

RÅDSFORORDNING (EF) nr. 2027/97**av 9. oktober 1997****om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker(*)****RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR -**

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 84 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen⁽¹⁾,

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

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 189 C⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Innenfor rammen av den felles transportpolitikk er det nødvendig å bedre beskyttelsen av passasjerer som blir utsatt for luftfartsulykker.
- 2) Reglene for erstatningsansvar ved luftfartsulykker er omhandlet i overenskomsten om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring, undertegnet i Warszawa 12. oktober 1929, eller i denne overenskomst som endret i Haag 28. september 1955 samt i konvensjonen som ble vedtatt i Guadalajara 18. september 1961, alt etter hvilken som får anvendelse, hver av dem heretter kalt «Warszawa-konvensjonen». Warszawa-konvensjonen anvendes over hele verden til beste for både passasjerer og luftfartsselskaper.
- 3) De ansvarsgrensene som er fastsatt i Warszawa-konvensjonen, er for lave etter dagens økonomiske og sosiale målestokk og fører ofte til langvarige rettssaker som skader luftfartens omdømme. Medlemsstatene har derfor hver for seg hevet ansvarsgrensene og dermed skapt ulike transportvilkår i det indre luftfartsmarked.
- 4) Dessuten gjelder Warszawa-konvensjonen bare for internasjonal luftfart. I det indre luftfartsmarked skjelnes det ikke lenger mellom innenriks- og utenriksflyging. Det vil derfor være hensiktsmessig at erstatningsansvaret for innenriks- og utenriksflyging har samme omfang og karakter.
- 5) En fullstendig gjennomgåelse og revisjon av Warszawa-konvensjonen har lenge vært påkrevd og vil på lang sikt være en mer ensartet og gjennomførlig løsning på internasjonalt plan når det gjelder luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker. Bestrebelsene på å heve de ansvarsgrensene som er fastsatt i Warszawa-konvensjonen, bør fortsette gjennom forhandlinger på multilateralt plan.
- 6) I samsvar med nærhetsprinsippet er det ønskelig med en innsats på fellesskapsplan for å oppnå en harmonisering av luftfartsselskapers erstatningsansvar, som igjen kan tjene som retningslinje for bedret beskyttelse av passasjerer på verdensbasis.
- 7) Det vil være hensiktsmessig å oppheve alle økonomiske ansvarsgrenser fastsatt i Warszawa-konvensjonens artikkel 22 nr. 1 eller andre rettslige eller avtalefestede begrensninger, i samsvar med utviklingen på internasjonalt plan.
- 8) For å unngå at ofre for ulykker ikke får erstatning, bør EF-luftfartsselskaper ikke kunne påberope seg Warszawa-konvensjonens artikkel 20 nr. 1 i forbindelse med krav om skadeserstatning som følge av at en passasjer er blitt drept eller skadd på legeme eller helbred som omhandlet i artikkel 17 i Warszawa-konvensjonen, dersom kravet ligger innenfor en viss grense.
- 9) EF-luftfartsselskaper kan fritas for erstatningsansvar dersom den berørte passasjerer har medvirket til skaden ved egen uaktsomhet.
- 10) Det er nødvendig å klargjøre de forpliktelser som følger av denne forordning, på bakgrunn av artikkel 7 i rådsforordning (EØF) nr. 2407/92 av 23. juli 1992 om lisenser til luftfartsselskaper⁽⁴⁾. I så henseende bør EF-luftfartsselskaper være forsikret opptil en viss grense fastsatt i denne forordning.

(*) Denne EF-rettsakten, kunngjort i EFT nr. L 285 av 17.10.1997, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 34/98 av 30. april 1998 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se denne utgaven av EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende.

(1) EFT C 104 av 10.4.1996, s. 18, og EFT C 29 av 30.1.1997, s. 10.

(2) EFT C 212 av 22.7.1996, s. 38.

(3) Europaparlamentsuttalelse av 17. september 1996 (EFT C 320 av 28.10.1996, s. 30), Rådets felles holdning av 24. februar 1997 (EFT C 123 av 21.4.1997, s. 89) og europaparlamentsbeslutning av 29. mai 1997 (EFT C 182 av 16.6.1997).

(4) EFT L 240 av 24.8.1992, s. 1.

- 11) EF-luftfartsselskaper bør alltid kunne reise krav mot tredjemann.
 - 12) Rask utbetaling av et forskuddsbeløp kan være til stor hjelp for skadde passasjerer eller erstatningsberettigede personer for å dekke umiddelbare kostnader etter en luftfartsulykke.
 - 13) Reglene for erstatningsansvarets karakter og begrensning dersom en passasjer blir drept eller skadd på legeme eller helbred, inngår i transportvilkårene i transportavtalen mellom luftfartsselskapet og passasjerer. For å minske faren for konkurransevridning bør luftfartsselskaper fra tredjestater gi passasjerene tilstrekkelige opplysninger om sine transportvilkår.
 - 14) Det er hensiktsmessig og nødvendig å gjennomgå de økonomiske begrensningene i denne forordning på nytt for å ta hensyn til den økonomiske utviklingen og utviklingen i internasjonale fora.
 - 15) Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO) er for tiden i ferd med å revidere Warszawa-konvensjonen. Inntil resultatet av revisjonen foreligger, vil midlertidige fellesskapstiltak gi passasjerene bedre beskyttelse. Rådet bør ta denne forordning opp til ny vurdering snarest mulig etter at ICAO har revidert Warszawa-konvensjonen -
- 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) «ECU»: den regneenhet som anvendes ved oppstilling av De europeiske fellesskaps alminnelige budsjett i samsvar med traktatens artikkel 207 og 209,
 - 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 - alt etter hvilken som får anvendelse på transportavtalen - samt alle gjeldende internasjonale dokumenter som bygger på eller er knyttet til den.
2. Begreper i denne forordning som ikke er definert i nr. 1, skal tilsvare begrepene i Warszawa-konvensjonen.

Artikkel 3

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

I denne forordning fastsettes EF-luftfartsselskapers forpliktelser til å yte skadeserstatning til passasjerer ved ulykker dersom en passasjer blir drept eller skadd på legeme eller helbred, forutsatt at ulykken som forårsaket skaden, fant sted om bord i et luftfartøy eller i forbindelse med ombord- eller ilandstigning.

I denne forordning klargjøres også visse forsikringskrav for EF-luftfartsselskaper.

I denne forordning fastsettes videre krav til de opplysninger som skal gis av luftfartsselskaper som er etablert utenfor Fellesskapet, og som har flyginger til, fra eller innenfor Fellesskapet.

Artikkel 2

1. I denne forordning menes med

- a) «luftfartsselskap»: et lufttransportforetak som har gyldig lisens,
- b) «EF-luftfartsselskap»: et luftfartsselskap som har gyldig lisens utstedt av en medlemsstat i samsvar med bestemmelsene i forordning (EØF) nr. 2407/92,

1. a) Et EF-luftfartsselskaps erstatningsansvar dersom en passasjer blir drept eller skadd på legeme eller helbred ved en ulykke, skal ikke være underlagt noen økonomisk begrensning, enten den er fastsatt i lov, konvensjon eller avtale.
- b) Med forsikringsplikten fastsatt i artikkel 7 i forordning (EØF) nr. 2407/92 menes et krav om at et EF-luftfartsselskap skal være forsikret for minst det erstatningsbeløp som er fastsatt i nr. 2, og utover det opptil et rimelig nivå.
2. Et EF-luftfartsselskap kan ikke avvise eller begrense sitt erstatningsansvar for skader for et beløp på inntil 100 000 SDR ved å bevise at selskapet og dets ansatte har tatt alle nødvendige forholdsregler for å unngå skaden, eller at det var umulig for selskapet eller dets ansatte å ta slike forholdsregler.
3. Uten hensyn til bestemmelsene i nr. 2 kan EF-luftfartsselskapet helt eller delvis fritas for erstatningsansvar i samsvar med gjeldende lovgivning dersom det beviser at den skadde eller drepte person ved uaktsomhet har forårsaket eller medvirket til skaden.

Artikkel 4

I tilfelle en passasjer blir drept eller skadd på legeme eller helbred ved en ulykke, skal ingen bestemmelse i denne forordning

- a) medføre at EF-luftfartsselskapet er den eneste erstatningspliktige part, eller
- b) begrense EF-luftfartsselskapets rett til å søke å oppnå bidrag eller godtgjøring fra en annen part i samsvar med gjeldende lovgivning.

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 behov, og som står i forhold til omfanget av den skade som er lidet.
2. Med forbehold for nr. 1 skal forskuddet ikke være mindre enn 15 000 SDR uttrykt i ECU 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 artikkel 3 nr. 3, eller dersom det senere blir bevist at den person som mottok forskuddet, forårsaket eller medvirket til skaden ved uaktsomhet eller ikke var den person som hadde rett til erstatning.

Artikkel 6

1. Bestemmelsene i artikkel 3 og 5 skal inngå i EF-luftfartsselskapenes transportvilkår.

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

2. EF-luftfartsselskapenes agenturer, reisebyråer, innsjekkingsskranker og utsalgssteder skal på anmodning gi passasjerene fyllestgjørende opplysninger om bestemmelsene i artikkel 3 og 5. Billetten eller et tilsvarende dokument skal inneholde et sammendrag av disse bestemmelsene i et klart og forståelig språk.

3. Luftfartsselskaper som er etablert utenfor Fellesskapet, og som har flyginger til, fra og innen Fellesskapet og ikke anvender bestemmelsene i artikkel 3 og 5, skal klart og tydelig opplyse passasjerene om dette ved kjøp av billetter i selskapets agenturer, i reisebyråer eller ved innsjekkingsskranker på medlemsstatenes territorium. Luftfartsselskaper skal utlevere et skjema med sine vilkår til passasjerene. Det er ikke tilstrekkelig informasjon dersom det på billetten eller et tilsvarende dokument er angitt bare en ansvarsgrense.

Artikkel 7

Senest to år etter at denne forordning er trådt i kraft, skal Kommisjonen utarbeide en rapport om anvendelsen av forordningen, der det blant annet skal tas hensyn til den økonomiske utvikling og utviklingen i internasjonale fora. Rapporten kan eventuelt vedlegges forslag om en revisjon av denne forordning.

Artikkel 8

Denne forordning trer i kraft ett år etter at den er kunngjort i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

Utferdiget i Luxembourg, 9. oktober 1997.

For Rådet

M. DELVAUX-STEHRÉS

Formann

EØS-KOMITEENS BESLUTNING**98/EØS/48/14****nr. 35/98
av 30. april 1998****om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)****EØS-KOMITEEN HAR -**

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, justert ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt avtalen, særlig artikkel 98, og

ut fra følgende betraktninger:

Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 26/98 av 27. mars 1998⁽¹⁾.

Rådsresolusjon 96/C 99/01 av 11. mars 1996 om nærskipfart⁽²⁾ skal innlemmes i avtalen -

BESLUTTET FØLGENDE:**Artikkel 1**

I avtalens vedlegg XIII etter nr. 88 (rådsresolusjon 97/C 109/01) skal nytt nr. 89 lyde:

“89. **396 Y 0402(01)**: Rådsresolusjon 96/C 99/01 av 11. mars 1996 om nærskipfart (EFT nr. C 99 av 2.4.1996, s. 1).”

Artikkel 2

Teksten til rådsresolusjon 96/C 99/01 på islandsk og norsk, som er vedlagt de respektive språkversjoner av denne beslutning, har samme gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 1. mai 1998, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser i henhold til avtalens artikkel 103 nr. 1.

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

Utferdiget i Brussel, 30. april 1998.

For EØS-komiteen

Formann

F. Barbato

(¹) EFT nr.L 309 av 19.11.1998 og EØS-tillegget til EF-tidende nr. 48 av 19.11.1998.

(²) EFT nr. C 99 av 2.4.1996, s. 1.