

I

(Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk)

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 889/2002

af 13. maj 2002

om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker

(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 og dermed udtrykt sin hensigt om at tiltræde konventionen 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) I overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet 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 agents 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.

⁽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 af 24.1.2002, s. 256), Rådets fælles holdning af 19.12.2001 (EFT 58 E af 5.3.2002, s. 8) og Europa-Parlamentets afgørelse af 12.3.2002.

⁽⁴⁾ EFT L 194 af 18.7.2001, s. 38.

⁽⁵⁾ EFT L 285 af 17.10.1997, s. 1.

- (13) Det ville være upraktisk for Fællesskabets luftfartsselskaber og forvirrende for deres passagerer, hvis de var underkastet forskellige erstatningsordninger på forskellige dele af deres rutenet.
- (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, under 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 operativ godkendelse 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 indchecket og ikke-indchecket 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, som 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.
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.«

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.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

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

1) Titlen affattes således:

»Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 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 operativ godkendelse

⁽¹⁾ EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1.

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 lidte skade.

2. Uanset 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 luftfartsselskabers 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 lufttransport i Fællesskabet, sikre, at passagererne har adgang til et sammendrag af de væsentligste bestemmelser om erstatningsansvar for så vidt angår passagerer 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 den informationsnotits, der findes i bilaget. Sammendraget eller notitsen 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 indcheckningen eller forsikres fuldt ud 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 et luftfartsselskab frivilligt anvender højere grænser. Udføres hele transporten af luftfartsselskaber fra tredje-lande, 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. 889/2002 (*) finder anvendelse, udarbejder Kommissionen en rapport om dens anvendelse. Kommissionen skal især undersøge behovet for at ændre de beløb, som angives i Montreal-konventions relevante artikler, på baggrund af den økonomiske udvikling og meddelelser fra ICAO.

(*) EFT L 140 af 30.5.2002, s. 2.«

10) Følgende bilag tilføjes:

»BILAG

Luftfartsselskabers erstatningsansvar i forhold til 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 erstatningsansvaret i tilfælde af en passagers tilskadekomst eller død. For skader op til 100 000 SDR (cirkabeløb i lokal valuta) kan luftfartsselskabet ikke bestride erstatningskravet. Luftfartsselskabet kan kun bestride et højere erstatningskrav ved at bevise, at det ikke har handlet uagtsomt eller på anden måde bærer ansvaret for skaden.

Forskudsudbetaling

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 den erstatningsberettigede person. I tilfælde af dødsfald kan dette forskud ikke være mindre end 16 000 SDR (cirkabeløb i lokal valuta).

Passagerforsinkelser

I tilfælde af passagerforsinkelse har luftfartsselskabet pligt til at betale erstatning for skade, medmindre det har truffet alle nødvendige forholdsregler for at undgå skade, eller det var umuligt at træffe sådanne forholdsregler. Erstatningsansvaret for passagerforsinkelser er begrænset til 4 150 SDR (cirkabeløb i lokal valuta).

Bagageforsinkelser

I tilfælde af bagageforsinkelse har luftfartsselskabet pligt til at betale erstatning for skade, medmindre det har truffet alle nødvendige forholdsregler for at undgå skade, eller det var umuligt at træffe sådanne forholdsregler. Erstatningsansvaret for bagageforsinkelser er begrænset til 1 000 SDR (cirkabeløb i lokal valuta).

Ødelagt, bortkommet eller beskadiget bagage

Luftfartsselskabet har pligt til at betale erstatning for ødelagt, bortkommet eller beskadiget bagage med indtil 1 000 SDR (cirkabeløb i lokal valuta). Når der er tale om indchecket bagage, har selskabet pligt til at betale erstatning, selv om det ikke har udvist fejl, medmindre der var defekter ved bagagen. Hvis det drejer sig om bagage, der ikke er indchecket, har selskabet pligt til at betale erstatning for skader, når det har udvist fejl.

Højere grænser for bagage

Passagerer kan aftale højere erstatningsgrænser ved senest ved indcheckningen 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 indchecket 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

Erstatningssag skal anlægges ved domstolene inden to år fra den dato, hvor flyet ankom eller burde 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, som ændret ved forordning (EF) nr. 889/2002, 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 Bruxelles, den 13. maj 2002.

På Europa-Parlamentets vegne

P. COX

Formand

På Rådets vegne

J. PIQUÉ I CAMPS

Formand