

I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 889/2002

av den 13 maj 2002

om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor

(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 yttrande ⁽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 obestämd 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 återropa 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.

⁽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, 24.1.2002, s. 256), rådets gemensamma ståndpunkt av den 19 december 2001 (EGT C 58 E, 5.3.2002, s. 8) och Europaparlamentets beslut av den 12 mars 2002.

⁽⁴⁾ EGT L 194, 18.7.2001, s. 38.

⁽⁵⁾ EGT L 285, 17.10.1997, s. 1.

- (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.
- (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 tilläggförsäkring 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 (EG) nr 2027/97, åligger det medlemsstaterna att fastställa sådana bestämmelser.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

1. Titeln skall ersättas med följande:

”Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage.”

2. Artikel 1 skall ersättas med följande:

”Artikel 1

Genom denna förordning genomförs de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, och i densamma fastställs vissa tilläggbestämmelser. 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,

- 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 bagage 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.

2. De begrepp som används i denna förordning och som inte definieras i punkt 1 motsvarar begreppen i Montrealkonventionen.”

4. Artikel 3 skall ersättas med följande:

”Artikel 3

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

2. Den försäkringsskyldighet som föreskrivs i artikel 7 i förordning (EG) 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.”

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.

⁽¹⁾ EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

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 lufttransport 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 helförsäkras 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 889/2002 (*) 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 140, 30.5.2002, s. 2."

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.

Förskottsutbetalningar

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

Flygbolaget 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 flygbolaget skadeståndsansvarigt även om det inte vållat skadan, utom då bagaget var defekt. Vad gäller handbagage, är flygbolaget 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 flygbolaget, 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 flygbolag 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 889/2002 och medlemsstaternas nationella lagstiftning."

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft samma dag som det 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.

Utfärdad i Bryssel den 13 maj 2002.

På Europaparlamentets vägnar

P. COX

Ordförande

På rådets vägnar

J. PIQUÉ I CAMPS

Ordförande