

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 60)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres
stedfortrædere

BilagJournalnummer	Kontor	
1 400.C.2-0	EU-sekr.	11. oktober 2000

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, KOM(2000) 340.

Trafikministeriet

Notat

DatoJ.nr.Løbenr. ::: 6. oktober 2000129-104TM0174

Grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, KOM(2000) 340.

Resumé:

Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 indførte en modernisering af reglerne vedrørende Det Europæiske Fællesskabs luftfartsselskabers erstatningsansvar ved passagerers død eller tilskadekomst. Med forslaget tilpasses reglerne "Montreal-konventionen", som blev underskrevet den 28. maj 1999, og som skal afløse den 70 år gamle Warszawa-konvention. Den væsentligste ændring i forhold til Fællesskabs nuværende forordning er bagage og forsinkelse. Dermed sikres fuld overensstemmelse mellem de nye internationale regler og Fællesskabets regler.

1. Baggrund og indhold.

Forslaget skal vedtages efter Traktatens artikel 251 (tidl. art. 189 B), dvs. fælles beslutningstagen med Parlamentet.

Formålet med forslaget er at bringe Fællesskabets lovgivning i overensstemmelse med den nye konvention om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, "Montreal-konventionen", som blev underskrevet den 28. maj 1999, og som skal afløse den 70 år gamle Warszawa-konvention. Såvel Danmark som Fællesskabet har underskrevet konventionen.

Montreal-konventionen indfører nye rammebestemmelser for luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved skader, der opstår under international lufttransport. Den indfører navnlig ubegrænset erstatningsansvar ved passagerers død eller tilskadekomst og højere erstatningsgrænser for bagage og ladning.

Montreal-konventionen omfatter al international lufttransport, mens forordning 2027/97 omfatter al passagertransport, der udføres af europæiske luftfartsselskaber, herunder også indenrigsflyvning i medlemsstaterne. De foreslåede ændringer af forordningen skal sikre ensartede regler for erstatningsansvar over for passagerer og deres bagage på alle flyvninger, som udføres af europæiske luftfartsselskaber, på internationale ruter, rute r i Fællesskabet og indenrigsruter, både når det gælder ruteflyvning og charterflyvning.

Med vedtagelsen af forordning nr. 2027/97 sikredes EF's luftfartspassagerer en beskyttelse, som lå væsentligt over den, som Warszawa-konventionen kunne tilbyde.

Den grundlæggende erstatningsordning ved passagerers død eller tilskadekomst er således den samme i Montreal-konventionen og forordning nr. 2027/97. Begge indeholder en almindelig bestemmelse om ubegrænset erstatningsansvar. D.v.s., at luftfartsselskabet ikke kan afvise eller begrænse sit erstatningsansvar for krav på indtil 100.000 SDR (SDR = Special Drawing Rights, 1 SDR = ca. 11,0 kr. pr. 3. oktober 2000) pr. passager ved at bevise, at den pågældende passager selv har forvoldt eller bidraget til skaden. Begge indeholder endvidere regler om erstatningsforskuud til ofrene og deres pårørende.

Erstatningsansvaret for bagage og tab, der skyldes forsinkelse, er derimod omfattet af Montreal-konventionen, men ikke af forordning 2027/97. Dette er den væsentligste ændring i forhold til Fællesskabets nuværende forordning. Ved at indarbejde Montreal-konventionens bestemmelser herom sikres overensstemmelse mellem de nye internationale regler og Fællesskabets regler.

For bagage sættes der som udgangspunkt en øvre grænse for Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar på 1000 SDR pr. passager. Ligesom i Montreal-konventionen gælder denne øvre grænse dog ikke, hvis passagererne på indcheckningstidspunktet har afgivet en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet. Passageren kan i den forbindelse blive bedt om at betale et supplerende beløb til luftfartsselskabet for at dække selskabets øgede økonomiske risiko.

Hvad angår tab på grund af forsinkelse er erstatningsgrænsen på 4150 SDR pr. passager. Ligesom i Montreal-konventionen er EU's luftfartsselskaber ikke erstatningspligtige, hvis de kan bevise, at de har gjort alt, hvad de kunne for at undgå skaden, eller det var umuligt for dem at gøre noget.

Ud over Warszawa- og Montreal-konventionens krav om information til passagererne om erstatningsansvaret ved en given rejse skal luftfartsselskaberne ifølge forordningsforslaget give alle forbrugere i Fællesskabet, som køber lufttransport, en enkel og let forståelig skriftlig redegørelse for de erstatningsgrænser, der finder anvendelse for den pågældende flyvning. Hvis hele transporten udføres af luftfartsselskaber fra Fællesskabet, skal den skriftlige redegørelse angive de erstatningsgrænser, som er fastsat i forordningen.

Kommissionen vil arbejde for, at Montreal-konventionen og forordningen træder i kraft samtidig.

2. Gældende dansk ret.

Bekendtgørelse af lov om luftfart nr. 769 af 16. august 2000 og forordning nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker.

3. Høring.

Forslaget er sendt i høring hos de relevante virksomheder og organisationer: Nordisk Flyforsikringsgruppe, Forsikring & Pension, Forbrugerrådet, Scandinavian Airlines System (SAS), Sterling European, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Erhvervenes Transportudvalg (ETU) og Maersk Air.

ETU har ingen bemærkninger til forslaget.

Forsikring & Pension samt SAS hilser forslaget velkomment, idet forslaget sikrer fuld overensstemmelse mellem de nye internationale regler og Fællesskabets regler.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at man kan tilslutte sig, at bagage og forsinkelse tilføjes Fællesskabets nuværende regler. Derudover har man forslag til nogle sproglige ændringer, herunder at forordningen bør gengive de relevante bestemmelser i Montreal-konventionen.

Maersk Air bemærker, at ændringsforslaget skal sikre fuld overensstemmelse mellem de nye internationale regler og Fællesskabets regler. Endvidere formoder Maersk, at der ved reguleringen ikke sker konkurrenceforvridning i forhold til jernbanetransport.

Endelig formoder Maersk vedrørende forslaget til art. 6 - hvorefter forbrugerne skal have en enkelt og let forståelig skriftlig redegørelse for grænserne for luftfartsselskabernes erstatningsansvar - at der for at undgå sprogmæssige uoverensstemmelser vil blive udarbejdet en autoriseret dansk oversættelse, i hvilken erstatningsansvarets grænser er gengivet.

Forbrugerrådet henviser til de foreløbige bemærkninger, som den europæiske forbrugerorganisation, BEUC, har udarbejdet. Det fremgår heraf, at BEUC hilser forslaget velkomment og finder, at det vil stille forbrugerne bedre, at bagage og forsinkelse indføres i Fællesskabets nuværende regler. For så vidt angår erstatningsansvaret for tab, beskadigelse og forsinkelse af bagage mener BEUC dog, at ansvarsgrænsen på 1000 SDR er for lav. Forbrugerrådet tilføjer i den forbindelse, at det forekommer urealistisk, at almindelige passagerer kan forventes at

udforme en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet. Hvad angår erstatningsansvaret for passagerers død eller tilskadekomst ser BEUC gerne, at ansvarsgrænsen på 100.000 SDR helt bortfalder, alternativt sættes op, i Fællesskabslovgivningen. Endvidere havde BEUC gerne set oplysnings pligten i den nuværende forordnings art. 6 bibeholdt, hvorefter "billetten eller et tilsvarende dokument", og ikke som i forslaget, "en enkel og let forståelig skriftlig redegørelse" skal indeholde oplysninger om ansvarsgrænserne for den pågældende flyvning. Det bør ifølge BEUC fremgå, at passageren skal have disse oplysninger senest på købstidspunktet. BEUC mener også, at der som i den nuværende forordnings art. 6 bør forefindes en bestemmelse, hvorefter luftfartsselskaber, der ikke er hjemmehørende i Fællesskabet og ikke anvender forordningens erstatningsbestemmelser, skal angive dette samt udlevere en formular med en redegørelse for deres betingelser til passagererne. Herudover foreslår BEUC, at forordningen træder i kraft så hurtigt som muligt og ikke afventer Montreal-konventionens ikrafttræden. Desuden foreslår BEUC, at der indføres en bestemmelse om "luftfarts bruger-værneting". Endelig mener BEUC, at Montreal-konventionens relevante bestemmelser bør indarbejdes i selve forordningen.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark, men vil eventuelt indebære en ændring af luftfartsloven.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser.

Det skønnes, at der vil være tale om meget begrænsede konsekvenser, men forslaget vil kunne medføre højere billetpriser for flytransport.

6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen bemærker i forslaget, at eftersom der i Fællesskabet ikke skelnes mellem indenrigs- og udenrigsflyvning, og eftersom luftfartsselskaberne uhindret kan flyve over hele Fællesskabet, behandles spørgsmålet mest effektivt på Fællesskabsplan.