

# Tillaga til þingsályktunar

## um staðfestingu ákvörðunar sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 142/2002, um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn.

(Lögð fyrir Alþingi á 128. löggjafarþingi 2002–2003.)

Alþingi ályktar að heimila ríkisstjórninni að staðfesta fyrir Íslands hönd ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 142/2002 frá 8. nóvember 2002, um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn frá 2. maí 1992, og fella inn í samninginn reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 889/2002 frá 13. maí 2002, um breytingu á reglugerð ráðsins (EB) nr. 2027/97 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa.

Athugasemdir við þingsályktunartillögu þessa.

### 1. Inngangur.

Með þingsályktunartillögu þessari er leitað heimildar Alþingis til staðfestingar á ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 142/2002 frá 8. nóvember 2002, um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn frá 2. maí 1992, og til að fella inn í samninginn reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 889/2002 frá 13. maí 2002, um breytingu á reglugerð ráðsins (EB) nr. 2027/97 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa.

Ákvörðun þessi kallar á lagabreytingar hér á landi og var tekin af sameiginlegu EES-nefndinni með stjórnskipulegum fyrirvara af Íslands hálfu. Í tillögu þessari er gerð nánari grein fyrir því hvað felst í slíkum fyrirvara, sbr. 103. gr. EES-samningsins. Jafnframt er gerð grein fyrir efni þeirrar tilskipunar sem hér um ræðir. Gerð þessi felur ekki í sér breytingar á þeim meginreglum sem í EES-samningnum felast.

Ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar sem hér um ræðir er prentuð sem fylgiskjal með tillögu þessari ásamt gerðinni sjálfri.

### 2. Um stjórnskipulegan fyrirvara.

Ákvarðanir sameiginlegu EES-nefndarinnar um breytingar á viðaukum eða bókunum við EES-samninginn eru þjóðréttarsamningar. Samkvæmt samningnum er ekki gert ráð fyrir því að í ákvörðunum sé kveðið á um að gildistaka þeirra gagnvart aðildarríkjunum sé háð staðfestingu þeirra heima fyrir. Þær verða með öðrum orðum skuldbindandi fyrir aðildarríkin um leið og þær hafa verið teknar nema eitthvert aðildarríkanna beiti heimild í 103. gr. EES-samningsins til að gera fyrirvara um að ákvörðun geti ekki orðið bindandi strax vegna stjórnskipulegra skilyrða heima fyrir. Hafa ríkin sex mánaða frest frá töku ákvörðunar í sameiginlegu nefndinni til að aflétta fyrirvaranum. Með þessu er vísað til nauðsynlegs atbeina þjóðþinga aðildarríkanna og af hálfu Íslands hefur fyrirvara þessum því einungis verið beitt þegar ljóst er að ákvörðun kallar á lagabreytingar. Almennt hefur ekki verið leitað sérstaks sam-

þykkis Alþingis áður en stjórnskipulegum fyrirvara er aflétt heldur látið við það sitja að Alþingi hafi samþykkt nauðsynlegar lagabreytingar vegna innleiðingar ákvarðana. Þetta felur í sér nokkurt frávik frá almennri meðferð vegna staðfestingar þjóðréttarsamninga þar sem atbeina Alþingis er krafist en á sér skýringar í sérstöðu ákvarðana sameiginlegu EES-nefndarinnar meðal þjóðréttarsamninga. Hins vegar hafa nokkrir ókostir fylgt þessu fyrirkomulagi. Má þar helst nefna annars vegar að nokkuð mismunandi er með hvaða hætti það hefur komið fram í lagafrumvörpum hvernig þau tengjast tilteknum ákvörðunum sameiginlegu EES-nefndarinnar og hins vegar að með þessari aðferð hefur skort á að Alþingi hafi verið gefinn kostur á að taka beina afstöðu til staðfestingar einstakra ákvarðana nefndarinnar. Í vissum tilvikum hafa ákvarðanir sameiginlegu EES-nefndarinnar kveðið á um að bætt sé við EES-samninginn tiltekinni EB-gerð sem ekki öðlast gildi innan Evrópusambandsins fyrr en einhverjum missirum eða jafnvel árum seinna. Samkvæmt EES-samningnum er Ísland skuldbundið til að taka endanlega afstöðu til þess hvort slík gerð verði hluti samningsins innan sex mánaða frá töku ákvörðunarinnar í sameiginlegu EES-nefndinni en hefur sama svigrúm og önnur aðildarríki samningsins til að innleiða viðkomandi gerð í landsrétt. Fram að þessu hefði eina leiðin verið sú að setja lög til innleiðingar þessara gerða innan sex mánaða frestsins en þau lög hefðu þá að sjálfstöðu ekki þurft að taka gildi fyrr en á ætluðum gildistöku degi gerðarinnar. Þetta er mjög óheppileg leið þar sem við undirbúning slíkrar lagasetningar er oft og tíðum horft til fordæma erlendis frá en þar er að jafnaði ekki hugað að slíkri lagasetningu fyrr en nær dregur gildistöku viðkomandi gerðar. Að þessari leið slepptri er eina leiðin til að virða samnings-skuldbindingar Íslands að leita sérstaks samþykkis Alþingis í formi þingsályktunar.

Að öllu þessu virtu hefur almenn meðferð þeirra ákvarðana sameiginlegu EES-nefndarinnar þar sem Ísland hefur gert stjórnskipulegan fyrirvara verið færð til samræmis við meðferð þjóðréttarsamninga. Í því felst að almennt er leitað sérstaklega eftir samþykki Alþingis til staðfestingar sérhverri ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar sem stjórnskipulegur fyrirvari hefur verið gerður við. Slíks samþykkis er leitað í formi þingsályktunar en viðeigandi ráðuneyti munu samhliða undirbúa nauðsynleg frumvörp til lagabreytinga. Jafnframt hefur þeirri föstu vinnureglu verið komið á, með vísan til 24. gr. laga um þingsköp Alþingis, að haft verði samráð við utanríkismálanefnd um efni þessara ákvarðana meðan þær eru á undirbúningsstigi.

### **3. Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 889/2002 frá 13. maí 2002, um breytingu á reglugerð ráðsins (EB) nr. 2027/97 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa.**

Reglugerðin fjallar um breytingu á eldri reglugerð ráðsins nr. 2027/97, um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa, sem var innleidd í íslenskan rétt með lögum um loftferðir, nr. 60/1998. Reglugerðarbreytingin er nauðsynleg þar sem samþykktur var á alþjóðavettvangi nýr sáttmáli um samræmingu tiltekinna reglna um loftflutninga milli landa, svokallaður Montreal-samningur, í maí 1999. Honum verður beitt samhliða Varsjáráttmálanum frá 1929, sbr. viðauka við þann sáttmála sem gerður var í Haag 1955, sbr. lög nr. 41/1949 með síðari breytingum.

Tilgangur reglugerðar nr. 889/2002 er að laga eldri reglugerðina nr. 2027/97, um sama efni, að Montreal-samningnum. Reglugerðin miðar að samræmingu alls regluverks um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa. Gildistaka reglugerðarinnar er háð því að öll ríki Evrópusambandsins hafi fullgilt Montreal-samninginn, en taki Montreal-samningurinn fyrr gildi að þjóðarrétti tekur reglugerðin jafnframt gildi á sama tíma. Montreal-samningurinn mun taka gildi þegar hann hefur verið fullgiltur af 30 þjóðum og nú hafa um 13 þjóðir fullgilt hann.

Stefnt er að því að þingsályktunartillaga til fullgildingar hans af hálfu Íslands verði lögð fyrir Alþingi á 130. löggjafarþingi.

Samgönguráðuneyti vinnur að frumvarpi til breytinga á loftferðalögum, sem ætlað er að laga íslenskan rétt að Montreal-samningnum og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 889/2002, auk þess sem unnið verður að endurskoðun á íslenskum reglugerðum sem byggjast á lögnum. Stefnt er að framlagningu frumvarpsins á 130. löggjafarþingi.

## Fylgiskjal I.

### **ÁKVÖRÐUN SAMEIGINLEGU EES-NEFNDARINNAR nr. 142/2002**

**frá 8. nóvember 2002**

#### **um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn**

SAMEIGINLEGA EES-NEFNDIN HEFUR,

með hliðsjón af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, eins og hann var aðlagður með bókun um breytingu á samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, er nefnist hér á eftir samningurinn, einkum 98. gr.,

*og að teknu tilliti til eftirfarandi:*

- 1) XIII. viðauka við samninginn var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 133/2002 frá 27. september 2002 <sup>(1)</sup>.
- 2) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 889/2002 frá 13. maí 2002 um breytingu á reglugerð ráðsins (EB) nr. 2027/97 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa <sup>(2)</sup> skal felld inn í samninginn.

ÁKVEÐIÐ EFTIRFARANDI:

*1. gr.*

Eftirfarandi bætist við í lið 68aa (reglugerð ráðsins (EB) nr. 2027/97) í XIII. viðauka við samninginn:

---

<sup>(1)</sup> Stjtið. EB L ..., ... 2002, bls. ... og EES-viðbætur við Stjtið. EB nr. ..., bls. ...

<sup>(2)</sup> Stjtið. EB L 140, 30.5.2002, bls. 2.

„eins og henni var breytt með:

- **32002 R 0889:** Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 889/2002 frá 13. maí 2002 (Stjttíð. EB L 140, 30.5.2002, bls. 2).“

2. gr.

Texti reglugerðar (EB) nr. 889/2002 á íslensku og norsku, sem verður birtur í EES-viðbæti við *Stjórnartíðindi Evrópubandalaganna*, telst fullgiltur.

3. gr.

Ákvörðun þessi öðlast gildi hinn 9. nóvember 2002, að því tilskildu að allar tilkynningar samkvæmt 1. mgr. 103. gr. samningsins hafi verið sendar sameiginlegu EES-nefndinni (\*).

4. gr.

Ákvörðun þessi skal birt í EES-deild og EES-viðbæti við *Stjórnartíðindi Evrópubandalaganna*.

Gjört í Brussel 8. nóvember 2002.

*Fyrir hönd sameiginlegu EES-nefndarinnar*  
*Formaður*

*Kjartan Jóhannsson*

*Ritarar*  
*sameiginlegu EES-nefndarinnar*

*P.K. Mannes*                      *M. Brinkmann*

---

(\*) Stjórnskipuleg skilyrði gefin til kynna.

## Fylgiskjal II.

### REGLUGERÐ EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (EB) nr. 889/2002

frá 13. maí 2002

um breytingu á reglugerð ráðsins (EB) nr. 2027/97 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa

(Texti sem varðar EE)

EVROÞUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPU-SAMBANDSINS HAFA,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 2. mgr. 80. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar <sup>(1)</sup>,

með hliðsjón af álitni efnahags- og félagsmálanefndarinnar <sup>(2)</sup>,

að höfðu samráði við svæðanefndina,

í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 251. gr. sáttmálans <sup>(3)</sup>,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Mikilvægt er að tryggja farþegum, sem lenda í flugslysum, hæfilegar bætur innan ramma sameiginlegrar stefnu í flutningamálum.
- 2) Nýr samningur um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa var samþykktur í Montreal 28. maí 1999 en í honum eru settar nýjar víðtækar reglur um bótaábyrgð ef slys ber að höndum við millilandaflutninga í lofti og koma þær í stað reglnanna í Varsjársmningnum frá 1929 og síðari breytinga á honum <sup>(4)</sup>.
- 3) Varsjársmningurinn mun gilda áfram við hlið Montreal-smningsins um óákveðinn tíma.

<sup>(1)</sup> Stjtið. EB C 337 E, 28.11.2000, bls. 68 og Stjtið. EB C 213 E, 31.7.2001, bls. 298.

<sup>(2)</sup> Stjtið. EB C 123, 25.4.2001, bls. 47.

<sup>(3)</sup> Álit Evrópuþingsins frá 5. apríl 2001 (Stjtið. EB C 21, 24.1.2002, bls. 256), sameiginleg afstaða ráðsins frá 19. desember 2001 (Stjtið. EB C 58 E, 5.3.2002, bls. 8) og ákvörðun Evrópuþingsins frá 12. mars 2002.

<sup>(4)</sup> Stjtið. EB L 194, 18.7.2001, bls. 38.

4) Montreal-samningurinn kveður á um fyrirkomulag ótakmarkaðrar bótaábyrgðar ef flugfarþegar láta lífið eða verða fyrir líkamstjóni.

5) Bandalagið hefur undirritað Montreal-samninginn og þar með gefið í skyn þá ætlun sína að verða aðili að samningnum með því að fullgilda hann.

6) Nauðsynlegt er að breyta reglugerð ráðsins (EB) nr. 2027/97 frá 9. október 1997 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa <sup>(5)</sup> í því skyni samræma hana ákvæðum Montreal-smningsins þannig að til verði samræmt kerfi varðandi bótaábyrgð að því er varðar millilandaflutninga í lofti.

7) Þessi reglugerð og Montreal-samningurinn auka vernd farþega og vandamanna þeirra og ekki skal vera hægt að túlka hann svo að vernd þeirra rýrni miðað við gildandi löggjöf þann dag sem þessi reglugerð er samþykkt.

8) Á innri loftflutningamarkaði er ekki lengur greint á milli innanlandsflugs og millilandaflugs og því er við hæfi að umfang og eðli bótaábyrgðar sé hið sama í innanlandsflugi og millilandaflugi í bandalaginu.

9) Í samræmi við dreifræðisregluna er æskilegt að grípa til aðgerða á vettvangi bandalagsins til að setja fram samræmdar reglur fyrir öll flugfélög í bandalaginu.

10) Kerfi ótakmarkaðrar bótaábyrgðar ef flugfarþegar láta lífið eða verða fyrir líkamstjóni er viðeigandi innan öruggra og nútímalegra loftflutningakerfa.

11) Flugfélög í bandalaginu ættu ekki að geta borið fyrir sig 2. mgr. 21. gr. Montreal-smnings-

<sup>(5)</sup> Stjtið. EB L 285, 17.10.1997, bls. 1.

ins nema þau geti sannað að tjónið hafi ekki orðið vegna gáleysis, óréttmætra aðgerða eða vanrækslu flugfélagsins, starfsmanna þess eða fulltrúa.

- 12) Samræmd bótaábyrgð vegna taps á, skemmda á eða eyðileggingar á farangri og vegna skemmda sem verða vegna tafa, sem gildir um öll ferðalög með flugfélögum í bandalaginu, mun tryggja einfaldar og skýrar reglur bæði fyrir farþega og flugfélög og gera farþegum kleift að ákveða hvenær þörf er á aukatryggingu.
- 13) Mismunandi fyrirkomulag bótaskyldu á mismunandi flugleiðum væri óhagkvæmt fyrir flugfélög í bandalaginu og ruglingslegt fyrir farþega þeirra.
- 14) Æskilegt er að létta af þeim sem verða fyrir slysi og vandamönnum þeirra skammtíma-fjárhagsáhyggjum á tímabilinu sem fylgir strax í kjölfar slyssins.
- 15) Í 50. gr. Montreal-samningsins er gerð sú krafa að aðilar sjái til þess að flugfélög hafi nægjanlegar tryggingar og að nauðsynlegt sé að taka mið af 7. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 2407/92 frá 23. júlí 1992 um veitingu flugrekstrarleyfa til handa flugfélögum <sup>(1)</sup> þegar farið er að þessu ákvæði.
- 16) Æskilegt er að allir farþegar fái grunnupplýsingar um gildandi bótaskyldureglur þannig að þeir geti, gerist þess þörf, keypt viðbótartryggingar áður en ferð hefst.
- 17) Nauðsynlegt mun reynast að endurskoða fjárhæðir í þessari reglugerð í því skyni að taka tillit til verðbólgu og endurskoðunar á takmörkunum bótaábyrgðar í Montreal-samningnum.
- 18) Að svo miklu leyti sem frekari reglna er þörf við framkvæmd Montreal-samningsins á þeim sviðum sem ekki falla undir reglugerð (EB) nr. 2027/97 er það á ábyrgð aðildarríkjanna að gera slíkar ráðstafanir.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

<sup>(1)</sup> Stjóð. EB L 240, 24.8.1992, bls. 1.

### 1. gr.

Eftirfarandi breytingar eru hér með gerðar á reglugerð (EB) nr. 2027/97:

1. Eftirfarandi komi í stað titils reglugerðarinnar:

„Reglugerð (EB) nr. 2027/97 um bótaábyrgð flugfélaga að því er varðar flutninga í lofti á farþegum og farangri þeirra.“

2. Í stað 1. gr. komi eftirfarandi:

„1. gr.

Með þessari reglugerð er hrint í framkvæmd við-eigandi ákvæðum Montreal-samningsins að því er varðar flutninga í lofti á farþegum og farangri þeirra og mælt fyrir um viðbótarákvæði. Með reglugerðinni er gildissvið þessara ákvæða víkk- að þannig að þau taki til flutninga í lofti innan eins aðildarríkis.“

3. Í stað 2. gr. komi eftirfarandi:

„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;
- 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) „farangur“: bæði skráður og óskráður farangur í skilningi 4. mgr. 17. gr. Montreal-samningsins nema annað sé tilgreint;
- 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 viðbótarsamningur við Varsjáringsamninginn sem gerður var í Guadaluajara 18. september 1961;

- g) „Montreal-samningurinn“: samningur um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, undirritaður í Montreal 28. maí 1999.
2. Þau hugtök í þessari reglugerð, sem ekki eru skilgreind í 1. mgr., hafa sömu merkingu og í Varsjáringsamningnum.“

4. Í stað 3. gr. komi eftirfarandi:

„3. gr.

1. Bótaábyrgð flugfélags í bandalaginu, að því er varðar farþega og farangur þeirra, skal ráðast af öllum ákvæðum Montreal-samningsins um bótaábyrgð.

2. Líta skal svo á að tryggingaskyldan, sem sett er fram í 7. gr. reglugerðar (EBE) nr. 2407/92, að svo miklu leyti sem hún varðar bótaábyrgð vegna farþega, þýði að flugfélag í bandalaginu skuli hafa tryggingu að því marki að tryggt sé að allir einstaklingar, sem eiga rétt á bótum, fái alla upphæðina sem þeir eiga rétt á í samræmi við þessa reglugerð.“

5. Eftirfarandi grein bætist við:

„3. gr. a

Viðbótarfjárhæðin, sem flugfélög í bandalaginu geta krafist í samræmi við 2. mgr. 22. gr. Montreal-samningsins, þegar farþegi gefur sérstaka yfirlýsingu um mikilvægi þess að fá farangur sinn afhentan á áfangastað, skal ákvörðuð samkvæmt gjaldskrá sem miðuð er við þann aukakostnað sem hlýst af því að flytja og tryggja viðkomandi farangur umfram farangur sem metinn er til jafns við eða undir marki bótaábyrgðarinnar. Gjaldskráin skal vera aðgengileg farþegum samkvæmt beiðni.“

6. Ákvæði 4. gr. falli niður.

7. Í stað 5. gr. komi eftirfarandi:

„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 fjárþörf og stendur í réttu hlutfalli við orðinn skaða.

2. Með fyrirvara um 1. mgr. skal fyrirframgreiðsla ekki vera lægri upphæð en sem nemur jafngildi 16 000 SDR í evrum 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 verða greiddar síðar samkvæmt bótaábyrgð flugfélags í bandalaginu en hins vegar er hún óafturkræf nema í þeim tilvikum sem um getur í 20. gr. Montreal-samningsins eða ef sá sem fékk bæturnar átti ekki tilkall til bóta.“

8. Í stað 6. gr. komi eftirfarandi:

„6. gr.

1. Öll flugfélög skulu, við sölu loftflutninga í bandalaginu, tryggja að farþegar hafi aðgang að samantekt helstu ákvæða sem gilda um bótaábyrgð vegna farþega og farangurs þeirra, þ.m.t. upplýsingar um stefnufrest til að gera kröfur um bætur og um möguleikann á því að setja fram sérstaka yfirlýsingu varðandi farangur á öllum sölustöðum, þ.m.t. símasölu og á Netinu. Til að uppfylla þessa upplýsingakröfu skulu flugfélög í bandalaginu nota kynningarauglýsinguna sem fylgir í viðaukanum. Slíka samantekt eða kynningarauglýsingu er ekki hægt að nota sem grundvöll bótakröfu né til túlkunar á ákvæðum þessarar reglugerðar eða Montreal-samningsins.

2. Til viðbótar við kröfur um upplýsingar sem settar eru fram í 1. mgr. skulu öll flugfélög, að því er varðar loftflutninga sem veittir eru eða keyptir í bandalaginu, láta hverjum farþega í té skriflegar upplýsingar um:

— mörk bótaábyrgðar flugfélagsins í viðkomandi flugi að því er varðar dauðsfall eða líkamstjón, sé um slík mörk að ræða,

— mörk bótaábyrgðar flugfélagsins í viðkomandi flugferð að því er varðar eyðileggingu, tap eða skemmdir á farangri, og viðvörðun um að flugfélaginu skuli tilkynnt við innskráningu ef verðgildi farangurs er yfir þeirri

fjánhæð eða hann sé fulltryggður af farþega áður en ferð hefst,

- mörk bótaábyrgðar flugfélagsins í viðkomandi flugi vegna skemmda sem verða vegna tafar.

3. Í öllum flutningum með flugfélögum í bandalaginu skulu mörkin, sem sett eru í samræmi við upplýsingakröfurnar í 1. og 2. mgr., vera þau sem ákveðin eru í þessari reglugerð nema flugfélag í bandalaginu setji að eigin frumkvæði hærri mörk. Að því er varðar flutninga með flugfélögum utan bandalagsins skulu 1. og 2. mgr. einungis gilda um flutninga til eða frá bandalaginu eða innan þess.“

9. Í stað 7. gr. komi eftirfarandi:

„7. gr.

Eigi síðar en þremur árum eftir að reglugerð (EB) nr. 889/2002 (\*) kemur til framkvæmda skal framkvæmdastjórnin taka saman skýrslu um beitingu þessarar reglugerðar. Framkvæmdastjórnin skal einkum kanna nauðsyn þess að endurskoða fjánhæðirnar, sem um getur í viðeigandi greinum Montreal-samningsins, í ljósi hagþróunar og tilkynninga frá Alþjóðaflugmálastofnuninni (ICAO).

(\*) Stjtið. EB L 140, 30.5.2002, bls. 2.“

10. Eftirfarandi viðauki bætist við:

„VIDAUKI

Bótaábyrgð flugfélaga vegna farþega og farangurs þeirra

Með þessari kynningarauglýsingu eru teknar saman reglur um bótaábyrgð sem flugfélög í bandalaginu fara að samkvæmt löggjöf bandalagsins og Montreal-samningnum.

Bætur vegna dauðsfalls eða líkamstjóns

Engar fjárhagslegar takmarkanir gilda um bótaábyrgð vegna líkamstjóns farþega eða dauðsfalls. Flugfélag getur ekki andæft bótakröfum vegna tjóna að hámarki 100 000 SDR (upphæð námunduð í gjaldmiðli viðkomandi lands). Ef um hærri fjánhæð er að ræða getur flugfélagið

varið sig gegn bótakröfu með því að sanna að það hafi ekki valdið skaðanum af gáleysi eða af öðrum orsökum.

Fyrirframgreiðslur

Láti farþegi lífið eða verði fyrir líkamstjóni skal flugfélag inna af hendi fyrirframgreiðslu til að standa straum af brýnustu fjárbörf innan fimmtán daga frá því ljóst er orðið hvaða einstaklingur á rétt til bóta. Fyrirframgreiðsla skal ekki vera lægri upphæð en sem nemur 16 000 SDR í evrum (upphæð námunduð í gjaldmiðli viðkomandi lands) ef um dauðsfall er að ræða.

Seinkun á flutningi farþega

Ef flutningi farþega seinkar ber flugfélag bótaábyrgð nema að það hafi gert allar nauðsynlegar ráðstafanir til að koma í veg fyrir tjónið eða að ógerlegt hafi verið að gera slíkar ráðstafanir. Bótaábyrgð vegna seinkunar á flutningi farþega er takmörkuð við 4 150 SDR (upphæð námunduð í gjaldmiðli viðkomandi lands).

Seinkun á flutningi farangurs

Ef flutningi farangurs seinkar ber flugfélag bótaábyrgð nema að það hafi gert allar nauðsynlegar ráðstafanir til að koma í veg fyrir tjónið eða að ógerlegt hafi verið að gera slíkar ráðstafanir. Bótaábyrgð vegna seinkunar á flutningi farangurs er takmörkuð við 1000 SDR (upphæð nálgðuð í gjaldmiðli viðkomandi lands).

Eyðilegging, tap eða skemmdir á farangri

Flugfélagið er bótaskyldt vegna eyðileggingar, hvarfs eða tjóns á farangri að hámarki 1000 SDR (upphæð námunduð í gjaldmiðli hlutaðeigandi lands). Ef um skráðan farangur er að ræða er flugfélagið bótaskyldt jafnvel þó að það hafi ekki valdið skaðanum nema farangurinn hafi verið gallaður. Ef um óskráðan farangur er að ræða er flugfélagið einungis bótaskyldt ef það hefur valdið skaðanum.

Hærri mörk vegna farangurs

Farþegi getur notið góðs af hærri bótaábyrgð með því að gefa sérstaka yfirlýsingu, í síðasta lagi við innritun, og gegn greiðslu viðbótargjalds.

## Kvartanir vegna farangurs

Ef farangur hefur skemmst, týnst eða eyðilagst skal farþeginn senda flugfélaginu skriflega kvörtun eins fljótt og auðið er. Þegar um skemmdir á skráðum farangri er að ræða skal farþeginn senda skriflega kvörtun innan sjö daga og innan 21 dags ef um seinkun er að ræða, í báðum tilvikum frá og með þeim degi að farþeginn fékk farangurinn í heldur.

Bótaábyrgð flugfélags sem gerði flutningssamning og flytjanda í reynd

Ef flytjandi í reynd og flugfélagið, sem gerir flugsamninginn, eru ekki einn og sami aðili á farþeginn rétt á að senda kvörtun til eða gera bótakröfu á hvorn aðila sem er. Ef heiti eða kóði flugfélags er á farseðli er viðkomandi flugfélag það flugfélag sem gerði flutningssamninginn.

Frestur til málshöfðunar

Öll málshöfðun fyrir dómstólum vegna bóta krafna skal hafin innan tveggja ára frá komu loftfars eða frá þeim degi þegar loftfar hefði átt að koma.

## Grundvöllur upplýsinganna

Montreal-samningurinn frá 28. maí 1999, sem kemur til framkvæmda í bandalaginu með reglugerð (EB) nr. 2027/97 (eins og henni er breytt með reglugerð (EB) nr. 889/2002) og með innlendra löggjöf aðildarríkjanna, er lagður til grundvallar þeim reglum sem lýst er hér að framan.“

## 2. gr.

Reglugerð þessi öðlast gildi á þeim degi sem hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*.

Hún skal koma til framkvæmda frá og með þeim degi þegar hún tekur gildi eða frá og með degi gildistöku Montreal-samningsins, hvort sem síðar verður.

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

Gjört í Brussel 13. maí 2002.

*Fyrir hönd Evrópuþingsins, Fyrir hönd ráðsins,*  
P. COX J. PIQUÉ I CAMPS  
*forseti. forseti.*