



**RAAD VAN  
DE EUROPESE UNIE**

**Brussel, 15 juni 2001 (20.06)  
(OR. en)**

**9890/01**

---

---

**Interinstitutioneel dossier:  
2000/0246 (COD)**

---

---

**LIMITE**

**AVIATION 32  
CODEC 592**

**VERSLAG**

---

van: het secretariaat-generaal Raad  
aan: het Comité van permanente vertegenwoordigers/de Raad

---

nr. Comv.: 9347/00

---

Betreft: LUCHTVAART:  
- Verdrag van Montreal inzake de aansprakelijkheid van luchtvervoerders:  
wijziging van Verordening nr. 2027/97  
= Gemeenschappelijk standpunt

---

1. Na de eerste lezing van het Europees Parlement heeft de Groep luchtvaart het Commissie-voorstel besproken, alsmede de amendementen waarom het Europees Parlement in eerste lezing verzocht heeft. De groep stond positief tegenover veel amendementen van het Europees Parlement, maar kon ze niet allemaal aanvaarden. Na het beraad van het Comité van permanente vertegenwoordigers op 13 juni 2001 ziet het ontwerp van het gemeenschappelijk standpunt eruit als in bijlage dezes is weergegeven.

In een informele vergadering met de rapporteur van het Europees Parlement, mevrouw Sanders-ten Holte, lichtte het voorzitterschap de wijzigingen toe die de groep naar aanleiding van de amendementen van het Europees Parlement had aangebracht. De rapporteur antwoordde dat, als de Raad een gemeenschappelijk standpunt aanneemt dat overeenkomt met de standpunten van de groep, het Europees Parlement in zijn tweede lezing waarschijnlijk met het gemeenschappelijk standpunt van de Raad zal instemmen, zodat de verordening kan worden aangenomen.

2. Het Comité van permanente vertegenwoordigers wordt verzocht de volgende kwesties op te lossen:
- a) het Duitse verzoek om een aparte overweging, ter voorkoming van een mogelijk conflict tussen het Verdrag van Montreal/Verordening nr. 2027/97 en de richtlijn inzake pakketreizen;
  - b) het Duitse verzoek om lid 1 van artikel 3 te wijzigen, zodat onder de verordening niet alleen luchtvervoerders uit de Gemeenschap vallen, maar iedereen die in de Gemeenschap aansprakelijk kan zijn als vervoerder uit hoofde van het Verdrag van Montreal;
  - c) het Franse en Portugese verzoek om lid 1 van artikel 3 te schrappen, zodat de aansprakelijkheidsregeling die thans in Verordening nr. 2027/97 bestaat, gehandhaafd wordt.

Wanneer die kwesties geregeld zijn, kan de Raad de volledige tekst van de verordening goedkeuren; de formele aanneming van het gemeenschappelijk standpunt zal dan plaatsvinden nadat de juristen/vertalers de tekst hebben bijgewerkt.

---

ONTWERP  
VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2027/97 betreffende de aansprakelijkheid van  
luchtvervoerders bij ongevallen

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 80,  
lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie <sup>1</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité <sup>2</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's <sup>3</sup>,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag <sup>4</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid is het belangrijk te zorgen voor een passend schadevergoedingsniveau voor passagiers die bij een vliegtuigongeval betrokken zijn.
- (2) Op 28 mei 1999 is in Montreal een nieuw Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer vastgesteld, waarin nieuwe mondiale aansprakelijkheidsregels in geval van ongevallen voor het internationale luchtvervoer zijn opgenomen die de regels van het Verdrag van Warschau van 1929 en latere wijzigingen vervangen.

---

<sup>1</sup> PB C

<sup>2</sup> PB C

<sup>3</sup> PB C

<sup>4</sup> PB L 285 van 17.10.1997, blz. 1.

- (3) Het Verdrag van Warschau zal gedurende onbepaalde tijd naast het Verdrag van Montreal blijven voortbestaan.
- (4) Voornoemd Verdrag van Montreal voorziet in een systeem van onbeperkte aansprakelijkheid bij overlijden of letsel van passagiers.
- (5) De Gemeenschap heeft het Verdrag van Montreal ondertekend en heeft het voornemen kenbaar gemaakt partij bij dit Verdrag te worden door het te ratificeren.
- (6) Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen <sup>1</sup> dient in overeenstemming te worden gebracht met de bepalingen van het Verdrag van Montreal, zodat een uniform aansprakelijkheidssysteem voor het internationale luchtvervoer tot stand komt.
- (7) Binnen de interne luchtvaartmarkt wordt niet langer onderscheid gemaakt tussen nationaal en internationaal vervoer, en daarom dient zowel voor het internationale als het nationale vervoer binnen de Europese Gemeenschap dezelfde mate en aard van aansprakelijkheid te gelden.
- (8) Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel zijn maatregelen op communautair niveau wenselijk om te komen tot uniforme regelgeving voor alle luchtvervoerders van de Gemeenschap.
- (9) Een systeem van onbeperkte aansprakelijkheid bij overlijden of letsel van passagiers is passend binnen de context van een veilig en modern luchtvervoerssysteem.
- (10) Uniforme aansprakelijkheidsgrenzen bij verlies, beschadiging of vernietiging van bagage en bij door vertraging veroorzaakte schade die van toepassing zijn op alle door luchtvervoerders van de Gemeenschap verzorgde vervoer zullen leiden tot eenvoudige en duidelijke regels voor zowel passagiers als luchtvaartmaatschappijen, zodat passagiers zelf kunnen bepalen wanneer een bijkomende verzekering noodzakelijk is.
- (11) De toepassing van verschillende aansprakelijkheidsregelingen op verschillende routes binnen de netwerken van luchtvervoerders van de Gemeenschap zou voor deze maatschappijen onpraktisch en voor de passagiers verwarrend zijn.

---

<sup>1</sup> PB L 285 van 17.10.1997, blz. 1.

- (12) Het is wenselijk de slachtoffers van ongevallen en de personen te hunnen laste in de periode onmiddellijk na het ongeval te verlossen van financiële zorgen op korte termijn.
- (13) Krachtens artikel 50 van het Verdrag van Montreal moeten de partijen ervoor zorgen dat luchtvervoerders voldoende verzekerd zijn en bij de naleving van deze bepaling dient rekening te worden gehouden met artikel 7 van Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen <sup>1</sup>.
- (14) Aan alle passagiers dient basisinformatie over de geldende aansprakelijkheidsregels te worden verstrekt, zodat zij indien nodig vóór de reis een passende aanvullende verzekering kunnen regelen.
- (15) De in deze verordening vermelde monetaire bedragen dienen te worden herzien teneinde rekening te houden met de inflatie en eventuele herzieningen van de aansprakelijkheidsgrenzen in het Verdrag van Montreal.
- (16) De lidstaten zijn verantwoordelijk voor het vaststellen van de eventuele bepalingen die nog nodig zijn om het Verdrag van Montreal uit te voeren op punten die niet onder de bij de onderhavige verordening gewijzigde Verordening nr. 2027/97 vallen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

---

<sup>1</sup> PB L 240 van 24.8.1992, blz. 1.

## Artikel 1

Verordening (EG) nr. 2027/97 wordt als volgt gewijzigd:

1) de titel wordt gelezen:

"Verordening (EG) nr. 2027/97 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage";

2) artikel 1 wordt gelezen:

### "Artikel 1

1. Deze verordening geeft uitvoering aan de bepalingen van het Verdrag van Montreal over het luchtvervoer van passagiers en hun bagage, en bevat een aantal aanvullende bepalingen. Ze breidt de toepassing van de bepalingen in kwestie ook uit tot het luchtvervoer binnen de grenzen van één en dezelfde lidstaat.";

3) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt c) wordt gelezen:

"c) "schadevergoedingsgerechtigde": een passagier of persoon die volgens het toepasselijke recht gerechtigd is om met betrekking tot die passagier schadeloosstelling te verlangen.";

ii) het volgende punt c bis) wordt ingevoegd:

"c bis) "bagage": tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, zowel aangegeven als niet-aangegeven bagage in de zin van artikel 17, lid 4, van het Verdrag van Montreal.";

iii) punt d) wordt geschrapt;

iv) punt f) wordt gelezen:

"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, het Verdrag van Warschau zoals dat op 28 september 1955 is gewijzigd te 's-Gravenhage en het Verdrag ter aanvulling van het Verdrag van Warschau, ondertekend te Guadalajara op 18 september 1961";

v) het volgende punt g) wordt toegevoegd:

"g) "Verdrag van Montreal": het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, ondertekend te Montreal op 28 mei 1999.";

vi) lid 2 wordt gelezen:

"2. Aan in deze verordening voorkomende begrippen die niet in lid 1 zijn omschreven, wordt dezelfde betekenis gehecht als daaraan in het Verdrag van Montreal wordt gegeven.";

4) artikel 3 wordt gelezen:

### "Artikel 3

1. De aansprakelijkheid van een luchtvervoerder van de Gemeenschap met betrekking tot de passagiers en hun bagage is onderworpen aan alle bepalingen van het Verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben <sup>1</sup>.

2. De bij artikel 7 van Verordening (EEG) nr. 2407/92 opgelegde verzekeringsplicht, voorzover ze te maken heeft met de aansprakelijkheid van de passagiers, houdt in dat een luchtvervoerder van de Gemeenschap zich verzekert tegen aansprakelijkheid tot een niveau dat toereikend is om te waarborgen dat alle schadevergoedingsgerechtigde personen het volledige bedrag ontvangen waarop zij overeenkomstig deze verordening recht hebben.";

---

<sup>1</sup> Dit artikel is nog in bespreking.

- 5) het volgende nieuwe artikel 3 bis wordt toegevoegd:

"Artikel 3 bis

Het bijkomende bedrag dat overeenkomstig artikel 22, (2), van het Verdrag van Montreal door een luchtvervoerder van de Gemeenschap kan worden verlangd wanneer een passagier verklaart er bijzonder belang bij te hebben dat zijn bagage ter bestemming wordt afgeleverd, is gebaseerd op een tarief dat wordt bepaald door de extra vervoers- en verzekeringskosten voor de betrokken bagage bovenop de desbetreffende kosten voor bagage waarvan de waarde op of beneden het bedrag van de aansprakelijkheidsgrens wordt geraamd. Dit tarief wordt op verzoek aan de passagiers verstrekt.";

- 6) artikel 4 wordt geschrapt;

- 7) artikel 5, lid 2, wordt gelezen:

"2. Onverminderd lid 1 moet het voorschot in geval van overlijden ten minste 16.000 bijzondere trekkingsrechten in euro-equivalenten per passagier bedragen.";

artikel 5, lid 3, wordt gelezen:

"3. Een voorschot impliceert niet dat aansprakelijkheid wordt erkend en mag worden verrekend met elk bedrag dat later op basis van de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder van de Gemeenschap wordt uitgekeerd, maar hoeft niet te worden terugbetaald, tenzij in de in artikel 20 van het Verdrag van Montreal bedoelde gevallen of als degene die het voorschot ontvangen heeft niet schadevergoedingsgerechtigd was.";



8) artikel 6 wordt gelezen:

"Artikel 6

1. Alle luchtvervoerders die in de Gemeenschap luchtvervoersdiensten aanbieden, zorgen ervoor dat de passagiers op alle verkooppunten, ook voor de verkoop per telefoon of via het internet, een samenvatting van de voornaamste bepalingen inzake de aansprakelijkheid voor passagiers en hun bagage kunnen krijgen, die ook de termijnen voor het indienen van een eis tot schadeloosstelling en de mogelijkheid om een speciale verklaring over de bagage af te leggen, vermeldt. Om aan hun informatieplicht te voldoen, moeten alle luchtvervoerders in de Gemeenschap gebruikmaken van de kennisgeving in de bijlage bij deze verordening. De samenvatting en de kennisgeving kunnen niet gebruikt worden als grondslag om een schadeloosstelling te vorderen of om de bepalingen van deze verordening of het Verdrag van Montreal uit te leggen.

2. Naast de krachtens lid 1 verplichte inlichtingen verstrekken de luchtvervoerders voor de aankoop of verstrekking van luchtvervoersdiensten in de Gemeenschap elke passagier een schriftelijke mededeling met:

- in voorkomend geval, het voor de desbetreffende vlucht geldende maximum inzake de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder voor overlijden of lichamelijk letsel;
- het voor de desbetreffende vlucht geldende maximum inzake de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder voor vernietiging, verlies of beschadiging van bagage, vergezeld van een waarschuwing dat bagage met een hogere waarde dan dit bedrag bij de vertrekbalie bij de luchtvervoerder moet worden aangemeld of vóór de reis volledig door de passagier moet worden verzekerd;
- het voor de desbetreffende vlucht geldende maximum inzake de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder voor door vertraging veroorzaakte schade.

3. Voor alle door luchtvervoerders van de Gemeenschap verrichte vervoer zijn de conform de kennisgevingsplicht van de leden 1 en 2 vermelde maxima als vastgesteld bij deze verordening, tenzij de luchtvaartmaatschappij van de Gemeenschap op vrijwillige basis hogere maximumgrenzen toepast. Voor alle vervoer door luchtvaartmaatschappijen van buiten de Gemeenschap kunnen de leden 1 en 2 alleen van toepassing zijn op vervoer naar, vanuit of binnen de grenzen van de Gemeenschap.";

9) artikel 7 wordt gelezen:

"Artikel 7

Uiterlijk drie jaar na de datum van inwerkingtreding van deze verordening stelt de Commissie een verslag over de toepassing van de verordening op. Met name zal de Commissie daarbij nagaan of de in de desbetreffende artikelen van het Verdrag van Montreal vermelde bedragen moeten worden herzien in het licht van de economische ontwikkelingen en de kennisgevingen van de bewaarnemende instantie van de internationale organisatie voor de burgerluchtvaart (ICAO).";

10) de volgende bijlage wordt toegevoegd:

BIJLAGE

INFORMATIEVE KENNISGEVING OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 6, LID 1:

Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen voor passagiers en hun bagage.

Deze informatieve kennisgeving geeft een samenvatting van de aansprakelijkheidsregels die luchtvaartmaatschappijen van de Gemeenschap overeenkomstig de EG-wetgeving en het Verdrag van Montreal toepassen.

## Schadeloosstelling bij overlijden of letsel

De aansprakelijkheid voor overlijden of letsel van passagiers is niet door financiële limieten beperkt. Voor schade tot 100.000 speciale trekkingsrechten (bedrag bij benadering in plaatselijke munt) kan de luchtvaartmaatschappij vorderingen tot schadeloosstelling niet afwijzen of beperken. Boven dat bedrag kan ze zich tegen een vordering verzetten als ze het bewijs kan leveren dat ze niet nalatig is geweest of anderszins in gebreke is gebleven.

## Voorschotten

Als een passagier gewond raakt of om het leven komt, moet de luchtvaartmaatschappij binnen vijftien dagen nadat de schadevergoedingsgerechtigde geïdentificeerd is, een voorschot uitbetalen om aan de onmiddellijke economische behoeften tegemoet te komen. In geval van overlijden kan het voorschot niet minder dan 16 000 speciale trekkingsrechten (bedrag bij benadering in plaatselijke munt) bedragen.

## Vertraging van passagiers

In geval van vertraging van passagiers is de luchtvaartmaatschappij aansprakelijk voor schade die ontstaat, tenzij zij alle redelijke maatregelen getroffen heeft om de schade te voorkomen of in de onmogelijkheid verkeerde om dergelijke maatregelen te treffen. De aansprakelijkheid voor vertraging van passagiers is beperkt tot 4150 speciale trekkingsrechten (bedrag bij benadering in plaatselijke munt).

## Vertraging van bagage

In geval van vertraging van bagage is de luchtvaartmaatschappij aansprakelijk voor schade die ontstaat, tenzij zij alle redelijke maatregelen getroffen heeft om de schade te voorkomen of in de onmogelijkheid verkeerde om dergelijke maatregelen te treffen. De aansprakelijkheid voor vertraging van bagage is beperkt tot 1000 speciale trekkingsrechten (bedrag bij benadering in plaatselijke munt).

## Vernietiging, verlies of beschadiging van bagage

De luchtvaartmaatschappij is aansprakelijk voor vernietiging, verlies of beschadiging van bagage tot een maximum van 1000 speciale trekkingsrechten (bedrag bij benadering in plaatselijke munt). Wanneer het aangegeven bagage betreft, is de maatschappij ook aansprakelijk indien zij niet in gebreke is gebleven, tenzij de bagage al beschadigd was. Wanneer het niet-aangegeven bagage betreft, is de luchtvaartmaatschappij slechts aansprakelijk als zij in gebreke is gebleven.

## Hogere limieten voor bagage

Er kan een hogere aansprakelijkheidslimiet gelden indien de passagier voordat hij aan boord is gegaan een speciale verklaring heeft afgelegd en een aanvullende vergoeding heeft betaald.

## Klachten over bagage

Wanneer de bagage beschadigd, vertraagd, vermist of vernietigd is, moet de passagier zo spoedig mogelijk bij de luchtvaartmaatschappij een schriftelijke klacht indienen. In geval van beschadiging van aangegeven bagage moet de passagier binnen zeven dagen een schriftelijke klacht indienen en in geval van vertraging van aangegeven bagage binnen 21 dagen na de datum waarop de bagage tot zijn beschikking is gesteld.

Aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij waarmee het vervoerscontract is gesloten en de maatschappij die de vlucht verzorgt

Als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht verzorgt niet dezelfde is als de maatschappij waarmee het vervoerscontract is gesloten, heeft de passagier het recht een klacht of een vordering tot schadeloosstelling aan elk van beide maatschappijen te richten. Indien de naam of code van een luchtvaartmaatschappij op het ticket staat, is die maatschappij de vervoerder waarmee het vervoerscontract is gesloten.

## Termijn voor gerechtelijke procedure

Een gerechtelijke procedure tot het verkrijgen van schadeloosstelling moet worden aangevangen binnen twee jaar na het tijdstip van aankomst van het vliegtuig of het tijdstip waarop het vliegtuig had moeten aankomen.

## Grondslag voor de kennisgeving

Grondslag voor deze regels is het Verdrag van Montreal van 28 mei 1999, dat in de Gemeenschap uitgevoerd wordt door Verordening (EG) nr. 2027/97 (als gewijzigd) en de nationale wetgeving van de lidstaten.

## Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de 20e dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen. Zij is van toepassing met ingang van de datum van inwerkingtreding daarvan of met ingang van de datum waarop het Verdrag van Montreal voor de Gemeenschap in werking treedt, naar gelang welke datum de laatste is.

Deze verordening is bindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

voor het Europees Parlement  
de voorzitter

voor de Raad  
de voorzitter

---