II

(Förberedande rättsakter)

KOMMISSIONEN

Förslag till rådets förordning om lufttrafikföretagens ersättningsansvar vid olyckor

(96/C 104/11)

(Text av betydelse för EES)

KOM(95) 724 slutlig — 95/0359(SYN)

(Framlagt av kommissionen den 15 februari 1996)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 84.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

i enlighet med förfarandet i artikel 189c i fördraget, i samarbete med Europaparlamentet,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande, och

med beaktande av följande:

Reglerna för ersättningsansvar vid olyckor regleras av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 eller av samma konvention i dess lydelse efter den ändring som företogs i Haag den 28 september 1955, beroende på vilken som är tillämplig. Warszawakonventionen tillämpas globalt till förmån för både passagerare och lufttrafikföretag och måste upprätthållas.

Reglerna för hur ersättningsansvaret skall vara utformat och begränsat vid passagerares dödsfall eller kroppsskada utgör en del av villkoren för befordran i transportavtalet mellan lufttrafikföretaget och passageraren. Genom rådets förordningar (EEG) nr 2407/92 [1], (EEG) nr 2408/92 [2], ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige, och (EEG) nr 2409/92 [3] har en inre lufttrafikmarknad skapats, inom vilken det är lämpligt att harmonisera reglerna för hur ersättningsansvaret skall vara utformat och begränsat.

Den gräns för ersättningsansvar som fastställts genom Warszawakonventionen är för låg enligt dagens ekonomiska och sociala normer. Följaktligen har medlemsstaterna höjt gränsen för ersättningsansvar på olika sätt, vilket lett till olika villkor för befordran inom gemenskapen.

Dessutom gäller Warszawakonventionen endast för internationell transport. Åtskillnaden mellan nationell och internationell trafik har avskaffats på den inre lufttrafikmarknaden. Det är därför lämpligt att ha samma regler för utformningen och nivån avseende ersättningsansvaret vid både nationell och internationell transport.

Den nuvarande låga gränsen för ersättningsansvar leder ofta till långdragna rättsliga åtgärder som skadar lufttrafikföretagens anseende.

Gemenskapsåtgärder på lufttrafikområdet bör också ha som mål att i användarnas intresse uppnå en hög skyddsnivå.

För att harmonisera villkoren avseende lufttrafikföretagens ersättningsansvar och vidare för att säkerställa en hög nivå av effektivt skydd för lufttrafikanvändare är det lämpligt att med beaktande av subsidiaritetsprincipen, vidta åtgärder på gemenskapsnivå.

Det är lämpligt att slopa alla gränser för ersättningsansvar vid en passagerares dödsfall eller kroppsskada.

För att undvika att offer saknar försäkringsskydd vid oundvikliga olyckor bör lufttrafikföretagen vid skadeståndskrav för passagerares dödsfall eller kroppsskada enligt artikel 17 i Warszawakonventionen inte kunna åberopa artikel 20.1 i Warszawakonventionen för krav upp till ett belopp av 100 000 ecu.

(1) EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 1.
(2) EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 8.
(3) EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 15.

Passagerarna eller deras närmaste anhöriga bör så fort som möjligt erhålla ett schablonbelopp för att täcka omedelbara behov.

I händelse av olycka bör rättsläget vara klart för de ersättningsberättigade, och dessa måste på förhand erhålla fullständig information om gällande regler. Det är nödvändigt att undvika långvariga rättstvister och skadeståndsprocesser. Det är dessutom lämpligt att ge de ersättningsberättigade möjlighet att väcka talan vid en domstol i den medlemsstat där passageraren har sitt hemvist eller sin stadigvarande bostad.

För att undvika snedvridning av konkurrensen är det önskvärt att lufttrafikföretag från tredje land på lämpligt sätt ger passagerarna information om sina villkor för befordran.

En förbättring av den situation som gäller bagage och gods behandlas för närvarande på ICAO-nivå och behöver inte åtgärdas lika omgående som situationen för passagerarna.

Det är lämpligt och nödvändigt att de belopp som anges i denna förordning höjs i enlighet med den ekonomiska utvecklingen. Det är lämpligt att bemyndiga kommissionen att besluta om sådana höjningar efter samråd med en rådgivande kommitté.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I denna förordning fastställs förpliktelserna för EG-lufttrafikföretag såvitt gäller ersättningsansvaret gentemot passagerare vid olyckor.

Artikel 2

1. I denna förordning avses med:

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

b) *EG-lufttrafikföretag:* ett lufttrafikföretag enligt förordning (EEG) nr 2407/92,

c) *ersättningsberättigade:* de offer eller de personer som enligt gällande lag är berättigade att representera offren med stöd av en rättsregel, ett rättsavgörande eller ett särskilt avtal,

d) *schablonbelopp:* en förskottsbetaling till den ersättningsberättigade för att täcka de mest akuta behoven, utan att detta påverkar snabbast möjliga reglering av hela skadeståndsbeloppet,

e) *ecu:* den beräkningsenhet som antogs vid upprättandet av Europeiska gemenskapernas allmänna budget enligt artiklarna 207 och 209 i fördraget,

f) *Warszawakonventionen:* konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 jämte alla andra internationella instrument som bygger på eller är förbundna med denna konvention.

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

Artikel 3

1. Ersättningsansvaret för ett EG-lufttrafikföretag vid en passagerares dödsfall eller kroppsskada skall inte vara underkastat några författnings- eller avtalsmässiga begränsningar.

2. Ett EG-lufttrafikföretag får inte avvisa eller begränsa sitt ersättningsansvar för skadestånd upp till ett belopp av 100 000 ecu genom att bevisa att företaget eller dess anställda har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder.

Artikel 4

1. Lufttrafikföretaget skall utan dröjsmål och under alla omständigheter inte senare än tio dagar efter den händelse, vid vilken skadan uppstod till den ersättningsberättigade erlägga eller ställa till förfogande ett schablonbelopp av upp till 50 000 ecu beroende på skadans art och minst 50 000 ecu vid dödsfall.

2. Schablonbeloppet får avräknas mot eventuella efterföljande belopp som utbetalas till följd av EG-lufttrafikföretagets ersättningsansvar, men skall under inga omständigheter återbetalas.

Artikel 5

1. De bestämmelser som anges i artiklarna 3 och 4 skall finnas med i EG-lufttrafikföretagens villkor för befordran.

2. Tillräckliga upplysningar om de bestämmelser som anges i artiklarna 3 och 4 skall på begäran lämnas till passagerarna vid EG-lufttrafikföretagens kontor, på resebyråer och vid incheckningsdiskar, och en sammanfattning av dessa bestämmelser skall finnas på biljetten.

3. Lufttrafikföretag som är etablerade utanför gemenskapen och som inte omfattas av bestämmelserna i artiklarna 3 och 4 skall klart och uttryckligen informera passagerarna om detta vid tidpunkten för biljettinköpet på lufttrafikföretagens kontor, resebyråer och vid incheckningsdiskar belägna på en medlemsstats territorium. Lufttrafikföretag skall på begäran tillhandahålla passagerarna ett formulär med sina villkor. Det är inte tillräckligt att begränsningen anges på biljetten.

Artikel 6

En gång om året skall medlemsstaternas myndigheter överlämna en förteckning över de lufttrafikföretag i tredje land som inte är underkastade reglerna i denna förordning till lufttrafikanvändarnas organisationer och till kommissionen som skall ställa förteckningarna till de andra medlemsstaternas förfogande.

Artikel 7

Ersättningsberättigade vid olyckor där EG-lufttrafikföretag är inblandade kan, utöver vad som anges i artikel 28 i Warszawakonventionen, väcka talan om skadestånd vid domstolar i den medlemsstat där passageraren har sitt hemvist eller sin stadigvarande bostad.

Artikel 8

Kommissionen får, i enlighet med förfarandet i artikel 9.1, genom förordning besluta att på lämpligt sätt höja de i artiklarna 3 och 4 nämnda beloppen om den ekonomiska utvecklingen visar att sådana åtgärder är nödvändiga.

Artikel 9

1. Kommissionen skall biträdas av en rådgivande kommitté. Den skall bestå av företrädare för medlemsstaterna och ha en företrädare för kommissionen som ordförande.

Kommissionens företrädare skall förelägga kommittén ett förslag till åtgärder. Kommittén skall yttra sig över förslaget inom den tid som ordföranden bestämmer med hänsyn till hur brådskande frågan är, om nödvändigt genom omröstning.

Yttrandet skall protokollföras och dessutom har varje medlemsstat rätt att begära att få sin uppfattning tagen till protokollet.

Kommissionen skall ta största hänsyn till det yttrande som kommittén avgett. Den skall underrätta kommittén om det sätt på vilket dess yttrande har beaktats.

2. Kommissionen kan vidare förelägga kommittén alla andra frågor som rör tillämpningen av denna förordning.

Artikel 10

Denna förordning träder i kraft sex månader efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

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