

Neuvoston 5 päivänä joulukuuta 2003 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 8/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) .../2004 antamiseksi lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista

(2004/C 54 E/04)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,

on kuullut alueiden komiteaa,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisessä liikennepolitiikassa ja kuluttajansuojan vaalimiseksi on tarpeen varmistaa riittävä vakuutusten vähimmäistaso, joka kattaa lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuun matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja kolmansien osapuolten osalta.
- (2) Yhteisön ilmailumarkkinoilla ei enää erotella kansallista ja kansainvälistä liikennettä, minkä vuoksi on aiheellista vahvistaa yhteisön lentoliikenteen harjoittajille vakuutusta koskevat vähimmäisvaatimukset.
- (3) Yhteinen toiminta on tarpeen sen varmistamiseksi, että myös kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajiin sovelletaan samoja vaatimuksia, jotta yhteisön lentoliikenteen harjoittajilla olisi niiden kanssa tasapuoliset toimintaedellytykset.
- (4) Komissio ilmoitti 10 päivänä lokakuuta 2001 antamassaan tiedonannossa, joka koski Yhdysvalloissa tehtyjen terrori-iskujen vaikutuksia ilmailualaan, että se aikoo jäsenvaltioiden myöntämien liikennelupien osalta tutkia vaadittavia vakuutusmääriä ja -ehtoja yhdenmukaisen lähestymistavan takaamiseksi. Lisäksi komissio ilmoitti 2 päivänä heinäkuuta 2002 antamassaan tiedonannossa, joka koski ilmailualan vakuutuksia Yhdysvalloissa 11 päivänä syyskuuta 2001 tapahtuneiden terrori-iskujen jälkeen, että se aikoo jatkaa ilmailualan vakuutusmarkkinoiden kehittymisen seurantaa pitäen silmällä jäsenvaltioiden myöntämien lii-

kennelupien yhteydessä vaadittavien vakuutusmäärien ja -ehtojen tarkistusta.

- (5) Yhteisö on 5 päivänä huhtikuuta 2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY ⁽⁴⁾ hyväksynyt eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 tehdyn yleissopimuksen (jäljempänä "Montrealin yleissopimus"), jossa vahvistetaan uudet säännöt korvausvastuusta henkilöiden, matkatavaroiden ja rahdin kansainvälisissä ilmakuljetuksissa. Näillä säännöillä on tarkoitus korvata vuonna 1929 tehdyn Varsovan yleissopimuksen ja sen myöhempien muutosten säännöt.
- (6) Montrealin yleissopimuksen 50 artiklan mukaan sopimuspuolten on varmistettava, että lentoliikenteen harjoittajilla on riittävä vakuutus, joka kattaa niille yleissopimuksen mukaisesti kuuluvan korvausvastuun. Vuonna 1929 tehty Varsovan yleissopimus on edelleen toistaiseksi voimassa Montrealin yleissopimuksen rinnalla. Kummassakin yleissopimuksessa määrätään rajoittamattoman korvausvastuun mahdollisuudesta.
- (7) Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 ⁽⁵⁾ 7 artiklan mukaan lentoliikenteen harjoittajien on otettava onnettomuuksien varalta vastuuvakuutus, joka kattaa varsinkin matkustajat, matkatavarat, rahdin, postin ja kolmannet osapuolet. Siinä ei kuitenkaan täsmennetä vakuutuksen vähimmäismääriä ja ehtoja.
- (8) On aiheellista ottaa huomioon, että Euroopan siviili-ilmailukonferenssi antoi 13 päivänä joulukuuta 2000 päätöslauselman ECAC/25-1 ilmakuljetus- ja lentovastuuvakuutusten vähimmäistasoista, jota muutettiin 27 päivänä marraskuuta 2002.
- (9) On tarpeen määritellä matkustajia, matkatavaroita, rahtia ja kolmansia osapuolia koskevan korvausvastuun kattamiseksi vähimmäisvakuutusvaatimukset niille lentoliikenteen harjoittajille ja ilma-aluksen käyttäjille, jotka lentävät jäsenvaltion alueella, alueelle, alueelta tai alueen yli, jäsenvaltion aluevedet mukaan luettuina.
- (10) Vakuutusvelvoitteiden olisi koskettava lentoliikenteen harjoittajia, joilla on voimassa oleva liikennelupa, ja yhteisön lentoliikenteen harjoittajien osalta, asetuksen (ETY) N:o 2407/92 mukaisesti myönnetty voimassa oleva liikennelupa. Liikenneluvan puuttuminen tai sen voimassaolon päättyminen ei vapauta yritystä velvoitteiden noudattamisesta.

⁽¹⁾ EUVL C 20 E, 28.1.2003, s. 193.

⁽²⁾ EUVL C 95, 23.4.2003, s. 16.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 13. toukokuuta 2003 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 5. joulukuuta 2003 ja Euroopan parlamentin kanta, tehty ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁴⁾ EYVL L 194, 18.7.2001, s. 38.

⁽⁵⁾ EYVL L 240, 24.8.1992, s. 1.

- (11) Montrealin yleissopimuksella säännellään erityisesti korvausvastuuta matkustajien, matkatavaroiden ja rahdin osalta, kun sen sijaan yleissopimuksen 2 artiklan mukaan postia koskeva korvausvastuu määräytyy "rahdinkuljettajien ja postihallinnon välistä suhdetta koskevien sääntöjen mukaisesti". Yhteisössä kyseistä korvausvastuuta koskevaa vakuutusta säännellään riittävästi asetuksen (ETY) N:o 2407/92 7 artiklassa.
- (12) Pakollista vakuutusta ei olisi vaadittava valtion ilma-aluksilta eikä tietyntyyppisiltä muilta ilma-aluksilta.
- (13) Vähimmäisvakuutusturva olisi varmistettava tilanteissa, joissa lentoliikenteen harjoittaja tai ilma-aluksen käyttäjä on korvausvastuussa kansainvälisten yleissopimusten taikka yhteisön oikeuden tai kansallisen lain sääntöjen mukaisesti matkustajien, matkatavaroiden, rahdin tai kolmansien osapuolten osalta, kyseisiin sääntöihin puuttumatta.
- (14) Vakuutuksella olisi katettava nimenomaan ilmailusta syntyvä vastuu matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja kolmansien osapuolten osalta. Matkustajien, matkatavaroiden ja rahdin osalta vakuutuksella olisi katettava onnettomuuksista johtuvat kuolemantapaukset ja loukkaantumiset sekä matkatavaroiden ja rahdin katoaminen, tuhoutuminen tai vahingoittuminen. Kolmansien osapuolten osalta vakuutukseen olisi sisällyttävä suoja onnettomuuksista johtuvien kuolemantapausten, loukkaantumisten ja omaisuuden vahingoittumisen varalta.
- (15) Tätä asetusta ei tulisi tulkita siten, että siinä edellytetään kaksoisvakuutusta. Jos Montrealin yleissopimuksen 39 artiklassa tarkoitettua sopimuksen tehnyttä rahdin kuljettajaa ja tosiasiallista rahdinkuljettajaa voidaan pitää korvausvastuullisena samasta vahingosta, jäsenvaltiot voivat vahvistaa erityisiä toimenpiteitä kaksoisvakuutuksen välttämiseksi.
- (16) Vaikka vastuuvakuutuksen kokonaismäärät muodostavat markkinatavan, joka saattaa edistää vakuutuskelpoisuutta erityisesti sodan ja terrorismin varalta sallimalla vakuutuksenantajien hallita paremmin vahingonkorvausvastuitaan, tämä tapa ei kuitenkaan vapauta lentoliikenteen harjoittajaa tai ilma-aluksen käyttäjää velvoitteesta noudattaa vakuutuksia koskevia vähimmäisvaatimuksia, silloinkin kun vakuutusopimuksessa vahvistettu kokonaismäärä on saavutettu.
- (17) On tarpeen vaatia, että lentoliikenteen harjoittajien on pyynnöstä toimitettava näyttöä siitä, että ne noudattavat aina tässä asetuksessa säädettyjä korvausvastuuta koskevia vähimmäisvaatimuksia. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajan ja yhteisössä rekisteröidyn ilma-aluksen käyttäjän osalta vakuutusta koskevan näytön esittämisen yhdessä jäsenvaltiossa pitäisi riittää kaikille jäsenvaltioille silloin kun vakuutuksen on myöntänyt sovellettavan lain nojalla siihen luvan saanut yritys.
- (18) Silloin kun kyseessä ovat sellaiset yhteisön ulkopuolisten lentoliikenteen harjoittajien tai yhteisön ulkopuolella rekisteröityjen ilma-alusten suorittamat ylilennot jäsenvaltion alueen ylitse, joihin ei kuulu laskeutuminen minkään jäsenvaltion alueelle tai lentoon nousu jäsenvaltion alueelta, jäsenvaltio, jonka yli lennetään, voi kansainvälisen oikeuden mukaisesti vaatia näyttöä tämän asetuksen mukaisten vakuutusvaatimusten noudattamisesta esimerkiksi tekeillä pistokokeita.
- (19) Vakuutuksia koskevia vähimmäisvaatimuksia olisi tarkasteltava uudelleen tietyn ajan kuluttua.
- (20) Vakuutuksia koskevien vähimmäisvaatimusten soveltamista olisi valvottava avoimilla ja syrjimättömillä menetelmillä, jotka eivät saa millään tavoin haitata tavaroiden, henkilöiden, palvelujen ja pääoman vapaata liikkumista.
- (21) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ⁽¹⁾ mukaisesti.
- (22) Siinä tapauksessa, että muita sääntöjä tarvitaan sellaista riittävää vakuutusta varten, joka kattaa nimenomaan ilmailusta syntyvän vastuun siltä osin kuin tätä asetusta ei sovelleta, jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus antaa tällaisia sääntöjä.
- (23) Espanjan kuningaskunta ja Yhdistynyt kuningaskunta ovat Lontoossa 2 päivänä joulukuuta 1987 sopineet ulkoministereidensä yhteisellä julkilausumalla Gibraltarin lentoaseman käyttöä koskevista tiiviimmän yhteistyön järjestelyistä. Näitä järjestelyjä ei ole vielä otettu käyttöön.
- (24) Suunnitellun toiminnan tavoitetta eli sellaisten vähimmäis-korvausvaatimusten käyttöönottoa, joilla voidaan osaltaan toteuttaa sisäisten lentomarkkinoiden tavoitteita vähentämällä kilpailun vääristymistä, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, ja se voidaan siksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Kyseisessä artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tavoite

1. Tämän asetuksen tavoitteena on vahvistaa vakuutuksia koskevat vähimmäisvaatimukset lentoliikenteen harjoittajille ja ilma-alusten käyttäjille matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja kolmansien osapuolten osalta.

2. Postikuljetusten osalta noudatetaan asetuksessa (ETY) N:o 2407/92 ja jäsenvaltioiden kansallisissa laeissa asetettuja vakuutusvaatimuksia.

⁽¹⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan kaikkiin lentoliikenteen harjoittajiin ja ilma-alusten käyttäjiin, jotka lentävät sellaisella jäsenvaltion alueella, johon sovelletaan perustamissopimusta, tai edellä tarkoitettulle alueelle, alueelta pois tai alueen yli.

2. Tätä asetusta ei sovelleta:

- a) Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 tehdyn kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen 3 artiklan b kohdassa tarkoitettuihin valtion ilma-aluksiin;
- b) ilma-alusten pienoismalleihin, joiden suurin hyväksytty lentoonlähdomassa on alle 20 kg;
- c) jaloilta lähteviin lentolaitteisiin (moottoroidut varjoliitimet ja riippuliitimet mukaan luettuina);
- d) kiintopalloihin (jotka on kiinnitetty köysin);
- e) leijoihin;
- f) laskuvarjoihin (nousuvarjot mukaan luettuina).

3. Tämän asetuksen soveltamisen Gibraltarin lentoasemaan ei katsota vaikuttavan Espanjan kuningaskunnan ja Yhdistyneen kuningaskunnan oikeudelliseen asemaan sen alueen suvereniteettia koskevassa riita-asiassa, jolla lentoasema sijaitsee.

4. Tätä asetusta ei sovelleta Gibraltarin lentoasemaan, ennen kuin Espanjan kuningaskunnan ja Yhdistyneen kuningaskunnan ulkoministerien yhteisellä julkilausumalla 2 päivänä joulukuuta 1987 sovitut järjestelyt on otettu käyttöön. Espanjan ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitukset ilmoittavat neuvostolle päimmääärän, jolloin nämä järjestelyt otetaan käyttöön.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- a) "lentoliikenteen harjoittajalla" lentoliikenneyritystä, jolla on voimassa oleva liikennelupa;
- b) "yhteisön lentoliikenteen harjoittajalla" lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on asetuksen (ETY) N:o 2407/92 mukainen jäsenvaltion myöntämä voimassa oleva liikennelupa;
- c) "ilma-aluksen käyttäjällä" henkilöä tai yhteisöä, joka ei ole lentoliikenteen harjoittaja mutta jolla on ilma-aluksen käyttöä tai toimintaa koskeva jatkuva todellinen määräämisvalta; luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön, jonka nimiin ilma-alus on rekisteröity, oletetaan olevan sen käyttäjä, jolle kyseinen henkilö voi osoittaa ilma-aluksen käyttäjän olevan joku muu;

d) "lennolla"

— matkustajien ja käsimatkatavaroiden osalta kuljetusta ilma-aluksella ilma-alukseen nousu ja siitä poistuminen mukaan luettuina,

— rahdin ja ruumaan menevän matkatavaran osalta matkatavaroiden ja rahdin kuljetusta siitä hetkestä, jona matkatavara tai rahti annetaan lentoliikenteen harjoittajan huostaan siihen saakka kun tavara toimitetaan siihen oikeutetulle vastaanottajalle,

— kolmansien osapuolten osalta ilma-aluksen käyttöä siitä hetkestä, jona sen moottorit käynnistetään rullausta tai varsinaista lentoonlähtöä varten, siihen hetkeen, jona ilma-alus on asematasolla ja sen moottorit on kokonaan pysäytetty; lisäksi sillä tarkoitetaan ilma-aluksen siirtämistä hinaavilla tai työntävillä ajoneuvoilla tai voimilla, joilla ilma-alus tyypillisesti liikkuu tai nousee, erityisesti ilmavirtauksilla;

e) "erityisillä nosto-oikeuksilla" Kansainvälisen valuuttarahaston määrittelemiä erityisiä nosto-oikeuksia;

f) "suurimmalla hyväksytyllä lentoonlähdomassalla (MTOM)" lentoonlähdomassaa, joka vastaa kullekin ilma-alustyyppille sen lentokelpoisuustodistuksessa ilmoitettua määrää;

g) "matkustajalla" henkilöä, joka on lennolla mukana lentoliikenteen harjoittajan tai ilma-aluksen käyttäjän suostumuksella, lukuun ottamatta lennolla työssä olevia ohjaamo- ja matkustamomiehistön jäseniä;

h) "kolmannella osapuolella" luonnollista tai oikeushenkilöä, joka ei ole matkustaja eikä kuulu lennolla työssä olevaan ohjaamo- tai matkustamohenkilöstöön;

i) "kaupallisella lennolla" korvausta vastaan ja/tai toisen luokan suoritettavaa lentoa.

4 artikla

Vakuutusperiaatteet

1. Edellä 2 artiklassa tarkoitetuilla lentoliikenteen harjoittajilla ja ilma-alusten käyttäjillä on oltava tämän asetuksen mukainen vakuutus, joka kattaa niiden nimenomaan ilmailusta syntyvän korvausvastuun matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja kolmansien osapuolten osalta. Vakuutettuihin riskeihin on sisällyttävä sotatoimet, terrorismi, kaappaus, tuhotyöt, ilma-aluksen laiton haltuunotto ja sisäiset levottomuudet.

2. Lentoliikenteen harjoittajien ja ilma-aluksen käyttäjien on varmistettava, että vakuutusturva on voimassa jokaisella lennolla, olipa käytetty ilma-alus niiden käytössä omistajuuden tai minkä tahansa muotoisen vuokrasopimuksen perusteella tai yhteisten tai franchise-toimien, yhteisten reittitunnusten käytön taikka minkä tahansa muun samanluontoisen sopimuksen perusteella.

3. Tällä asetuksella ei rajoiteta korvausvastuusääntöjä, jotka johtuvat

- kansainvälisistä yleissopimuksista, joiden jäseniä jäsenvaltiot ja/tai yhteisö ovat,
- yhteisön oikeudesta, ja
- jäsenvaltioiden kansallisista laeista.

5 artikla

Noudattaminen

1. Edellä 2 artiklassa tarkoitettujen lentoliikenteen harjoittajien ja tarvittaessa ilma-alusten käyttäjien on osoitettava, että ne noudattavat tässä asetuksessa säädettyjä vakuutusvaatimuksia, toimittamalla asianomaisen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille vakuutustodistuksen tai esittämällä muuta näyttöä voimassa olevasta vakuutuksesta.

2. Tässä artiklassa "asianomaisella jäsenvaltiolla" tarkoitetaan jäsenvaltiota, joka on myöntänyt liikenneluvan yhteisön lentoliikenteen harjoittajalle, tai jäsenvaltiota, jossa ilma-aluksen käyttäjän ilma-alus on rekisteröity. Muiden kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajien ja niiden ilma-alusten käyttäjien osalta, jotka käyttävät yhteisön ulkopuolella rekisteröityä ilma-alusta, "asianomaisella jäsenvaltiolla" tarkoitetaan sitä jäsenvaltiota, johon tai josta lennot suoritetaan.

3. Poiketen siitä mitä 1 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot, joiden yli lennetään, voivat vaatia, että 2 artiklassa tarkoitettujen lentoliikenteen harjoittajien ja ilma-aluksen käyttäjien esittävät näyttöä tämän asetuksen mukaisesta voimassa olevasta vakuutuksesta.

4. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajan ja yhteisössä rekisteröidyn ilma-aluksen käyttäjän osalta vakuutusta koskevan näytön esittäminen 2 kohdassa tarkoitettuun jäsenvaltioon on kaikkiin jäsenvaltioihin nähden riittävä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 8 artiklan 6 kohdan soveltamista.

5. Poikkeuksellisissa tapauksissa, kun vakuutusmarkkinoilla on häiriöitä, komissio voi päättää 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä mukaisesti aiheellisista toimenpiteistä 1 kohdan soveltamiseksi.

6 artikla

Vakuutus matkustajia, matkatavaroita ja rahtia koskevan korvausvastuun varalta

1. Matkustajia koskevan vähimmäisvakuutusturvan on oltava 250 000 erityistä nosto-oikeutta matkustajaa kohden. Ilma-aluksilla, joiden suurin hyväksytty lentoonlähdomassa on enintään 2 700 kg, liikennöitävien muiden kuin kaupallisten lentojen osalta jäsenvaltiot voivat asettaa vähimmäisvakuutusturvalle alemman tason edellyttäen, että turva kattaa kuitenkin vähintään 100 000 erityistä nosto-oikeutta matkustajaa kohden.

2. Matkatavaroita koskevan vähimmäisvakuutusturvan on oltava 1 000 erityistä nosto-oikeutta matkustajaa kohden kaupallisilla lennoilla.

3. Rahtia koskevan vähimmäisvakuutusturvan on oltava 17 erityistä nosto-oikeutta kilogrammaa kohden kaupallisilla lennoilla.

4. Mitä 1, 2 ja 3 kohdassa säädetään, ei sovelleta yhteisön ulkopuolisten lentoliikenteen harjoittajien ja yhteisön ulkopuolella rekisteröityjen ilma-alusten käyttäjien lentoihin jäsenvaltioiden alueen yli, ellei lentoihin kuulu laskeutuminen tälle alueelle tai lentoonlähtö tältä alueelta.

5. Tässä artiklassa tarkoitettuja arvoja voidaan tarvittaessa muuttaa 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen, jos asian kuuluvien kansainvälisten sopimusten muutokset sitä edellyttävät.

7 artikla

Vakuutus kolmansia osapuolia koskevan korvausvastuun osalta

1. Kolmansia osapuolia koskevan vähimmäisvakuutusturvan on kutakin onnettomuutta kohden oltava kaikkien ilma-alusten osalta seuraava:

Luokka	MTOM (kg)	Vastuuvakuutuksen vähimmäismäärä (miljoonaa erityistä nosto-oikeutta)
1	< 500	0,75
2	< 1 000	1,5
3	< 2 700	3
4	< 6 000	7
5	< 12 000	18
6	< 25 000	80
7	< 50 000	150
8	< 200 000	300
9	< 500 000	500
10	≥ 500 000	700

Jos jonkin lentoliikenteen harjoittajan tai ilma-aluksen käyttäjän saatavilla ei jossain vaiheessa ole onnettomuuskohtaista vakuutusturvaa kolmansille osapuolille sodan tai terrorismin vuoksi aiheutuvien vahinkojen varalta, kyseinen lentoliikenteen harjoittaja tai ilma-aluksen käyttäjä voi täyttää vakuutuksen ottamista koskevan velvoitteensa ottamalla vakuutuksen kokonaismäärän perusteella. Komissio seuraa tiiviisti tämän säännöksen soveltamista varmistaakseen, että kyseinen kokonaismäärä on vähintään samansuuruinen kuin taulukossa esitetty asianomainen määrä.

2. Tässä artiklassa tarkoitettuja arvoja voidaan tarvittaessa muuttaa 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen, jos asian kuuluvien kansainvälisten sopimusten muutokset sitä edellyttävät.

8 artikla

Noudattamisen valvonta ja seuraamukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän asetuksen 2 artiklassa tarkoitettujen lentoliikenteen harjoittajat ja ilma-alusten käyttäjät noudattavat tätä asetusta.

2. Sovellettaessa, mitä 1 kohdassa säädetään ja rajoittamatta 7 kohdan soveltamista asianomaiset jäsenvaltiot voivat pyytää todisteita tässä asetuksessa säädettyjen vakuutusvaatimusten noudattamisesta, kun kyseessä ovat muiden kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajien ilma-alusten tai yhteisön ulkopuolella rekisteröityjen ilma-alusten suorittamat ylilennot, joihin ei liity laskeutumista mihinkään jäsenvaltioon tai lentoonlähtöä mistään jäsenvaltiosta, sekä mainitunlaisten ilma-alusten jäsenvaltioihin muussa kuin liikennöintitarkoituksessa suorittamat välilaskut.

3. Jäsenvaltiot voivat tarvittaessa pyytää lentoliikenteen harjoittajalta, ilma-aluksen käyttäjältä tai asianomaiselta vakuuttajalta lisätodisteita.

4. Tämän asetuksen rikkomisesta aiheutuvien seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

5. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien osalta näihin seuraamuksiin saattaa sisältyä liikenneluvan peruuttaminen ottaen huomioon yhteisön oikeuden asiaankuuluvat säännökset, ja niitä noudattaen.

6. Muiden kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajien osalta ja yhteisön ulkopuolella rekisteröityjen ilma-alusten käyttäjien osalta seuraamuksiin saattaa sisältyä jäsenvaltion alueelle laskeutumisen epääminen.

7. Jos jäsenvaltiot eivät pidä tämän asetuksen edellytyksiä täyttyneinä, ne eivät saa päästää ilma-alusta lähtemään ennen kuin asianomainen lentoliikenteen harjoittaja tai ilma-aluksen käyttäjä on esittänyt näyttöä tämän asetuksen mukaisesta riittävistä vakuutusturvasta.

9 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 ⁽¹⁾ 11 artiklalla perustettu komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen ja 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

4. Komissio voi lisäksi kuulla tässä artiklassa tarkoitettua komiteaa mistä tahansa tämän asetuksen soveltamiseen liittyvästä asiasta.

10 artikla

Kertomus ja yhteistyö

1. Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän asetuksen soveltamista koskevan kertomuksen viimeistään ... (*).

2. Jäsenvaltioiden on pyynnöstä annettava komissiolle tietoja tämän asetuksen soveltamisesta.

11 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty ...

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

⁽¹⁾ EYVL L 240, 24.8.1992, s. 8. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1882/2003 (EUVL L 284, 31.10.2003, s. 1).

(*) 3 vuotta tämän asetuksen voimaantulosta.

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

Neuvosto pääsi 9.10.2003 yhteispäätösmenettelyn puitteissa (EY:n perustamissopimuksen 251 artikla) poliittiseen yhteisymmärrykseen ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista.

Asetuksen tavoitteena on vahvistaa vakuutuksia koskevat vähimmäisvaatimukset lentoliikenteen harjoittajille ja ilma-alusten käyttäjille, jotka lentävät jäsenvaltion alueella tai alueelle, alueelta pois tai alueen yli, matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja kolmansien osapuolten osalta.

Neuvosto otti kannassaan huomioon Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn lausunnon sekä talous- ja sosiaalikomitean lausunnon.

II YHTEISEN KANNAN ERITTELY

1. Yleistä

Neuvosto saattoi hyväksyä komission ehdotuksen pääpiirteet. Joissakin kohdin neuvosto kuitenkin päätti muuttaa tekstiä, yleensä saadakseen siitä selkeämmän, yksinkertaisemman ja helppotajuisemman. Monta kertaa muutokset johtuivat Euroopan parlamentin esittämistä tarkistuksista.

Tärkeimmät neuvoston tekemät muutokset ovat seuraavat (ellei toisin mainita, viitattaessa artikloihin ja johdanto-osan kappaleisiin tarkoitetaan yhteisen kannan artikloita ja johdanto-osan kappaleita):

- 1) Neuvosto päätti, että 1 artiklan 2 kohdassa jätetään "posti" asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, koska postikuljetuksiin liittyviä vakuutusmääräyksiä käsitellään riittävästi lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista annetussa asetuksessa (ETY) N:o 2407/92 ⁽¹⁾ ja jäsenvaltioiden kansallisissa laeissa.
- 2) Neuvosto katsoi asianmukaiseksi jättää 2 artiklan 2 kohdassa asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle tietyn tyyppiset ilma-alukset ja "lentävät laitteet".
- 3) 2 artiklan 3 ja 4 kohtaan on lisätty Gibraltaria koskevat lausekkeet.
- 4) Neuvosto poisti 3 artiklasta joitakin määritelmiä ("vakuuttaja", "vakuutus", "vakuuttajan pääasiallinen toimipaikka", "tapahtuma", "lentoliikennepalvelu", "aikataulukausi") joko siksi, että itse termistä kävi riittävästi ilmi sen merkitys – erityisesti vakiintuneen yhteisön lainsäädännön perusteella – tai siksi, että määritelmästä oli tullut tarpeeton ehdotustekstin loppuosaa muutettaessa. Neuvosto tarkisti "ilma-aluksen käyttäjän" ja "lennon" määritelmiä ja lisäsi käsitteitä "matkustaja", "kolmas osapuoli" ja "kaupallinen lento" koskevat uudet määritelmät.
- 5) Neuvosto muutti 4 artiklan 1 ja 2 kohdassa esitettyjen "yleisten vakuutusperiaatteiden" sanamuotoa selventääkseen vakuutusvaatimuksia, joita lentoliikenteen harjoittajien ja ilma-alusten käyttäjien on noudatettava.
- 6) Neuvosto korosti 4 artiklan 3 kohdassa sitä, että asetuksessa säädetyillä vakuutusta koskevilla vähimmäisvaatimuksilla ei rajoiteta kansainvälisissä yleissopimuksissa, yhteisön oikeudessa ja jäsenvaltioiden kansallisissa laeissa määriteltyjä korvausvastuusääntöjä.
- 7) Neuvosto poisti aiemman 5 artiklan 2 kohdan. Se näet liittyi kolmannessa maassa rekisteröityjä lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskeviin vaihtoehtoisin turvallisuusvaatimuksiin ja olisi voinut johtaa tilanteeseen, jossa yhteisön lentoliikenteen harjoittajiin ja ilma-aluksen käyttäjiin, jotka käyttävät yhteisössä rekisteröityjä ilma-aluksia, kohdistuisi syrjintää.

⁽¹⁾ EYVL L 240, 24.8.1992, s. 1.

- 8) Neuvoston yhteisen kannan 5 artiklan 3 kohdassa säädetään, että "jäsenvaltiot, joiden yli lennetään, voivat vaatia, että 2 artiklassa tarkoitetut lentoliikenteen harjoittajat ja ilma-aluksen käyttäjät esittävät näyttöä tämän asetuksen mukaisesta voimassa olevasta vakuutuksesta", koska vakuutusvaatimusten täytäntöönpanosta voisi aiheutua käytännön ongelmia ylilentävien ilma-alusten kohdalla. Tätä säännöstä olisi tulkittava yhdessä 8 artiklan 2 kohdan ja johdanto-osan 18 kappaleen kanssa.
- 9) Neuvosto vahvisti 6 artiklassa, että matkustajia koskevan vähimmäisvakuutusturvan on oltava 250 000 erityistä nosto-oikeutta matkustajaa kohden. Ottaakseen huomioon pieniä ilma-aluksia yksityistarkoituksiin käyttävien lentoliikenteen harjoittajien erityistilanteen neuvosto kuitenkin sääti tähän sääntöön poikkeuksen, jonka mukaan ilma-aluksilla, joiden lentoonlähdomassa on enintään 2 700 kg, liikennöitävien muiden kuin kaupallisten lentojen osalta jäsenvaltiot voivat asettaa vähimmäisvakuutusturvalle alemman tason edellyttäen, että turva kattaa kuitenkin vähintään 100 000 erityistä nosto-oikeutta matkustajaa kohden. Koska kyse on vähimmäistasoista, jäsenvaltiot voivat edellyttää korkeampaa vakuutusturvan tasoa.
- 10) Neuvosto yksinkertaisti huomattavasti 7 artiklaa, jossa on kyse vakuutuksesta kolmansia osapuolia koskevan korvausvastuun osalta. Se alensi kolmansia osapuolia koskevaa vähimmäisvakuutussummaa ja hyväksyi yksityiskohtaisemman ilma-aluksia koskevan luokittelun, jonka perusteella voidaan määritellä täsmällisemmin vähimmäisvakuutusturva kussakin tapauksessa.
- 11) Neuvosto selkeytti noudattamisen valvontaa ja seuraamuksia koskevaa 8 artiklaa erityisesti yhteisön tämänhetkisen lainsäädännön perusteella.
- 12) Asetus on 11 artiklassa säädetty tulevaksi voimaan 12 kuukauden kuluttua päivästä, jona se julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

2. Euroopan parlamentin tarkistukset

Neuvosto pyrki mahdollisimman suuressa määrin sisällyttämään asetukseen Euroopan parlamentin tekemät tarkistukset. Joissakin tapauksissa tarkistusta oli kuitenkin mahdotonta sisällyttää, koska asianomainen teksti oli olennaisesti muuttunut tai jopa poistettu.

Neuvosto saattoi kuitenkin hyväksyä sanatarkasti tai sisällöltään seuraavat tarkistukset joko osittain tai kokonaan:

Tarkistus 1 on hyväksytty lähes sanatarkasti muuttamalla johdanto-osan 17 kappaletta.

Tarkistus 2 on hyväksytty käyttämällä 3 artiklan g) kohdassa laajaa määritelmää käsitteestä "matkustaja".

Tarkistus 3 on hyväksytty muuttamalla 2 artiklan 1 kohtaa siten, että siinä viitataan nyt kaikkiin lentoliikenteen harjoittajiin ja ilma-alusten käyttäjiin, "jotka lentävät jäsenvaltion alueella, alueelle, alueelta pois tai alueen yli".

Tarkistus 4 on hyväksytty osittain muuttamalla 2 artiklan 1 kohtaa ja osittain muuttamalla 3 artiklan c) kohdassa olevaa "ilma-aluksen käyttäjän" määritelmää.

Tarkistus 5 on hyväksytty lisäämällä 2 artiklaan uusi 2 kohdan a alakohta, jossa nimenomaisesti jätetään valtion alukset asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle.

Tarkistus 6 on hyväksytty täysin poistamalla viittaukset paikallisten lentojen jättämiseen soveltamisalan ulkopuolelle.

Tarkistus 21 on hyväksytty lisäämällä 3 artiklan g) kohtaan "matkustajan" määritelmä.

Tarkistus 23 on hyväksytty muuttamalla 3 artiklan d) kohdassa olevaa "lennon" määritelmää.

Tarkistus 10 on hyväksytty lisäämällä 5 artiklaan uusi 4 kohta.

Tarkistus 14 on hyväksytty lisäämällä 7 artiklan 1 kohtaan uusi taulukko, jossa, kuten Euroopan parlamentin tarkistuksessa, ilma-alusten luokittelu on yksityiskohtaisempi, sekä säätämällä alemmasta vakuutusturvan vähimmäistasosta kolmansia osapuolia koskevan korvausvastuun osalta.

Tarkistus 16 on hyväksytty lisäämällä kyseiset kaksi virkettä 7 artiklan 1 kohdassa olevan taulukon alapuolelle.

Tarkistukset 19 ja 31 on hyväksytty lisäämällä 8 artiklaan uusi 5 ja 6 kohta.

Tarkistus 20 on hyväksytty muuttamalla 8 artiklan 7 kohtaa.

III YHTEENVETO

Neuvoston mukaan sen yhteisen kannan teksti on asianmukainen ja tasapainoinen. Neuvosto toteaa, että valtaosa Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä ehdottamista tarkistuksista on sisällytetty yhteiseen kantaan kokonaan tai osittain joko sanatarkasti tai sisällöltään. Näin ollen neuvosto katsoo, että sen yhteisen kannan tekstissä otetaan laajalti huomioon parlamentin tarkistusten tavoitteet.
