνέστησε μία ομάδα εργασίας για να εξετάσει μία τέτοια εθελοντική συμφωνία μεταξύ των αερομεταφορέων. Για τη συζήτηση ενός τέτοιου συστήματος, οι αερομεταφορείς πέτυχαν την εκ μέρους των ΗΠΑ χορήγηση ασυλίας έναντι της νομοθεσίας κατά των τραστ και διοικητικό έγγραφο από τις υπηρεσίες της Επιτροπής. Κατά την ετήσια γενική συνέλευση της IATA (30 Οκτωβρίου 1995) στην Κουαλα Λουμπόρ, συνήφθη μία διαμεταφορική συμφωνία και υπεγράφη από δώδεκα μεγάλες μεταφορικές εταιρείες του κόσμου, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονταν και οι εξής ευρωπαϊκές μεταφορικές εταιρείες: Austrian Airlines, KLM, SAS και Swissair.
13. Η λύση που απεφάσισε η IATA αίρει τον περιορισμό της ευθύνης του άρθρου 22 της σύμβασης της Βαρσοβίας όσον αφορά την ευθύνη για τη συμμετοχή αερομεταφορέων (βλέπε παράρτημα II). Οι καταβλητέες αποζημιώσεις μπορούν να καθοριστούν και να χορηγηθούν με βάση την νομοθεσία του τόπου κατοικίας του επιβάτη. Η διαμεταφορική συμφωνία αποτελεί τον ελάχιστο κοινό παρανομαστή. Αν μεταφορικές εταιρείες σε εθελοντική βάση, ή υποχρεωμένες από τις κυβερνήσεις τους, επιθυμούν να προσφέρουν περισσότερα, μπορούν να το πράξουν. Οι υπογράφουσες μεταφορικές εταιρείες θα πρέπει να εφαρμόσουν τις διατάξεις της συμφωνίας το αργότερο μέχρι την 1η Νοεμβρίου 1996.
14. Το σχέδιο διαμεταφορικής συμφωνίας συζητήθηκε με τα ενδιαφερόμενα μέρη⁷. Κατά τη διάρκεια συνεδρίασης που διεξήχθη στις 23.10.1995. Όλοι οι συμμετέχοντες συμφώνησαν ότι η συμφωνία θα αποτελέσει σημαντική βελτίωση της κατάστασης. Ωστόσο, μία τέτοια συμφωνία δεν επιλύει όλα τα θέματα όσον αφορά την αστική ευθύνη. Ειδικότερα, η αποτελεσματικότητα της συμφωνίας θα εξαρτηθεί από τον βαθμό συμμετοχής των αεροπορικών εταιρειών. Μέχρι στιγμής, όπως προαναφέρθηκε, μόνο ορισμένες κοινοτικές μεταφορικές εταιρείες έχουν υπογράψει. Χωρίς τη σύμφωνη γνώμη όλων των αερομεταφορέων της Κοινότητας, οι κίνδυνοι διαφοροποίησης των προτύπων και, κατ' αυτό τον τρόπο, του κατακερματισμού της εσωτερικής αεροπορικής αγοράς όχι απλώς υπάρχει, αλλά δυνητικά θα αυξηθεί. Κατά συνέπεια, η

⁷

Οι κάτωθι οργανώσεις: Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών, Ευρωπαϊκές Περιφερειακές Αεροπορικές Εταιρείες, Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο, Διεθνής Ένωση Ασφαλιστών Αεροπορίας, Σύνδεσμος εκπροσώπων χρηστών αεροπορικών μεταφορών της Ευρώπης, Ευρωπαϊκή Ένωση Αερογραμμών Charter και Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ασφαλείων, υπέβαλαν γραπτές δηλώσεις.

κατάσταση για τον χρήστη αεροπορικών μεταφορών θα καταστεί ακόμα πιο συγκεκριμένη.

15. Με αυτά τα δεδομένα και λαμβάνοντας υπόψη τα πορίσματα των δύο μελετών που προαναφέρθηκαν, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι πρέπει να αναληφθεί κοινοτική δράση για να δημιουργηθεί μία αποδεκτή κατάσταση στον τομέα των εναέριων μεταφορών, διασφαλίζοντας ενιαίους κανόνες για την ευθύνη όσον αφορά τους όρους μεταφοράς, ανεξαρτήτως της φύσης της λειτουργίας και διασφαλίζοντας μία δίκαιη κατάσταση για τους χρήστες των αεροπορικών μεταφορών. Προς τούτο, η Επιτροπή έλαβε υπόψη της τα κάτωθι στοιχεία:

- Το γεγονός ότι είναι οικουμενικώς αποδεκτό ότι τα σημερινά υποχρεωτικά όρια είναι εξαιρετικά χαμηλά, σε συνδυασμό μάλιστα με την διαπίστωση ότι η ΣΒ, παρόλες τις οικονομικές αδυναμίες της, παρέχει μία ενιαία νομική βάση που χαίρει της παγκόσμιας αναγνώρισης για την διευθέτηση των διεκδικήσεων που εγείρουν επιβάτες σε περιπτώσεις αεροπορικών ατυχημάτων. Συνεπώς, οιαδήποτε προσπάθεια για βελτίωση της σημερινής κατάστασης θα πρέπει να διατηρεί τα βασικά στοιχεία του ισχύοντος συστήματος περί αστικής ευθύνης.

- Το γεγονός ότι τα κράτη μέλη έχουν λάβει σημαντικά μέτρα για αύξηση του ορίου της Βαρσοβίας και σε ορισμένες περιπτώσεις έχουν τροποποιήσει τη φύση της ευθύνης, καθώς και το γεγονός ότι υπάρχουν διαφορές μεταξύ των κανόνων περί αστικής ευθύνης όσον αφορά τους κινδύνους για τις εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές, κατακερματίζοντας την μέχρι στιγμής επιτευχθείσα διεθνή αεροπορική αγορά. Κατά συνέπεια, οιαδήποτε αλλαγή θα πρέπει να κατοχυρώνει την ίση μεταχείριση των μεταφορέων, ανεξαρτήτως του σημείου αναχώρησης, της μορφής της υπηρεσίας (εσωτερικής ή διεθνούς) κλπ.

- Α priori, τα ποσά της αποζημίωσης θα πρέπει πιθανώς να ευθυγραμμίζονται με τα επίπεδα αποζημίωσης που καταβάλλονται σήμερα σε θύματα μη αεροπορικών ατυχημάτων στις βιομηχανικές χώρες⁸.

- Πρέπει να κατοχυρώνονται απλές και ταχείες διαδικασίες τόσο για τους χρήστες αεροπορικών μεταφορών όσο και για τους μεταφορείς. Είναι απαράδεκτο τα θύματα ή οι συγγενείς τους να πρέπει να αναμένουν τα αποτελέσματα χρονοβόρων δικαστικών διαδικασιών. Συνήθως, τα αεροπορικά ατυχήματα είναι σοβαρά με δραματικές συνέπειες και στις περισσότερες περιπτώσεις εμπλέκεται σημαντικός αριθμός επιβατών μακριά από τις εστίες τους. Κατά συνέπεια, είναι λογικό να ακολουθηθεί η σύσταση της ECAC και να διασφαλιστεί η καταβολή κατ' αποκοπήν ποσού για να αντιμετωπιστούν οι άμεσες οικονομικές συνέπειες.

- Η πρόταση της Επιτροπής περιλαμβάνει συνεπώς τα κάτωθι βασικά σημεία:

- Κατάργηση όλων των ορίων.

⁸

Για παράδειγμα, ένας 40ετής υπάλληλος με αποδοχές 97.082 ECU ετησίως, με επιζώντα μέλη οικογένειας μία σύζυγο και δύο ανήλικα παιδιά, μπορεί να διεκδικήσει αποζημίωση περίπου 647.218 ECU. Αν σκοτωθεί σε αυτοκινητιστικό ατύχημα, αυτό το ποσό μπορεί να εισπραχθεί πλήρως. Αν σκοτωθεί σε αεροσκάφος το οποίο λειτουργεί υπό μεταφορέα που έχει συμβληθεί για όρια στο πλαίσιο της ΣΒ (20.000 δολάρια ΗΠΑ), η εισπραξη μπορεί να είναι εξαιρετικά χαμηλή φθάνοντας το ύψος των 17.647 ECU, λιγότερο από το 3% της συνολικής αξίας της διεκδίκησης! (The Journal of Personal Injury Litigation, δεύτερο τεύχος, NIGEL P. TAYLOR) (βλέπε παράρτημα III).

- Θέσπιση αυστηρής αστικής ευθύνης μέχρι ύψους 100.000 ECU. Αυτό θα προστατέψει τους χρήστες αεροπορικών μεταφορών ακόμη και στην περίπτωση τρομοκρατικής επίθεσης που, διαφορετικά, αφήνει τον αθώο επιβάτη ακάλυπτο. Επιπλέον, με τον τρόπο αυτό, η Κοινότητα θα νομιμοποιήσει μία πρακτική που έχει γίνει αποδεκτή από αεροπορικές εταιρείες επί σειρά ετών και επισήμως έχει διατυπωθεί σε ορισμένες περιπτώσεις⁹.

- Προτιμότερο θα ήταν όλοι οι μεταφορείς που εξυπηρετούν σημείο εντός της Κοινότητας να υιοθετήσουν το ίδιο σύστημα. Οι μεταφορείς τρίτων χωρών που δεν υπόκεινται στην κοινοτική νομοθεσία μπορούν να κληθούν να ενημερώνουν σχετικά σωστά και με σαφήνεια τους επιβάτες.

- Οι επιβάτες πρέπει να έχουν επιλογή της νομολογίας με βάση την οποία επιθυμούν να αναλάβουν δικαστική δράση. Θα πρέπει να περιλαμβάνεται και η δυνατότητα να αναλαμβάνουν δράση ενώπιον δικαστηρίου του κράτους μέλους στο οποίο κατοικούν. Έτσι μπορεί να παρακαμφθεί η περίπτωση σύγχυσης που μπορεί να υπάρξει όταν αναφέρεται η νομοθεσία του τόπου κατοικίας.

- Πρέπει αργότερα να δοθεί προτεραιότητα για τη βελτίωση της κατάστασης όσον αφορά τις αποσκευές των επιβατών και των φορτίων σε περίπτωση που οι προσπάθειες σε διεθνές επίπεδο από μεταφορείς ή/και κυβερνήσεις αποτύχουν να εξεύρουν ικανοποιητική λύση.

- Μία τέτοια κοινοτική δράση, σύμφωνα με τις προαναφερθείσες μελέτες, θα έχει ελάχιστες επιπτώσεις όσον αφορά το κόστος, λόγω του ότι το σημερινό κόστος της ασφάλισης κατά κινδύνων αστικής ευθύνης για τις ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες γενικώς κυμαίνεται από 0,1% έως 0,2% του συνολικού κόστους λειτουργίας. Συνεπώς, αύξηση ή άρση του ορίου θα επιφέρει ελάχιστη αύξηση του κόστους¹⁰ των ασφαλιστρών - κυμαίνεται μεταξύ 0,1% και 0,35% του συνολικού κόστους λειτουργίας.

- Η κοινοτική δράση θα πρέπει να θεωρηθεί ως μέτρο που θα συμβάλει στο να δώσει έναυσμα στις σημερινές διεθνείς συμβάσεις (ΣΒ). Με την έγκριση του κανονισμού, η Κοινότητα θα λειτουργήσει ως καταλύτης από κοινού με παρόμοιες κινήσεις στην Ιαπωνία και στις ΗΠΑ. Εν πάση περιπτώσει, η Κοινότητα και τα κράτη μέλη θα πρέπει, σε συνεργασία με την ECAC να καταβάλει κάθε προσπάθεια προκειμένου να ζητήσει από το αρμόδιο διεθνές φόρουμ - την ICAO - να καταστήσει επίκαιρα τα σημερινά διεθνή μέσα που βρίσκονται σε ισχύ.

16. Τα στοιχεία και οι ανησυχίες αυτές οδήγησαν την Επιτροπή να προτείνει κανονισμό ο οποίος, θεσπίζοντας ορισμένους κοινούς κανόνες περί αστικής

⁹ Η ΜΙΑ θέσπισε το 1966 αυξημένα όρια από, προς ή με συμφωνημένη στάση στις ΗΠΑ στο ύψος των 75.000 δολαρίων ΗΠΑ σε βάση αυστηρής αστικής ευθύνης. Οι ιαπωνικές αεροπορικές εταιρείες έχουν από τον Νοέμβριο του 1992 άρει τα όρια ευθύνης στις πτήσεις τους με επίπεδο αυστηρής αστικής ευθύνης μέχρι 100.000 ΕΤΔ.

¹⁰ Αξίζει να σημειωθεί ότι τα σημαντικά επιτεύγματα στον τομέα της ασφάλειας των αεροσκαφών από το 1929 επιτρέπει στην αεροπορία να θεωρείται ως το ασφαλέστερο μέσο ταξιδιού. Ο μέσος αριθμός των θανάτων επιβατών τα τελευταία χρόνια ήταν κάτω από 700 ετησίως. Η κατάσταση αυτή συμβάλλει ακόμη περισσότερο στα σημερινά χαμηλά επίπεδα ασφαλιστρών.

ευθύνης, ανεξαρτήτως της φύσεως των αεροπορικών υπηρεσιών, θα συμβάλει στην ήδη υπάρχουσα διεθνή αεροπορία με μία τρίτη δέσμη περί αεροπορικών μεταφορών και, επιπλέον, θα διασφαλίσει υψηλό επίπεδο προστασίας για τον χρήστη αεροπορικών μεταφορών.

Γ. ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ

17. Η προβλεπόμενη κοινοτική δράση μπορεί να αναλυθεί με βάση τις αρχές της επικουρικότητας, απαντώντας στα κάτωθι ερωτήματα:

α) Ποιοί είναι οι στόχοι της πρότασης σχετικά με τις υποχρεώσεις της Κοινότητας και ποιά είναι η κοινοτική διάσταση του προβλήματος (για παράδειγμα, πόσα κράτη μέλη εμπλέκονται και ποιά είναι μέχρι στιγμής η λύση);

Η τρίτη δέσμη περί αεροπορικών μεταφορών δημιούργησε μία εσωτερική αεροπορική αγορά όπου οι κανόνες για τη λειτουργία των αεροπορικών υπηρεσιών, είτε εσωτερικών είτε διεθνών, έχουν σε μεγάλο βαθμό εναρμονιστεί. Οι κανόνες όσον αφορά τη φύση και τον περιορισμό της ευθύνης ενός αερομεταφορέα για βλάβες σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών αεροσκάφους, αποτελούν ένα σημαντικό στοιχείο των όρων και προϋποθέσεων μεταφοράς σε μία σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς που συνάπτεται μεταξύ μεταφορέα και επιβάτη. Δεδομένου ότι τα κράτη μέλη έχουν λάβει διάφορα μέτρα για την αύξηση του ορίου της Βαρσοβίας και ακόμη σε ορισμένες περιπτώσεις για τροποποίηση της φύσης της ευθύνης και, δεδομένου επίσης ότι υπάρχουν διαφορές μεταξύ των κανόνων περί αστικής ευθύνης για τις εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές, είναι προφανές ότι η κατάσταση κινδυνεύει να κατακερματίσει τη μέχρι σήμερα επιτευχθείσα εσωτερική αεροπορική αγορά. Επιπλέον, σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού, οι χρήστες αεροπορικών μεταφορών ή οι συγγενείς τους όχι απλώς καλύπτονται ανεπαρκώς με βάση τα όρια της ΣΒ, αλλά έχουν επίσης να αντιμετωπίσουν την αβεβαιότητα και την έλλειψη διαφάνειας της αποκατάστασης των ζημιών όταν ζητήσουν υψηλότερες αποζημιώσεις από το υποχρεωτικό όριο.

β) Η προβλεπόμενη δράση έχει σχέση με αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας ή αρμοδιότητα που μοιράζεται με τα κράτη μέλη;

Η προβλεπόμενη δράση δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας.

γ) Ποιά είναι συγκριτικά η αποτελεσματικότερη λύση μεταξύ των κοινοτικών μέτρων και των μέτρων των κρατών μελών;

Από τότε που δημιουργήθηκε η ενιαία αγορά στον τομέα της αεροπορικών μεταφορών, η διαφοροποίηση μεταξύ εσωτερικών και διεθνών μεταφορών όσον αφορά τις αεροπορικές υπηρεσίες δεν ισχύει πλέον, η καλύτερη λύση μπορεί να δοθεί σε κοινοτικό επίπεδο.

δ) Ποιά είναι η προστιθέμενη αξία που παρέχει η κοινοτική δράση και ποιά είναι το κόστος της απραξίας;

Η αξία της κοινοτικής δράσης έγκειται στη βελτίωση της θέσης των αερομεταφορέων και την προστασία των χρηστών αεροπορικών μεταφορών όταν αρθούν τα σημερινά όρια περί ευθύνης, διασφαλίζοντας την δίκαιη αποζημίωση και την νομική προστασία. Παρέχει επίσης στους επιβάτες ταχείες

διαδικασίες. Πρέπει να τονιστεί ότι το σημερινό σύστημα είναι εξαιρετικά πολύπλοκο, τα δικαιώματα των επιβατών και οι υποχρεώσεις των αερομεταφορέων επί του παρόντος ποικίλλουν, σε σχέση με το σημείο αναχώρησης, τη μορφή της υπηρεσίας (εσωτερική ή διεθνής) κλπ. και ότι ο μέσος επιβάτης είναι συνήθως ελλιπώς ή καθόλου ενημερωμένος όσον αφορά τα ακριβή όρια που εφαρμόζονται στο ταξίδι που πραγματοποιεί. Οι επιβάτες που εμπλέκονται σε ατυχήματα στο εξωτερικό, πρέπει να αντιμετωπίσουν διαφορετικές νομικές καταστάσεις από αυτές με τις οποίες εξοικειωμένοι στη χώρα τους. Η διαμεταφορική συμφωνία που εγκρίθηκε από την IATA δεν θα εξαλείψει όλες τις δυσκολίες. Επιπλέον, υπάρχει κίνδυνος ορισμένες ευρωπαϊκές μεταφορικές εταιρείες να μην προσχωρήσουν στην εθελοντική συμφωνία, εντείνοντας έτσι τη σημερινή σύγχυση. Το κόστος της απραξίας θα ήταν η ανεπαρκής προστασία των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση αεροπορικών ατυχημάτων και η συνέχιση ενός υπερβολικά πολύπλοκου συστήματος για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς εντός της Κοινότητας.

ε) Ποιά μορφή δράσης έχει στη διάθεσή της η Κοινότητα (σύσταση, οικονομική ενίσχυση, κανονισμός, αμοιβαία αναγνώριση...);

Για να υπάρξει ομογενοποιημένη και αποτελεσματική προστασία των χρηστών εναερίων μεταφορών στον τομέα αυτό, είναι απαραίτητο να θεσπιστούν νομικά μέτρα είτε υπό μορφή οδηγίας είτε κανονισμού. Ενσωματώνοντας ένα ευρύ κοινοτικό σύστημα σε νομοθετικό πλαίσιο, θα αποφευχθούν τα αποκλίνοντα εθνικά μέτρα.

στ) Είναι απαραίτητη η ενιαία ρύθμιση ή αρκεί ένα σχέδιο οδηγίας που θα περιγράφει τους γενικούς στόχους ενώ η εκτέλεση θα αφηθεί στα κράτη μέλη;

Λόγω της διεθνούς φύσεως της λειτουργίας, ευκαταία είναι μία ενιαία δράση για να παρασχεθεί ένα σύστημα που θα διασφαλίζει την ίση προστασία όλων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών εντός της Κοινότητας, αποφεύγοντας αφενός την μη ισότιμη μεταχείριση και καταστάσεις αβεβαιότητας και, αφετέρου, κατοχυρώνοντας ένα σωστό επίπεδο προστασίας. Καθόσον τα επιδιωκόμενα με τη δράση αποτελέσματα θα χρειαστεί να εφαρμοστούν από αερομεταφορείς που λειτουργούν ως ένα μεγάλο βαθμό στο πλαίσιο διασυνοριακής κυκλοφορίας και με επιβάτες διαφόρων εθνικοτήτων, ο κανονισμός αποτελεί το ορθότερο νομικό μέσο.

**Πρόταση
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την αστική ευθύνη των αερομεταφορέων σε περίπτωση
ατυχημάτων**

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 Επιτροπής¹,

σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο², σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 189Γ της συνθήκης,

έχοντας υπόψη τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής³,

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 στην Χάγη τον Σεπτέμβριο 1955, αναλόγως του ποιά 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 του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92⁴, 2408/92⁵ όπως τροποποιήθηκε από την Πράξη Προσχώρησης της Αυστρίας, της Σουηδίας και της Φινλανδίας και 2409/92⁶ 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 ορίζει η σύμβαση είναι εξαιρετικά περιορισμένο ενόψει των σημερινών οικονομικών και κοινωνικών προτύπων· ότι, κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη έχουν αυξήσει κατά διάφορους τρόπους το όριο ευθύνης, με αποτέλεσμα να έχουν δημιουργηθεί διαφορετικοί όροι και προϋποθέσεις μεταφοράς στην Κοινότητα·

1

2

3

4 ΕΕ L 240, 24.8.1992, σ. 1

5 ΕΕ L 240, 24.8.1992, σ. 8

6 ΕΕ L 240, 24.8.1992, σ. 15

ότι, επιπλέον, η σύμβαση της Βαρσοβίας εφαρμόζεται μόνο στις διεθνείς μεταφορές· ότι, στην εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών έχει εξαιρεθεί 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 συχνά έχει 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·

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 ευκαίιο 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 επείγοντως 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 μία 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 τον 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 αντιστοιχες 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 ζημιές, 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 οιοδήποτε 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 αποζημίωσης 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 μία 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 οιοδήποτε άλλου θέματος που αφορά την εφαρμογή του κανονισμού.

Άρθρο 10

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει έξι μήνες μετά 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.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ

ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ με ειδική αναφορά στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις

Τίτλος της πρότασης:

Κανονισμός του Συμβουλίου σχετικά με την αστική ευθύνη των αερομεταφορέων σε περιπτώσεις αεροπορικών ατυχημάτων.

Αριθμός αναφοράς του εγγράφου:

Η Πρόταση:

Η επίπτωση στην επιχείρηση

1. Ποιόν επηρεάζει η πρόταση;

- Ποιούς τομείς επιχείρησης;
Αερομεταφορείς.
- Ποιά μεγέθη επιχείρησης (ποιά είναι η συγκέντρωση μικρομεσαίων επιχειρήσεων); Η διάρθρωση της ευρωπαϊκής αγοράς επικεντρώνεται κυρίως σε μεγάλες εταιρείες που αντιπροσωπεύουν το 65,4% της αγοράς. Οι εταιρείες charter αντιπροσωπεύουν το 26,7% της ευρωπαϊκής αεροπορικής αγοράς. Οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις αντιπροσωπεύουν μόνο το 0,5% της αγοράς, με τους περιφερειακούς αερομεταφορείς να διανέμονται το 0,4% της συνολικής αγοράς και οι γενικοί αερομεταφορείς - και συγκεκριμένα οι φορείς υπηρεσιών ταξί και οι εταιρικοί φορείς - αντιπροσωπεύουν το 0,1% του συνόλου¹.
- Οι εταιρείες αυτές είναι εγκατεστημένες σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές της κοινότητας;
Όχι.

2. Τί πρέπει να κάνουν οι επιχειρήσεις για να συμμορφωθούν με την πρόταση;

Ο κανονισμός του Συμβουλίου (ΕΟΚ) 2407/92 απαιτεί ήδη από όλους τους κατόχους αδειών λειτουργίας να είναι ασφαλισμένοι κατά κινδύνων αστικής ευθύνης, ενώ το ποσό κάλυψης έχει μέχρι στιγμής αφηθεί στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών. Για να συμμορφωθούν προς τον κανονισμό αυτό, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να επαναδιαπραγματευτούν την ασφάλισή τους κατά κινδύνων αστικής ευθύνης προκειμένου να δοθεί δυνατότητα κατάργησης του ορίου ευθύνης έναντι επιβατών.

¹ "Η ανταγωνιστικότητα του τομέα των εναέριων μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα" μελέτη της AVMARK, Inc., που εκπονήθηκε για λογαριασμό της Επιτροπής, 28 Φεβρουαρίου 1992.

3. Ποιές είναι οι πιθανές οικονομικές επιπτώσεις της πρότασης;

- Στην απασχόληση:
Ουδεμία
- Στις επενδύσεις και τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων:
Ουδεμία
- Στην ανταγωνιστική θέση των επιχειρήσεων:

Η αγορά ασφαλειών στον τομέα της αεροπορικών μεταφορών θα αντιδράσει αυξάνοντας κατά κάποιο τρόπο το ποσό των ασφαλίσεων που πρέπει να καταβάλλουν οι αερομεταφορείς. Το ποσοστό της αύξησης θα ποικίλλει ανάλογα με την κατάσταση που θα επικρατεί στην αγορά τότε, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των αερομεταφορέων, ιδίως τις επιδόσεις τους στον τομέα της ασφάλειας και την ιδιαίτερη διαπραγματευτική ισχύ της αεροπορικής εταιρείας να επαναδιαπραγματευτεί τα ασφάλιστρά της. Έτσι λοιπόν, οι περιφερειακοί μεταφορείς και οι γενικοί φορείς παροχής υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών πιθανόν να υποστούν υψηλότερη αναλογικά αύξηση λόγω της πιο περιορισμένης διαπραγματευτικής τους ισχύος. Οι αερομεταφορείς charter θα πληγούν λιγότερο.

4. Η πρόταση περιλαμβάνει μέτρα που στοχεύουν στο να λάβουν υπόψη τους την ειδική κατάσταση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων;

Όχι. Στην πραγματικότητα, η σημερινή κατάσταση όσον αφορά το κόστος της ασφάλισης κατά κινδύνων αστικής ευθύνης για τους ευρωπαϊούς αερομεταφορείς γενικώς, αποτελεί μικρό ποσοστό του κόστους λειτουργίας τους. Αντιστοιχεί περίπου στο 0,1% - 0,2% του συνολικού λειτουργικού κόστους, και το ποσοστό αυτό γενικώς καθίσταται υψηλότερο όσο μικρότερη είναι η αεροπορική εταιρεία. Με την κατάργηση των ορίων, το αυξημένο κόστος ασφάλισης θα κυμαίνεται περί το 0,1% έως 0,35% ² του συνολικού κόστους λειτουργίας. Αυτό σημαίνει ότι η επίπτωση θα είναι αμελητέα, ακόμη και για τους μικρότερους μεταφορείς που πιθανόν να πληγούν περισσότερο από μία τέτοια αύξηση.

Διαβούλευση:

5. Κατάλογος των οργανώσεων που κλήθηκαν να γνωμοδοτήσουν σχετικά με την πρόταση και να περιγράψουν τις απόψεις τους:

- οι εμπειρογνώμονες κυβερνήσεων κρατών μελών εξέφρασαν την ευρεία συναίνεσή τους για την ανάγκη αύξησης των σημερινών ορίων, την κατοχύρωση ταχέων και απλών διαδικασιών σε περίπτωση αεροπορικών ατυχημάτων και την κάλυψη όλων των αεροπορικών μεταφορών εντός της Κοινότητας και από και προς την Κοινότητα, ανεξαρτήτως της εθνικότητας της εμπλεκόμενης αεροπορικής εταιρείας.

²

" Οι επιπτώσεις όσον αφορά το κόστος υψηλότερων δεσμευτικών ορίων αποζημίωσης για επιβάτες που εμπλέκονται σε αεροπορικά ατυχήματα" Frere Cholmeley Bischoff, delivered που εξέδόθη τον Φεβρουάριο του 1994.

- Όλοι οι ενδιαφερόμενοι οργανισμοί³ κλήθηκαν να γνωμοδοτήσουν. Όλοι συμφώνησαν στην ανάγκη αναβάθμισης του συστήματος διατηρώντας τα βασικά στοιχεία του ισχύοντος διεθνούς συστήματος. Υποστήριξαν ότι κάθε βελτίωση του συστήματος εντός της ΕΚ πρέπει να εφαρμόζεται σε όλους τους μεταφορείς που εξυπηρετούν την Κοινότητα.

³ Οργανισμοί των οποίων ζητήθηκε η γνώμη: Ευρωπαϊκό Γραφείο Ένωσης Καταναλωτών, Διεθνής Οργάνωση Ενώσεων Καταναλωτών, Ταξιδιωτικοί Πράκτορες Ευρωπαϊκής Κοινότητας και Ένωση Ταξιδιωτικών Πρακτόρων, Διεθνές Συμβούλιο Ιδιοκτητών Αεροσκαφών και Ένωση Πιλότων, Διεθνής Ένωση Εναέριων Μεταφορών, Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών, Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο, Ομοσπονδία Εκπροσώπων Χρηστών Εναέριων Μεταφορών στην ΕΚ, Διεθνής Ένωση Ασφαλιστών Αεροπορίας, Ευρωπαϊκή Ένωση κατασκευαστών Αεροδιαστημικού Υλικού, Ευρωπαϊκές Περιφερειακές Αερογραμμές

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΟΡΙΑ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΕΚ¹

W/H: όρια της σύμβασης της Βαρσοβίας/Χάγης, μετά την μετατροπή τους σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία (ή στο ύψος που αναφέρεται)²

- ΑΥΣΤΡΙΑ:** Η ευθύνη βάσει της σύμβασης μεταφοράς φθάνει μέχρι τα 430.000 αυστριακά σελίνια ανά άτομο. Υποχρεωτική ασφάλιση έναντι ατυχήματος των επιβατών ύψους 550.000 αυστριακών σελινίων ανά επιβάτη 100.000 ΕΤΔ στον εθνικό μεταφορέα
- ΒΕΛΓΙΟ:** Για όλες τις υπηρεσίες ισχύει το όριο W/H
Όχι εσωτερικές υπηρεσίες
100.000 ΕΤΔ στη Sabena και τις θυγατρικές εταιρείες - 58.000 δολάρια ΗΠΑ για τις εταιρείες charter και τα αεροταξί.
- ΔΑΝΙΑ:** Ισχύει το ποσό των 100.000 ΕΤΔ για όλες τις αεροπορικές υπηρεσίες
Τα όρια για ζημίες πέρα από θανάτου και σωματικής βλάβης διαφέρουν για τις εσωτερικές και τις διεθνείς εναέριες υπηρεσίες.
- ΓΑΛΛΙΑ:** Ισχύει το όριο των 100.000 ΕΤΔ για όλες τις υπηρεσίες.
Για όλες τις αεροπορικές υπηρεσίες ισχύουν τα όρια της W/H εκτός από περίπτωση θανάτου και σωματικής βλάβης.
- ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ:** Ισχύουν τα όρια W/H για τις διεθνείς υπηρεσίες. Αν η χώρα προορισμού δεν συμμετέχει στις συμβάσεις W/H, ισχύουν τα όρια MP3 (100.000 ΕΤΔ)
Για τις εσωτερικές υπηρεσίες ισχύει το όριο των 100.000 ΕΤΔ
Για την Finnair στις διεθνείς υπηρεσίες ισχύει το όριο των 100.000 ΕΤΔ
- ΓΕΡΜΑΝΙΑ:** Για τις διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες ισχύει το όριο W/H, με βάση τη νομοθεσία περί συντελεστή μετατροπής (π.χ. 250.000 γαλλικά φράγκα = 53.600 DM)
Για τη Lufthansa 150.000 DM
Για τις εσωτερικές αεροπορικές υπηρεσίες 320.000 DM
- ΕΛΛΑΔΑ:** Σε όλες τις υπηρεσίες ισχύει το όριο W/H
Λόγω του ότι δεν υπάρχει νόμος περί συντελεστών μετατροπής, υπάρχουν αντιφατικές δικαστικές αποφάσεις. Η εθνική νομοθεσία καθορίζει όριο 4 εκατομμυρίων δραχμών για τις εσωτερικές αεροπορικές υπηρεσίες (που δεν πρέπει να υπερβαίνεται αν οι αποζημιώσεις καταβάλλονται υπό μορφή περιοδικών καταβολών) σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης
- ΙΡΛΑΝΔΙΑ:** Για όλες τις υπηρεσίες ισχύει το όριο W/H
100.000 ΕΤΔ για την Aer Lingus (διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες)
Το ίδιο ποσό για άλλους ιρλανδούς καταχωρημένους φορείς.

¹ Μελέτη Sven Brise's βλέπε υποσημείωση 5. Η μελέτη δεν εξέτασε την κατάσταση που επικρατεί στην Αυστρία, την Φινλανδία και τη Σουηδία.

² Για οποιοδήποτε όριο (πλην της Πορτογαλίας για τις εγχώριες μεταφορές) οι μεταφορείς μπορούν να επικαλεστούν προς υπεράσπισή τους το άρθρο 20 παράγραφος 1 της σύμβασης της Βαρσοβίας.

- ΙΤΑΛΙΑ:** Για όλες τις υπηρεσίες ισχύει το όριο W/H όπως μετατρέπεται με βάση τη νομοθεσία σε ΕΤΔ (διεθνείς υπηρεσίες) και λιρέττες Ιταλίας (εσωτερικές υπηρεσίες). Τα καθοριζόμενα όρια είναι:
100.000 ΕΤΔ για τις διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες
195 εκατ. ιταλικές λιρέττες για τις εσωτερικές αεροπορικές υπηρεσίες.
- Σημείωση: πρέπει να σημειωθεί ότι οι ξένες αεροπορικές εταιρείες που λειτουργούν στην Ιταλία, υπόκεινται στον νόμο που επιβάλλει διεθνή όριο το ποσό των 100.000 ΕΤΔ
- ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ:** Σε όλες τις αεροπορικές υπηρεσίες ισχύει το όριο W/H
Δεν υπάρχουν εσωτερικές υπηρεσίες
Σε όλους τους καταχωρημένους μεταφορείς επιβατών στο Λουξεμβούργο ισχύει το όριο των 100.000 ΕΤΔ
- ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ:** Για άλλες αεροπορικές υπηρεσίες ισχύει το όριο W/H
100.000 ΕΤΔ (όλες οι σημαντικότερες καταχωρημένες μεταφορικές εταιρείες των Κάτω Χωρών)
- ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ:** Ανυπαίτια ευθύνη (εσωτερικές υπηρεσίες)
Σε όλες τις υπηρεσίες: 12 εκατ. εσκούδος ανά επιβάτη, για τις αποσκευές ότι ορίζει η Σύμβαση της Χάγης.
- ΙΣΠΑΝΙΑ:** Για όλες τις υπηρεσίες: 3.500.000 πεσέτες ανά επιβάτη για τις αποσκευές ότι ορίζει η Σύμβαση της Χάγης.
- ΣΟΥΗΔΙΑ:** 100.000 ΕΤΔ για τις διεθνείς και εσωτερικές υπηρεσίες
- ΗΒ:** Για όλες τις αεροπορικές υπηρεσίες ισχύει το όριο W/H που ανέρχεται σε 100.000 ΕΤΔ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΗΣ ΙΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ: ότι το σύστημα της Σύμβασης της Βαρσοβίας λειτουργεί προς μεγάλο όφελος των διεθνών αεροπορικών μεταφορών και

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ: ότι τα όρια ευθύνης της σύμβασης, που δεν έχουν τροποποιηθεί από το 1955, είναι πλέον εμφανώς ανεπαρκή στις περισσότερες χώρες και ότι οι διεθνείς αεροπορικές εταιρείες έχουν κατά το παρελθόν ενεργήσει από κοινού για αύξηση των ορίων αυτών προς όφελος των επιβατών.

Οι κάτωθι υπογράφουσες αεροπορικές εταιρείες συμφωνούν

1. Να αναλάβουν δράση για κατάργηση των ορίων ευθύνης των επανορθώσιμων αποζημιώσεων για ζημίες που ορίζει το άρθρο 22 παράγραφος 1 της Σύμβασης της Βαρσοβίας, όσον αφορά τις αξιώσεις για περιπτώσεις θανάτου, τραυματισμού ή σωματικής βλάβης επιβάτη κατά την έννοια του άρθρου 17 της Σύμβασης, ώστε οι επανορθώσιμες αποζημιώσεις να μπορούν να καθοριστούν και να καταβάλλονται σύμφωνα με τη νομοθεσία του τόπου κατοικίας του επιβάτη.
2. Να επιφυλαχθούν όλων των διαθέσιμων υπερασπιστικών μέσων που διαθέτουν σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης· ωστόσο, ένας μεταφορέας μπορεί να παραιτηθεί από κάθε υπερασπιστικό μέσο, συμπεριλαμβανομένης και της παραίτησης από υπερασπιστικό μέσο μέχρι ενός καθορισμένου νομισματικού ποσού για επανορθώσιμες αποζημιώσεις, αναλόγως των περιστάσεων.
3. Να επιφυλαχθούν των δικαιωμάτων τους για προσφυγή κατά οιοδήποτε ατόμου, συμπεριλαμβανομένου και του δικαιώματος συνεισφοράς ή αποζημίωσης, όσον αφορά κάθε ποσό που κατέβαλε ο μεταφορέας.
4. Να ενθαρρύνουν άλλες αεροπορικές εταιρείες που αναλαμβάνουν την διεθνή μεταφορά επιβατών, να εφαρμόζουν τους όρους της παρούσας συμφωνίας για την εν λόγω μεταφορά.
5. Να εφαρμόσουν τις διατάξεις της παρούσης το αργότερο μέχρι την 1η Νοεμβρίου 1996 ή αμέσως μετά την λήψη της απαιτούμενης κυβερνητικής έγκρισης.
6. Ότι κανένα άρθρο της παρούσας συμφωνίας δεν θα πρέπει να επηρεάζει τα δικαιώματα που βάσει της Σύμβασης έχουν οι επιβάτες ή ο ενάγον.
7. Ότι η παρούσα συμφωνία μπορεί να υπογραφεί σε οποιονδήποτε αριθμό αντιτύπων, το καθένα από τα οποία αποτελεί μία συμφωνία. Οποιοσδήποτε μεταφορέας μπορεί να γίνει συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας υπογράφοντας ένα αντίτυπο αυτής και καταθέτοντάς το στον Γενικό Διευθυντή της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (ΙΑΤΑ).
8. Ότι οποιοσδήποτε μεταφορέας ως συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας μπορεί να αποσυρθεί από αυτή εφόσον ενημερώσει εγγράφως δώδεκα μήνες πριν τον Γενικό Διευθυντή της ΙΑΤΑ και στους άλλους μεταφορείς-συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας.

ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΤΗΣ ΙΑΤΑ

Η διαμεταφορική συμφωνία αποτελεί μία συμφωνία ομπρέλλα· τα ακριβή νομικά δικαιώματα και οι ευθύνες των συμβαλλομένων μεταφορέων έναντι των επιβατών, θα καταγραφούν στους εφαρμοστέους όρους μεταφοράς και τα τιμολόγια.

Οι συμβαλλόμενοι στη συμφωνία μεταφορείς αναλαμβάνουν να καταργήσουν, σύμφωνα με τη συμφωνία, όρια ευθύνης όπως αυτά που ορίζονται στη Σύμβαση της Βαρσοβίας (1929) το πρωτόκολλο της Χάγης (1955) τη Συμφωνία του Μόντρεαλ 1966 ή/και όρια που έχουν προηγουμένως συμφωνηθεί να ισχύσουν, ή απαιτείται από κυβερνήσεις να εφαρμοστούν.

Μία τέτοια κατάργηση εκ μέρους μεταφορέα μπορεί να γίνει στον βαθμό που απαιτείται για να δώσει τη δυνατότητα στη νομοθεσία της χώρας διαμονής του επιβάτη να διευθετήσει τον καθορισμό και την καταβολή των επανορθώσιμων αποζημιώσεων, με βάση τη διαμεταφορική συμφωνία. Όμως, αυτό είναι μία επιλογή. Το κατά πόσον ένας μεταφορέας επιθυμεί να καταργήσει τα όρια ευθύνης αλλά να μην επιμείνει όσον αφορά την νομοθεσία του τόπου κατοικίας του επιβάτη για την διευθέτηση του υπολογισμού των επανορθώσιμων αποζημιώσεων, ή να μη συμβεί αυτό που ζητούν οι κρατικές αρχές, επαφίεται στην κρίση του δικαστηρίου στο οποίο παραπέμπεται η υπόθεση.

Τα υπερασπιστικά μέσα που ορίζει το σύστημα της Σύμβασης της Βαρσοβίας θα παραμείνουν εν όλω ή εν μέρει διαθέσιμα ακόμη για τους μεταφορείς που συμμετέχουν στην συμφωνία, εκτός αν ένας μεταφορέας αποφασίσει να παραιτηθεί από αυτά ή έτσι απαιτούν οι κρατικές αρχές.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΝ¹ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Πίνακας 1: Θύμα: Άνδρας 40 ετών, παντρεμένος, με δύο ανήλικα παιδιά, ιατρός

Σωματική βλάβη	ΗΒ	Βέλγιο BF 59,6	Ελλάδα DR 25	Κάτω Χώρες HFI 3,26	Ιταλία F 9,73	Γαλλία F 9,73	Γερμανία Dm 2,90	Δανία Kr 11,02	Ιρλανδία Ir 1,08	Λουξεμβούργο Lux f 59,55	Ισπανία Pt 178,45	Πορτογαλία Esc 254
Ακαριαίος θάνατος	311.000	325.779	195.007	224.540	464.900	307.098	331.034	81.347	461.806	351.098	168.114	229.724
Εγκαύματα (Α) (Β) (Γ)	89.000 99.000 79.000	81.978	71.088 86.316	18.098 21.166	55.085 120.835	109.198 127.790	132.759 1483276	37.659	93.981 126.389 93.981	83.985	16.811 28.019 1.811	24.016
Παραπληγία	526.500	449.457	310.947	498.466 567.485	474.710	705.576	637.931 672.414	110.254 237.296	607.407	453.830	280.191	288.937
Απώλεια όρασης ολική τύφλωση	572.500	531.871	363.333	466.258 (486.258)	674.795	744.853	586.207 6.3.488 (623.488)	225.499	613.889	537.871	56.038	290.465

Πηγή: Davies Arnold Cooper: Personal injury awards in EC countries on an unlimited basis in respect in respect of death or serious injury

¹ Τα στοιχεία δεν περιλαμβάνουν τόκους, είτε προ είτε μετά τη δικαστική απόφαση. Οι Κάτω Χώρες και η Γερμανία έχουν δύο δέσμες στοιχείων για το ίδιο πρόγραμμα. Τα στοιχεία εντός αγκυλών περιλαμβάνουν τις εκτιμώμενες ιατρικές δαπάνες που δεν καλύπτει το κράτος. Όλα τα στοιχεία έχουν μετατραπεί σε στερλίνες και στρογγυλοποιηθεί προς τα άνω. Συναλλαγματικές ισοτιμίες της 21ης Ιουνίου Ιουνίου 1990.

Πίνακας 2: Θύμα: Γυναίκα, 20 ετών, ανύπαντρη, φοιτήτρια ιατρικής

Σωματική βλάβη	HB	Βέλγιο BF 59,6	Ελλάδα DR 25	Κάτω Χώρες HFI 3,26	Ιταλία F 9,73	Γαλλία F 9,73	Γερμανία Dm 2,90	Δανία Kr 11,02	Ιρλανδία Ir 1,08	Λουξεμβούργο Lux f 59,55	Ισπανία Pt 178,45	Πορτογαλία Esc 254
Ακαριαίος θάνατος	1.250	6.292	14.912	2.147	210.122	15.416	2.069	1.089	8.102	6.795	67.246	4.528
Εγκαύματα (Α) (Β) (Γ)	44.000 54.000 34.000	47.723	7.579 8.870	21.779 24.847	61.205 83.729	62.025 81.398	63.793 79.310	26.770	63.426 95.833 63.426	46.434	16.811 33.623 16.811	5.937
Παραπληγία	452.250	370.569	234.723	498.466 567.485 (1.074.985)	318.710	563.759	431.034 465.517	90.290 166.515	529.630	376.246	168.114 224.152	360.840
Απώλεια όρασης ολική τύφλωση	478.250	415.323	251.404	466.258 (486.258)	517.514	537.196	472.414 489.655 (509.655)	157.441	421.296	423.013	67.246	325.465

Πηγή: Davies Arnold Cooper: Personal injury awards in EC countries on an unlimited basis in respect in respect of death or serious injury.

ISSN 0254-1483

COM(95) 724 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-95-777-GR-C

ISBN 92-77-99241-7

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Λουξεμβούργο