

**Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker«**

(2001/C 123/09)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 23. juni 2000 under henvisning til EF-traktatens artikel 80, stk. 2 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvises til ØSU's Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informations-samfundet, som udpegede Bo Green til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 9. januar 2001.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 378. plenarforsamling af 24.-25. januar 2001, mødet den 24. januar, følgende udtalelse med 79 stemmer for og 1 hverken for eller imod, følgende udtalelse.

## 1. Baggrund

1.1. Forordning (EF) nr. 2027/97<sup>(1)</sup> indførte en moderne ordning for Det Europæiske Fællesskabs luftfartsselskabers erstatningsansvar ved passagerernes død eller tilskadekomst og sikrede en ensartet ordning for Det Europæiske Fællesskabs luftfartsselskaber i afventning af det påbegyndte revisionsarbejde af Warszawa-konventionen af 1929 med senere ændringer. Det Økonomiske og Sociale Udvalg støttede i sin udtalelse i 1996 Kommissionens forslag til forordning<sup>(2)</sup>. Forordningen kunne imidlertid ikke medtage en række forhold, især vedrørende bagage og forsinkelse, som nærværende forslag om ændring af forordning (EF) nr. 2027/97 nu skal råd bod på.

1.2. Warszawa-konventionen<sup>(3)</sup> var en vigtig milepæl i den internationale luftfarts historie, der særligt regulerede forholdet mellem luftfartsselskaber og passagererne i forbindelse med ulykker under international luftfart. Normalt ligger bevisbyrden hos sagsøger, men Warszawa-konventionen indførte omvendt bevisbyrde. For at afbøde virkningerne heraf blev luftfartsselskabernes erstatningsansvar begrænset, medmindre sagsøger kunne bevise, at der var tale om grov uagtsomhed.

1.3. Konventionen er siden 1929 blevet ændret og udvidet med en række aftaler, herunder navnlig Haag-protokollen

(1955), Guadalajara-konventionen (1961), Guatemala-protokollen (1971) og Montreal-protokollerne (1975). Mens Warszawa-konventionen er tiltrådt af mere end 140 lande, er ikke alle af de efterfølgende aftaler trådt i kraft. For nogle aftalers vedkommende fordi de ikke er ratificeret af tilstrækkeligt mange lande, og for andre aftaler er de tiltrådt af landegrupper. For så vidt angår Montreal-protokollerne er det dog alene Montreal-protokol nr. 3, der ikke er trådt i kraft.

Der er for tiden 7 mulige systemer i kraft i henhold til international ret.

1.3.1. Det bevirker, at man inden for luftretten må operere med lande, der alene har tilsluttet sig Warszawa-konventionen (1929), og lande, der yderligere har tilsluttet sig en eller flere af de efterfølgende konventioner, aftaler eller protokoller. Sættes luftfartsselskabernes ansvarsbegrænsning i Warszawa-konventionen (1929) til index 100, nåede Haag-protokollen (1955) op på index 200, Guatemala (1971) på index 1 200, Montreal-protokol nr. 3 (1975) på index 973, hvilket også er den grænse i den nu vedtagne Montreal-konvention (1999) på SDR<sup>(4)</sup>100 000 pr. passager, hvorunder luftfartsselskaber ikke kan afvise eller begrænse deres erstatningsansvar for skader, der opstår under de i konventionen beskrevne omstændigheder. Konsumentprisindexet i den tilsvarende periode i de industrialiserede lande nåede i midten af 70'erne op omkring index 900.

1.3.2. Udtrykt i euro er luftfartsselskabernes erstatningsbegrænsning efter Warszawa-konventionen (1929) ca. 15 000, mens Montreal-konventionen (1999) har et minimum på knap 150 000.

<sup>(1)</sup> EFT L 285, 1997, s. 1-3.

<sup>(2)</sup> EFT C 212, 1996, s. 38-40.

<sup>(3)</sup> Om Warszawa-konventionen med senere ændringer mv., se artikel 55 i bilag A til forslag til Rådets afgørelse om De Europæiske Fællesskabers godkendelse af konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen), KOM(2000) 446 endelig af 14.7.2000.

<sup>(4)</sup> Den særlige trækingsrettighed eller SDR er en international valutaenhed, som fastsættes af Den Internationale Valutafond. 1 SDR er pr. 26. april 2000 = 1,44 EUR.

1.4. Medlemsstaternes hurtige ratifikation af »Montreal-konventionen« af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring<sup>(1)</sup>, i tilslutning til den foreslåede ændring af forordning (EF) nr. 2027/97, vil medvirke til en snarlig ikrafttræden af Montreal-konventionen (hvortil kræves 30 stater) samt ikke mindst modernisere og harmonisere Det Europæiske Fællesskabs ordning for luftfartsselskabers erstatningsansvar ved passagerernes død eller tilskadekomst. Hermed sikres på kort sigt en ensartet ordning for Det Europæiske Fællesskabs luftfartsselskaber og for såvel passagerer i indenrigsbefordring som mellem medlemsstaterne. På lidt længere sigt vil det endvidere på grund af konkurrencen medvirke til en mærkbar forbedring for passagerer, der befordres mellem Fællesskabet og tredjelande med luftfartsselskaber, der ikke er hjemmehørende i Fællesskabet.

1.4.1. En sådan fremgangsmåde er forenelig med traktatens artikel 307 og kan bistå medlemsstaterne i at indtage en fælles holdning i påkommende tilfælde. Det vil endvidere være i overensstemmelse med artikel 55 i Montreal-konventionen (1999), der fastsætter, at konventionen har forrang over andre regler (Warszawa m.fl.).

1.5. Montreal-konventionen (1999) viderefører det forsikringspolitiske princip, der generelt på transportområdet har vundet øget indflydelse i Det Europæiske Fællesskab, at den, der har den direkte indflydelse på sikkerheden, også bærer den direkte økonomiske byrde for eventuelle mangler i så henseende.

## 2. Kommissionens forslag

2.1. Montreal-konventionen indfører moderniserede, ensartede retsregler for luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved skader, der under international lufttransport opstår på passagerer, bagage og ladning.

2.2. Den grundlæggende erstatningsordning ved passagerers død eller tilskadekomst i både Montreal-konventionen og forordning (EF) nr. 2027/97 er den samme. Det vil derfor ikke påvirke de europæiske normer i uheldig retning at indføre Montreal-konventionens bestemmelser i Fællesskabet. Når det

gælder de nærmere enkeltheder, skal Fællesskabets regler imidlertid omarbejdes for at indføre følgende ændringer:

2.2.1. En henvisning til Montreal-konventionen foruden den nuværende henvisning til Warszawa-konventionen, så den nye konvention bliver referencepunkt, og forordningen følger med udviklingen.

2.2.2. Overensstemmelse mellem bestemmelserne for erstatningsansvar, fritagelse og erstatning i tilfælde af død eller tilskadekomst og de tilsvarende bestemmelser i Montreal-konventionen, så den ordning, der gælder for Fællesskabets luftfartsselskaber, er den samme, uanset om flyveruten er international, en rute i Fællesskabet eller en indenrigsrute.

2.2.3. Ajourføring af bestemmelsen om forudbetaling og af det erstatningsbeløb, der skal udbetales ved passagerens død.

2.2.4. Forbedring og forenkling af bestemmelserne om oplysning til passagererne, så der lægges vægt på forhold, som har virkelig betydning for dem.

2.2.5. Det særlige ny i forslaget om ændring af forordning (EF) nr. 2027/97 er, at der nu indføres en ensartet ordning for alle former for erstatningsansvar over for passagerer og deres ejendele på alle flyvninger, idet erstatningsansvaret for bagage og for tab, der skyldes forsinkelse, er omfattet af Montreal-konventionen, men ikke hidtil af forordning (EF) nr. 2027/97.

## 3. Generelle bemærkninger

3.1. Forordning (EF) nr. 2027/97 og forslaget om ændring af forordningen adskiller sig i flere henseender fra Warszawa-systemet, idet forordningen skelner mellem Fællesskabets luftfartsselskaber og luftfartsselskaber etableret uden for Fællesskabet. Warszawa-systemet derimod skelner operationelt mellem national og international luftbefordring. Da Fællesskabet ikke er part i Warszawa-systemet, kan forordning (EF) nr. 2027/97 og den foreslåede ændring imidlertid ikke være i strid med Fællesskabets internationale forpligtelser.

3.1.1. I en sag indbragt for High Court of Justice i England af IATA nægtede retten at henvise sagen til EF-Domstolen, selvom den fandt, at forordningen skabte konflikter for medlemslandene i forhold til deres tidligere forpligtelser over for andre Warszawa-pagtlande.

<sup>(1)</sup> Om Warszawa-konventionen med senere ændringer mv., se artikel 55 i bilag A til forslag til Rådets afgørelse om De Europæiske Fællesskabers godkendelse af konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen), KOM(2000) 446 endelig af 14.7.2000.

3.1.2. Hertil kommer, at det langt fra er fastslået, at der overhovedet er et problem mellem Warszawa-systemet og forordningen, da ingen af de stater, der har tilsluttet sig Warszawa-systemet, har taget nogen aktion i så henseende.

3.1.3. Selvom en sådan konflikt i givet fald kunne statueres, gør det ikke i sig selv forordning (EF) nr. 2027/97 ugyldig. Såfremt en ratifikation af Montreal-konventionen ikke var nært forestående, kunne medlemsstaterne derimod blive forpligtet til at opsigse Warszawa-konventionen, men kun i fald en sådan konflikt kunne statueres på baggrund af krav fra en stat, der havde ratificeret Warszawa-konventionen.

3.1.4. Bortset fra i Det Forenede Kongerige har afgørelsen i »High Court« således ingen juridisk relevans i de 14 øvrige medlemsstater. Kun i Det Forenede Kongerige kan afgørelsen eventuelt skabe en de facto usikkerhed. I forhold til Fællesskabets luftfartsselskaber og borgere synes der derimod ikke at være nogen grund til ikke at gennemføre forordningen, da dennes ansvarsregulering ikke gælder for luftfartsselskaber, der ikke er etableret i Fællesskabet. På disse hviler alene kravet om information af passagerer, hvilket ikke forekommer at være i strid med Warszawa-konventionen.

3.1.5. På den baggrund tilslutter ØSU sig Kommissionens vurderinger.

3.2. Gennemførelsen af forslaget til ændring af forordning (EF) nr. 2027/97 vil gøre passagererne mere sikre på deres rettigheder og sikre, at Fællesskabets ordning uden vanskeligheder kan indpasses i den nye globale ordning, som Montreal-konventionen opstiller.

3.3. ØSU opfordrer til, at der skabes et internationalt pres for en hurtig ikrafttræden af Montreal-konventionen (1999) bl.a. ved, at medlemsstaterne hurtigst muligt ratificerer konventionen. Det må imidlertid ske i erkendelse af, at Warszawa-konventionens system i en tid vil være i kraft parallelt med Montreal-konventionen for flyvninger mellem Fællesskabet og tredjelande.

3.4. ØSU er enig med Kommissionen i, at den ændrede forordning skal træde i kraft på det tidligst mulige tidspunkt, som Fællesskabets lovgivningsproces og luftfartserhvervets tilpasningsbehov giver mulighed for.

3.5. Da en ikrafttrædelse før Montreal-konventionen kan skabe forvirring omkring Fællesskabets luftfartsselskabers forpligtelser, tilslutter ØSU sig, at der arbejdes på at sikre, at det så vidt muligt sker samtidig.

#### 4. Særlige bemærkninger

##### 4.1. Artikel 2, litra c)

ØSU bifalder den foreslåede nyformulering af denne tekst, der tjener til klargøring af begreberne.

##### 4.2. Artikel 2, litra f)

ØSU finder, at relevante Montreal-tillægsprotokoller bør tilføjes i den foreslåede ændring af artikel 2, litra f), idet disse instrumenter, for de lande der har tiltrådt dem, ændrer i den oprindelige og i den ændrede Warszawa-konvention.

##### 4.3. Artikel 3, stk. 2

Selvom den foreslåede præcisering i forhold til luftfartsselskabers forsikringsforpligtelse efter artikel 7 i forordning (EØF) nr. 2407/92<sup>(1)</sup> er i overensstemmelse med artikel 50 i Montreal-konventionen (1999), er det ØSU's opfattelse, at praktiske forsikringshensyn taler for, at forpligtelsen nærmere præciseres inden for Fællesskabet.

##### 4.4. Artikel 5, stk. 3

ØSU skal pege på, at som følge af den foreslåede fjernelse af stk. 3 i artikel 3, bør henvisningen hertil i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 2027/97 rettes i overensstemmelse hermed.

##### 4.5. Artikel 6

ØSU finder det afgørende, at alle luftfartsselskaber i Fællesskabet forpligtes til en klar og entydig oplysning over for brugerne om, hvilke lovpligtige erstatningsansvar de er underkastet.

<sup>(1)</sup> EFT L 240, 1992, s. 1-7.

#### 4.6. Artikel 7 (i forordning (EF) nr. 2027/97)

Den fastsatte termin for Kommissionens beretning bør efter ØSU's opfattelse fastsættes, så rapportens konklusioner kan anvendes i forhold til de tidsterminer, der er angivet i Montreal-konventionens artikel 24 om revurdering af erstatningsgrænserne.

4.7. For så vidt angår erstatning for tab, beskadigelse eller forsinkelse af bagage, mener ØSU dog, at ansvarsgrænsen på SDR 1 000 er for lav. Det forekommer urealistisk, at almindelige passagerer kan forventes at udforme en erklæring om særlig interesse i afleveringen på bestemmelsesstedet.

Bruxelles, den 24. januar 2001.

Göke FRERICHS

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

### **Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om adgang til og samtrafik mellem elektroniske kommunikationsnet og tilhørende faciliteter«**

(2001/C 123/10)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 25. oktober 2000 under henvisning til EF-traktatens artikel 95 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informations-samfundet, som udpegede Göran Lagerholm til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 7. december 2000.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 378. plenarforsamling af 24.-25. januar 2001, mødet den 24. januar 2001, følgende udtalelse med 82 stemmer for og 2 hverken for eller imod, følgende udtalelse.

#### **1. Kommissionens forslag**

1.1. Det foreliggende direktivforslag, der skal ses på baggrund af direktivforslaget om fælles rammebestemmelser for elektroniske kommunikationsnet og -tjenester<sup>(1)</sup>, sigter mod

ØSU har imidlertid forståelse for, at forslaget om ændring af forordning (EF) nr. 2027/97 på dette punkt alene duplikerer den tilsvarende bestemmelse fra Montreal-konventionen.

#### **5. Konklusion**

Under henvisning til ovennævnte betragtninger kan Det Økonomiske og Sociale Udvalg tilslutte sig Kommissionens forslag (KOM(2000) 340 endelig) til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker. ØSU skal samtidig opfordre medlemsstaterne til hurtigst muligt at ratificere Montreal-konventionen af 1999.

<sup>(1)</sup> KOM(2000) 393 endelig, ØSU's udtalelse CES 50/2001. Jf. også ØSU's udtalelse i EFT C 204 af 18.7.2000 om »Fastlæggelse af nye rammebestemmelser for elektronisk kommunikationsinfrastruktur og tilhørende tjenester — Revurdering af kommunikationslovgivningen i 1999« (KOM(1999) 539 endelig udg.).

at harmonisere reglerne om adgang til og samtrafik mellem elektroniske kommunikationsnet og tilhørende faciliteter. Formålet er at opstille et regelsæt for forholdet mellem leverandører af net og leverandører af tjenester med henblik på at skabe bæredygtig konkurrence, interoperabilitet mellem tjenester og fordele for forbrugerne.

1.2. Direktivet skaber retssikkerhed, idet det opstiller klare kriterier for myndighedernes indgriben og klare grænser og betingelser for de forpligtelser, der kan fastlægges i forskellige forbindelser, samtidig med at der skabes tilstrækkelig fleksibilitet.