



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 10.12.1996
KOM(96) 663 slutlig

95/0359 (SYN)

Ändrat förslag till

RÅDETS FÖRORDNING (EG)

OM LUFTTRAFIKFÖRETAGENS ERSÄTTNINGSANSVAR VID OLYCKOR

(framlagt av kommissionen i enlighet med artikel 189a.2 i Romfördraget)

Motivering

Under sitt plenarmöte den 17 september 1996 godkände Europaparlamentet det av kommissionen presenterade förslaget till en rådsförordning om lufttrafikföretagens ersättningsansvar vid olyckor.¹ Det antog också ett antal ändringar av den framlagda texten.

Kommissionen godkände ändringarna 1 och 2, vilka inför nya stycken i ingressen, eftersom de i försiktiga ordalag ger uttryck för behovet av en revidering av Warszawakonventionen på multilateral nivå, och den roll som gemenskapsåtgärder kan spela i sådana förhandlingar, i det att de kan tjäna som en impuls för en internationell lösning.

Den godkände också ändringen avseende stycke 9 i ingressen, beaktandemeningen oräknad, eftersom den höjer nivån för strikt ansvar från 100 000 till 120 000 ecu.

Den godkände ändringen rörande stycke 13 i ingressen eftersom den, i starkare ordalag än i kommissionens ursprungliga förslag, bekräftar nödvändigheten av en översyn av ansvarssystemen för laster och bagage.

Den godkände ändringarna avseende stycke 14 i ingressen och artikel 8, eftersom ordet "summor" därigenom ersätts med "belopp", vilket gör formuleringen mer precis.

Kommissionen godkände ändringen rörande stycke 10 i ingressen, eftersom den klagar behovet av förskottsbetalningar.

Likaså antog den ändringen avseende artikel 7, eftersom den klagar vilka typer av ärenden som kan föras inför domstol. Den fastställer också vad som i detta fall räknas som passagerarens hemvist.

Kommissionen godkände också delvis ändringarna rörande:

- Stycke 12 i ingressen och artikel 6, såtillvida att en förpliktelse att tillämpa förordningen kommer att införas vid förhandlingar med tredje länder.
- Artikel 2.1 c och d såvitt gäller utbetalning av schablonbeloppet och den nya definitionen av ersättningsberättigade personer.

- Artikel 4 eftersom den ökar flexibiliteten vid förskottsbetalningar.
- Artikel 5.2 eftersom den förstärker rätten till information för användarna av lufttransporter.

Kommissionen kan i princip acceptera följande ändringar, under förutsättning att vissa modifieringar görs:

- Stycke 8 i ingressen och artikel 3.1 förutsatt att de klargör att denna förordning endast berör gränserna för den ekonomiska ersättningsskyldigheten.
- Artikel 1 som redogör för förordningens omfattning.
- Artikel 3.2 eftersom den ökar nivån för strikt ansvar från 100 000 till 120 000 ecu.
- Den nya artikeln 7A, vilken beaktar möjligheten till regressrätt för lufttrafikföretag.
- Den nya artikeln 9A eftersom den stadgar att en utvärderingsrapport skall föreligga till år 1999.

**ÄNDRAT FÖRSLAG TILL EN
RÅDSFÖRORDNING
OM LUFTTRAFIKFÖRETAGENS ERSÄTTNINGSANSVAR VID OLYCKOR**

En fullständig genomgång och revidering av Warszawakonventionen har varit behövlig sedan länge och skulle på längre sikt och på internationell nivå utgöra ett mer enhetligt och tillämbart svar på frågan om lufttrafikföretagens ersättningsansvar vid olyckor. Ansträngningarna för att utöka gränserna för ersättningsansvar enligt Warszawakonventionen bör fortsätta genom förhandlingar på multilateral nivå.

Gemenskapsåtgärder är dock fortfarande önskvärda för att höja ersättningsnivåerna för passagerare. De kan också tjäna som riktlinje för ett förbättrat passagerarskydd på det internationella planet.

Reglerna för ersättningsansvar vid olyckor styrs antingen av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, vilken undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929 (nedan kallad konventionen), eller den reviderade versionen av samma konvention från Haag av den 28 september 1955, beroende på vilken av dem som är tillämplig. Warszawakonventionen tillämpas över hela världen till nytta för både passagerare och lufttrafikföretag, och måste bibehållas.

Oförändrad

Reglerna som bestämmer typen av ersättningsansvar och ansvarets gränser vid passagerares dödsfall eller kroppsskada utgör en del av villkoren i avtalet mellan lufttrafikföretaget och passageraren. Rådets förordningar (EEG) nr 2407/92², 2408/92³, ändrade genom Österrikes, Finlands och Sveriges anslutningsakter, och 2409/92⁴ har skapat en inre flygmarknad där det är lämpligt att reglerna för de olika typerna av ersättningsansvar och ansvarets gränser harmoniseras.

Oförändrad

Eftersom Warszawakonventionens gräns för ersättningsansvar är alltför låg med dagens ekonomiska och sociala mått mätt, har medlemsstaterna i olika grad höjt denna gräns. Detta har lett till att villkoren för lufttransporter varierar inom gemenskapen.

Oförändrad

Warszawakonventionen är därtill endast tillämplig på internationella transporter, trots att gränsen mellan nationella och internationella transporter på den inre flygmarknaden har försvunnit. Det är därför lämpligt att använda sig av samma typ av ersättningsansvar och samma gränser för detta för såväl nationella som internationella transporter.

Oförändrad

Dagens låga gräns för ersättningsansvar leder ofta till långdragna rättsprocesser, vilka skadar lufttransportväsendets anseende.

Oförändrad

Gemenskapens åtgärder inom lufttransportområdet bör också syfta till en hög säkerhetsnivå för användarna.

Oförändrad

För att kunna erbjuda harmoniserade transportvillkor vad gäller lufttrafikföretagens ersättningsansvar och för att kunna garantera användarna av lufttransporter en hög säkerhetsnivå bör åtgärder lämpligen vidtas på gemenskapsnivå under beaktande av subsidiaritetsprincipen.

Oförändrad

Alla begränsningar för ersättningsansvaret vid passagerares dödsfall eller kroppsskada bör avlägnas.

Vid passagerares dödsfall eller kroppsskada bör alla ekonomiska begränsningar för ersättningsansvaret enligt Warszawakonventionens artikel 22.1, samt alla övriga begränsningar som följer av lag eller avtal, avlägnas.

För att undvika situationer där offer för oundvikliga olyckor står utan försäkringsskydd, bör inte lufttrafikföretag vid skadeståndskrav för passagerares dödsfall eller kroppsskada enligt artikel 17 i Warszawakonventionen kunna åberopa artikel 20.1 av denna konvention för krav upp till 100 000 ecu.

För att undvika situationer där offer för oundvikliga olyckor står utan försäkringsskydd, bör inte lufttrafikföretag vid skadeståndskrav för passagerares dödsfall eller kroppsskada enligt artikel 17 i Warszawakonventionen kunna åberopa artikel 20.1 av denna konvention för krav upp till 120 000 ecu. En domstol kan dock i enlighet med Warszawakonventionens artikel 21 helt eller delvis befria ett lufttrafikföretag från dess ersättningskyldighet om företaget kan bevisa att olycksoffret varit medvällande.

Passagerarna eller deras närmaste anhöriga bör så snart som möjligt erhålla ett schablonbelopp för att täcka de omedelbara behoven.

Snabba förskottsbetalningar kan vara till avsevärd hjälp för skadade passagerare eller deras närmaste anhöriga för att täcka de omedelbara kostnaderna efter en flygolycka.

I händelse av olycka bör det rättsliga läget vara klart för de ersättningsberättigade och de bör på förhand erhålla fullständig information om gällande regler. Det är nödvändigt att undvika långdragna rättstvister och skadestandsprocesser. Det är dessutom lämpligt att ge den ersättningsberättigade möjlighet att väcka talan vid en domstol i den medlemsstat där han har sitt hemvist eller sin stadigvarande bostad.

För att undvika en snedvridning av konkurrensen är det önskvärt att lufttrafikföretag från tredje land ger sina passagerare tillräcklig information om gällande villkor för luftbefordran.

En förbättring av den situation som råder för bagage och gods behandlas för närvarande på ICAO-nivå och behöver inte åtgärdas lika omgående som situationen för passagerarna.

Det är lämpligt och nödvändigt att de summor som anges i denna förordning höjs allteftersom den ekonomiska utvecklingen fortskrider. Det är lämpligt att bemyndiga kommissionen att besluta om sådana höjningar efter samråd med en rådgivande kommitté.

I händelse av olycka bör det rättsliga läget vara klart för de ersättningsberättigade och de bör på förhand erhålla fullständig information om gällande regler. Det är nödvändigt att undvika långdragna rättstvister och skadestandsprocesser. Det är dessutom lämpligt att ge den ersättningsberättigade möjlighet att väcka talan vid en domstol i den medlemsstat där han hade sitt hemvist vid tiden för olyckan.

Oförändrad

För att kunna ge passagerarna ett så heltäckande skydd som möjligt är det önskvärt att gemenskapen försöker införliva bestämmelser liknande de i denna förordning i fördrag med tredje land om civil luftfart.

För att uppnå konsekvens och enhetlighet krävs också gemenskapsåtgärder för att förbättra och harmonisera lufttrafikföretagens ersättningsansvar för förlorat eller skadat bagage och gods.

Det är lämpligt och nödvändigt att de belopp som anges i denna förordning höjs allteftersom den ekonomiska utvecklingen fortskrider. Det är lämpligt att bemyndiga kommissionen att besluta om sådana höjningar efter samråd med en rådgivande kommitté.

Artikel 1

I denna förordning fastställs förpliktelseerna för lufttrafikföretag inom gemenskapen vad gäller ersättningsansvar gentemot passagerare vid olyckor.

I denna förordning fastställs förpliktelseerna för lufttrafikföretag inom gemenskapen vad gäller ersättningsansvar vid passagerares dödsfall eller kroppsskada, om den olycka som förorsakade skadan ägde rum på flygplanet eller i samband med att passagerarna gick ombord på eller lämnade flygplanet.

Artikel 2

1. I denna förordning avses med:

a) *lufttrafikföretag*: ett lufttransportföretag med giltig operativ licens,

b) *lufttrafikföretag inom gemenskapen*: ett lufttransportföretag enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92,

c) *ersättningsberättigade*: olycksoffer och/eller personer som enligt gällande lag är berättigade att representera offren med stöd av en rättsregel, ett domslut eller ett särskilt avtal,

d) *schablonbelopp*: en förskottsbetalning till den ersättningsberättigade för att täcka de mest akuta behoven, utan att detta inverkar negativt på den snabbast möjliga regleringen av hela skadeståndsbeloppet,

e) *ecu*: den beräkningsenhet som antogs vid upprättandet av Europeiska gemenskapernas allmänna budget enligt artiklarna 207 och 209 i fördraget.

1. I denna förordning avses med:

Oförändrad

Oförändrad

c) *ersättningsberättigade*: passagerare eller, vid dödsfall som drabbar passagerare, alla fysiska personer som enligt gällande lag har rätt att ställa anspråk med anledning av dödsfallet.

Stryks

Oförändrad

f) *Warszawakonventionen*: konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 jämte alla andra internationella instrument som bygger på eller är förbundna med denna konvention.

f) *Warszawakonventionen*: konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929, eller den reviderade versionen av samma dokument, undertecknad i Haag den 28 september 1955, samt tilläggskonventionen till Warszawakonventionen, undertecknad i Guadalajara den 18 september 1961, beroende på vilken av dessa överenskommelser som är tillämplig på passagerarens transportavtal.

2. Begrepp som används i denna förordning utan att vara definierade i punkt 1 skall ha samma betydelse som i Warszawakonventionen.

Oförändrad

Artikel 3

1. Ersättningsansvaret för lufttrafikföretag inom gemenskapen vid en passagerares dödsfall eller kroppsskada skall inte vara underkastat några författnings- eller avtalsmässiga begränsningar.

1. Storleken på den ekonomiska ersättning som ett lufttrafikföretag inom gemenskapen måste betala vid en passagerares dödsfall eller kroppsskada till följd av en olycka skall inte vara underkastad några begränsningar genom lag, överenskommelse eller avtal.

2. Ett lufttrafikföretag inom gemenskapen får inte avvisa eller begränsa sitt ersättningsansvar för skador upp till ett belopp av 100 000 ecu genom att bevisa att företaget eller dess representanter har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder.

2. Ett lufttrafikföretag inom gemenskapen får inte avvisa eller begränsa sitt ersättningsansvar för skador upp till ett belopp av 120 000 ecu genom att bevisa att företaget eller dess representanter har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder.

3. Om lufttrafikföretaget kan bevisa att den skadade personen genom sin försumlighet orsakade eller bidrog till skadan kan domstolen, i enlighet med föreskrifterna i gällande nationell lagstiftning, helt eller delvis befria lufttrafikföretaget från ersättningsansvar.

Artikel 4

1. Lufttrafikföretaget skall utan dröjsmål, och under alla omständigheter inte senare än tio dagar efter det att skadan uppstod, till den ersättningsberättigade erlægga eller ställa till förfogande ett schablonbelopp av upp till 50 000 ecu beroende på skadans omfattning och minst 50 000 ecu vid dödsfall.

2. Schablonbeloppet får avräknas mot eventuella efterföljande betalningar som görs till följd av lufttrafikföretagets ersättningsansvar, men skall under inga omständigheter återbetalas.

1. Lufttrafikföretaget skall utan dröjsmål och under alla omständigheter inte senare än tio dagar efter att den ersättningsberättigades identitet har fastställts betala så mycket i förskott som krävs för att täcka de omedelbara ekonomiska behoven.

2. Utbetalningar gjorda enligt punkt 1 skall inte betraktas som ett erkännande av ersättningsansvaret och får avräknas mot eventuella senare belopp som utbetalas på grundval av lufttrafikföretagets ersättningsansvar, men skall under inga omständigheter återbetalas.

Artikel 5

1. Kraven i artiklarna 3 och 4 skall infogas i transportvillkoren för gemenskapens lufttrafikföretag.

2. Tillräckliga upplysningar om bestämmelserna i artiklarna 3 och 4 skall på begäran lämnas till passagerarna vid lufttrafikföretagets kontor, på resebyråer och vid incheckningsdiskar, och en sammanfattning av kraven skall finnas på biljetten.

Oförändrad

2. Tillräckliga upplysningar om bestämmelserna i artiklarna 3 och 4 skall på begäran lämnas till passagerarna vid lufttrafikföretagets kontor, på resebyråer och vid incheckningsdiskar, och en sammanfattning av kraven skall finnas tryckt på biljetten på ett enkelt och lättfattligt språk.

3. Lufttrafikföretag utanför gemenskapen som inte omfattas av förpliktelserna i artiklarna 3 och 4 skall klart och tydligt upplysa sina passagerare om detta, då dessa köper sina biljetter på lufttrafikföretagets kontor, resebyråer eller vid incheckningsdiskar inom en medlemsstats territorium. Lufttrafikföretagen skall på begäran förse passagerarna med skriftlig information om villkoren. Det faktum att gränsen för ersättningsansvar anges på biljetten utgör inte i sig tillräcklig information.

3. Lufttrafikföretag utanför gemenskapen som flyger till, från eller inom gemenskapen och som inte omfattas av förpliktelserna i artiklarna 3 och 4 skall klart och tydligt upplysa sina passagerare om detta, då dessa köper sina biljetter på lufttrafikföretagets kontor, resebyråer eller vid incheckningsdiskar inom en medlemsstats territorium. Lufttrafikföretagen skall på begäran förse passagerarna med skriftlig information om villkoren. Det faktum att gränsen för ersättningsansvar anges på biljetten utgör inte i sig tillräcklig information.

Artikel 6

1. En gång om året skall medlemsstaternas myndigheter meddela vilka lufttrafikföretag från tredje land som inte omfattas av reglerna i denna förordning. Meddelandet skall riktas till berörda konsumentorganisationer på luftfartsområdet och till kommissionen, som skall göra informationen tillgänglig för övriga medlemsstater.

1. En gång om året skall medlemsstaternas myndigheter meddela vilka lufttrafikföretag från tredje land som flyger till, från eller inom gemenskapen men inte omfattas av reglerna i denna förordning. Meddelandet skall riktas till berörda konsumentorganisationer på luftfartsområdet och till kommissionen, som skall göra informationen tillgänglig för övriga medlemsstater.

2. Närhelst kommissionen på gemenskapens vägnar skall förhandla med tredje land om hithörande områden inom den civila luftfarten skall den sträva efter att införliva bestämmelserna i denna förordning i avtalet.

Artikel 7

Ersättningsberättigade vid olyckor där lufttrafikföretag inom gemenskapen är inblandade kan, utöver vad som anges i artikel 28 i Warszawakonventionen, väcka talan om skadestånd vid domstol i den medlemsstat där passageraren har sitt hemvist eller sin stadigvarande bostad.

Skadeståndsanspråk vid olyckor där lufttrafikföretag inom gemenskapen är inblandade kan, utöver vad som anges i artikel 28 i Warszawakonventionen, inges vid domstol i den medlemsstat där passageraren hade sitt hemvist vid olyckstillfället.

Artikel 7A

Vid en passagerares död eller kroppsskada skall ingenting i denna förordning

a) antyda att ett lufttrafikföretag inom gemenskapen ensamt är skyldigt att betala skadestånd eller

b) begränsa regressrätten eller rätten till skadestånd från annan part enligt tillämplig lag för ett lufttrafikföretag inom gemenskapen.

Artikel 8

Kommissionen kan, efter att ha överlagt med den rådgivande kommitté som upprättats enligt artikel 9, besluta att på lämpligt sätt höja de summor som nämns i artiklarna 3 och 4, om förändrade ekonomiska förhållanden visar att sådana åtgärder är nödvändiga. Beslut om detta skall publiceras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

De belopp som nämns i artiklarna 3 och 4 kan när så är skäligt höjas enligt det förfarande som anges i artikel 9.2, såvida förändrade ekonomiska förhållanden visar att sådana åtgärder är nödvändiga. Beslut om detta skall publiceras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 9

1. Kommissionen skall biträdas av en samrådskommitté bestående av representanter från medlemsstaterna. Som ordförande i kommittén fungerar kommissionens representant.

Kommissionens representant skall för kommittén lägga fram ett förslag om vilka åtgärder som bör vidtas. Kommittén skall lämna sina synpunkter på förslaget inom en tidsperiod som ordföranden kan fastställa alltefter hur brådskande ärendet är eller, om så krävs, genom omröstning.

Synpunkterna skall noteras i protokollet. Varje medlemsstat skall också ha rätt att begära att få sin ståndpunkt noterad i protokollet.

Kommissionen skall ta största möjliga hänsyn till kommitténs synpunkter. Den skall också informera kommittén om vilket genomslag dess synpunkter fått.

2. Kommissionen kan också samråda med kommittén i andra frågor rörande förordningens tillämpning.

1. Kommissionen skall biträdas av en samrådskommitté bestående av representanter från medlemsstaterna. Som ordförande i kommittén fungerar kommissionens representant.

2. Oförändrad

3. Kommittén kan på kommissionens begäran behandla andra frågor rörande denna förordnings tillämpning.

Artikel 9A

Kommissionen skall senast den 31 december 1999 lägga fram en utvärderingsrapport om hur denna förordning fungerar till Ekonomiska och sociala kommittén, Europaparlamentet och rådet.

1. KOM (96) 724, slutlig 20.12.1995.
2. EGT nr L 240, 28.8.1992, s. 1.
3. EGT nr L 240, 28.8.1992, s. 8.
4. EGT nr L 240, 28.8.1992, s. 25.

ISSN 1024-4506

KOM(96) 663 slutlig

DOKUMENT

SV

07 06

Katalognummer : CB-CO-96-675-SV-C

ISBN 92-78-13359-0

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg