

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 889/2002

2004/EØS/9/07

av 13. mai 2002

om endring av rådsforordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité⁽²⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Innenfor rammen av den felles transportpolitikk er det viktig å sikre et rimelig erstatningsnivå for passasjerer som blir utsatt for luftfartsulykker.
- 2) Ved en ny overenskomst om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring som ble vedtatt i Montreal 28. mai 1999, ble det fastsatt nye internasjonale regler om erstatningsansvar ved luftfartsulykker som erstatter reglene i Warszawa-konvensjonen fra 1929 og senere endringer av den⁽⁴⁾.
- 3) Warszawa-konvensjonen vil fortsatt være gjeldende ved siden av Montreal-konvensjonen på ubestemt tid.
- 4) Ved Montreal-konvensjonen innføres det en ordning med ubegrenset erstatningsansvar dersom flypassasjerer blir drept eller skadd.
- 5) Fellesskapet har undertegnet Montreal-konvensjonen og vist at det har til hensikt å tiltre konvensjonen ved å ratifisere den.

6) Rådsforordning (EF) nr. 2027/97 av 9. oktober 1997 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker⁽⁵⁾ bør endres for å tilpasse den til bestemmelsene i Montreal-konvensjonen for på den måten å skape en ensartet ansvarsordning for internasjonal lufttransport.

7) Denne forordning og Montreal-konvensjonen styrker vernet av passasjerer og personer de forsørger og kan ikke tolkes slik at den svekker vernet av disse personene i forhold til gjeldende lovgivning på denne forordnings vedtakelsesdato.

8) I det indre luftfartsmarked skjelves det ikke lenger mellom innenriks- og utenriksflyging, og det vil derfor være hensiktsmessig at erstatningsansvaret for innenriks- og utenriksflyging har samme omfang og karakter innenfor Fellesskapet.

9) I samsvar med nærhetsprinsippet er det ønskelig med en innsats på fellesskapsplan for å skape et ensartet regelverk for alle EF-luftfartsselskaper.

10) Med tanke på et sikkert og moderne lufttransportsystem er det hensiktsmessig med en ordning med ubegrenset erstatningsansvar dersom passasjerer blir drept eller skadd.

11) EF-luftfartsselskaper bør ikke kunne påberope seg Montreal-konvensjonens artikkel 21 nr. 2 med mindre de kan bevise at skaden ikke skyldes uaktsomhet eller annen feilaktig handling eller unnlatelse fra selskapets side eller fra selskapets eller selskapets ansattes eller agents side.

12) Ensartede grenser for erstatningsansvar ved tap av, skade på eller ødeleggelse av bagasje og ved skade som skyldes forsinkelse, som gjelder alle reiser med EF-luftfartsselskaper, vil sikre enkle og klare regler for både passasjerer og luftfartsselskaper samt gjøre det mulig for passasjerer å vite når tilleggsforsikring er nødvendig.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 140, 30.5.2002, s. 2 er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 142/2002 av 8. november 2002 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til De europeiske fellesskaps tidende nr. 4 av 23.1.2003, s. 8.

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

⁽²⁾ EFT C 123 av 25.4.2001, s. 47.

⁽³⁾ Europaparlamentsuttalelse av 5. april 2001 (EFT C 21 av 24.1.2002, s. 256.), Rådets felles holdning av 19. desember 2001 (EFT C 58 E av 5.3.2002, s. 8) og europaparlamentsbeslutning av 12. mars 2002.

⁽⁴⁾ EFT L 194 av 18.7.2001, s. 38.

⁽⁵⁾ EFT L 285 av 17.10.1997, s. 1.

- 13) Det ville være upraktisk for EF-luftfartsselskaper og forvirrende for deres passasjerer dersom det skulle gjelde forskjellige ansvarsordninger på forskjellige deler av deres rutenett.
- 14) Det er ønskelig å hjelpe ofre for ulykker og personer de forsørger så de slipper økonomiske problemer på kort sikt i tiden umiddelbart etter en ulykke.
- 15) I henhold til Montreal-konvensjonens artikkel 50 skal partene sikre at luftfartsselskapene er tilstrekkelig forsikret, og det er nødvendig å ta hensyn til artikkel 7 i rådsforordning (EØF) nr. 2407/92 av 23. juli 1992 om lisenser til luftfartsselskaper⁽¹⁾ for å overholde denne bestemmelsen.
- 16) Det er ønskelig at alle passasjerer får grunnleggende opplysninger om gjeldende regler for erstatningsansvar for at de eventuelt skal kunne forsikre seg ytterligere før reisen.
- 17) Det er nødvendig å gjennomgå beløpene i denne forordning på nytt for å ta hensyn til inflasjonen og eventuelle endringer av grensene for erstatningsansvar i Montreal-konvensjonene.
- 18) I den grad ytterligere regler er nødvendig for å gjennomføre Montreal-konvensjonen på de punkter som ikke omfattes av forordning (EF) nr. 2027/97, er det medlemsstatenes ansvar å fastsette slike bestemmelser —
- b) «EF-luftfartsselskap»: et luftfartsselskap som har gyldig lisens utstedt av en medlemsstat i samsvar med bestemmelsene i forordning (EØF) nr. 2407/92,
- c) «person som har rett til erstatning»: en passasjer eller enhver person som etter gjeldende lovgivning har rett til å reise krav i forbindelse med en passasjer,
- d) «bagasje»: med mindre annet er oppgitt, både innsjekket og ikke-innsjekket bagasje, som definert i Montreal-konvensjonens artikkel 17 nr. 4,
- e) «SDR»: spesiell trekkrettighet som er fastsatt av Det internasjonale valutafond,
- f) «Warszawa-konvensjonen»: overenskomsten om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring, undertegnet i Warszawa 12. oktober 1929, eller Warszawa-overenskomsten som endret i Haag 28. september 1955 og tilleggskonvensjonen til Warszawa-overenskomsten vedtatt i Guadalajara 18. september 1961,
- g) «Montreal-konvensjonen»: overenskomsten om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring, undertegnet i Montreal 28. mai 1999.
2. Begreper i denne forordning som ikke er definert i nr. 1, skal tilsvare begrepene i Warszawa-konvensjonen.»
4. Artikkel 3 skal lyde:

«*Artikkel 3*

1. Et EF-luftfartsselskaps erstatningsansvar for passasjerer og deres bagasje er underlagt de bestemmelser i Montreal-konvensjonen som er relevante for den typen erstatningsansvar.
2. Med forsikringsplikten fastsatt i artikkel 7 i forordning (EØF) nr. 2407/92 når det gjelder erstatningsansvar for passasjerer menes et krav om at et EF-luftfartsselskap skal være forsikret for et beløp som er tilstrekkelig til å sikre at alle personer som har rett til erstatning, får utbetalt hele det beløpet de har rett til i henhold til denne forordning.»
5. Ny artikkel 3a skal lyde:

«*Artikkel 3a*

Tilleggsbeløpet som EF-luftfartsselskaper i henhold til artikkel 22 nr. 2 i Montreal-konvensjonen kan kreve når en passasjer gir særlig uttrykk for et ønske om å få bagasjen levert på bestemmelsesstedet, skal fastsettes etter en takst som bygger på tilleggskostnadene ved transport og forsikring av den aktuelle bagasjen utover kostnadene for bagasje hvis verdi ligger på eller under ansvarsgrensen. Passasjerene skal på anmodning få opplysninger om taksten.»

6. Artikkel 4 utgår.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

I forordning (EF) nr. 2027/97 gjøres følgende endringer:

1. Tittelen skal lyde:

«Forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved lufttransport av passasjerer og deres bagasje».

2. Artikkel 1 skal lyde:

«*Artikkel 1*

Denne forordning gjennomfører de relevante bestemmelser i Montreal-konvensjonen med hensyn til lufttransport av passasjerer og deres bagasje og fastsetter visse tilleggsbestemmelser. Den utvider også bestemmelsenes virkeområde til å omfatte lufttransport innenfor en enkelt medlemsstat.»

3. Artikkel 2 skal lyde:

«*Artikkel 2*

1. I denne forordning menes med

- a) «luftfartsselskap»: et lufttransportforetak som har gyldig lisens,

⁽¹⁾ EFT L 240 av 24.8.1992, s. 1.

7. Artikkel 5 skal lyde:

«Artikkel 5

1. EF-luftfartsselskapet skal omgående, og ikke under noen omstendighet senere enn 15 dager etter at identiteten til den person som har rett til erstatning, er fastslått, utbetale et forskudd som dekker umiddelbare økonomiske behov, og som står i forhold til omfanget av den skade som er lidt.

2. Med forbehold for nr. 1 skal forskuddet ikke være mindre enn 16 000 SDR uttrykt i euro per passasjer ved død.

3. Utbetaling av forskudd er ikke ensbetydende med erkjennelse av ansvar, og forskuddet kan trekkes fra ethvert beløp som senere utbetales på grunnlag av EF-luftfartsselskapets ansvar; beløpet skal tilbakebetales bare i de tilfellene som er nevnt i Montreal-konvensjonens artikkel 20, eller dersom personen som mottok forskuddet, ikke var den person som hadde rett til erstatning.»

8. Artikkel 6 skal lyde:

«Artikkel 6

1. Alle luftfartsselskaper skal, når de selger lufttransport i Fellesskapet, sikre at passasjerene har tilgang til en oversikt over de viktigste bestemmelsene om erstatningsansvar for passasjerer og deres bagasje, herunder opplysninger om fristene for å reise krav om erstatning og muligheten for å avgi en særlig erklæring om bagasjen, på alle utsalgssteder, herunder ved salg over telefon og via Internett. For å oppfylle dette informasjonskravet skal EF-luftfartsselskaper bruke dokumentet i vedlegget. En slik oversikt eller et slikt dokument kan ikke legges til grunn for et krav om erstatning eller fortolkningen av bestemmelsene i denne forordning eller i Montreal-konvensjonen.

2. I tillegg til informasjonskravet fastsatt i nr. 1 skal alle luftfartsselskaper i forbindelse med lufttransport som ytes eller kjøpes i Fellesskapet, gi alle passasjerer skriftlige opplysninger om:

- Den grensen som gjelder på denne flygingen for luftfartsselskapets erstatningsansvar ved dødsfall eller personskade, dersom det finnes en slik grense.
- Den grensen som gjelder på denne flygingen for luftfartsselskapets erstatningsansvar ved ødeleggelse, tap av eller skade på bagasje, samt en advarsel om at dersom verdien på bagasjen overstiger dette beløp, bør luftfartsselskapet underrettes ved innsjekkingen eller passasjerer bør fullforsikre bagasjen før avreise.
- Den grensen som gjelder på denne flygingen for luftfartsselskapets erstatningsansvar ved tap som skyldes forsinkelse.

3. Ved all lufttransport som utføres av EF-luftfartsselskaper skal de grenser som oppgis i samsvar med informasjonskravet i nr. 1 og 2, være de samme som er fastsatt i denne forordning, med mindre EF-luftfartsselskapene frivillig

innfører høyere grenser. Når det gjelder lufttransport som utføres av luftfartsselskaper som ikke er EF-luftfartsselskaper, får nr. 1 og 2 anvendelse bare i forbindelse med lufttransport til, fra eller innenfor Fellesskapet.»

9. Artikkel 7 skal lyde:

«Artikkel 7

Senest tre år etter at forordning (EF) nr. 889/2002(*) er trådt i kraft, skal Kommisjonen utarbeide en rapport om anvendelsen av denne forordning. Kommisjonen skal særlig undersøke behovet for å revidere beløpene omhandlet i relevante artikler i Montreal-konvensjonen i lys av den økonomiske utviklingen og meldinger fra ICAO.

(*) EFT L 140 av 30.5.2002, s. 2.»

10. Følgende vedlegg tilføyes:

«VEDLEGG

Luftfartsselskapers erstatningsansvar for passasjerer og deres bagasje

Dette dokument inneholder et sammendrag av de regler for erstatningsansvar som gjelder for EF-luftfartsselskaper i henhold til Fellesskapets regelverk og Montreal-konvensjonen.

Erstatning ved dødsfall eller personskade

Det er ingen økonomiske grenser for erstatningsansvaret dersom passasjerer blir drept eller skadd. For skader opptil 100 000 SDR (omtrentlig beløp i lokal valuta) kan luftfartsselskapet ikke bestride erstatningskrav. Ved høyere beløp kan luftfartsselskapet motsette seg krav dersom det kan bevise at det ikke har handlet uaktsomt eller på annen måte har voldt skaden.

Forskuddsbetalinger

Dersom en passasjer blir drept eller skadd, skal luftfartsselskapet senest 15 dager etter at identiteten til den person som har rett til erstatning, er fastslått, utbetale et forskudd som dekker umiddelbare økonomiske behov. Ved dødsfall skal forskuddet ikke være mindre enn 16 000 SDR (omtrentlig beløp i lokal valuta).

Forsinkelse av passasjerer

Dersom passasjerene blir forsinket, er luftfartsselskapet erstatningsansvarlig med mindre det har tatt alle rimelige forholdsregler for å unngå skaden eller det var umulig å ta slike forholdsregler. Erstatningsansvaret ved forsinkelse av passasjerer er begrenset til 4 150 SDR (omtrentlig beløp i lokal valuta).

Forsinkelse av bagasje

Dersom bagasjen blir forsinket, er luftfartsselskapet erstatningsansvarlig med mindre det har tatt alle rimelige forholdsregler for å unngå skaden eller det var umulig å ta slike forholdsregler. Erstatningsansvaret ved forsinkelse av bagasje er begrenset til 1 000 SDR (omtrentlig beløp i lokal valuta).

Ødelagt, tapt eller skadd bagasje

Luftfartsselskapet er erstatningsansvarlig for ødeleggelse, tap av eller skade på bagasje med opptil 1 000 SDR (omtrentlig beløp i lokal valuta). Når det gjelder innsjekket bagasje er luftfartsselskapet erstatningsansvarlig selv om det ikke har voldt skaden, med mindre bagasjen var defekt. Når det gjelder ikke-innsjekket bagasje er luftfartsselskapet erstatningsansvarlig bare dersom det har voldt skaden.

Høyere grenser for bagasje

Passasjerer kan oppnå en høyere grense for erstatningsansvar ved å avgi en særlig erklæring ved innsjekkingen og betale en tilleggsavgift.

Klager i forbindelse med bagasje

Ved skadet, forsinket eller ødelagt bagasje må passasjerer snarest mulig levere en skriftlig klage til luftfartsselskapet. Ved skader på innsjekket bagasje må passasjerer levere en skriftlig klage innen sju dager, og ved forsinkelse innen 21 dager, i begge tilfeller regnet fra den dagen da bagasjen ble stilt til passasjerens rådighet.

Erstatningsansvar for kontraherende luftfartsselskaper og de luftfartsselskaper som utfører flygingen

Dersom luftfartsselskapet som utfører flygingen ikke er det samme som det kontraherende luftfartsselskap, har passasjerer rett til å klage til eller reise et krav om erstatning mot begge. Dersom et luftfartsselskaps navn eller kode er påført billetten, er dette luftfartsselskapet det kontraherende luftfartsselskap.

Frist for søksmål

Erstatningssaker skal anlegges for domstolene innen to år fra den dag da luftfartøyet ankom eller burde ha ankommet.

Opplysningsgrunnlag

Ovennevnte regler bygger på Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999, som gjennomføres i Fellesskapet ved forordning (EF) nr. 2027/97, endret ved forordning (EF) nr. 889/2002 og medlemsstatenes nasjonale lovgivning.»

Artikkel 2

Denne forordning trer i kraft den dag den kunngjøres i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

Den får anvendelse fra den dato når den trer i kraft eller fra den dato når Montreal-konvensjonen trer i kraft i Fellesskapet, avhengig av hvilken dato som inntreffer sist.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 13. mai 2002.

For Europaparlamentet

P. COX

President

For Rådet

J. PIQUÉ I CAMPS

Formann