COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 20.12.1995
COM(95) 724 def.

95/0359 (SYN)

Voorstel voor een
VERORDENING (EG) VAN DE RAAD

betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen

---

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

A. ACHTERGRONDEN

1. De aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen in het internationale luchtverkeer wordt met name geregeld bij het Verdrag van Warschau tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (VW), waarbij alle Lid-Staten, maar niet de Gemeenschap, partij zijn - en een aantal andere instrumenten, die samen met het Verdrag meestal het Warschau-Systeem[1] (WS) worden genoemd. Met de invoering van het VW door de internationale luchtvaartgemeenschap werd beoogd een wereldwijd systeem van normen en regels voor het vervoer van luchtreizigers door de lucht tot stand te brengen en, in het bijzonder, gemeenschappelijke regels voor de aansprakelijkheid voor reizigers en vracht bij ongevallen, verlies van bagage en vertragingen bij internationaal luchtvervoer in te voeren, en tegelijkertijd de aansprakelijkheid van luchtvervoerders te beperken. Hierin was onder andere de absoluut fundamentele bepaling opgenomen dat de luchtvervoerder a priori aansprakelijk wordt geacht (artikel 17), maar dat deze aansprakelijkheid in het algemeen is beperkt (artikel 22) tot maximaal ongeveer 10 000 USD. Luchtvervoerders en passagiers mogen echter met een bijzonder contract een hogere grens overeenkomen (artikel 22, lid 1). De luchtvervoerder kan zich volgens het Verdrag tegen alle vorderingen indekken door te bewijzen dat hij al het mogelijke heeft gedaan om de schade te verhinderen, en kan daarmee elke aansprakelijkheid afwijzen (artikel 20, lid 1). Voorts kan de luchtvervoerder het bedrag van zijn aansprakelijkheid verlagen wanneer hij nalatig gedrag van de geschade reiziger weet aan te tonen (artikel 21). Artikel 25, ten slotte, verbiedt de luchtvervoerder zich te beroepen op enige, de aansprakelijkheid beperkende of uitsluitende clausule wanneer zijn ondergeschikten opzet ten laste kan worden gelegd.

2. Het WS wordt in brede kring aanvaard, aangezien hiermee een redelijke poging wordt gedaan om problemen in verband met conflicterende wetgevingen en jurisdicties te elimineren of ten minste te verlichten door middel van een internationale uniforme wet. Men is het er nu echter algemeen over eens dat het WS zijn economische doelstellingen niet langer realiseert. Het komt er in het kort op neer dat de door het WS vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen, gezien de vandaag de dag gehanteerde monetaire normen en de huidige situatie op de luchtvaartmarkt, te laag liggen.

3. In VW-verband is in de loop der jaren geprobeerd deze grenzen naar boven bij te stellen. Maar bij gebrek aan voldoende bereidheid om dergelijke wijzigingen in het Verdrag te ratificeren, zijn deze pogingen op niets uitgelopen. Het ontbreekt het WS namelijk aan een automatisch aanpassingsmechanisme waarmee het effect van de inflatie en de ontwikkeling van de reële inkomens verdisconteerd kunnen worden.

---

(1) Naast het oorspronkelijke Verdrag van Warschau (VW) zijn onder andere het Protocol van 's-Gravenhage (1955) en het Verdrag van Guadalajara (1961) als instrumenten ingevoerd. Andere instrumenten die gerelateerd zijn aan het Systeem, maar nog niet in werking zijn getreden omdat een onvoldoende aantal landen deze instrumenten heeft geratificeerd, zijn: het Protocol van Guatemala City (1971) en de vier te Montreal getekende protocols van 1975. Er moet ook worden gewezen op de Overeenkomst van Montreal (Montreal Inter-carrier Agreement (MIA)) van 1966, een "vrijwillige" overeenkomst tussen luchtvervoerders om bepaalde voorwaarden in hun vervoercontracten op te nemen.

4. Zoals de zaken er nu voorstaan, hebben slachtoffers of familieleden alleen kans op schadevergoeding boven de limieten van het systeem van Warschau, indien zij opzet bij de luchtvervoerder kunnen aantonen. De noodzaak om opzet aan te tonen om de huidige aansprakelijkheidsgrenzen te kunnen doorbreken, leidt tot langdurige en voor zowel passagier als luchtvervoerder kostbare processen, terwijl het in het algemeen de luchtvervoerder is die de kosten van dit complexe systeem te dragen krijgt. En dit doet de zaak van het luchtvervoer in het algemeen beslist geen goed.

5. Ook buiten het kader van het WS worden pogingen in het werk gesteld om de aansprakelijkheidslimieten op te trekken. In 1966 werd het VW aangevuld met een "vrijwillige" onderlinge overeenkomst waaraan alle maatschappijen met vluchten naar en van de VS of met een goedgekeurde tussenlanding in dat land moeten voldoen. Met deze Overeenkomst van Montreal werd de maximale, bij overlijden of opgelopen letsel aan de passagier uit te keren schadevergoeding opgetrokken tot 75 000 dollar. Nog een belangrijk punt hierbij was dat de luchtvervoerders afzagen van hun recht van verweer uit hoofde van artikel 20, lid 1, van het VW, waardoor de aansprakelijkheid nu absoluut was geworden. Op 20 november 1992 hebben de Japanse luchtvervoerders ermee ingestemd in hun vervoerscondities en tarieven de speciale contractuele voorwaarde op te nemen dat zij bij het internationaal vervoer geen aansprakelijkheidsgrenzen voor claims meer zullen aanhouden die een bedrag van 100 000 SDR (ongeveer 119 600 ECU) niet te boven gaan. Met de goedkeuring van de verordening betreffende het verlenen van vergunningen aan luchtvervoerders van 1992 (Licensing of Air Carriers Regulation 1992, SI 1992/2992) bepaalde het VK dat luchtvervoerders met een geldige exploitatievergunning van de Britse luchtvaartautoriteiten moeten zorgen voor een bijzonder contract ter waarde van 100 000 SDR met passagiers die tegen betaling worden vervoerd. Er zij ook op gewezen dat Italië met de goedkeuring van Wet nr. 274 van 7 juli 1988 alle luchtvervoerders die Italië aandoen ertoe verplicht een bijzonder contract voor 100 000 SDR aan te gaan. De afgelopen jaren hebben de meeste Europese landen voor binnenlands vervoer - en wat hun eigen nationale luchtvervoerders betreft, ook voor internationaal vervoer - een hogere passagiersgrens ingevoerd dan is voorgeschreven door het Protocol van 's-Gravenhage (zie bijlage I).

B. MAATREGELEN VAN DE GEMEENSCHAP

6. Met het derde pakket luchtvervoerders is een interne luchtvaartmarkt gecreëerd, waarbij de regels voor het onderhouden van luchtverbindingen, zowel in het binnenlandse als in het internationale verkeer, voor een groot deel geharmoniseerd zijn. Voorschriften inzake de aard en de beperking van de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij overlijden of lichamelijk letsel van luchtreizigers vormen een wezenlijk onderdeel van de vervoerscondities in luchtvervoerovereenkomsten tussen luchtvervoerder en passagier. Krachtens artikel 7 van Verordening van de Raad (EG) nr. 2407/92, welke met dit derde pakket is ingevoerd, dienen luchtvervoerders met het oog op hun aansprakelijkheid bij vliegtuigongelukken een verzekering af te sluiten. De Verordening geeft echter niet aan hoe aan deze bepaling moet worden voldaan. Wanneer men in aanmerking neemt dat, zoals hierboven gesteld, de Lid-Staten verschillende stappen hebben ondernomen om de aansprakelijkheidsgrens op te trekken en zelfs in sommige gevallen de aard van de aansprakelijkheid hebben gewijzigd, waardoor het tot uiteenlopende vervoerscondities is gekomen en wanneer men ook in aanmerking neemt dat er tussen de aansprakelijkheidsregels voor

binnenlands en buitenlands vervoer nog steeds verschillen bestaan, is het wel duidelijk dat het gevaar van een fragmentatie van de huidige luchtvaartmarkt niet denkbeeldig is.

7. Bovendien moeten veiligheid en kwaliteit van de dienstverlening tot de belangrijkste factoren bij alle vervoerswijzen en dus ook van het luchtverkeer worden gerekend. Dat veiligheid en aansprakelijkheid onverbrekelijk met elkaar zijn verbonden, valt niet te ontkennen. Dat de aansprakelijkheidslimiet in het kader van het Verdrag van Warschau zo laag was gekozen, was deels ingegeven door het streven naar bescherming van een opkomende bedrijfstak waarvan de risicofactoren voor een groot deel onbekend waren en daarom hoog werden ingeschat. In een dergelijk klimaat had men er belang bij de financiële aansprakelijkheid van de luchtvervoerder zoveel mogelijk te verminderen, ook al ging dit ten koste van de passagier. Vandaag de dag biedt de situatie in de luchtvaartsector een geheel andere aanblik; het vliegtuig wordt als een van de veiligste manieren van reizen gezien. Dit imago van een veilige en kwalitatief hoogstaande dienstverlening strookt niet met een systeem waarbij de passagier nog steeds wordt gezien als iemand die bepaalde risico's neemt, hetgeen een geringe schadevergoeding bij overlijden of lichamelijk letsel zou rechtvaardigen. Dat opzet moet worden aangetoond bij de luchtvervoerder om een aanvaardbare schadevergoeding te krijgen, is bovendien zeer vaak uiterst schadelijk voor het imago van de luchtvaart als de veiligste vervoerwijze. Het communautaire luchtvaartbeleid wil nu bereiken dat het luchtvervoer niet alleen de veiligste manier van reizen blijft, maar ook als zodanig wordt gezien. Daarom zouden aansprakelijkheids- en schadevergoedingskwesties nu zo bij de wet moeten worden geregeld, dat een en ander meer beantwoordt aan hetgeen men toch van de moderne luchtvaartindustrie mag verlangen.

8. De interne luchtvaartmarkt stelt zich ook tot doel met de behoeften van de luchtvervoergebruiker rekening te houden. De momenteel gehanteerde lage aansprakelijkheidslimieten zijn voor een groot deel onvoldoende om slachtoffers van vliegtuigongelukken of hun nabestaanden tevreden te kunnen stellen. Daarbij komt nog dat de schadevergoedingsprocedures, zonder dat er enige zekerheid over het uit te keren bedrag bestaat, duurder en tijdrovender zijn doordat de luchtreiziger opzet bij de luchtvervoerder moet kunnen aantonen om een schadeloosstelling te kunnen krijgen die boven de aansprakelijkheidslimiet van het VW uitgaat. Bovendien worden, door de complexiteit van het systeem - verschillende aansprakelijkheidslimieten en de uiteenlopende internationale-rechtsverplichtingen van de luchtvervoerders - de luchtreizigers verkeerd of in het geheel niet over de geldende regeling geïnformeerd. Opgemerkt zij dat de passagiers op hun ticket niet de geringste informatie vinden over de aansprakelijkheidslimiet die op een bepaald traject van toepassing is. Hoewel de passagiers natuurlijk altijd de mogelijkheid hebben een individuele verzekering af te sluiten, is het, gezien de huidige verwarring, onmogelijk een oordeelkundige beslissing over de aard van de benodigde persoonlijke verzekering te nemen. Het komt er in het kort op neer dat passagiers en nabestaanden onvoldoende door de huidige lage limieten gedekt worden, maar dat zij ook nog te maken hebben met de onzekerheid en het gebrek aan doorzichtigheid van de middelen waartoe zij hun toevlucht moeten nemen om meer schadevergoeding te krijgen dan hun op grond van de geldende aansprakelijkheidslimieten verschuldigd is. Algemeen gezien is, getuige artikel 129A van het Verdrag, door de Gemeenschap erkend dat zij tot een hogere mate van consumentenbescherming zou moeten bijdragen. Dit voorstel sluit nauw bij de aldus aangegane verplichting aan.

9. Samenvattend mag men stellen dat de rol van de aansprakelijkheid in de luchtvaartsector lang niet te verwaarlozen is.

10. Tegen deze achtergrond van lage aansprakelijkheidsgrenzen en de niet alleen voor de eenheid van de interne luchtvaartmarkt maar ook voor de bescherming van de luchtreiziger bestaande gevaren meende de Commissie dat een volledige heroverweging van de bestaande situatie nodig is. Daarom gaf zij in 1989 opdracht tot een studie[2] om een volledig overzicht krijgen van de stand van zaken inzake ratificatie, wetgeving en praktijken op het gebied van de aansprakelijkheid van luchtvervoerders in de Lid-Staten van de EG en in andere landen. De resultaten van die analyse hebben in maart 1991 geleid tot een studie over de "Mogelijkheden voor communautaire actie om de aansprakelijkheidslimieten ten aanzien van passagiers te harmoniseren en de schadevergoedingsbedragen voor slachtoffers van internationale luchtvaartongevallen te verhogen"[3]. Op basis van de conclusies van dit verslag bracht de Commissie een discussiestuk uit onder de titel "Aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers bij luchtvaartongevallen - het Verdrag van Warschau en eisen van de interne markt"[4]. Het discussiestuk, waarin de noodzaak werd erkend de aansprakelijkheidslimieten voor luchtvervoerders bij verwondingen of overlijden van passagiers in de Lid-Staten te verhogen, beoogde een discussie op gang te brengen over hoe dit het best kon worden gedaan in het kader van de Europese Unie. Verscheidene organisaties en betrokken partijen deelden hun standpunten aan de Commissie mede. Zij gaven aan dat een verhoging van de limieten tot 300 000 - 500 000 SDR (358 800 - 598 000 ecu) dringend nodig is en dat elke vast te stellen limiet regelmatig zou moeten worden bijgesteld om voor inflatie te compenseren. De verhoogde limieten dienen echter van toepassing te zijn op alle luchtverkeer binnen, naar en vanuit de Gemeenschap, ongeacht de nationaliteit van de betrokken luchtvervoerder. Wat betreft de procedures waren de meningen verdeeld tussen een regelgevende benadering -bijvoorbeeld door middel van een gewijzigd vergunningenbeleid voor verzekeringen - en een vrijwillige overeenkomst tussen de luchtvervoerders[5].

11. Op 23 maart 1993 vond een "Ronde Tafel" plaats met de Lid-Staten en de betrokken partijen. Daarbij werden deze elementen bevestigd en werd de aanbeveling gedaan een studie te laten maken van de kosteneffecten van verscheidene limieten en de gevolgen van verhoogde limieten voor de gerechtskosten. De Commissie lanceerde een dergelijke studie[6], waarvan de resultaten tegen februari 1994 beschikbaar waren. De hoofdconclusies waren dat de wijze waarop de verzekeringsmarkt zou reageren op een verhoging van de verplichte aansprakelijkheidsgrenzen zou afhangen van de markttoestand op het tijdstip van invoering. De premieverhogingen zouden worden gebaseerd op de waargenomen extra druk op zowel de individuele luchtvervoerders als op de gehele markt. In het algemeen echter wordt gedacht dat de markt gematigd zal reageren. Wanneer de grenzen voldoende hoog zijn ten opzichte van mogelijke

---

(2) "La responsabilité du transporteur aérien à l'égard des passagers et des expéditeurs de marchandises", J. Naveau, juni 1989, bijgewerkt in september 1989.

(3) Studie van Sven Brise, consultant (15.9.1991).

(4) Referentie: VII.C.1 - 174/92-8.

(5) Op grond van artikel 22, lid 1, van het VW kunnen de luchtvervoerder en de passagier door middel van een bijzonder contract een hogere aansprakelijkheidslimiet overeenkomen.

(6) "The cost implication of higher mandatory compensation limits for passengers involved in air accidents", Frere Cholmeley Bischoff, february 1994.

claims of wanneer er geen limieten zijn, zou dit tot een vermindering van de gerechtskosten kunnen leiden, aangezien er nu minder mensen naar de rechtbank zouden stappen. De verzekeraars en andere betrokken partijen lijken er in het algemeen op te vertrouwen dat daarvoor de financiële capaciteit beschikbaar zou zijn, ongeacht de hoogte van de vastgelegde limiet.

12. Parallel aan de inspanningen van de Commissie zijn er in het kader van andere gespreksforums pogingen in het werk gesteld om tot een oplossing te komen. Aldus heeft de ECAC tijdens de driejaarlijkse vergadering (22-24 juni 1994), een aanbeveling goedgekeurd met het doel de limieten te verhogen en te verzekeren dat er bij eisen tot schadeloosstelling een voorschot kan worden betaald. De aanbeveling roept de luchtvervoerders er tevens toe op een onderlinge overeenkomst ter zake te sluiten. De AEA reageerde met het opzetten van een task force om zo'n vrijwillige overeenkomst tussen de luchtvervoerders op zijn verdiensten te beoordelen. Om een dergelijk systeem te kunnen bespreken kregen de luchtvervoerders immuniteit ten opzichte van de Amerikaanse anti-trustwetgeving en kregen zij het groene licht van de diensten van de Commissie. Op de jaarlijkse algemene vergadering van de IATA te Kuala Lumpur (30 oktober 1995) kwam vervolgens een internationale overeenkomst tot stand, die werd ondertekend door twaalf grote internationale luchtvervoerders, waaronder de volgende Europese maatschappijen : Austrian Airlines, KLM, SAS en Swissair.

13. In de door de IATA overeengekomen oplossing wordt de aansprakelijkheidsbeperking in artikel 22 van het Verdrag van Warschau opgeheven waar het de aansprakelijkheid van de deelnemende luchtvervoerders betreft(zie bijlage II). Verhaalbare schadevergoedingen mogen worden vastgesteld en toegekend door verwijzing naar het recht van het land waar de passagier is gevestigd. De overeenkomst tussen de luchtvervoerders is een kleinste gemene deler. Zouden de luchtvervoerders op vrijwillige basis of verplicht door hun regeringen meer willen bieden, dan zouden zij daartoe in staat zijn. De ondertekenende luchtvervoerders moeten de bepalingen van de overeenkomst vóór 1 november 1996 invoeren.

14. De ontwerp-overeenkomst tussen de luchtvervoerders werd met de betrokken partijen[7] besproken op een op 23 oktober 95 gehouden vergadering. Alle deelnemers waren het erover eens dat de Overeenkomst een significante verbetering zou inhouden. Met een dergelijke overeenkomst worden evenwel niet alle aansprakelijkheidskwesties opgelost. Hoe doeltreffend de Overeenkomst is, zal in het bijzonder afhangen van het aantal aan de Overeenkomst deelnemende luchtvervoerders. Tot dusver hebben, zoals eerder aangegeven, slechts een klein aantal communautaire luchtvervoerders de Overeenkomst ondertekend. Zonder de instemming van alle luchtvervoerders in de Gemeenschap zal het gevaar van uiteenlopende normen en daarmee van een fragmentatie van de interne luchtvaartmarkt, niet alleen blijven bestaan, maar mogelijk nog toenemen, waardoor de ontreddering van de luchtreiziger nog groter zou worden.

---

(7) Association of European Airlines, European Regional Airlines, Internationale Kamer van Koophandel, International Union of Aviation Insurers. The Federation of Air Transport User Representatives of Europe, the European Association of Charter Airlines en het Comité Européen des Assurances leverden schriftelijk commentaar.

15. Tegen deze achtergrond gezien en de conclusies van beide hierboven genoemde studies in aanmerking genomen, is de Commissie van mening dat de Gemeenschap in het geweer moet komen om een voor de luchtvervoersector aanvaardbare situatie tot stand te brengen, hetgeen zou moeten gebeuren door de vervoerscondities, onafhankelijk van de aard van de dienstverrichting, op gemeenschappelijke aansprakelijkheidsregels te baseren en de consument in de gehele Unie een eerlijke behandeling te garanderen. Daarbij heeft de Commissie rekening gehouden met de volgende elementen:

- Allerwegen wordt aanvaard dat de huidige verplichte aansprakelijkheidsgrenzen te laag zijn, waarbij nog komt dat het WS, ondanks zijn economische tekortkomingen, in een eenvormig en wettelijke grondslag voorziet die wereldwijd erkend wordt voor de schikking van vorderingen van passagiers bij vliegtuigongelukken. Bij elke poging om de bestaande situatie te verbeteren moeten derhalve de basiselementen van het aansprakelijkheidssysteem worden gehandhaafd.

- De Lid-Staten hebben verschillende stappen ondernomen om de door het VW opgelegde limieten te verhogen en hebben, in een aantal gevallen, zelfs wijzigingen in de aard van de aansprakelijkheid aangebracht en verder is het zo dat er tussen de aansprakelijkheidsregels voor binnenlands en internationaal luchtvervoer verschillen blijven bestaan, waardoor de interne luchtvaartmarkt gefragmenteerd dreigt te worden. Derhalve zouden wijzigingen van dien aard moeten zijn dat alle luchtvervoerders, ongeacht het punt van vertrek, het type dienstverrichting (binnenlands of internationaal), enz., op gelijke voet worden behandeld.

- A priori zouden de schadevergoedingsbedragen waarschijnlijk vergelijkbaar moeten zijn met de schadevergoedingen die worden uitgekeerd aan slachtoffers van niet met de luchtvaart samenhangende ongevallen in de geïndustrialiseerde wereld[8].

- Er moet, in het belang van zowel luchtreizigers als luchtvervoerders, worden gezorgd voor eenvoudige en snelle procedures. Het is onaanvaardbaar dat slachtoffers of hun familie steeds het resultaat van lange gerechtelijke procedures moeten afwachten. Vliegtuigongevallen zijn doorgaans ernstig van aard en hebben voor een groot aantal mensen, die vaak ver van huis zijn, dramatische gevolgen. Daarom is het niet meer dan redelijk de ECAC-aanbeveling op te volgen en de uitkering van een voorschot te verzekeren, zodat de betrokkenen de onmiddellijke financiële gevolgen van het ongeval het hoofd kunnen bieden.

---

(8) Zo zou bijvoorbeeld een 40 jarige man met een managementfunctie en een inkomen van [97 082 ECU] per jaar die een vrouw en twee jonge kinderen nalaat, een schadevergoeding van ongeveer [647 218 ECU] mogen verwachten. Wanneer hij komt te overlijden in een autoverkeersongeluk, is dit bedrag volledig te verhalen. Wanneer hij overlijdt aan boord van een vliegtuig van een luchtvervoerder die contracten heeft lopen volgens de limieten van het WS (20 000 USD), kan het zijn dat slechts het belachelijk lage bedrag van [17 647 ECU] kan worden verhaald, minder dan 3% van de volledige waarde van de vordering (The Journal of Personal Injury Litigation, 2de uitgave, NIGEL P. TAYLOR) (zie bijlage III).

- Het voorstel van de Commissie bestaat daarom uit de volgende elementen:

  - geen aansprakelijkheidsgrenzen meer;
  - invoering van een absolute aansprakelijkheid tot een bedrag van 100 000 ECU. Zodoende zouden de passagiers ook zijn gedekt in het geval van een terroristische aanslag, hetgeen anders niet het geval zou zijn. Voorts zou de Gemeenschap daarmee een praktijk legaliseren die al jaren lang door de luchtvervoerders wordt aanvaard[9].

- Het is beter dat alle luchtvervoerders die op bestemmingen in de Gemeenschap vliegen, hetzelfde systeem invoeren. Luchtvervoerders uit derde landen die de regels van de Gemeenschap niet volgen, moeten worden verzocht de passagiers hierover duidelijk en op passende wijze te informeren.

- De passagiers moeten kunnen kiezen voor welke rechtbank zij hun vordering willen brengen. Het moet onder andere mogelijk zijn dit te doen voor een rechtbank van de Lid-Staat waar de passagier is gevestigd. Hiermee kan de verwarring als gevolg van verwijzing naar het nationaal recht worden vermeden.

- Later kan dan prioriteit worden gegeven aan een verbetering van de situatie met betrekking tot passagiersbagage en vracht, wanneer de inspanningen op internationaal niveau van de luchtvervoerders en/of regeringen niet tot een bevredigende oplossing zouden leiden.

- Volgens de hierboven genoemde studies zouden dergelijke maatregelen van de Gemeenschap slechts een minimaal kosteneffect hebben, aangezien de huidige aansprakelijkheidsverzekeringskosten voor Europese luchtvervoerders in het algemeen ongeveer 0,1% tot 0,2% van de totale exploitatiekosten belopen. Een verhoging of opheffing van de grenzen zou dus slechts een minimale verhoging van de verzekeringspremies inhouden[10] - zij zouden 0,1% tot 0,35% van de totale exploitatiekosten gaan uitmaken.

- Communautaire maatregelen moeten worden gezien als maatregel om de bestaande Verdragen (WS) te helpen activeren. Door haar goedkeuring aan de Verordening te hechten zal de Gemeenschap, samen met soortgelijke maatregelen in Japan en de VS, een katalysatorfunctie vervullen. Hoe dan ook, de Gemeenschap en de Lid-Staten zouden in overleg met de ECAC alles op alles moeten zetten om het ter zake bevoegde internationale gespreksforum - ICAO - ertoe te bewegen de huidige internationale instrumenten up-to-date te brengen en daadwerkelijk op te starten.

---

(9) De MIA introduceerde in 1966 verhoogde grenzen voor vluchten van of naar de VS (of met een geplande tussenlanding aldaar) tot 75 000 USD op basis van strikte aansprakelijkheid. De Japanse luchtvervoerders hebben sinds november 1992 de aansprakelijkheidsgrenzen op hun vluchten opgeheven, met een strikte aansprakelijkheid tot 100 000 SDR.

(10) Er moet in dit verband absoluut op worden gewezen dat de grote vooruitgang op het gebied van de veiligheid in de luchtvaart sedert 1929 ertoe heeft geleid dat de luchtvaart thans de veiligste manier is om te reizen; het gemiddelde aantal om het leven gekomen passagiers bedroeg in de afgelopen jaren minder dan 700 per jaar. Deze situatie draagt nog meer bij tot de huidige lage premieniveaus.

16. Deze factoren en overwegingen hebben de Commissie ertoe gebracht een verordening voor te stellen waarmee, via de vaststelling van bepaalde, van de aard van de dienstverrichting losstaande aansprakelijkheidsregels, zal worden bijgedragen aan de reeds met het derde pakket maatregelen tot stand gebrachte interne luchtvaartmarkt en waarmee bovendien een hoge mate van bescherming van de luchtreiziger wordt gewaarborgd.

C. RECHTVAARDIGING VAN DE MAATREGEL

17. De overwogen communautaire maatregel kan in termen van subsidiariteitsbeginselen worden geanalyseerd aan de hand van de volgende vragen:

a) Wat zijn de doelstellingen van het voorstel in relatie tot de verplichtingen van de Gemeenschap en wat is de communautaire dimensie van het probleem (bijvoorbeeld, hoeveel Lid-Staten zijn betrokken en wat is de oplossing tot nu toe)?

Met het derde pakket maatregelen is een interne luchtvaartmarkt tot stand gebracht waarbij de exploitatieregels, voor zowel het binnenlands als het internationaal verkeer, voor een groot deel geharmoniseerd zijn. Voorschriften inzake de aard en beperking van de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij overlijden of verwonding van luchtreizigers vormen een wezenlijk onderdeel van de vervoersvoorwaarden in het tussen luchtvervoerder en passagier gesloten contract. Aangezien de Lid-Staten verschillende stappen hebben ondernomen om de Warschau-limiet op te trekken en zelfs in een aantal gevallen veranderingen in de aard van de aansprakelijkheid hebben aangebracht en in aanmerking genomen dat er tussen de aansprakelijkheidsvoorschriften voor binnenlands en internationaal verkeer nog steeds verschillen bestaan, is het wel duidelijk dat het gevaar van een fragmentering van de tot dusver tot stand gebrachte interne luchtvaartmarkt niet denkbeeldig is. Bovendien zijn luchtreizigers die lichamelijk letsel hebben opgelopen of, in het geval van hun overlijden, hun nabestaanden door het VW-aansprakelijkheidslimieten onvoldoende gedekt, terwijl zij ook nog te maken krijgen met de onzekerheid en het gebrek aan doorzichtigheid van de wegen die bewandeld moeten worden om een hogere schadevergoeding te krijgen dan op grond van de verplichte aansprakelijkheidslimiet mogelijk is.

b) Valt de overwogen maatregel onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap of wordt deze bevoegdheid met de Lid-Staten gedeeld?

De overwogen maatregel valt niet uitsluitend onder de bevoegdheid van de Gemeenschap.

c) Welke oplossing is het efficiëntst: communautaire maatregelen of maatregelen van de Lid-Staten?

Aangezien met de totstandbrenging van de interne luchtvaartmarkt het onderscheid tussen binnenlands en internationaal luchtvervoer is weggevallen, kan een dergelijke oplossing het best op communautair niveau worden gezocht.

d) Welke toegevoegde waarde biedt de voorgestelde maatregel van de Gemeenschap en wat zijn de kosten van het uitblijven van de maatregel?

De waarde van een communautair optreden ligt in de verbetering van de concurrentiepositie van de luchtvervoerders en de bescherming van de luchtvaartgebruikers wanneer de huidige aansprakelijkheidslimieten worden opgeheven, zodat voor eerlijke schadevergoedingen en rechtszekerheid kan worden gezorgd. Verder zal in snelle procedures voor de passagiers worden voorzien. Er moet op worden gewezen dat het huidige systeem bijzonder complex is, dat de rechten van de passagiers en de verplichtingen van de luchtvervoerders thans afhangen van de plaats van vertrek, het soort dienst (binnenlands of internationaal) enz., en dat de gemiddelde passagier meestal slecht of helemaal niet is geïnformeerd over de precieze limiet die op zijn/haar vlucht van toepassing is. Passagiers die zijn betrokken bij ongelukken in het buitenland krijgen te maken met andere wettelijke situaties dan die welke zij in hun eigen land gewend zijn. De door de IATA goedgekeurde overeenkomst tussen luchtvervoerders zal evenwel niet alle moeilijkheden wegnemen: Voorts bestaat het risico dat sommige Europese luchtvervoerders niet aan deze vrijwillige overeenkomst zullen deelnemen, hetgeen de huidige verwarring nog zal doen toenemen. De prijs van het uitblijven van maatregelen is onvoldoende bescherming van passagiers bij vliegtuigongelukken en het voortbestaan van een nodeloos complex systeem voor de afwikkeling van schadevergoedingsclaims door de luchtvervoerders in de Gemeenschap.

e) Over welke soorten maatregelen beschikt de Gemeenschap (aanbeveling, financiële steun, verordening, wederzijdse erkenning...)?

Om op dit gebied in een homogene en doeltreffende bescherming van de luchtvervoergebruiker te kunnen voorzien, is het nodig wettelijke maatregelen door te voeren, hetzij in de vorm van een richtlijn, hetzij in de vorm van een verordening. Door een algemeen communautair systeem in de vorm van een wetgevend kader te gieten, zullen uiteenlopende nationale maatregelen worden vermeden.

f) Is eenvormige wetgeving nodig of volstaat het een richtlijn op te stellen waarin de algemene doelstellingen worden aangegeven, terwijl de precieze uitvoering ervan aan de Lid-Staten wordt overgelaten?

Gezien het internationale karakter van de luchtvaart is uniforme actie wenselijk, om tot een systeem te kunnen komen dat alle luchtvaartpassagiers binnen de Gemeenschap in gelijke mate beschermt, zodat enerzijds discriminatie en onzekerheid worden vermeden en anderzijds, zoals gezegd, voor een behoorlijke bescherming kan worden ingestaan. Aangezien de door de maatregel beoogde resultaten van toepassing moeten zijn op luchtvervoerders wier werkzaamheden voor een zeer groot deel uit grensoverschrijdend vervoer bestaan en die passagiers van een groot aantal verschillende nationaliteiten vervoeren , is een verordening het meest geschikte wettelijke instrument.

Voorstel voor een
VERORDENING (EG) VAN DE RAAD

betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen

---

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 84, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie[1],

Handelende in samenwerking met het Europees Parlement[2] overeenkomstig de procedure van artikel 189 C,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité[3],

Overwegende dat de aansprakelijkheidsregels in geval van ongevallen vallen onder het op 12 oktober 1929 te Warschau ondertekende Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer of onder dit Verdrag zoals gewijzigd door het op 28 september 1955 te 's-Gravenhage ondertekende Verdrag, ongeacht welk Verdrag van toepassing is; dat het Verdrag van Warschau over de gehele wereld ten behoeve van luchtreizigers en luchtvervoerders wordt toegepast en dient te worden gehandhaafd;

Overwegende dat de regels inzake de aard en de beperking van de aansprakelijkheid bij overlijden, verwonding of enig ander lichamelijk letsel van een reiziger onderdeel vormen van de vervoersvoorwaarden vervat in de tussen de luchtvervoerder en de luchtreiziger gesloten overeenkomst van luchtvervoer; dat er bij de Verordeningen (EEG) nr. 2407/92[4], 2408/92[5], zoals laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Oostenrijk, Finland en Zweden, en 2409/92[6] van de Raad een interne luchtvaartmarkt in het leven is geroepen waarbinnen harmonisatie van de regels inzake de aard en de beperking van de aansprakelijkheid wenselijk moet worden geacht;

Overwegende dat de door het Verdrag vastgestelde aansprakelijkheidsgrens naar de heden ten dage geldende economische en sociale maatstaven te laag ligt; dat de Lid-Staten deze aansprakelijkheidsgrens bijgevolg op uiteenlopende wijze hebben verhoogd, hetgeen tot verschillende vervoersvoorwaarden in de Gemeenschap heeft geleid;

---

(1) ...

(2) ...

(3) ...

(4) PB nr. L 240 van 28.8.1992, blz. 1.

(5) PB nr. L 240 van 28.8.1992, blz. 8.

(6) PB nr. L 240 van 28.8.1992, blz. 15.

Overwegende dat het Verdrag van Warschau voorts alleen op het internationaal vervoer van toepassing is; dat er op de interne luchtvaartmarkt niet langer onderscheid tussen binnenlandse en internationale vluchten wordt gemaakt; dat het daarom juist is, bij binnenlands en internationaal verkeer dezelfde hoogte en aard van de aansprakelijkheid te hebben;

Overwegende dat de huidige lage aansprakelijkheidsgrenzen vaak tot langdurige gerechtelijke procedures leiden, die het imago van het luchtvervoer schaden;

Overwegende dat de gemeenschappelijke maatregelen op luchtvervoergebied ook in het belang van de gebruikers een hoog beschermingsniveau moeten beogen;

Overwegende dat de te treffen maatregelen tot harmonisatie van de vervoersvoorwaarden met het oog op de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder en ter verzekering van een doeltreffende bescherming van de luchtreiziger, gezien het subsidiariteitsbeginsel, het best van de Gemeenschap kunnen uitgaan;

Overwegende dat de grenzen van de aansprakelijkheid van de luchtvervoerders bij overlijden, verwonding of ander lichamelijk letsel van een reiziger moeten worden afgeschaft;

Overwegende dat ten einde te vermijden dat slachtoffers van onvermijdelijke ongevallen ongedekt blijven, luchtvervoerders zich bij rechtsvorderingen wegens overlijden, verwonding of enig ander lichamelijk letsel van reizigers in de zin van artikel 17 van het Verdrag tot een bedrag van 100 000 ECU niet zouden mogen beroepen op artikel 20, lid 1, van het Verdrag;

Overwegende dat aan reizigers of hun rechtverkrijgenden zo spoedig mogelijk een bedrag ineens dient te worden uitgekeerd, ten einde de onmiddellijke financiële nood te kunnen lenigen;

Overwegende dat de schadevergoedingsgerechtigden duidelijkheid omtrent hun rechtspositie in geval van een ongeval moet worden verschaft, dat zij van tevoren volledig over de geldende regels moeten worden ingelicht; dat het noodzakelijk is langdurige rechtsgedingen of vorderingsprocedures te vermijden; dat het bovendien juist is de reiziger de mogelijkheid te geven zich te wenden tot het gerecht van de Lid-Staat waarin deze reiziger zijn woonplaats of duurzame verblijfplaats heeft;

Overwegende dat het, ten einde distorsies van de mededinging te vermijden, wenselijk is dat luchtvervoerders van derde landen reizigers behoorlijk over hun vervoersvoorwaarden inlichten;

Overwegende dat thans in ICAO-verband aan een verbetering van de situatie voor bagage en vracht wordt gewerkt en dat de problemen op dit terrein een minder spoedeisend karakter hebben dan de situatie van de reizigers;

Overwegende dat het passend en noodzakelijk is dat de in deze verordening aangegeven bedragen op basis van de jongste economische ontwikkelingen worden verhoogd; dat het juist is de Commissie, na raadpleging van een raadgevend comité, te machtigen over deze verhogingen een besluit te nemen;

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

In deze Verordening wordt bepaald welke verplichtingen luchtvervoerders uit hoofde van hun aansprakelijkheid bij ongevallen jegens reizigers hebben.

Artikel 2

1. In deze Verordening wordt verstaan onder:

   (a) "luchtvervoerder": een luchtvervoeronderneming met een geldige exploitatievergunning;

   (b) "luchtvervoerder in de Gemeenschap": een luchtvaartmaatschappij in de zin van Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad;

   (c) "schadevergoedingsgerechtigden": de slachtoffers en/of personen die onder het ter zake geldende recht krachtens met een wettelijke bepaling, een rechterlijke beslissing of uit hoofde van een bijzondere overeenkomst de slachtoffers mogen vertegenwoordigen;

   (d) "som ineens": een betaling vooraf aan de reiziger of schadevergoedingsgerechtigde om in de dringendste behoeften te kunnen voorzien, zulks onverminderd een zo snel mogelijke betaling van de volledige schadevergoeding;

   (e) "ECU": de rekeneenheid, zoals gebruikt bij de opstelling van de algemene begroting van de Europese Gemeenschappen overeenkomstig de artikelen 207 en 209 van het Verdrag;

   (f) "Verdrag van Warschau": het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer ondertekend te Warschau op 12 oktober 1929, te zamen met alle internationale instrumenten die hierop voortbouwen en hiermee verband houden.

2. In deze verordening voorkomende begrippen die niet in lid 1 worden omschreven, hebben dezelfde betekenis als van die welke in het Verdrag van Warschau worden gebruikt.

Artikel 3

1. De aansprakelijkheid van een luchtvervoerder in de Gemeenschap bij overlijden, verwonding of enig ander lichamelijk letsel van een reiziger is niet aan enige bij wet of overeenkomst vastgestelde grens onderworpen.

2. Voor schadevergoedingen tot een maximum van 100 000 ECU zal de luchtvervoerder in de Gemeenschap zijn aansprakelijkheid niet kunnen uitsluiten of beperken door te bewijzen dat hij en zijn ondergeschikten alle nodige maatregelen hebben getroffen om de schade te vermijden of dat het voor hem of hen onmogelijk was dergelijke maatregelen te treffen.

Artikel 4

1. De luchtvervoerder betaalt onverwijld en in elk geval uiterlijk 10 dagen na het ongeval aan de schadevergoedingsgerechtigde een bedrag ineens, of stelt hem dit ter beschikking, van maximaal 50 000 ECU, waarvan de hoogte evenredig is aan de geleden schade, en bij overlijden in elk geval een bedrag van 50 000 ECU.

2. Het bedrag ineens mag worden verrekend met elk bedrag dat later ten gevolge van de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder in de Gemeenschap moet worden betaald, maar behoeft onder geen enkele omstandigheid te worden terugbetaald.

Artikel 5

1. Het bepaalde in de artikelen 3 en 4 moet in de vervoersvoorwaarden van de luchtvervoerder in de Gemeenschap worden opgenomen.

2. Bij de vertegenwoordigers van de luchtvervoerders in de Gemeenschappen, bij reisbureaus en bij vertrekbalies worden de reizigers op verzoek passende inlichtingen over het bepaalde in de artikelen 3 en 4 verstrekt. Op het vervoerbewijs wordt een samenvatting van deze inlichtingen vermeld.

3. Buiten de Gemeenschap gevestigde luchtvervoerders die niet aan de verplichtingen van de artikelen 3 en 4 zijn onderworpen, stellen de reizigers bij de aankoop van hun vervoerbewijs bij de op het grondgebied van de Gemeenschap gevestigde vertegenwoordigers van de luchtvervoerders, reisbureaus of vertrekbalies hiervan uitdrukkelijk en duidelijk in kennis. De luchtvervoerders voorzien de reizigers op verzoek van een formulier met hun voorwaarden. De loutere vermelding van de aansprakelijkheidsgrens op het vervoerbewijs vormt niet voldoende inlichtingen.

Artikel 6

Eenmaal per jaar stellen de autoriteiten van de Lid-Staten de betrokken luchtvervoersgebruikersorganisaties en de Commissie in kennis van de lijst van luchtvervoerders uit derde landen die niet aan de regels van deze verordening zijn onderworpen, waarna de Commissie deze lijst ter beschikking van de andere Lid-Staten stelt.

Artikel 7

Schadevergoedingsgerechtigden bij vliegtuigongevallen waarbij luchtvervoerders uit de Gemeenschap zijn betrokken mogen, afgezien van de mogelijkheden die artikel 28 van het Verdrag van Warschau biedt, een rechtsvordering wegens aansprakelijkheid instellen bij een gerecht van de Lid-Staat waar de reiziger zijn woonplaats of duurzame verblijfplaats heeft.

Artikel 8

De Commissie kan volgens de procedure van artikel 9 bij verordening besluiten de in artikel 3 en 4 genoemde bedragen op passende wijze te verhogen, wanneer de economische ontwikkelingen dergelijke maatregelen rechtvaardigen.

Artikel 9

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité van raadgevende aard, bestaande uit vertegenwoordigers van de Lid-Staten en voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.

   De vertegenwoordiger van de Commissie legt het comité een ontwerp voor van de te nemen maatregelen. Het comité brengt binnen een termijn die de Voorzitter kan vaststellen naar gelang van de urgentie van de materie advies uit over dit ontwerp, zo nodig door middel van een stemming.

   Het advies wordt in de notulen opgenomen; voorts heeft iedere Lid-Staat het recht te verzoeken dat zijn standpunt in de notulen wordt opgenomen.

   De Commissie houdt zoveel mogelijk rekening met het door het comité uitgebrachte advies. Zij brengt het comité op de hoogte van de wijze waarop zij rekening heeft gehouden met zijn advies.

2. Voorts kan de Commissie het comité raadplegen over elke andere kwestie in verband met de toepassing van de Verordening.

Artikel 10

Deze verordening treedt in werking zes maanden na haar bekendmaking in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

Gedaan te Brussel, op

Voor de Raad

De Voorzitter

EFFECTENBEOORDELING

GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL VOOR HET BEDRIJFSLEVEN, in het bijzonder voor het midden- en kleinbedrijf

Titel van het voorstel:

Verordening van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij vliegtuigongelukken

Referentienummer van het document:

Het voorstel:

Gevolgen voor het bedrijfsleven

1. Voor wie heeft het voorstel gevolgen?

   - Welke sectoren van het bedrijfsleven?
     Luchtvervoerders.

   - Voor bedrijven van welke grootte (wat is de concentratie van KMO's)? De kern van de Europese marktstructuur bestaat voornamelijk uit grote bedrijven, die 65,4% van de markt vertegenwoordigen. Charterbedrijven vertegenwoordigen 26,7% van de Europese luchtvaartmarkt. KMO's vertegenwoordigen slechts 0,5% van de markt, waarvan 0,4% door regionale luchtvervoerders wordt gedeeld en 0,1% van algemene luchtvaartbedrijven - namelijk taxi-exploitanten en exploitatie door ondernemingen voor eigen behoeften - is[1].

   - Zijn deze bedrijven gevestigd in specifieke geografische gebieden van de Gemeenschap?
     Neen.

2. Wat moeten de bedrijven doen om aan het voorstel te voldoen?

   Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad verplicht ook nu al alle houders van een exploitatievergunning om over een aansprakelijkheidsverzekering te beschikken, waarvan de hoogte tot nu toe echter werd overgelaten aan de Lid-Staten. Om aan de verordening te voldoen zullen de luchtvervoerders opnieuw over hun aansprakelijkheidsverzekering moeten onderhandelen, om de aansprakelijkheidslimiet voor passagiers te laten vervallen.

3. Welke economische gevolgen kunnen van het voorstel worden verwacht?

---

(1) "The competitiveness of the European Community's air transport industry", studie door AVMARK Inc., opgesteld voor de Commissie, 28 februari 1992.

- Voor de werkgelegenheid:
  Geen

- Voor investeringen en het ontstaan van nieuwe bedrijven:
  Geen

- Voor de concurrentiepositie van de bedrijven:
  De luchtvaartverzekeringsmarkt zal reageren met een lichte verhoging van de verzekeringspremies die de luchtvervoerders moeten betalen. De verhoging zal afhangen van de toestand van de markt op dat tijdstip, van de bijzondere kenmerken van de luchtvervoerders, met name hun reputatie op het stuk van de veiligheid, en van de vraag hoe sterk de luchtvervoerder precies staat bij premieonderhandelingen. Regionale luchtvervoerders en algemene luchtvaartexploitanten zullen dus waarschijnlijk naar verhouding een grotere premieverhoging tegemoet kunnen zien, aangezien zij een slechtere onderhandelingspositie hebben. Charterluchtvervoerders zullen hier in mindere mate mee te maken krijgen.

4. Bevat het voorstel enige maatregelen om rekening te houden met de specifieke situatie van het midden- en kleinbedrijf?

   Neen. De huidige aansprakelijkheidsverzekeringskosten voor Europese luchtvervoerders vertegenwoordigen slechts een klein deel van de exploitatiekosten. Zij variëren van ongeveer 0,1% tot 0,2% van de totale exploitatiekosten en zijn in het algemeen hoger naar mate de luchtvervoerder kleiner is. Wanneer de limieten worden opgeheven, zullen de verzekeringskosten ongeveer 0,1% tot 0,35% van de totale exploitatiekosten bedragen[2]. Dit houdt in dat de verhoging onbeduidend kan worden genoemd, zelfs voor de kleinere luchtvervoerders, die met een wat grotere verhoging te maken kunnen krijgen.

Overleg:

5. Lijst van organisaties die zijn geraadpleegd in verband met het voorstel en samenvatting van hun belangrijkste standpunten:

   - Deskundigen van de regeringen der Lid-Staten zijn het er algemeen over eens dat de huidige limieten moeten worden verhoogd, dat er snelle en eenvoudige procedures bij vliegtuigongelukken moeten worden gegarandeerd en dat hierbij aan alle luchtvervoer binnen de Gemeenschap, alsmede van en naar de Gemeenschap, ongeacht de nationaliteit van de betrokken luchtvervoerder, moet worden gedacht.

   - Alle betrokken organisaties zijn geraadpleegd[3]. Zij waren het er allemaal over

---

(2) "The cost implication of higher mandatory compensation limits for passengers involved in air accidents", Frere Cholmeley Bischoff, afgegeven in februari 1994.

(3) Geraadpleegde organisaties: Europees Bureau van Consumentenverenigingen (BEUC), Internationale

eens dat het systeem moet worden verbeterd, met behoud van de belangrijkste elementen van het thans bestaande internationale systeem. Zij dringen erop aan dat verbeteringen van het systeem binnen de EG op alle luchtvervoerders die de Gemeenschap bedienen van toepassing moeten zijn.

Vereniging van Consumentenverenigingen (IOCU), European Community Travel Agents and Tour Operators Association, International Council of Aircraft Owner and Pilot Association, International Air Transport Association (IATA), Association of European Airlines, Internationale Kamer van Koophandel, Federation of Air Transport User Representatives in the EC, International Union of Aviation Insurers, Association Européenne des Constructeurs de Matériel Aerospatial, European Regional Airlines.

BIJLAGE I
AANSPRAKELIJKHEIDSGRENZEN IN DE LID-STATEN[1]

W/H:limieten van Warschau/Den Haag, geconverteerd volgens de nationale regels (of verhoogd zoals aangegeven)[2]

OOSTENRIJK:	Aansprakelijkheid uit hoofde van het vervoerscontract tot maximaal 430 000 AS per persoon Verplichte ongevallenverzekering voor luchtreizigers van 550 000 AS per persoon 100 000 SDR voor de nationale luchtvervoerder
BELGIË:	W/H van toepassing op alle diensten Geen binnenlandse diensten 100 000 SDR voor Sabena en dochtermaatschappijen - 58 000 USD voor charters en luchttaxis
DENEMARKEN:	100 000 SDR voor alle luchtvaartdiensten Limieten voor andere schade dan overlijden of letsel lopen voor binnenlandse en internationale luchtvaartdiensten uiteen
FRANKRIJK:	100 000 SDR voor alle diensten Limieten voor andere schade dan overlijden of letsel komen voor alle luchtvaartdiensten overeen met W/H
FINLAND:	W/H van toepassing op internationale luchtvaartdiensten. Indien het land van bestemming geen partij bij de W/H is, zijn de MP3-limieten van toepassing (100 000 SDR) 100 000 SDR voor binnenlandse diensten 100 000 SDR voor Finnair op internationale luchtlijnen
DUITSLAND:	W/H van toepassing op internationale luchtvaartdiensten, gebaseerd op een wet inzake omrekeningskoersen (b.v. 250 000 francs Poincaré = 53 600 DM) 150 000 DM voor Lufthansa 320 000 DM voor binnenlandse luchtvaartdiensten
GRIEKENLAND:	W/H van toepassing op alle diensten Aangezien er geen wet op wisselkoersen bestaat, zijn sommige gerechtelijke beslissingen met elkaar in tegenspraak. De nationale wetgeving geeft voor overlijden of letsel een limiet van 4 000 000 DRA voor binnenlandse luchtvaartdiensten (dit bedrag mag niet worden overschreden wanneer de schadevergoeding de vorm van periodieke betalingen aanneemt)

---

(1) Studie van Sven Brise, zie voetnoot 3. Oostenrijk, Finland en Zweden blijven in deze studie buiten beschouwing.

(2) Voor alle limieten kunnen de luchtvervoerders zich beroepen op artikel 20, lid 1, van het VW (behalve Portugal bij binnenlandse vluchten).

IERLAND:	W/H van toepassing op alle diensten 100 000 SDR voor Aer Lingus (internationale luchtvaartdiensten) Hetzelfde bedrag voor overige in Ierland geregistreerde exploitanten
ITALIË:	W/H, wettelijk geconverteerd in SDR (internationaal) en LIT (binnenlands), van toepassing op alle diensten. De aangegeven limieten zijn: 100 000 SDR voor internationale luchtvaartdiensten 195 000 000 LIT voor binnenlandse luchtvaartdiensten N.B.: Er moet op worden gewezen dat buitenlandse luchtvervoerders die op Italië vliegen onderworpen zijn aan een wet die de internationale limiet van 100 000 SDR oplegt.
LUXEMBURG:	W/H van toepassing op alle luchtvaartdiensten Geen binnenlandse diensten 100 000 SDR op alle in Luxemburg geregistreerde luchtvervoerders die passagiers vervoeren
NEDERLAND:	W/H van toepassing op alle luchtvaartdiensten 100 000 SDR (alle in Nederland geregistreerde grote luchtvervoerders)
PORTUGAL:	Aansprakelijkheid zonder schuld (binnenlandse diensten) Op alle diensten: 12 000 000 ESC per passagier; bagage volgens Den Haag
SPANJE:	Op alle diensten: 3 500 000 PTA per passagier; bagage volgens Den Haag
ZWEDEN:	100 000 SDR voor internationale en binnenlandse diensten
VK:	W/H van toepassing op alle luchtvaartdiensten, verhoogd tot 100 000 SDR.

BIJLAGE II
IATA-OVEREENKOMST TUSSEN LUCHTVERVOERDERS
BETREFFENDE PASSAGIERSAANSPRAKELIJKHEID

OVERWEGENDE DAT: Het systeem van het Verdrag van Warschau voor het internationaal luchtvervoer van bijzonder groot nut is ; en

VASTSTELLENDE DAT: De aansprakelijkheidslimieten van het Verdrag, die sedert 1955 niet meer werden gewijzigd, nu in de meeste landen absoluut niet meer toereikend zijn en dat de internationale luchtvervoerders voorheen samen zijn opgetreden om deze ten behoeve van de passagiers te verhogen;

Komen de ondertekenende luchtvervoerders het volgende overeen:

1. Actie te ondernemen om de aansprakelijkheidslimieten voor verhaalbare schadevergoedingen volgens artikel 22, lid 1, van het Verdrag van Warschau met betrekking tot claims voor overlijden, verwondingen of ander lichamelijk letsel van een passagier in de zin van artikel 17 van het Verdrag op te heffen, zodat de verhaalbare schadevergoeding kan worden vastgesteld en toegekend door verwijzing naar het recht van het land waar de passagier is gevestigd.

2. Alle beschikbare verweermiddelen volgend uit de bepalingen van het Verdrag te handhaven; een luchtvervoerder mag echter te allen tijde van een verweermiddel afzien, eventueel ook, afhankelijk van de omstandigheden, tot aan een aangegeven geldbedrag aan verhaalbare schadevergoeding.

3. Zich het recht van verhaal op alle andere personen voor te behouden, met inbegrip van te vorderen bijdragen of schadeloosstellingen, ten aanzien van alle door de luchtvervoerder betaalde bedragen.

4. Andere bij het internationale vervoer van passagiers betrokken luchtvervoerders aan te moedigen de bepalingen van deze Overeenkomst op dergelijk vervoer toe te passen.

5. De bepalingen van deze Overeenkomst uiterlijk op 1 november 1996 of, na deze datum, bij ontvangst van de vereiste goedkeuring door de regering in werking te doen treden.

6. Dat deze Overeenkomst in genen dele afdoet aan de rechten van de passagier of de eisende partij, die verder krachtens het Verdrag gelden.

7. Dat van deze Overeenkomst een onbeperkt aantal kopieën mag worden getekend, die alle te zamen één enkele overeenkomst vormen. Elke luchtvervoerder kan partij worden bij deze Overeenkomst door er een kopie van te tekenen en deze bij de Directeur-generaal van de International Air Transport Association (IATA) te deponeren.

8. Dat elke luchtvervoerder die partij is bij deze Overeenkomst zich daaruit mag terugtrekken door twaalf (12) maanden vooraf daarvan schriftelijk kennis te geven bij de Directeur-generaal van de IATA en de andere luchtvervoerders die partij zijn bij de Overeenkomst.

OVEREENKOMST TUSSEN LUCHTVERVOERDERS BETREFFENDE PASSAGIERSAANSPRAKELIJKHEID

TOELICHTING VAN DE IATA

De Overeenkomst tussen luchtvervoerders is een overkoepelende overeenkomst; de precieze wettelijke rechten en verantwoordelijkheden van de ondertekenende luchtvervoerders ten overstaan van de passagiers worden vastgelegd in de van toepassing zijnde vervoervoorwaarden en tarieven.

De luchtvervoerders die de Overeenkomst ondertekenen, verplichten zich daarmee de aansprakelijkheidslimieten zoals vastgelegd in het Verdrag van Warschau (1929), het Protocol van Den Haag (1955), de Overeenkomst van Montreal van 1966 en/of de limieten die zij voorheen waren overeengekomen of die hen door de regeringen waren opgelegd, op te heffen.

De luchtvervoerders mogen hierbij zover gaan dat de wetgeving van het land waar de passagier is gevestigd kan worden gehanteerd voor de vaststelling en toewijzing van de verhaalbare schadevergoedingen, zulks in de zin van de Overeenkomst tussen luchtvervoerders. Dit is echter een optie. Wanneer een luchtvervoerder wel van de gestelde aansprakelijkheidsgrenzen wil afzien, maar er niet op staat dat voor de berekening van de verhaalbare schadevergoeding de wet van de vestigingsplaats van de passagier als uitgangspunt wordt genomen, of daartoe niet wordt verplicht door een regeringsinstantie, mag zij zich baseren op de rechtspraak van het hof waarbij de zaak dient.

De door het systeem van het Verdrag van Warschau geboden verweermiddelen blijven geheel of ten dele beschikbaar voor de luchtvervoerders die de Overeenkomst hebben ondertekend, tenzij een luchtvervoerder besluit hiervan af te zien, dan wel hiertoe door een regeringsinstantie wordt verplicht.

BIJLAGE III
SCHADEVERGOEDINGEN IN EUROPA BIJ VERKEERSONGEVALLEN[1]

Tabel 1: Slachtoffer: Man 40, gehuwd, twee afhankelijke kinderen, arts

Letsel	VK UKL	België 59,6 BFR	Griekenland 25 DRA	Nederland 3,26 HFL	Italië 2.124 LIT	Frankrijk 9,73 FF	Duitsland 2,90 DM	Denemarken 11,02 DKR	Ierland 1,08 IRL	Luxemburg f 59,55 LFR	Spanje 178,45 PTA	Portugal 254 ESC
Onmiddellijk overlijden	311 000	325 779	195 007	224 540	464 900	307 098	331 034	81 347	461 806	351 098	168 114	229 724
Brandwonden (A) (B) (C)	89 000 99 000 79 000	81 978	71 088 t/m 86 316	18 098 t/m 21 166	55 085 t/m 120 835	109 198 t/m 127 790	132 759 t/m 148 276	37 659	93 981 126 389 93 981	83 985	16 811 28 019 16 811	24 016
Verlamming	526 500	449 457	310 947	498 466 t/m 567 485	474 710	705 576	637 931 t/m 672 414	110 254 t/m 237 296	607 407	453 830	280 191	288 937
Verlies van gezichtsvermogen - totale blindheid	572 500	531 871	363 333	466 258 (486 258)	674 795	744 853	586 207 t/m 603 488 (623 448)	225 499	613 889	537 871	56 038	290 465

Bron: Davies Arnold Cooper: Toegewezen schadevergoedingen bij overlijden of zwaar lichamelijk letsel Lid-Staten (geen aansprakelijkheidsgrenzen).

(1) In deze bedragen zijn geen interesten opgenomen, noch voor noch na de uitspraak. Voor Nederland en Duitsland gelden twee reeksen cijfers. De cijfers tussen haakjes omvatten ook medische uitgaven die niet door de Staat worden vergoed. Alle bedragen zijn omgerekend naar pond sterling (UKL) en naar boven afgerond (wisselkoers van 21 juni 1990).

Tabel 2: Slachtoffer: Vrouw, 20, ongehuwd, student medicijnen

Letsel	VK UKL	België 59,6 BFR	Griekenland 25 DRA	Nederland 3.26 HFL	Italië 2.124 LIT	Frankrijk 9,73 FF	Duitsland 2,90 DM	Denemarken 11,02 DKR	Ierland £ 1,08 IRL	Luxemburg f 59,55 LFR	Spanje 178.45 PTA	Portugal 254 ESC
Onmiddellijk overlijden	1 250	6 292	14 912	2 147	210 122	15.416	2 069	1 089	8 102	6 795	67 246	4 528
Brandwonden												
(A)	44 000		7 579	21 779	61 205	62.025	63 793		63 426		16 811	
(B)	54 000	47 723	t/m	t/m	t/m	t/m	t/m	26 770	95 833	46 434	33 623	5 937
(C)	34 000		8 870	24 847	83 729	81.398	79 310		63 426		16 811	
Verlamming	452 250	370 569	234 723	498 466 t/m 567 485 (1 074 985)	318 710	563.759	431 034 t/m 465 517	90 290 t/m 166 515	529 630	376 246	168 114 t/m 224 152	360 840
Verlies van gezichtsvermogen - totale blindheid	478 250	415 323	251 404	466 258 (486 258)	517 514	537.196	472 414 t/m 489 655 (509 655)	157 441	421 296	423 013	67 246	325 465

Bron: Davies Arnold Cooper: Toegewezen schadevergoedingen bij overlijden of zwaar lichamelijk letsel Lid-Staten (geen aansprakelijkheidsgrenzen).

ISSN 0254-1513

COM(95) 724 def.

DOCUMENTEN

NL 07

Catalogusnummer : CB-CO-95-777-NL-C

ISBN 92-77-99245-X

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen

L-2985 Luxemburg