

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2027/97 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen

(2000/C 337 E/08)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(2000) 340 def. — 2000/0145(COD)

(Door de Commissie ingediend op 7 juni 2000)

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,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid is het wenselijk 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.
- (3) Voornoemd Verdrag van Montreal voorziet in een systeem van onbeperkte aansprakelijkheid bij overlijden of letsel van passagiers.
- (4) De Gemeenschap heeft het Verdrag van Montreal ondertekend en heeft daarbij het voornemen kenbaar gemaakt partij bij dit Verdrag te worden.
- (5) Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen⁽¹⁾ dient in overeenstemming te worden gebracht met de bepalingen van het Verdrag van Montreal, om zodoende een uniform aansprakelijkheidssysteem voor het internationale luchtvervoer tot stand te brengen.
- (6) Binnen de interne luchtvaartmarkt wordt niet langer onderscheid gemaakt tussen nationaal en internationaal ver-

voer, en daarom dient zowel voor het internationale als het nationale vervoer binnen de Europese Gemeenschap dezelfde mate en aard van aansprakelijkheid te gelden.

- (7) Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel zijn maatregelen op communautair niveau wenselijk om te komen tot uniforme regelgeving voor alle luchtvervoerders van de Gemeenschap.
- (8) Een systeem van onbeperkte aansprakelijkheid bij overlijden of letsel van passagiers is passend binnen de context van een veilig en modern luchtvervoerssysteem.
- (9) Door de vaststelling van 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 zal worden gezorgd voor eenvoudige regels voor zowel passagiers als luchtvaartmaatschappijen en zullen passagiers zelf kunnen bepalen wanneer een bijkomende verzekering noodzakelijk is.
- (10) 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.
- (11) Het is wenselijk de slachtoffers van ongevallen en de personen ten hunnen laste in de periode onmiddellijk na het ongeval te verlossen van financiële zorgen op korte termijn.
- (12) 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⁽²⁾.
- (13) De geldende aansprakelijkheidsregels bij ongevallen dienen altijd te worden vermeld in de vervoersvoorwaarden van de luchtvervoerder en de passagiers dienen gemakkelijk over deze informatie te kunnen beschikken.
- (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.

⁽¹⁾ PB L 285 van 17.10.1997, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 240 van 24.8.1992, blz. 1.

(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,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

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”.

2. Artikel 1 wordt gelezen:

„Artikel 1

1. In deze verordening wordt bepaald welke verplichtingen luchtvervoerders van de Gemeenschap uit hoofde van hun aansprakelijkheid hebben voor schade die optreedt wanneer een passagier overlijdt of lichamelijk letsel oploopt, indien het ongeval dat het overlijden of het letsel heeft veroorzaakt, heeft plaatsgevonden aan boord van het vliegtuig of bij het in- of uitstappen.

2. Bij deze verordening wordt de toepassing van sommige bepalingen van het Verdrag van Montreal tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer uitgebreid tot alle door luchtvervoerders van de Gemeenschap tegen beloning verrichte personen- en bagagevervoer, met inbegrip van het vervoer binnen een lidstaat. Deze verordening is ook van toepassing op alle kosteloos door luchtvervoerders van de Gemeenschap per vliegtuig verrichte personen- en bagagevervoer.”

3. Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

i) Littera c) wordt gelezen:

„c) „schadevergoedingsgerechtigde”: een passagier of elke natuurlijke persoon die volgens het toepasselijke recht gerechtigd is om met betrekking tot die passagier schadeloosstelling te verlangen;”

ii) Littera d) wordt geschrapt.

iii) Littera 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;”

iv) De volgende littera 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.”

v) 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 voor de schade bij overlijden of lichamelijk letsel van een passagier is onderworpen aan het bepaalde in de artikelen 17, 20 en 21 van het Verdrag van Montreal.

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

5. Het volgende nieuwe artikel 3 bis wordt toegevoegd:

„Artikel 3 bis

1. De aansprakelijkheid van een luchtvervoerder van de Gemeenschap voor door vertraging veroorzaakte schade en in geval van vernietiging, verlies, beschadiging of vertraging bij het vervoer van bagage is onderworpen aan het bepaalde in de artikelen 19, 20, 22, (1), (2), (5) en (6), en 31 van het Verdrag van Montreal.

2. 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.

3. Binnen 14 dagen na ontvangst van een klacht in verband met het bepaalde in dit artikel, stelt de luchtvervoerder van de Gemeenschap de betrokken passagier ervan in kennis dat zijn klacht is ontvangen en wordt beoordeeld.”

6. Artikel 4 wordt gelezen:

„Artikel 4

Deze verordening:

- bevat geen enkele bepaling waaruit kan worden afgeleid dat de luchtvervoerder van de Gemeenschap de enige partij is die aansprakelijk kan worden gesteld voor schade;
- doet in geen enkel opzicht uitspraak over het feit of een persoon die overeenkomstig de bepalingen van de verordening aansprakelijk is voor schade verhaalrecht heeft tegenover enige andere persoon.”

7. Artikel 5, lid 2, wordt gelezen:

„2. Onverminderd lid 1 moet het voorschot in geval van overlijden tenminste 16 000 bijzondere trekkingsrechten in euro-equivalenten per passagier bedragen.”

8. Artikel 6 wordt gelezen:

„Artikel 6

1. Het bepaalde in de artikelen 3, 3 bis en 5 moet in de vervoersvoorwaarden van de luchtvervoerder van de Gemeenschap tot uitdrukking komen.
2. Luchtvervoerders zorgen ervoor dat bij de vertegenwoordigers van de luchtvervoerders van de Gemeenschap, bij reisbureaus, bij vertrekbalies en op verkooppunten de passagiers op verzoek passende inlichtingen over het bepaalde in de artikelen 3, 3 bis en 5 worden verstrekt.
3. Naast de krachtens het Verdrag van Warschau en het Verdrag van Montreal verplichte inlichtingen verstrekken luchtvervoerders alle consumenten in de Gemeenschap bij aankoop van luchtvervoerdiensten een schriftelijke mededeling waarin in eenvoudige en begrijpelijke taal de volgende gegevens worden vermeld:

— 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.

4. Voor alle door luchtvervoerders van de Gemeenschap verrichte vervoer worden in de schriftelijke mededeling de bij deze verordening vastgestelde maxima vermeld.

5. Wanneer het bepaalde in lid 3 niet wordt nageleefd is dit niet van invloed op het bestaan of de geldigheid van het vervoerscontract; daarop zijn evenwel de bepalingen van deze verordening van toepassing.”

9. Artikel 7 wordt gelezen:

„Artikel 7

Uiterlijk zes jaar na de 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.”

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 van inwerkingtreding van het Verdrag van Montreal, naar gelang welke datum de laatste is.

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