

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 14/2002

fastlagt af Rådet den 19. december 2001

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../2002 af ... om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker

(2002/C 58 E/02)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale
Udvalg ⁽²⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

i henhold til proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Det er væsentligt, at den fælles transportpolitik sikrer passagerer, der udsættes for luftfartsulykker, et rimeligt erstatningsniveau.
- (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 ⁽⁴⁾.
- (3) Warszawa-konventionen vil fortsat være gældende sideløbende med Montreal-konventionen på ubestemt tid.
- (4) Montreal-konventionen indfører en ordning med ubegrænset erstatningsansvar ved flypassagerers død eller tilskadekomst.
- (5) Fællesskabet har underskrevet Montreal-konventionen som tegn på sit ønske om at blive part i aftalen ved at ratificere den.

(6) Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker ⁽⁵⁾ bør ændres for at bringe den i overensstemmelse med Montreal-konventionens bestemmelser, så der skabes en ensartet ordning for erstatningsansvar i forbindelse med international lufttransport.

(7) Denne forordning og Montreal-konventionen øger beskyttelsen af passagerer og deres pårørende og kan ikke fortolkes således, at deres beskyttelse forringes i forhold til gældende lovgivning på datoen for denne forordnings vedtagelse.

(8) På det indre marked for luftfart skelnes der ikke længere mellem national og international transport, og det vil derfor være hensigtsmæssigt, at erstatningsansvaret i Fællesskabet er det samme i både international og national transport.

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

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

(11) Fællesskabets luftfartsselskaber bør ikke kunne påberåbe sig Montreal-konventionens artikel 21, stk. 2, medmindre de kan bevise, at skaden ikke skyldes uagtsom eller forsætlig handling eller undladelse fra selskabernes eller deres ansattes eller agenteres side.

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

(13) 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.

⁽¹⁾ EFT C 337 E af 28.11.2000, s. 68, og EFT C 213 E af 31.7.2001, s. 298.

⁽²⁾ EFT C 123 af 25.4.2001, s. 47.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 5.4.2001 (EFT C 21 E af 24.1.2002, s. 317), Rådets fælles holdning af 19.12.2001 og Europa-Parlamentets afgørelse af ... (endnu ikke offentliggjort i EFT).

⁽⁴⁾ EFT L 194 af 18.7.2001, s. 38.

⁽⁵⁾ EFT L 285 af 17.10.1997, s. 1.

- (14) Det er ønskeligt at afhjælpe ulykkesofrenes og deres forsørgelsesafhængige pårørendes øjeblikkelige økonomiske behov i tidsrummet umiddelbart efter ulykken.
- (15) 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 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber ⁽¹⁾, når denne bestemmelse skal opfyldes.
- (16) Det er ønskeligt, at alle passagerer får elementære oplysninger om erstatningsreglerne, så de kan sørge for yderligere forsikring inden rejsen, hvis det er nødvendigt.
- (17) Det er nødvendigt at ændre de beløb, der er fastsat i denne forordning, af hensyn til inflationen og til eventuelle ændringer af erstatningsgrænserne i Montreal-konventionen.
- (18) I det omfang, der er behov for yderligere bestemmelser for at gennemføre Montreal-konventionen på punkter, der ikke er omfattet af forordning (EF) nr. 2027/97, er det medlemsstaternes ansvar at fastsætte sådanne bestemmelser —

- b) »EF-luftfartsselskab«: et luftfartsselskab med gyldig licens udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 2407/92
- c) »erstatningsberettiget«: en passager eller enhver person, som efter gældende ret har ret til at fremsætte krav i forbindelse med en passager
- d) »bagage«: medmindre andet er specificeret, både indtjekket og ikke-indtjekket bagage, jf. definitionen i Montreal-konventionens artikel 17, stk. 4
- e) »SDR«: en særlig trækingsrettighed som fastsat af Den Internationale Valutafond
- f) »Warszawa-konventionen«: konventionen angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, underskrevet i Warszawa den 12. oktober 1929, eller Warszawa-konventionen, ændret i Haag den 28. september 1955, og tillægskonventionen til Warszawa-konventionen, undertegnet i Guadalajara den 18. september 1961
- g) »Montreal-konventionen«: konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, underskrevet i Montreal den 28. maj 1999.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

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

1) Titlen affattes således:

»Forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage«.

2) Artikel 1 affattes således:

»Artikel 1

Denne forordning gennemfører Montreal-konventionens bestemmelser om luftbefordring af passagerer og deres bagage og fastsætter visse supplerende bestemmelser. Den udvider også disse bestemmelsers gyldighed til at omfatte lufttransport inden for én medlemsstat.«

3) Artikel 2 affattes således:

»Artikel 2

1. I denne forordning forstås ved:

- a) »luftfartsselskab«: et lufttrafikforetagende med gyldig licens

2. Begreber i denne forordning, som ikke er defineret i stk. 1, er de samme som i Montreal-konventionen.«

4) Artikel 3 affattes således:

»Artikel 3

1. Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montreal-konventionen vedrørende sådant erstatningsansvar.

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

⁽¹⁾ EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1.

5) Følgende nye artikel indsættes:

»Artikel 3a

Det supplerende beløb, som Fællesskabets luftfartsselskaber ifølge Montreal-konventionens artikel 22, stk. 2, kan opkræve, når en passager afgiver en særlig erklæring om 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 over for de tilsvarende omkostninger ved bagage, hvis værdi ligger på eller under erstatningsgrænsen. Passagerne skal efter anmodning underrettes om denne sats.«

6) Artikel 4 udgår.

7) Artikel 5 affattes således:

»Artikel 5

1. EF-luftfartsselskabet udbetaler omgående og senest 15 dage efter, at den erstatningsberettigede person er blevet identificeret, sådanne forskudsbeløb, som måtte være nødvendige til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov, og som står i forhold til omfanget af den lide skade.

2. Uden virkning for stk. 1 må en forskudsudbetaling ved dødsfald ikke være under 16 000 SDR udtrykt i euro for hver passager.

3. Forskudsudbetaling er ikke ensbetydende med anerkendelse af erstatningsansvar og kan fraregnes et eventuelt senere erstatningsbeløb, som udbetales på grundlag af Fællesskabets luftfartsselskabs erstatningsansvar, men skal kun tilbagebetales i de i artikel 20 i Montreal-konventionen nævnte tilfælde, eller hvis den person, som har modtaget forskudsudbetalingen, ikke er den erstatningsberettigede person.«

8) Artikel 6 affattes således:

»Artikel 6

1. Alle luftfartsselskaber skal, når de sælger luftfartsydelser i Fællesskabet, sikre, at passagererne har adgang til et sammendrag af de væsentligste bestemmelser om ansvaret for passagererne og deres bagage, herunder frister for at indgive erstatningskrav samt oplysninger om muligheden for at afgive en særlig erklæring for bagagen på alle salgssteder, herunder også ved salg pr. telefon og via internettet. For at opfylde dette informationskrav skal Fællesskabets luftfartsselskaber bruge bekendtgørelsen, der findes i bilaget. Sammendraget eller bekendtgørelsen kan dog ikke lægges til grund for et erstatningskrav eller fortolkningen af bestemmelserne i denne forordning eller i Montreal-konventionen.

2. Ud over oplysningskravene i stk. 1 skal alle luftfartsselskaber i forbindelse med lufttransport, der ydes eller

købes i Fællesskabet, give alle passagerer skriftlig oplysning om:

— 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 varsel om, at bagage, hvis værdi overskrider dette beløb, bør angives til luftfartsselskabet ved indtjekningen eller forsikres dækkende af passageren selv inden rejsen

— grænsen for luftfartsselskabets erstatningsansvar ved tab, som skyldes forsinkelse, på den pågældende flyvning.

3. Hvis hele transporten udføres af luftfartsselskaber fra Fællesskabet, skal de erstatningsgrænser, der anføres i overensstemmelse med informationskravene i stk. 1 og 2, være dem, som er fastsat i denne forordning, medmindre luftfartsselskabet frivilligt anvender højere grænser. Udføres hele transporten af luftfartsselskaber fra tredjelande, gælder stk. 1 og 2 kun for transport til, fra eller inden for Fællesskabet.«

9) Artikel 7 affattes således:

»Artikel 7

Senest tre år efter den dato, hvor forordning (EF) nr. .../2002 (*) finder anvendelse, udarbejder Kommissionen en rapport om dens anvendelse. Kommissionen skal især undersøge behovet for at ændre de beløb, som angives i Montreal-konventionens relevante artikler, på baggrund af den økonomiske udvikling og meddelelser fra ICAO-konsignatøren.

(*) EFT L ...«.

10) Følgende bilag tilføjes:

»BILAG

Luftfartsselskabers ansvar for passager og deres bagage

Disse oplysninger indeholder et sammendrag af de regler vedrørende erstatningsansvar, der gælder for EF-luftfartsselskaber i henhold til EF-lovgivningen og Montreal-konventionen.

Erstatning ved død eller tilskadekomst

Der er ingen økonomiske grænser for ansvaret i tilfælde af passagerers tilskadekomst eller død. For skader op til 100 000 SDR (cirkabeløb i lokal valuta) kan luftfartsselskaberne ikke fremsætte kompenserende krav. Luftfartsselskabet kan kun anfægte et krav over dette beløb ved at bevise, at det ikke var forsømmeligt eller på anden måde ansvarligt for skaden.

Forskudsbetaling

Hvis en passager bliver dræbt eller kommer til skade, skal luftfartsselskabet udbetale et forskud til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov inden 15 dage efter, at det er fastslået, hvem der er erstatningsberettiget. I tilfælde af dødsfald kan dette forskud ikke være lavere end 16 000 SDR (cirkabeløb i lokal valuta).

Passagerforsinkelser

I tilfælde af passagerforsinkelser hæfter luftfartsselskabet for skader, medmindre det har truffet alle nødvendige forholdsregler for at undgå skader, eller det var umuligt at træffe sådanne forholdsregler. Erstatningsansvaret for passagerforsinkelser begrænses til 4 150 SDR (cirkabeløb i lokal valuta).

Bagageforsinkelser

I tilfælde af bagageforsinkelser hæfter luftfartsselskabet for skader, medmindre det har truffet alle nødvendige forholdsregler for at undgå skader, eller det var umuligt at træffe sådanne forholdsregler. Erstatningsansvaret for bagageforsinkelser begrænses til 1 000 SDR (cirkabeløb i lokal valuta).

Ødelagt, bortkommet eller beskadiget bagage

Luftfartsselskabet hæfter for ødelagt, bortkommet eller beskadiget bagage op til 1 000 SDR (cirkabeløb i lokal valuta). Når det drejer sig om indtjekket bagage, hæfter det, selv om det ikke er luftfartsselskabets skyld, medmindre der var fejl ved bagagen. Hvis det drejer sig om bagage, der ikke er indtjekket, hæfter selskabet kun for skader, det selv er ansvarligt for.

Højere grænser for bagage

Passagerer kan aftale højere erstatningsgrænser ved senest ved indtjekningen at afgive en særlig erklæring og mod at betale et tillæg.

Klager vedrørende bagage

I tilfælde af beskadiget, forsinket, bortkommet eller ødelagt bagage skal passageren hurtigst muligt underrette luftfartsselskabet skriftligt. I tilfælde af skader på indtjekket bagage skal passageren klage skriftligt inden syv dage, og i tilfælde af forsinkelse inden 21 dage, i begge tilfælde regnet fra den dag, hvor bagagen er stillet til rådighed for passageren.

Erstatningsansvar for kontraherende luftfartsselskaber og de luftfartsselskaber, der foretager flyvningen

Er det luftfartsselskab, der udfører flyvningen, ikke det samme som det kontraherende luftfartsselskab, kan passageren selv vælge, hvilket af luftfartsselskaberne han vil sende sin klage til eller kræve erstatning af. Hvis et luftfartsselskabs navn og kode er anført på billetten, er dette det kontraherende luftfartsselskab.

Søgsmålsfrist

Enhver retssag med henblik på at kræve erstatning skal anlægges inden for to år regnet fra datoen for flyets ankomst eller den dato, på hvilken flyet skulle være ankommet.

Grundlag for oplysningerne

Ovenstående regler bygger på Montreal-konventionen af 28. maj 1999, der er gennemført i Fællesskabet ved forordning (EF) nr. 2097/97, ændret ved forordning (EF) nr. .../2002, og medlemsstaternes nationale lovgivning.«

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Den gælder fra datoen for ikrafttrædelsen eller fra Montreal-konventionens ikrafttrædelse for Fællesskabet, idet den seneste af disse datoer betragtes som afgørende.

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

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne

...

Formand

På Rådets vegne

...

Formand

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Kommissionen forelagde den 7. juni 2000 Rådet et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker ⁽¹⁾. Dette forslag, som er baseret på artikel 80, stk. 2, i traktaten, er omfattet af den fælles beslutningsprocedure i overensstemmelse med artikel 251 i traktaten.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 24. januar 2001 ⁽²⁾. Regionsudvalget blev hørt, men besluttede ikke at afgive nogen udtalelse.

Europa-Parlamentet afgav førstebehandlingsudtalelse den 5. april 2001 ⁽³⁾. Herefter fremlagde Kommissionen et ændret forslag den 22. maj 2001 ⁽⁴⁾.

Den 19. december 2001 vedtog Rådet den fælles holdning i overensstemmelse med artikel 251, stk. 2, i traktaten.

II. FORMÅL

Hovedformålet med forordningen er at bringe Rådets gældende forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker ⁽⁵⁾ i overensstemmelse med bestemmelserne i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, som blev vedtaget den 28. maj 1999 i Montreal («Montreal-konventionen»).

Underordnede formål med forordningen er at fastsætte visse supplerende bestemmelser med hensyn til lufttransport af passagerer og deres bagage og at udvide gyldigheden af fællesskabsbestemmelserne til at omfatte lufttransport inden for én medlemsstat.

Det skal erindres, at forordning (EF) nr. 2027/97 var et første forsøg på på fællesskabsplan at revidere den ordning om luftfartsselskabers ansvar, som blev indført på internationalt plan med Warszawa-konventionen fra 1929. I årenes løb har det vist sig, at tiden er løbet fra denne ordning. Den er derfor blevet suppleret med og overhalet af forskellige former for foranstaltninger som for eksempel unilaterale foranstaltninger i visse EF-medlemsstater og foranstaltninger truffet af Den Internationale Luftfartssammenslutning (IATA). I fortsættelse af disse initiativer indkaldte ICAO til en international konference om luftfartsret i maj 1999 i Montreal med henblik på at revidere Warszawa-konventionen. Det Europæiske Fællesskab deltog i denne konference og fik i sin egenskab af organisation for regional økonomisk integration lov til at stå som en af signatarerne og dermed en af de kontraherende parter i Montreal-konventionen, som var resultatet af denne konference. Montreal-konventionen er en stor succes for Fællesskabet og dets medlemsstater, da bestemmelserne i denne konventionen i vid udstrækning er inspireret af de bestemmelser, der er fastsat i forordning (EF) nr. 2027/97.

III. RÅDETS BEGRUNDELSE

Under sagens behandling har Rådet hele tiden koncentreret sig om at styrke passagerernes rettigheder så meget som muligt. I den fælles holdning har Rådet fulgt hovedlinjerne i Kommissionens forslag, idet det har taget hensyn til Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse og navnlig de ændringer, som Europa-Parlamentet ønskede under førstebehandlingen. De specifikke spørgsmål, som Rådet har rejst, vedrører følgende:

- a) Rådet accepterede at tilføje en ny betragtning 7 for at understrege, at forordning (EF) nr. 2027/97, som ændret ved den foreliggende forordning, i overensstemmelse med Montreal-konventionen øger beskyttelsen af passagerer og deres pårørende. Derfor kan den ikke fortolkes som en svækkelse af deres beskyttelse i forhold til den nuværende lovgivning, dvs. lovgivningen, som den ser ud, inden den foreliggende forordning om ændring af forordning (EF) nr. 2027/97 træder i kraft.

⁽¹⁾ EFT C 337 E af 28.11.2000, s. 68.

⁽²⁾ EFT C 123 af 25.4.2001, s. 47.

⁽³⁾ EFT C 21 E af 24.1.2002, s. 317.

⁽⁴⁾ EFT C 213 E af 31.7.2001, s. 298.

⁽⁵⁾ EFT L 285 af 17.10.1997, s. 1.

- b) Rådet accepterede med henblik på at styrke passagerers rettigheder at tilføje en ny betragtning 11, hvoraf det fremgår, at Fællesskabets luftfartsselskaber ikke bør kunne påberåbe sig Montreal-konventionens artikel 21, stk. 2, vedrørende erstatning i tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst på mere end 100 000 SDR, medmindre de kan bevise, at skaden ikke skyldes uagtsom eller forsætlig handling eller undladelse fra selskabernes eller deres ansattes eller agenters side.
- c) Rådet så med tilfredshed på Europa-Parlamentets forslag vedrørende kravet i bilaget til forordningen, da det forenkler og klargør, hvilke oplysninger fællesskabets luftfartsselskaber skal give til deres passagerer om luftfartsselskabernes erstatningsansvar. Som en konsekvens af dette krav er artikel 6, stk. 1, i forordning (EF) nr. 2027/97 ikke længere nødvendig.
- d) Med hensyn til artikel 2, stk. 1, accepterede Rådet at tilpasse teksten i lyset af den praksis, i henhold til hvilken en forordning træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*. Hvad angår den dato, forordningen skal gælde fra, besluttede Rådet at fastsætte, at den skal gælde fra datoen for ikrafttrædelsen eller fra Montreal-konventionens ikrafttrædelse for Fællesskabet, idet den seneste af disse datoer betragtes som afgørende. Formålet hermed er at sikre den nødvendige parallelitet mellem forordningen og Montreal-konventionen.
- e) Rådet bemærkede med støtte fra Kommissionen, at skader forvoldt i forbindelse med flytransport eventuelt kan føre til erstatningsansvar både i henhold til Montreal-konventionen eller forordning (EF) nr. 2027/97 og direktivet om pakkerejser⁽¹⁾. Derfor afgav de to institutioner en fælles erklæring til den fælles holdning, hvori de fastslår, at de med henblik på at sikre en sammenhængende ansvarsordning vil overveje behovet for at afklare dette spørgsmål forud for ikrafttrædelsen af Montreal-konventionen og forordning (EF) nr. 2027/97, som ændret, eventuelt gennem en revision af direktivet om pakkerejser.
- f) Rådet og Kommissionen erkendte endvidere, at forordning (EF) nr. 2027/97 ikke omfatter alle selskaber, der har erstatningsansvar i henhold til Montreal-konventionen, og hvis hovedkontor befinder sig i Fællesskabet. I den fælles erklæring, der er nævnt i det foregående punkt, fastslog Rådet og Kommissionen derfor, at det i forbindelse med disse selskaber er ønskeligt, at medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger ved at gennemføre Montreal-konventionen med henblik på at sikre en tilsvarende høj standard for passagerbeskyttelse, navnlig standarder for erstatningsansvar.

IV. EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG

Rådet fulgte fuldt ud eller i det væsentligste alle Europa-Parlamentets ændringsforslag, oftest i den form, dette havde foreslået. Ændring 1-17 blev accepteret i deres fulde udstrækning eller med mindre forbedringer for at øge den retlige eller sproglige klarhed.

Ændring 18 vedrørende artikel 1, nr. 9 A (nyt punkt, bilag med krav vedrørende oplysninger om erstatningsansvar), blev accepteret med hensyn til substansen. For at gøre teksten mere klar og tilpasse den bedre til bestemmelserne i Montreal-konventionen blev der imidlertid foretaget flere ændringer. Navnlig blev der indsat et nyt afsnit om forsinkelse af bagage, en række overskrifter blev tilføjet eller ændret, og teksten blev ændret i visse afsnit. Afsnittet om privat forsikring udgik, da Rådet mente, at dette kunne give anledning til misforståelser vedrørende omfanget af EF-luftfartsselskabers (ubegrænsede) erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure (EFT L 158 af 23.6.1990, s. 59).