

**Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG)
nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor ⁽¹⁾**

(2001/C 213 E/21)

(Text av betydelse för EES)

KOM(2001) 273 slutlig — 2000/0145(COD)

(Framlagt av kommissionen den 21 maj 2001 enligt artikel 250.2 i EG-fördraget)

⁽¹⁾ EGT C 337 E, 28.11.2000, s. 68.

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs ytt-
rande,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, och

av följande skäl:

(1) Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken är
det önskvärt att säkerställa en lämplig ersättningsnivå för
passagerare som är inblandade i flygolyckor.

(2) En ny konvention om vissa enhetliga regler för internation-
ella lufttransporter slöts i Montreal den 28 maj 1999 och
i denna fastställs nya globala bestämmelser avseende olyc-
kor vid internationella lufttransporter som ersätter 1929
års Warszawakonvention och ändringar av denna.

(3) I den ovan nämnda Montrealkonventionen fastställs be-
stämmelser om obegränsat skadeståndsansvar i händelse
av att passagerare dör eller kommer till skada.

(4) Gemenskapen har undertecknat Montrealkonventionen
och visat att den avser att bli konventionspart genom
att den.

ÄNDRAT FÖRSLAG

Oförändrat

(1) Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken är
det viktigt att säkerställa en lämplig ersättningsnivå för
passagerare som är inblandade i flygolyckor.

Oförändrat

(3) För vissa tredje länders lufttrafikföretag kan Warszawakon-
ventionen komma att på obestämd tid fortsätta att gälla
parallellt med Montrealkonventionen.

(4) I den ovan nämnda Montrealkonventionen fastställs be-
stämmelser om obegränsat skadeståndsansvar i händelse
av att passagerare dör eller kommer till skada.

(5) Gemenskapen har undertecknat Montrealkonventionen
och visat att den avser att bli konventionspart genom
att sluta den.

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

- (5) Det är nödvändigt att ändra rådets förordning (EG) 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor ⁽¹⁾ för att anpassa förordningen till Montrealkonventionen och därigenom skapa ett enhetligt system för ersättningsansvar för internationella lufttransporter.
- (6) På den interna luftfartsmarknaden görs inte längre skillnad på nationell och internationell transport och det är därför lämpligt att ha samma nivå för och samma slags ansvar vid både internationella och nationella transporter inom Europeiska gemenskapen.
- (7) I enlighet med subsidiaritetsprincipen är åtgärder på gemenskapsnivå önskvärda för att skapa ett enhetligt regelverk för samtliga EG-lufttrafikföretag.
- (8) Ett system för obegränsat ersättningsansvar i händelse av att passagerare dör eller kommer till skada är passande för ett säkert och modernt system för lufttransport.
- (9) Enhetliga gränser för skadeståndsansvar avseende förlust, skada och förstörelse av resgods samt för skador som orsakats av förseningar, som är tillämpliga för alla resor som görs med EG-lufttrafikföretag, kommer att tillförsäkra enkla regler för både passagerare och lufttrafikföretag samt göra det möjligt för passagerare att avgöra när tilläggsförsäkring är nödvändig.
- (10) Det skulle vara opraktiskt för EG-lufttrafikföretag och förvirrande för passagerare om olika system för skadeståndsansvar tillämpades för olika flygningar inom samma trafiknät.
- (11) Det är önskvärt att befria olycksoffer och deras anhöriga från omedelbara finansiella problem under den period som följer direkt efter olyckan.
- (12) Enligt artikel 50 i Montrealkonventionen krävs att parterna ser till att lufttrafikföretagen är vederbörligen försäkrade. Det är nödvändigt att beakta artikel 7 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag ⁽²⁾ för att uppfylla denna bestämmelse.

ÄNDRAT FÖRSLAG

- (6) Det är nödvändigt att ändra rådets förordning (EG) 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor ⁽¹⁾ för att anpassa förordningen till Montrealkonventionen och därigenom skapa ett enhetligt system för ersättningsansvar för internationella lufttransporter.
- (7) På den interna luftfartsmarknaden görs inte längre skillnad på nationell och internationell transport och det är därför lämpligt att ha samma nivå för och samma slags ansvar vid både internationella och nationella transporter inom Europeiska gemenskapen.
- (8) I enlighet med subsidiaritetsprincipen är åtgärder på gemenskapsnivå önskvärda för att skapa ett enhetligt regelverk för samtliga EG-lufttrafikföretag.
- (9) Ett system för obegränsat ersättningsansvar i händelse av att passagerare dör eller kommer till skada är passande för ett säkert och modernt system för lufttransport.
- (10) Enhetliga gränser för skadeståndsansvar avseende förlust, skada och förstörelse av resgods samt för skador som orsakats av förseningar, som är tillämpliga för alla resor som görs med EG-lufttrafikföretag, kommer att tillförsäkra enkla och tydliga regler för både passagerare och lufttrafikföretag samt göra det möjligt för passagerare att avgöra när tilläggsförsäkring är nödvändig.
- (11) Det skulle vara opraktiskt för EG-lufttrafikföretag och förvirrande för passagerare om olika system för skadeståndsansvar tillämpades för olika flygningar inom samma trafiknät.
- (12) Det är önskvärt att befria olycksoffer och deras anhöriga från omedelbara finansiella problem under den period som följer direkt efter olyckan.
- (13) Enligt artikel 50 i Montrealkonventionen krävs att parterna ser till att lufttrafikföretagen är vederbörligen försäkrade. Det är nödvändigt att beakta artikel 7 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag ⁽²⁾ för att uppfylla denna bestämmelse.

⁽¹⁾ EGT L 285, 17.10.1997, s. 1.⁽²⁾ EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.⁽¹⁾ EGT L 285, 17.10.1997, s. 1.⁽²⁾ EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

- (13) De regler för skadeståndsansvar som är tillämpliga i händelse av en olycka bör ingå i varje lufttrafikföretags villkor för lufttransport och denna information bör lämpligen vara lättillgänglig för passagerarna.
- (14) Det är önskvärt att grundläggande information om de regler för skadeståndsansvar som gäller tillhandahålls alla passagerare för att dessa vid behov skall kunna ordna tilläggförsäkring före resan.
- (15) Det kommer att vara nödvändigt att ompröva de belopp som fastställs i denna förordning med hänsyn till inflationen och eventuella ändringar av gränserna för skadeståndsansvar i Montrealkonventionen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 2027/97 ändras på följande sätt:

1. Titeln skall ersättas med följande:

"Förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor".

2. Artikel 1 skall ersättas med följande:

"Artikel 1

1. I denna förordning fastställs EG-lufttrafikföretagens skyldigheter vad gäller skadeståndsansvar som uppkommer i det fall att en passagerare dör eller ådrar sig kroppsskada, om olyckan som orsakade dödsfallet eller kroppsskadan ägde rum ombord på flygplanet eller vid ombordstigningen eller avstigningen.

2. I denna förordning utsträcks vissa bestämmelser i Montrealkonventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter till att omfatta all lufttransport av personer och dessa personers resgods som utförs av EG-lufttrafikföretag mot betalning, inbegripet lufttransport mellan platser inom en enda medlemsstat. Förordningen gäller likaså all lufttransport av personer och resgods som utförs av EG-lufttrafikföretag kostnadsfritt."

ÄNDRAT FÖRSLAG

- (14) De regler för skadeståndsansvar som är tillämpliga i händelse av en olycka bör ingå i varje lufttrafikföretags villkor för lufttransport och denna information bör lämpligen vara lättillgänglig för passagerarna.
- (15) Det är önskvärt att grundläggande information om de regler för skadeståndsansvar som gäller tillhandahålls alla passagerare för att dessa vid behov skall kunna ordna tilläggförsäkring före resan.
- (16) Det kommer att vara nödvändigt att ompröva de belopp som fastställs i denna förordning med hänsyn till inflationen och eventuella ändringar av gränserna för skadeståndsansvar i Montrealkonventionen.

Oförändrat

1. Titeln skall ersättas med följande:

"Förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor avseende flygtransport av passagerare och deras resgods".

Oförändrat

"Artikel 1

1. Genom denna förordning genomförs de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen avseende flygtransport av passagerare och deras resgods och fastställs vissa kompletterande bestämmelser. Genom förordningen utvidgas dessutom tillämpningsområdet för dessa bestämmelser till att också omfatta flygtransport inom en enda medlemsstat."

Utgår

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

ÄNDRAT FÖRSLAG

3. Artikel 2 skall ändras på följande sätt:

Oförändrat

i) Punkt c) skall ersättas med följande:

i) Punkt c) skall ersättas med följande:

"c) 'person som är berättigad till ersättning': en passagerare eller en fysisk person som har rätt att göra anspråk på denna passagerares vägnar i enlighet med gällande lagstiftning."

"c) 'person som är berättigad till ersättning': en passagerare eller en person som har rätt att göra anspråk på denna passagerares vägnar i enlighet med gällande lagstiftning."

ii) Punkt d) skall utgå med följande:

ii) Punkt d) skall ersättas med följande:

"d) 'resgods': både inskrivet och icke inskrivet resgods i enlighet med betydelsen i artikel 17.4 i Montrealkonventionen, om inget annat anges."

iii) Punkt f) skall ersättas med följande:

Oförändrat

"f) 'Warszawakonventionen': konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929, eller den ändring av Warszawakonventionen som gjordes i Haag den 28 september 1955 och konventionstillägget till Warszawakonventionen som gjordes i Guadalajara den 18 september 1961."

iv) Följande punkt skall införas som punkt g:

"g) 'Montrealkonventionen': konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som undertecknades i Montreal den 28 maj 1999."

v) Punkt 2 skall ersättas med följande:

"2. De begrepp i denna förordning som inte definieras i punkt 1 skall ha samma betydelse som i Montrealkonventionen."

4. Artikel 3 skall ersättas med följande:

"Artikel 3

1. EG-lufttrafikföretags ansvar för skador i samband med att en passagerare dör eller ådrar sig kroppsskada skall regleras av artiklarna 17, 20 och 21 i Montrealkonventionen.

2. Den försäkringsskyldighet som stadgas i artikel 7 i förordning (EEG) nr 2407/92 skall förstås såsom ett krav på EG-lufttrafikföretag att vara försäkrade upp till en nivå som är tillräcklig för att se till att fysiska personer som är berättigade till ersättning erhåller hela det belopp de har rätt till enligt den förordningen."

2. Den försäkringsskyldighet som stadgas i artikel 7 i förordning (EEG) nr 2407/92 skall när det gäller ansvar för passagerare förstås såsom ett krav på EG-lufttrafikföretag att vara försäkrade upp till en nivå som är tillräcklig för att se till att fysiska personer som är berättigade till ersättning erhåller hela det belopp de har rätt till enligt den förordningen."

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

ÄNDRAT FÖRSLAG

5. Följande artikel skall införas som artikel 3 a:

Oförändrat

"Artikel 3 a

1. EG-lufttrafikföretags ansvar för skador orsakade av försening och vid förstörelse, förlust eller skada av eller försening vid lufttransport av resgoods skall regleras av artiklarna 19 och 20, artikel 22.1, 22.2, 22.5 och 22.6 samt artikel 31 i Montrealkonventionen.

2. Det kompletterande belopp som i enlighet med artikel 22.2 i Montrealkonventionen kan utkrävas av EG-lufttrafikföretag när en passagerare gör en särskild förklaring angående sitt intresse av leverans av resgodset till bestämmelseorten, skall grundas på en tariff som hänför sig till extrakostnaderna för transport och försäkring av resgoods utöver kostnaderna för resgoods som värderas upp till gränsen för skadeståndsansvaret. Passagerarna skall kunna ta del av tariffen på begäran.

3. EG-lufttrafikföretag skall inom fjorton dagar från det att klagomål med avseende på bestämmelserna i den här artikeln mottagits meddela den berörda passageraren om att klagomålet har mottagits och är under bedömning."

Utgår

6. Artikel 4 skall ersättas med följande:

Oförändrat

"Artikel 4

Denna förordning skall inte

- innebära att EG-lufttrafikföretag är den enda part som är skyldig att betala skadestånd,
- påverka frågan om en person som är skadeståndsansvarig i enlighet med förordningens bestämmelser har regressrätt gentemot någon annan person."

7. Artikel 5.2 skall ersättas med följande:

"2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 får en förskottsutbetalning inte understiga motsvarande 16 000 särskilda dragningsrätter uttryckt i euro per passagerare om ett dödsfall inträffar."

8. Artikel 5.3 skall ersättas med följande:

"3. En förskottsutbetalning skall inte utgöra erkännande av skadeståndsansvar och får avräknas mot eventuella senare belopp som utbetalas på grundval av ett EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar, men skall inte återbetalas, utom i de fall som föreskrivs i artikel 20 i Montrealkonventionen eller om den person som mottagit förskottsutbetalningen inte hade rätt till ersättning."

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

8. Artikel 6 skall ersättas med följande:

"Artikel 6

1. Bestämmelserna i artiklarna 3, 3 a och 5 skall åter-
speglas i EG-lufttrafikföretagens villkor för lufttransport.

2. skall se till att bestämmelserna lämnas ut till passagerarna på försäljningsställen Lufttrafikföretagen skall se till att lämplig information om bestämmelserna i artiklarna 3, 3 a och 5 lämnas ut på begäran till passagerarna på företagens kontor och resebyråer samt vid incheckningsdiskar och försäljningsställen.

3. Utöver krav på information skall ge samtliga konsumenter inom gemenskapen som köper lufttransporttjänster ett skriftligt meddelande Utöver Warszawa- och Montrealkonventionernas krav på information skall lufttrafikföretagen ge samtliga konsumenter inom gemenskapen som köper lufttransporttjänster ett skriftligt meddelande som på ett enkelt och lättförståeligt sätt förklarar:

— Den gräns som vid flygningen gäller för lufttrafikföretagets ansvar i händelse av dödsfall eller kroppsskada, under förutsättning att en sådan gräns finns.

— Den gräns som vid flygningen gäller för lufttrafikföretagets ansvar med avseende på förstörelse eller förlust av eller skador på resgods samt en varning att resgods vars värde överstiger detta gränsvärde bör anmälas till lufttrafikföretaget vid incheckningen eller helförsäkras före resan.

— Den gräns som vid flygningen gäller för lufttrafikföretagets ansvar för skador som orsakats av försening.

4. Vid all lufttransport som utförs av EG-lufttrafikföretag skall de gränser som anges det skriftliga meddelandet vara desamma som de som fastställs i denna förordning.

ÄNDRAT FÖRSLAG

9. Artikel 6 skall ersättas med följande:

Oförändrat

2. Alla lufttrafikföretag som säljer luftfartstjänster inom gemenskapen skall se till att en översikt över de viktigaste bestämmelserna avseende ansvaret för passagerarna och deras resgods, inbegripet uppgifter om fristerna för att vidta åtgärder och möjligheten att teckna tilläggsförsäkring för resgods, lämnas ut till passagerarna på alla försäljningsställen inbegripet vid telefonförsäljning och försäljning via Internet. För att uppfylla detta informationskrav skall EG-lufttrafikföretagen se till att de förfogar över det informationsblad som ingår i bilagan till denna förordning.

3. Utöver de krav på information som fastställs i punkt 2 skall alla lufttrafikföretag ge samtliga konsumenter inom gemenskapen som köper lufttransporttjänster ett skriftligt meddelande om följande:

Oförändrat

4. Vid all lufttransport som utförs av EG-lufttrafikföretag skall de gränser som anges i överensstämmelse med informationskraven i punkterna 2 och 3 vara desamma som de som fastställs i denna förordning om inte ett EG-lufttrafikföretag frivilligt tillämpar högre gränser. Vad gäller den transport som utförs av andra företag än EG-lufttrafikföretagen gäller punkterna 2 och 3 endast för transport till, från eller inom gemenskapen."

URSPRUNGLIGT FÖRSLAG

5. Åsidosättande av punkt 3 påverkar inte befintligheten eller giltigheten av ett lufttransportavtal, vilket likväl skall vara föremål för bestämmelserna i denna förordning."

9. Artikel 7 skall ersättas med följande:

"Artikel 7

Kommissionen skall senast inom sex år efter det att denna förordning trätt i kraft sammanställa en rapport om tillämpningen av förordningen. Kommissionen skall särskilt undersöka behovet av att revidera de i Montrealkonventionen angivna beloppen mot bakgrund av den ekonomiska utvecklingen."

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*. Den skall tillämpas från och med den dag den träder i kraft eller senast från och med den dag Montrealkonventionen träder i kraft.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

ÄNDRAT FÖRSLAG

Utgår

10. Artikel 7 skall ersättas med följande:

Oförändrat

Kommissionen skall senast inom tre år efter den dag då denna förordning började tillämpas sammanställa en rapport om tillämpningen av förordningen. Kommissionen skall särskilt undersöka behovet av att revidera de i Montrealkonventionen angivna beloppen mot bakgrund av den ekonomiska utvecklingen och rekommendationer från Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) *depositarie*."

Oförändrat

BILAGA

INFORMATIONSBLAD I ENLIGHET MED ARTIKEL 6.2

EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare

I detta informationsblad sammanfattas de bestämmelser för skadeståndsansvar som tillämpas av EG-lufttrafikföretagen enligt EG:s lagstiftning och Montrealkonventionen.

Grunden för bestämmelserna utgörs av Montrealkonventionen av den 28 maj 1999, som genomförs i gemenskapen genom förordning nr 2027/97 (med ändringar). Informationen har sammanfattats och kan inte användas för att tolka denna lagstiftning. Vid bristande överensstämmelse skall bestämmelserna i förordning (EG) nr 2027/97 ha företräde framför detta informationsblad.

Passagerare rekommenderas att se till att de täcks av lämplig försäkring vid resor för att komplettera sina lagstadgade rättigheter.

Ersättning i händelse av dödsfall eller kroppsskada

Det finns inga ekonomiska gränser för skadeståndsansvaret om en passagerare dör eller skadas. För skador på upp till 100 000 särskilda dragningsrätter (SDR) (ungefärligt belopp i den lokala valutan) kan lufttrafikföretaget inte utesluta eller begränsa sitt skadeståndsansvar. Utöver det beloppet kan lufttrafikföretaget bestrida klagomål om det kan bevisa att det inte handlat vårdslöst eller gjort sig skyldigt på annat sätt.

Förskottsbetalningar

Om en passagerare dödas eller skadas, skall lufttrafikföretaget göra sådana förskottsbetalningar som behövs för att tillgodose omedelbara ekonomiska behov. En sådan förskottsbetalning får vid dödsfall inte understiga ett belopp motsvarande 16 000 SDR (ungefärligt belopp i den lokala valutan).

Förseningar för passagerare

Vid förseningar gäller lufttrafikföretagets skadeståndsansvar, om det inte vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadorna eller om det var omöjligt för det att vidta åtgärderna. Skadeståndsansvaret vid förseningar är begränsat till ett belopp motsvarande 4 150 SDR (ungefärligt belopp i den lokala valutan).

Resgods

Vid förstörelse, förlust, skada eller försening av resgods är gränsen för lufttrafikföretagets skadeståndsansvar 1 000 SDR (ungefärligt belopp i den lokala valutan). När det gäller inskrivet resgods, är lufttrafikföretaget skadeståndsansvarigt även om det inte bär skulden, såvida inte skadan beror på brister i själva resgodset. När det gäller icke inskrivet resgods, är lufttrafikföretaget skadeståndsansvarigt endast om det bär skulden.

En passagerare kan höja gränsen för skadeståndsansvaret för icke inskrivet resgods genom att göra en särskild förklaring om detta och betala en kompletterande avgift.

Klagomål avseende resgods

Om icke inskrivet resgods skadats, måste passageraren skriva till lufttrafikföretaget inom sju dagar från det att resgodset mottagits. Vid försenat resgods måste passageraren skicka ett klagomål till lufttrafikföretaget inom 21 dagar från det att resgodset mottagits.

Avtalsslutande och utförande lufttrafikföretags skadeståndsansvar

Om det lufttrafikföretag som faktiskt utför flygningen inte är detsamma som det avtalsslutande lufttrafikföretaget, vars namn eller kod anges på biljetten, har passageraren rätt att skicka ett klagomål eller ersättningskrav till endera lufttrafikföretaget.

Tidsfrist för att vidta åtgärder

Om ersättningskrav skall dras inför rätta, måste detta ske inom två år från den dag då luftfartyget ankom eller borde ha ankommit till bestämmelseorten.