

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker**

(2000/C 337 E/08)

(EØS-relevant tekst)

KOM(2000) 340 endelig udg. — 2000/0145(COD)

*(Forelagt af Kommissionen den 7. juni 2000)*

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION  
HAR —

det samme i både international og national transport i Det Europæiske Fællesskab.

Under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

(7) Ud fra nærhedsprincippet er det hensigtsmæssigt at gøre en indsats på fællesskabsplan for at skabe ensartede regler for alle Fællesskabets luftfartsselskaber.

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

(8) En ordning med ubegrænset erstatningsansvar i tilfælde af passagerens død eller tilskadekomst er rimelig inden for et sikkert og moderne luftfartssystem.

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

i overensstemmelse med proceduren i traktatens artikel 251, og

(9) Ensartede grænser for erstatning ved tab, beskadigelse eller ødelæggelse af bagage og ved tab, som skyldes forsinkelse, vil, hvis de gælder alle rejser med Fællesskabets luftfartsselskaber, sikre både passagerne og luftfartsselskaberne enkle regler og sætte passagerne i stand til at vide, hvornår yderligere forsikring er nødvendig.

ud fra følgende betragtninger:

(1) Det er ønskeligt, at den fælles transportpolitik sikrer passagerer, der udsættes for flyveulykker, et rimeligt erstatningsniveau.

(10) Det ville være upraktisk for Fællesskabets luftfartsselskaber og forvirrende for deres passagerer, hvis de var underkastet forskellige erstatningsordninger på de forskellige ruter i deres rutenet.

(2) Den 28. maj 1999 blev en ny konvention om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring vedtaget i Montreal, og denne konvention opstiller nye, globale regler for erstatningsansvaret i forbindelse med ulykker ved international lufttransport, som skal afløse reglerne i Warszawa-konventionen af 1929 med senere ændringer.

(11) Det vil være praktisk at afhjælpe ulykkeofrenes og deres forsørgelsesafhængige pårørendes øjeblikkelige økonomiske behov i tidsrummet umiddelbart efter ulykken.

(3) Den nye Montreal-konvention indfører en ordning med ubegrænset erstatningsansvar ved flypassagerers død eller tilskadekomst.

(12) Ifølge Montreal-konventionens artikel 50 skal parterne sikre, at luftfartsselskaberne er tilstrækkeligt forsikrede, og der må tages hensyn til artikel 7 i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 <sup>(2)</sup>, når denne bestemmelse skal opfyldes.

(4) Fællesskabet har underskrevet Montreal-konventionen som tegn på sit ønske om at blive part i aftalen.

(5) Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker <sup>(1)</sup> må ændres for at bringe den i overensstemmelse med Montreal-konventionens bestemmelser, så der skabes en ensartet ordning for erstatningsansvar i forbindelse med international lufttransport.

(13) De gældende regler for erstatningsansvar i tilfælde af ulykker bør indgå i alle luftfartsselskabers transportbetingelser, og oplysninger herom bør være let tilgængelige for passagererne.

(6) På det indre marked for luftfart skelnes der ikke længere mellem national og international transport, og det vil derfor være hensigtsmæssigt, hvis erstatningsansvaret er

(14) Det er ønskeligt at alle passagerer får elementære oplysninger om erstatningsreglerne, så de kan sørge for yderligere forsikring inden rejsen, hvis det er nødvendigt.

<sup>(1)</sup> EFT L 285 af 17.10.1997, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1.

(15) Det er nødvendigt at ændre de pengebeløb, der er fastsat i denne forordning, af hensyn til inflationen og til eventuelle ændringer af erstatningsgrænserne i Montreal-konventionen —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

#### Artikel 1

Forordning (EF) nr. 2027/97 ændres således:

1. Titlen affattes således:

»Forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar«

2. Artikel 1 affattes således:

»Artikel 1

1. Denne forordning fastsætter Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsforpligtelser ved passagerernes død eller tilskadekomst, når den ulykke, der har forvoldt dødsfaldet eller skaden, er sket i flyvemaskinen eller under ombord- eller frabordestigningen.

2. Denne forordning udvider nogle af bestemmelserne i Montreal-konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, så de kommer til at omfatte al transport af personer og bagage, som mod betaling udføres af Fællesskabets luftfartsselskaber, herunder transport mellem punkter i den samme medlemsstat. Den gælder også al gratis lufttransport af personer og bagage, som udføres af Fællesskabets luftfartsselskaber.«

3. Artikel 2 ændres således:

i) litra c) affattes således:

»c) erstatningsberettiget: en passager eller en anden fysisk person, som efter gældende lov har ret til at rejse krav på passagerernes vegne;«

ii) litra d), udgår.

iii) litra f), affattes således:

»f) Warszawa-konventionen: konventionen angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, underskrevet i Warszawa den 12. oktober 1929, Warszawa-konventionen, som ændret i Haag den 28. september 1955, og tillægskonventionen til Warszawa-konventionen, udfærdiget i Guadalajara den 18. september 1961.«

iv) Følgende indsættes som litra g):

»g) Montreal-konventionen: konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, underskrevet i Montreal den 28. maj 1999.«

v) stk. 2, affattes således:

»2. Udtryk, som anvendes i denne forordning, men ikke er defineret i stk. 1, har samme betydning som i Montreal-konventionen.«

4. Artikel 3, affattes således:

»Artikel 3

1. Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar ved passagerernes død eller tilskadekomst er underlagt bestemmelserne i Montreal-konventionens artikel 17, 20, og 21.

2. Forsikringsforpligtelsen i artikel 7 i forordning (EØF) nr. 2407/92 skal forstås sådan, at Fællesskabets luftfartsselskaber skal være forsikret for et beløb, som er tilstrækkeligt til at sikre, at alle erstatningsberettigede fysiske personer ubeskåret får udbetalt det beløb, de er berettigede til ifølge denne forordning.«

5. Følgende indsættes som artikel 3a:

»Artikel 3a

1. Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar ved tab, som skyldes forsinkelse, og ved ødelæggelse, tab, beskadigelse eller forsinkelse under transport af bagage er underlagt bestemmelserne i Montreal-konventionens artikel 19, artikel 20, artikel 22 (kun stk. 1, 2, 5 og 6) og artikel 31.

2. Det supplerende beløb, som Fællesskabets luftfartsselskaber ifølge Montreal-konventionens artikel 22, stk. 2, kan opkræve, når en passager afgiver en erklæring om særlig interesse i at få bagagen leveret på bestemmelsesstedet, fastsættes efter en sats, som bygger på forholdet mellem de øgede omkostninger ved transport og forsikring af den pågældende bagage og omkostningerne ved bagage, hvis værdi ligger på eller under erstatningsgrænsen. Passagerne skal efter anmodning underrettes om denne sats.

3. Senest 14 dage efter at have modtaget en klage i forbindelse med denne artikels bestemmelser, meddeler luftfartsselskabet den pågældende passager, at det har modtaget klagen og er i færd med at behandle den.«

## 6. Artikel 4 affattes således:

## »Artikel 4

Intet i denne forordning

- indebærer, at kun Fællesskabets luftfartsselskaber er erstatningspligtige
- har betydning for, om en person, som er erstatningsberettiget efter dens bestemmelser, har regresret over for andre personer.«

## 7. Artikel 5, stk. 2, affattes således:

»2. Under hensyntagen til stk. 1, må en forskudsudbetaling ved dødsfald ikke være under 16 000 særlige trækningsrettigheder udtrykt i Euro for hver passager.«

## 8. Artikel 6 affattes således:

## »Artikel 6

1. Bestemmelserne i artikel 3, 3a og 5 skal indgå i luftfartsselskabernes transportbetingelser.

2. Luftfartsselskaberne sikrer, at passagererne efter anmodning får fyldestgørende oplysninger om bestemmelserne i artikel 3, 3a og 5 hos Fællesskabets luftfartsselskabers agenturer og rejsebureauer, ved deres check in-diske og på deres salgssteder.

3. Ud over Warszawa- og Montreal-konventionens oplysningskrav skal luftfartsselskaberne give alle forbrugere i Fællesskabet, som køber lufttransport, en enkel og let forståelig skriftlig redegørelse for:

- grænsen for luftfartsselskabets erstatningsansvar ved død eller tilskadekomst på den pågældende flyvning, hvis en sådan grænse findes

— grænsen for luftfartsselskabets erstatningsansvar ved ødelæggelse, tab eller beskadigelse af bagage på den pågældende flyvning og et varsko om, at bagage, hvis værdi overskrider dette beløb, bør angives til luftfartsselskabet ved indcheckningen eller forsikres dækkende af passageren inden rejsen

- grænsen for luftfartsselskabets erstatningsansvar ved tab, som skyldes forsinkelse.

4. Hvis hele transporten udføres af luftfartsselskaber fra Fællesskabet, skal den skriftlige redegørelse angive de erstatningsgrænser, som er fastsat i denne forordning.

5. Manglende overholdelse af stk. 3, er uden betydning for transportkontraktens eksistens eller gyldighed, og kontrakten er under alle omstændigheder underkastet denne forordnings bestemmelser.«

## 9. Artikel 7 affattes således:

## »Artikel 7

Senest seks år efter denne forordnings ikrafttrædelse udarbejder Kommissionen en rapport om dens anvendelse. Kommissionen skal især undersøge behovet for at ændre de beløb, som angives i Montreal-konventionens relevante artikler, af hensyn til den økonomiske udvikling.«

## Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter sin offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*. Den gælder fra sit eget eller fra Montreal-konventionens ikrafttrædelsestidspunkt, idet det seneste af dem betragtes som afgørende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.