

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 14/2002**antagen av rådet den 19 december 2001****inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr .../2002 av den ... om
ändring av förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor**

(2002/C 58 E/02)

(Text av betydelse för EES)

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 ⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yt-
tande ⁽²⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken är det viktigt att säkerställa en rimlig ersättningsnivå för passagerare som är inblandade i flygolyckor.
- (2) En ny konvention om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter ingicks i Montreal den 28 maj 1999, i vilken fastställs nya globala bestämmelser om skadeståndsansvar vid olyckor under internationella lufttransporter som ersätter bestämmelserna i 1929 års Warszawakonvention och senare ändringar av denna ⁽⁴⁾.
- (3) Warszawakonventionen kommer att fortsätta att gälla vid sidan av Montrealkonventionen under en obestämbar tid.
- (4) I Montrealkonventionen fastställs bestämmelser om obegränsat skadeståndsansvar vid passagerares dödsfall eller skada.
- (5) Gemenskapen har undertecknat Montrealkonventionen och visat sin avsikt att bli part i konventionen genom att ratificera den.

(6) Det är nödvändigt att ändra rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretagens skadeståndsansvar vid olyckor ⁽⁵⁾ för att anpassa förordningen till bestämmelserna i Montrealkonventionen och därigenom skapa ett enhetligt ansvarssystem för internationella lufttransporter.

(7) Skyddet för passagerare och deras anhöriga stärks genom denna förordning och Montrealkonventionen vilka inte kan tolkas så att de försvagar dessa personers skydd i förhållande till existerande lagstiftning vid datum för denna förordnings antagande.

(8) På den interna luftfartsmarknaden görs inte längre någon skillnad mellan nationell och internationell transport, och det är därför lämpligt att såväl omfattningen som nivån av skadeståndsansvaret är detsamma för både internationella och nationella transporter inom gemenskapen.

(9) I enlighet med subsidiaritetsprincipen är åtgärder på gemenskapsnivå önskvärda för att skapa ett enhetligt regelverk för samtliga EG-lufttrafikföretag.

(10) Ett system för obegränsat skadeståndsansvar vid passagerares dödsfall eller skada är lämpligt för ett säkert och modernt system för lufttransport.

(11) Ett EG-lufttrafikföretag bör kunna åberopa artikel 21.2 i Montrealkonventionen endast om det visar att skadan inte vållats av transportörens eller dennes anställdas eller uppdragstagares vårdslöshet eller annan oriktig handling eller underlåtenhet.

(12) Enhetliga gränser för skadeståndsansvar vid förlust, skada eller förstörelse av bagage samt för skador som orsakats av förseningar, vilka gränser tillämpas för alla resor som görs med EG-lufttrafikföretag, kommer att säkerställa enkla och tydliga regler för både passagerare och flygbolag samt göra det möjligt för passagerare att avgöra när tilläggsförsäkring är nödvändig.

(13) Det skulle vara opraktiskt för EG-lufttrafikföretag och förvirrande för deras passagerare om de skulle tillämpa olika system för skadeståndsansvar för olika flygningar inom samma trafiknät.

⁽¹⁾ EGT C 337 E, 28.11.2000, s. 68 och EGT C 213 E, 31.7.2001, s. 298.

⁽²⁾ EGT C 123, 25.4.2001, s. 47.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 5 april 2001 (EGT C 21 E, 24.1.2002, s. 317), rådets gemensamma ståndpunkt av den 19 december 2001 och Europaparlamentets beslut av den ... (ännu ej offentliggjort i EGT).

⁽⁴⁾ EGT L 194, 18.7.2001, s. 38.

⁽⁵⁾ EGT L 285, 17.10.1997, s. 1.

- (14) Det är önskvärt att befria olycksoffer och deras anhöriga från kortfristiga finansiella problem under den period som följer direkt efter en olycka.
- (15) I artikel 50 i Montrealkonventionen föreskrivs det att parterna skall se till att lufttrafikföretagen är tillräckligt försäkrade, och 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 ⁽¹⁾ för att följa denna bestämmelse.
- (16) Det är önskvärt att varje passagerare tillhandahålls grundläggande information om tillämpliga regler för skadeståndsansvar så att passagerarna om nödvändigt kan teckna tilläggsförsäkring för resan.
- (17) Det kommer att bli nödvändigt att se över de belopp som fastställs i denna förordning med hänsyn till inflationen och eventuella ändringar av gränserna för skadeståndsansvar i Montrealkonventionen.
- (18) I den mån som ytterligare regler krävs för att genomföra Montrealkonventionen på de punkter som inte omfattas av förordning 2027/97, åligger det medlemsstaterna att fastställa sådana bestämmelser.
- b) *EG-lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag med en giltig licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i förordning (EEG) nr 2407/92,
- c) *ersättningsberättigad*: en passagerare eller varje annan person berättigad att framställa krav som kan härledas från passageraren, i enlighet med tillämplig lag,
- d) *bagage*: om inget annat anges, både incheckat baggage och handbagage i den mening som avses i artikel 17.4 i Montrealkonventionen,
- e) *SDR*: en särskild dragningsrätt enligt Internationella valutafondens definition,
- f) *Warszawakonventionen*: konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 eller Warszawakonventionen så som den ändrats i Haag den 28 september 1955 och den tilläggskonvention till Warszawakonventionen som ingicks i Guadalajara den 18 september 1961,
- g) *Montrealkonventionen*: konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, undertecknad i Montreal den 28 maj 1999.

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 avseende lufttransport av passagerare och deras baggage".

2. Artikel 1 skall ersättas med följande:

"Artikel 1

Genom denna förordning genomförs de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen avseende lufttransport av passagerare och deras baggage, och i densamma fastställs vissa tilläggsbestämmelser. Genom förordningen utvidgas dessutom tillämpningsområdet för dessa bestämmelser till att också omfatta lufttransport inom en enda medlemsstat."

3. Artikel 2 skall ersättas med följande:

"Artikel 2

1. I denna förordning avses med

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

4. Artikel 3 skall ersättas med följande:

"Artikel 3

1. Ett EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras baggage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar.

2. Den försäkringsskyldighet som föreskrivs i artikel 7 i förordning (EEG) nr 2407/92 skall såvitt gäller skadeståndsansvar för passagerare förstås så att det krävs att ett EG-lufttrafikföretag skall vara försäkrat upp till en nivå som är tillräcklig för att säkerställa att alla personer som är berättigade till ersättning erhåller hela det belopp de har rätt till enligt denna förordning."

⁽¹⁾ EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

5. Följande artikel skall införas:

"Artikel 3a

Det tilläggsbelopp som i enlighet med artikel 22.2 i Montrealkonventionen kan utkrävas av EG-lufttrafikföretag när en passagerare gör en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten, skall grundas på en tariff som hänför sig till extrakostnaderna för transport och försäkring av bagaget i fråga utöver kostnaderna för bagage som värderas upp till eller under gränsen för skadeståndsansvar. Passagerarna skall tillhandahållas tariffen på begäran."

6. Artikel 4 skall utgå.

7. Artikel 5 skall ersättas med följande:

"Artikel 5

1. Ett EG-lufttrafikföretag skall utan dröjsmål och under alla omständigheter inte senare än femton dagar efter att den skadeståndsberättigade fysiska personens identitet har fastställts göra sådana förskottsutbetalningar som kan behövas för att tillgodose dennes omedelbara ekonomiska behov i proportion till dennes umbäranden.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i punkt 1 skall en sådan förskottsutbetalning inte understiga ett belopp på 16 000 SDR uttryckt i euro per passagerare vid dödsfall.

3. En förskottsutbetalning skall inte utgöra medgivande 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 var en person som hade rätt till ersättning."

8. Artikel 6 skall ersättas med följande:

"Artikel 6

1. Alla lufttrafikföretag skall när de säljer lufttransport i gemenskapen se till att en översikt över de viktigaste bestämmelserna om skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage, inbegripet uppgift om tidsfristerna för att väcka talan om ersättning och möjligheten att göra en särskild förklaring avseende bagage, görs tillgänglig för passagerarna på alla försäljningsställen inbegripet telefonförsäljning och försäljning via Internet. För att uppfylla detta informationskrav skall EG-lufttrafikföretagen använda det informationsmeddelande som ingår i bilagan. En sådan översikt eller ett sådant informationsmeddelande kan inte användas som grund för ersättningskrav och inte heller för tolkning av bestämmelserna i denna förordning eller i Montrealkonventionen.

2. Utöver de krav på information som fastställs i punkt 1 skall alla lufttrafikföretag när det gäller lufttrans-

port som tillhandahålls eller köps inom gemenskapen ge samtliga passagerare en skriftlig uppgift om följande:

— Den gräns som beträffande flygningen i fråga gäller för lufttrafikföretagets skadeståndsansvar vid dödsfall eller kroppsskada, om en sådan gräns finns.

— Den gräns som beträffande flygningen i fråga gäller för lufttrafikföretagets skadeståndsansvar vid förstörelse, förlust av eller skada på bagage, samt en varning om att bagage, vars värde överstiger denna siffra bör anmälas till lufttrafikföretaget vid incheckningen eller hel-försäkras av passageraren före resan.

— Den gräns som beträffande flygningen i fråga gäller för lufttrafikföretagets ansvar för skada som orsakats av försening.

3. Vid all transport som utförs av EG-lufttrafikföretag skall de gränser som anges i överensstämmelse med informationskraven i punkterna 1 och 2 vara desamma som de som fastställs i denna förordning om inte EG-lufttrafikföretaget frivilligt tillämpar högre gränser. Vad gäller den transport som utförs av lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag skall punkterna 1 och 2 gälla endast för transport till, från eller inom gemenskapen."

9. Artikel 7 skall ersättas med följande:

"Artikel 7

Kommissionen skall senast tre år efter det att förordning (EG) nr . . ./2002 (*) börjar tillämpas sammanställa en rapport om tillämpningen av denna förordning. Kommissionen skall särskilt undersöka behovet av att ändra de belopp som nämns i relevanta artiklar i Montrealkonventionen mot bakgrund av den ekonomiska utvecklingen och underrättelser från Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

(*) EGT L . . .".

10. Följande bilaga skall läggas till:

"BILAGA

Flygbolags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage

I detta informationsmeddelande sammanfattas de regler för skadeståndsansvar som tillämpas av EG-lufttrafikföretag enligt gemenskapslagstiftningen och Montrealkonventionen.

Ersättning vid dödsfall eller kroppsskada

Det finns inga ekonomiska gränser för skadeståndsansvaret vid passagerares kroppsskada eller dödsfall. För skador upp till 100 000 SDR (ungefärligt belopp i lokal valuta) kan flygbolaget inte bestrida ersättningskrav. Om beloppet är högre kan flygbolaget motsätta sig krav om det kan bevisa att det inte vållat skadan.

Förskottsbetalningar

Om en passagerare dödas eller skadas, skall flygbolaget betala det förskott som behövs för att tillgodose omedelbara ekonomiska behov inom 15 dagar från det att den person som har rätt till ersättning har identifierats. En sådan förskottsutbetalning skall vid dödsfall vara minst 16 000 SDR (ungefärligt belopp i lokal valuta).

Förseningar av passagerare

Vid förseningar av passagerare är flygbolaget skadeståndsansvarigt, om det inte vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika skadan eller om det var omöjligt för det att vidta sådana åtgärder. Skadeståndsansvaret vid förseningar av passagerare är begränsat till 4 150 SDR (ungefärligt belopp i lokal valuta).

Förseningar av bagage

Vid förseningar av bagage är flygbolaget skadeståndsansvarigt, om det inte vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika skadorna eller om det var omöjligt för det att vidta sådana åtgärder. Skadeståndsansvaret vid förseningar av bagage är begränsat till 1 000 SDR (ungefärligt belopp i den lokala valutan).

Förstörelse, förlust av eller skada på bagage

Lufttrafikföretaget är ansvarigt för skada vid förstörelse, förlust av eller skada på bagage upp till 1 000 SDR (ungefärligt belopp i lokal valuta). Vad gäller incheckat bagage är lufttrafikföretaget skadeståndsansvarigt även om det inte vållat skadan, utom då bagaget var defekt. Vad gäller handbagage, är lufttrafikföretaget skadeståndsansvarigt endast om det vållat skadan.

Högre gränser för bagage

En passagerare kan få rätt till en högre ekonomisk gräns för skadeståndsansvar genom att göra en särskild förklaring senast vid incheckningen och genom att betala en tilläggsavgift.

Klagomål avseende bagage

Om bagaget är skadat, försenat, förlorat eller förstört, måste passageraren snarast möjligt skriftligen klaga hos flygbolaget. Vid skada på incheckat resgods, måste passageraren skriftligen klaga inom sju dagar, och vid försening inom 21 dagar, i båda fallen från den dag då bagaget ställts till passagerarens förfogande.

Utförande och avtalsslutande flygbolags skadeståndsansvar

Om det flygbolag som faktiskt utför flygningen inte är detsamma som det avtalsslutande lufttrafikföretaget, har passageraren rätt att rikta ett klagomål eller ett ersättningskrav till endera flygbolaget. Om ett flygbolags namn eller kod är angivet på biljetten, är detta lufttrafikföretag det avtalsslutande flygbolaget.

Tidsfrist för att väcka talan

Talan vid domstol om ersättning måste väckas inom två år från den dag då luftfartyget ankom eller borde ha ankommit.

Grunden för informationen

Grunden för de ovan beskrivna reglerna är Montrealkonventionen av den 28 maj 1999, som genomförs i gemenskapen genom förordning (EG) nr 2027/97, ändrad genom förordning (EG) nr .../2002 och medlemsstaternas nationella lagstiftning."

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Den skall tillämpas från och med den dag den träder i kraft eller från och med den dag Montrealkonventionen träder i kraft beroende på vilket som sker senast.

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

Utfärdat i ...

På Europaparlamentets vägnar

...

Ordförande

På rådets vägnar

...

Ordförande

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

Den 7 juni 2000 förelade kommissionen rådet sitt förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 2027/97 om luftföretags skadeståndsansvar vid olyckor ⁽¹⁾. Detta förslag som grundar sig på artikel 80.2 i fördraget omfattas av medbeslutandeförfarandet i enlighet med artikel 251 i fördraget.

Ekonomiska och sociala kommittén avgav sitt yttrande den 24 januari 2001 ⁽²⁾ och Regionkommittén hördes men beslutade att inte avge något yttrande.

Europaparlamentet yttrade sig vid första behandlingen den 5 april 2001 ⁽³⁾ och kommissionen lade därefter fram ett ändrat förslag den 22 maj 2001 ⁽⁴⁾.

Den 19 december 2001 antog rådet sin gemensamma ståndpunkt i enlighet med artikel 251.2 i fördraget.

II. SYFTE

Den förordning som nu behandlas har som huvudsyfte att anpassa rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor ⁽⁵⁾ till bestämmelserna i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999 (Montrealkonventionen).

Förordningen har som ytterligare syfte att fastställa vissa tilläggsbestämmelser avseende lufttransport av passagerare och deras bagage och att utvidga tillämpningsområdet för gemenskapsbestämmelserna till att också omfatta lufttransport inom en enda medlemsstat.

Det kan erinras om att förordning (EG) nr 2027/97 var ett första försök att på gemenskapsnivå se över bestämmelserna om skadeståndsansvar för lufttrafikföretag som infördes på internationell nivå genom Warszawakonventionen 1929. Under årens lopp har bestämmelserna blivit föråldrade. De har därför kompletterats och ersatts med åtgärder av olika slag, exempelvis unilaterala åtgärder från vissa EG-medlemsstater och åtgärder som vidtagits av International Air Transport Association (IATA). Till följd av dessa initiativ sammankallade ICAO en internationell konferens om luftfartsrätt i Montreal i maj 1999 för att se över Warszawakonventionen. Europeiska gemenskapen deltog i denna konferens och tilläts i egenskap av organ för regional ekonomisk integration att bli en av signatärerna och därmed en av de fördragsslutande parterna i Montrealkonventionen, som blev resultatet av denna konferens. Montrealkonventionen kan beskrivas som en stor framgång för gemenskapen och dess medlemsstater, eftersom de bestämmelser som fastställdes i denna konvention i hög grad inspirerades av bestämmelserna i förordning (EG) nr 2027/97.

III. RÅDETS MOTIVERING

Under förhandlingarnas gång koncentrerade rådet hela tiden sina ansträngningar på att så mycket som möjligt stärka passagerarnas rättigheter. Rådet följde i sin gemensamma ståndpunkt kommissionens förslag varvid Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande beaktades, och särskilt de ändringar som Europaparlamentet begärde vid första behandlingen. Särskilda punkter som rådet tog upp rör följande:

- a) Rådet enades om att lägga till ett nytt skäl 7 för att understryka att förordning (EG) nr 2027/97, ändrad genom den förordning som nu behandlas, i linje med Montrealkonventionen stärker skyddet för passagerare och deras anhöriga. Den kan därför inte tolkas så att dessa personers skydd försvagas i förhållande till existerande lagstiftning, dvs. den lagstiftning som gäller innan den förordning träder i kraft som nu behandlas om ändring av förordning (EG) nr 2027/97.

⁽¹⁾ EGT C 337 E, 28.11.2000, s. 68.

⁽²⁾ EGT C 123, 25.4.2001, s. 47.

⁽³⁾ EGT C 21 E, 24.1.2002, s. 317.

⁽⁴⁾ EGT C 213 E, 31.7.2001, s. 298.

⁽⁵⁾ EGT L 285, 17.10.1997, s. 1.

- b) I syfte att stärka passagerarnas rättigheter enades rådet om att lägga till ett nytt skäl 11 som föreskriver att ett EG-lufttrafikföretag bör kunna åberopa artikel 21.2 i Montrealkonventionen, när det gäller skadestånd i händelse av passagerares död eller kroppsskada som överstiger 100 000 särskilda dragningsrätter, endast om det visar att skadan inte vållats av transportörens eller dennes anställdas eller uppdragstagares vårdslöshet eller annan oriktig handling eller underlåtenhet.
- c) Rådet välkomnade Europaparlamentets förslag om ett informationsblad i bilagan till förordningen eftersom det förenklar och klargör den information om lufttrafikföretags skadeståndsansvar som EG-lufttrafikföretag måste ge sina passagerare. Till följd av detta informationsblad blev artikel 6.1 i förordning (EG) nr 2027/97 överflödig.
- d) När det gäller artikel 2.1 enades rådet om att anpassa texten mot bakgrund av den praxis, som innebär att en förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*. När det gäller den dag från och med vilken förordningen skall tillämpas, beslutade rådet att föreskriva att förordningen skall tillämpas från och med den dag den träder i kraft eller från och med den dag Montrealkonventionen träder i kraft för gemenskapen, beroende på vilken tidpunkt som är den senaste. Detta för att garantera den nödvändiga parallellismen mellan förordningen och Montrealkonventionen.
- e) Rådet, och därefter kommissionen, påpekade att skador som uppkommit i samband med lufttransport eventuellt kan leda till skadeståndsansvar både enligt Montrealkonventionen eller förordning (EG) nr 2027/97 och direktivet om paketresor ⁽¹⁾. Båda institutionerna lämnade därför in ett gemensamt uttalande till den gemensamma ståndpunkten där det meddelades att, för att kunna skapa enhetliga bestämmelser om skadeståndsansvar, kommer rådet och kommissionen att beakta behovet av att klargöra denna fråga innan Montrealkonventionen och förordning (EG) nr 2027/97 i dess ändrade lydelse träder i kraft, om så krävs genom en översyn av direktivet om paketresor.
- f) Rådet och kommissionen erkände vidare att förordning (EG) nr 2027/97 inte omfattar alla trafikföretag med skadeståndsansvar enligt Montrealkonventionen och vars huvudkontor återfinns inom gemenskapen. Rådet och kommissionen meddelade därför i samma gemensamma uttalande som nämnts ovan under föregående punkt att det med avseende på dessa trafikföretag är önskvärt att medlemsstaterna vidtar lämpliga åtgärder genom att tillämpa Montrealkonventionen, så att en lika hög nivå av skydd för passagerarna uppnås, i synnerhet när det gäller regler för skadeståndansvaret.

IV. EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGSFÖRSLAG

Rådet godtog helt eller i sak samtliga ändringsförslag från Europaparlamentet, mycket ofta i den form som det senare föreslagit. Ändringsförslagen 1–17 godtogs helt eller var föremål för små förbättringar för att öka den rättsliga eller språkliga klarheten i texten.

Ändringsförslag 18 till artikel 1.9 a (ny punkt, bilaga med informationsblad om skadeståndsansvar) godtogs i sak. För att förbättra klarheten i texten och anpassa den närmare efter bestämmelserna i Montrealkonventionen, gjordes åtskilliga ändringar. Särskilt infördes en ny punkt om förseningar av bagage, flera överskrifter lades till eller ändrades, och texterna till vissa punkter ändrades. Punkten om privat försäkring ströks, eftersom rådet var av den uppfattningen att detta kunde leda till missförstånd när det gäller räckvidden av EG-lufttrafikföretags (obegränsade) skadeståndsansvar för lufttransport av passagerare och deras bagage.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang (EGT L 158, 23.6.1990, s. 59).