



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 09.09.1999  
KOM(1999) 435 endelig udg.

Forslag til

**RÅDETS AFGØRELSE**

**om Det Europæiske Fællesskabs underskrivelse af konventionen af 28. maj 1999  
om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring  
(Montreal-konventionen)**

(forelagt af Kommissionen)

## BEGRUNDELSE

Den 8. maj 1999 blev der i Montreal indledt en diplomatisk konference for at få vedtaget nye internationale regler for luftfartsselskabers erstatningsansvar ved skader, der opstår under international lufttransport. Konferencen var vellykket og sluttede den 28. maj med vedtagelsen af en ny konvention om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring. Den nye aftale vil blive kendt som "Montreal-konventionen" og træder i stedet for den 70 år gamle "Warszawa-ordning", hvis første regler blev vedtaget i 1929.

Ifølge Rådets konklusioner af 29. marts 1999 var Fællesskabets vigtigste mål at sikre, at den nye konvention var i overensstemmelse med grundprincipperne i Fællesskabets nuværende lovgivning for dette område, så de europæiske flypassagerer og luftfartsselskaber kunne omfattes af en utvetydig, ensartet ordning, der gjaldt, uanset om de rejste indenrigs, i Fællesskabet eller i verden som helhed. Den vigtigste relevante lovgivning i Fællesskabet er Rådets forordning (EF) 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, og den drejer sig fortrinsvis om erstatningsansvaret ved passagerernes død eller tilskadekomst.

Foruden at sikre almindelig overensstemmelse med Fællesskabets nuværende lovgivning for erstatningsansvar konkluderede Rådet, at Fællesskabet selv burde være medunderskrivende part i den nye konvention, hvis forhandlingsresultatet blev acceptabelt for Fællesskabet og medlemsstaterne. For at give "regionale økonomiske samarbejdsorganisationer" mulighed for tiltrædelse foreslog Kommissionen sine forhandlingspartnere, at en bestemmelse herom skulle indføres i den nye konvention.

### Den nye Montreal-konventions indhold

Fællesskabet nåede begge sine vigtigste mål under forhandlingerne.

De af den nye konventions bestemmelser, der gælder områder, som omfattes af Fællesskabets lovgivning, afviger ikke væsentligt fra den. Den nye konventions erstatningsgrænser svarer til dem, der er fastsat i Rådets forordning (EF) 2027/97, og bestemmelserne for bevisbyrde og retslig indsigelse er stort set i overensstemmelse med hinanden. Lige som forordningen sætter heller ikke den nye konvention nogen grænse for luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved passagerernes død eller tilskadekomst, og det påhviler luftfartsselskabet at bevise, at det ikke har udvist forsømmelighed. Lige som i Fællesskabets lovgivning kan luftfartsselskaberne heller ikke afvise eller begrænse deres erstatningsansvar ved krav på indtil 100 000 særlige trækningsrettigheder<sup>1</sup>.

Et andet vigtigt led i Fællesskabets interne ordning er kravet om, at luftfartsselskaberne udbetaler et forskudsbeløb til dækning af de skadelidtes eller deres families umiddelbare økonomiske behov. Den nye konvention tillader udtrykkeligt, at parterne stadig kan stille sådanne krav til deres egne luftfartsselskaber.

---

<sup>1</sup> 1 særlig trækningsrettighed er iflg. IMF's oplysninger = €1.25.

Skønt der kræves visse tekniske ændringer af Fællesskabets lovgivning for at sikre fuld overensstemmelse, behøver Fællesskabet således ikke at ændre principperne i sin erstatningslovgivning for at overholde den nye konvention. Når den nye konvention træder i kraft, vil den snarere hæve verdenssamfundets regler for erstatningsansvar ved passagerernes død eller tilskadekomst til den høje standard, der nu præger europæisk lovgivning.

Den nye konvention tillader, at "regionale økonomiske samarbejdsorganisationer" kan blive parter i konventionen på visse betingelser. Den bestemmelse, som Fællesskabet havde foreslået herom, kom til at indgå i den endeligt vedtagne tekst. "En regional økonomisk samarbejdsorganisation" defineres som en organisation, der har kompetence på nogle af de områder, konventionen omfatter, og som har bemyndigelse til at underskrive og ratificere, acceptere, godkende eller tiltræde konventionen. Som det bekræftes i erklæringerne fra de medlemsstater, der har underskrevet Montreal-konventionen, giver denne definition Fællesskabet mulighed for at blive kontraherende part i overensstemmelse med Rådets konklusioner af 29. marts 1999, forudsat Fællesskabets institutioner giver deres godkendelse. På konferencen erklærede Fællesskabet desuden, at det på ratificeringstidspunktet ville fremsætte en erklæring, som angav Fællesskabets kompetenceområder.

#### Betydningen af Fællesskabets underskrift

Fællesskabets underskrivelse af den nye konvention er første skridt mod en senere godkendelse af aftalen og er på grund af den fælles kompetence på dette område vigtig for, at medlemsstaterne kan ratificere den. I Fællesskabet kræver underskrivelse af den nye konvention kun en beslutning fra Rådet, mens egentlig ratificering kræver en beslutning, som Rådet træffer efter samråd med Europa-Parlamentet. Kommissionen vil fremsætte et formelt forslag om godkendelse sammen med et forslag om ændring af Rådets forordning (EF) 2027/97.

Da den nye konvention omfatter områder, der hører både under Fællesskabets og medlemsstaternes kompetence, og da dens artikel 57 udelukker forbehold (undtagen i marginale spørgsmål), må både de 15 enkelte medlemsstater og Fællesskabet som sådant tiltræde samtidig, så konventionen uden hindringer kan blive fuldt gældende i hele Fællesskabet.

Fællesskabets underskrivelse og eventuelle tiltrædelse har også politisk værdi. Den vil vise, at Fællesskabet støtter den nye konvention og den nye ordning for erstatningsansvar, som dermed indføres. Det er særlig vigtigt, da konventionens ikrafttrædelse afhænger af det deponerede antal ratificeringsinstrumenter. Selv om Kommissionens eget ratificeringsinstrument ikke tæller i forhold til de 30 ratificeringsinstrumenter, der kræves for at sætte konventionen i kraft, vil Fællesskabets og dets medlemsstaters støtte vise vej for andre lande og øge chancerne for, at den nye konvention træder i kraft og ratificeres vidt og bredt. Warszawa-konventionen er nu stærkt forældet, og den usammenhængende ordning, der gælder på verdensplan, bør snarest afløses.

#### Praktiske spørgsmål

En repræsentant for Rådet og Kommissionen skal som sædvanlig underskrive konventionen på Fællesskabets vegne.

## Forslag

På baggrund af det foregående foreslår Kommissionen Rådet at vedtage vedlagte beslutning.

Forslag til

## **RÅDETS AFGØRELSE**

### **om Det Europæiske Fællesskabs underskrivelse af konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen)**

**(EØS-relevant tekst)**

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80 og artikel 300, stk. 2, første led,

under henvisning til forslag fra Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) forhandlingerne om den nye konvention om indførelse af visse ensartede regler for internationale luftbefordring blev afsluttet i Montreal den 28. maj 1999;
- (2) denne konvention er en modernisering af Warszawa-ordningen for erstatningsansvar i forbindelse med luftfart, og dens bestemmelser svarer til de høje standarder, der allerede gælder i Det Europæiske Fællesskab;
- (3) konventionens bestemmelser giver regionale økonomiske samarbejdsorganisationer med kompetence på nogle af de områder, der omfattes af konventionen, mulighed for at blive parter i den;
- (4) Det Europæiske Fællesskab er en sådan organisation, da den har indført lovgivning om luftfartsselskabers ansvar i tilfælde af ulykker;
- (5) hvis Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater beslutter at lade sig forpligte af denne konvention, vil det sikre ensartet anvendelse af de nye regler i Fællesskabet og medvirke til at få dem accepteret på verdensplan;
- (6) konventionen bør derfor underskrives af Det Europæiske Fællesskab under hensyntagen til den senere ratificeringsprocedure og til eventuelle behov for ændring af Fællesskabets nuværende lovgivning;
- (7) de medlemsstater, der ikke allerede selv har underskrevet konventionen, bør gøre det hurtigst muligt -

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

*Artikel 1*

Montreal-konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring underskrives af Det Europæiske Fællesskab.

*Artikel 2*

Rådets formand udpeger de personer, som bemyndiges til at underskrive konventionen på Fællesskabets vegne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Rådets vegne  
Formand*