



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 56

(2002–2003)

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 142/2002 av 8. november 2002 om innlemmelse i EØS-avtalen av rådsforordning om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker

*Tilråding fra Utenriksdepartementet av 11. april 2003,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

1 Bakgrunn

EØS-komiteens beslutning nr. 142/2002 av 8. november 2002 gjelder innlemmelse i EØS-avtalen av rådsforordning (EF) nr. 889/2002 av 13. mai om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker. Reglene vil inngå i EØS-avtalens vedlegg XIII om transport.

Forordningen endrer rådsforordning (EF) nr. 2027/97 av 9. oktober 1997 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker.

Ettersom gjennomføring av forordningen i norsk rett krever lovendring, ble EØS-komiteens beslutning fattet med forbehold om Stortingets samtykke, i samsvar med Grunnlovens § 26, annet ledd og EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1.

EØS-komiteens beslutning og rådsforordningen i norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Nærmere om forordningen

Det har innenfor den internasjonale luftfartsorganisasjonen ICAO (International Civil Aviation Organization) lenge vært arbeidet for å komme fram til ensartede regler for erstatningsutbetaling i for-

bindelse med flyulykker, og den 28. mai 1999 ble en ny konvensjon om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring vedtatt i Montreal (Montrealkonvensjonen). Montrealkonvensjonen, som fastsetter nye internasjonale regler om erstatningsansvar ved luftfartsulykker, erstatter reglene i Warszawakonvensjonen fra 1929 og senere endringer av den. Bakgrunnen for rådsforordning (EF) nr. 889/2002, som endrer rådsforordning (EF) nr. 2027/97, er ønsket om å foreta en tilpasning av fellesskapets lovgivning med Montrealkonvensjonen.

I rådsforordning (EF) nr. 2027/97 er luftfartsselskaper ansvarlige for et beløp på inntil 100 000 SDR (ca. 1 mill. kroner), uansett skyld, dersom en passasjer forulykker eller blir skadd på legeme eller helbred ved en ulykke. For skader utover dette beløpet kan selskapet avvise eller begrense sitt ansvar hvis de beviser at selskapet og dets ansatte har tatt alle nødvendige forholdsregler for å unngå skaden, eller det var umulig for selskapet eller dets ansatte å ta slike forholdsregler.

Montrealkonvensjonen innfører en ordning med ubegrenset erstatningsansvar der en flypassasjer kommer til skade eller dør.

Endringene i rådsforordning (EF) nr. 889/2002 vil innebære at også tap av bagasje samt tap ved

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 142/2002 av 8. november 2002 om innlemmelse i EØS-avtalen av rådsforordning om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker

forsinkelse omfattes av prinsippene i forordningen. Med dette sikres at fellesskapets lovgivning dekker alle vesentlige erstatningsspørsmål som antas å være av relevans og viktighet for passasjerene.

Forordningen skal gjelde fra og med samme tidspunkt som Montrealkonvensjonen trer i kraft.

3 EØS-komiteens beslutning

EØS-komiteen vedtok 8. november 2002 beslutning nr. 142/2002 om at vedlegg XIII om transport i EØS-avtalen skal endres ved at rådsforordning (EF) nr. 889/2002 innlemmes i EØS-avtalen.

EØS-komiteens beslutning inneholder en innledning og 4 artikler. I innledningen henvises det til EØS-avtalen, med spesiell henvisning til artikkel 98 som gir mulighet til å endre vedleggene til avtalen gjennom beslutning i EØS-komiteen.

I beslutningens artikkel 1 blir det slått fast at rådsforordning (EF) nr. 889/2002 skal innlemmes i vedlegg XIII punkt 68aa (rådsforordning (EF) nr. 2027/97).

Artikkel 2 slår fast at teksten til forordning (EF) nr. 889/2002 på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til De Europeiske Felleskaps Tidende, skal gis gyldighet.

Artikkel 3 slår fast at beslutningen skal gjelde fra 9. november 2002, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1

Artikkel 4 slår fast at beslutningen skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til De Europeiske Felleskaps Tidende.

4 Forholdet til norsk rett

Rådsforordning (EF) nr. 2027/97 av 9. oktober 1997 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker ble gjennomført som lov i norsk rett ved Ot.prp. nr. 70 (1997–98) Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, jf. luftfartsloven § 10–17a. Gjennomføring av rådsforordning (EF) nr.

889/2002 i norsk rett nødvendiggjør lovendring, som foreslås gjennomført ved endring av luftfartsloven § 10–17a. Justisdepartementet vil fremme en egen Ot.prp. med de nødvendige forslag til lovendringer.

5 Administrative og økonomiske konsekvenser

Det antas at gjennomføring av forordningen ikke vil få større administrative eller økonomiske konsekvenser for det offentlige. Når det gjelder økonomiske konsekvenser for flyselskapene antas det at de fleste større flyselskap i dag har en forsikringsordning som vil dekke det nye regelverket med god margin. Forsikringspremien kan trolig øke noe for enkelte mindre selskaper.

6 Konklusjon og tilråding

Samferdselsdepartementet tilrår at Norge godkjenner beslutningen i EØS-komiteen om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (transport) om innlemmelse av rådsforordning (EF) nr. 889/2002 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker i EØS-avtalen. Det er viktig å ha et felles regelverk som sikrer passasjerer som utsettes for luftfartsulykker et rimelig erstatningsnivå. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 142/2002 av 8. november 2002 om innlemmelse i EØS-avtalen av rådsforordning om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker.

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 142/2002 av 8. november 2002 om innlemmelse i EØS-avtalen av rådsforordning om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker, i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 142/2002 av 8. november 2002 om innlemmelse i EØS-avtalen av rådsforordning om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker

I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 142/2002 av 8. november 2002

om innlemmelse i EØS-avtalen av rådsforordning om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker.

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 142/2002 av 8. november 2002 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, endret ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt «avtalen», særlig artikkel 98, og

på følgende bakgrunn:

1. Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 133/2002 av 27. september 2002¹.
2. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 889/2002 av 13. mai 2002 om endring av rådsforordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker² skal innlemmes i avtalen –

BESLUTTET FØLGENDE:

Artikkel 1

I avtalens vedlegg XIII nr. 68aa (rådsforordning (EF) nr. 2027/97) tilføyes følgende:

«, endret ved:

- **32 002 R 0889:** Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 889/2002 av 13. mai 2002 (EFT L 140 av 30.5.2002, s. 2).»

Artikkel 2

Teksten til forordning (EF) nr. 889/2002 på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *De Europeiske Fellesskaps Tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 9. november 2002, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1³.

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

Utferdiget i Brussel, 8. november 2002.

For EØS-komiteen

Formann

Kjartan Jóhannsson

EØS-komiteens sekretærer

P.K. Mannes

M. Brinkmann

¹ EFT L 336 av 12.12.2002, s. 33, og EØS-tillegget til EFT nr. 61 av 12.12.2002, s. 27.

² EFT L 140 av 30.5.2002, s. 2.

³ Forfatningsrettslige krav angitt.

Vedlegg 2

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 889/2002 av 13. mai 2002 om endring av rådsforordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen¹, under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité²,

etter samråd med Regionkomiteen, etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251³ og

ut fra følgende betraktninger:

1. Innenfor rammen av den felles transportpolitikk er det viktig å sikre erstatning for passasjerer som blir utsatt for luftfartsulykker.
2. Ved en ny overenskomst om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring som ble vedtatt i Montreal 28. mai 1999, ble det fastsatt nye internasjonale regler om erstatningsansvar ved luftfartsulykker som erstatter reglene i Warszawa-konvensjonen fra 1929 og senere endringer av den⁴.
3. Warszawa-konvensjonen vil fortsatt være gjeldende på linje med Montreal-konvensjonen på ubestemt tid.
4. Ved Montreal-konvensjonen innføres det en ordning med ubegrenset erstatningsansvar dersom flypassasjerer blir drept eller skadd.
5. Fellesskapet har undertegnet Montreal-konvensjonen og at det har til hensikt å tiltre konvensjonen ved å ratifisere den.
6. Rådsforordning (EF) nr. 2027/97 av 9. oktober 1997 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker⁵ bør endres for å tilpasse den til

bestemmelsene i Montreal-konvensjonen for på den måten å skape en ensartet ansvarsordning for internasjonal lufttransport.

7. Denne forordning og Montreal-konvensjonen styrker beskyttelsen av passasjerer og personer de forsørger og kan ikke tolkes slik at den svekker beskyttelsen av disse personene i forhold til gjeldende lovgivning på denne forordnings vedtakelsesdato.
8. I det indre luftfartsmarked skjernes det ikke lenger mellom innenriks- og utenriksflyging, og det vil derfor være hensiktsmessig at erstatningsansvaret for innenriks- og utenriksflyging har samme omfang og karakter innenfor Fellesskapet.
9. I samsvar med nærhetsprinsippet er det ønskelig med en innsats på fellesskapsplan for å skape et ensartet regelverk for alle EF-luftfartsselskaper.
10. Med tanke på et sikkert og moderne luftfartssystem er det hensiktsmessig med en ordning med ubegrenset erstatningsansvar dersom passasjerer blir drept eller skadd.
11. EF-luftfartsselskaper bør ikke kunne påberope seg Montreal-konvensjonens artikkel 21 nr. 2 med mindre de kan bevise at skaden ikke skyldes uaktsomhet eller annen skadevoldende handling eller unnlattelse fra selskapets side eller fra selskapets eller selskapets ansattes eller agenters side.
12. Ensartede grenser for erstatningsansvar ved tap av, skade på eller ødeleggelse av bagasje og ved skade som skyldes forsinkelse, som gjelder alle reiser med EF-luftfartsselskaper, vil sikre enkle og klare regler for både passasjerer og luftfartsselskaper samt gjøre det mulig for passasjerer å vite når tilleggsforsikring er nødvendig.
13. Det ville være upraktisk for EF-luftfartsselskaper og forvirrende for deres passasjerer dersom det skulle gjelde forskjellige ansvarsordninger på forskjellige deler av deres rutenett.
14. Det er ønskelig å hjelpe ofre for ulykker og

¹ EFT C 337 E av 28.11.2000, s. 68 og EFT C 213 E av 31.7.2001 s. 298.

² EFT C 123 av 25.4.2001, s. 47.

³ Europaparlamentsuttalelse av 5. april 2001 (EFT C 21 av 24.1.2002, s. 256.), Rådets felles holdning av 19. desember 2001 (EFT C 58 E av 5.3.2002, s. 8) og Europaparlamentsbeslutning av 12. mars 2002.

⁴ EFT L 194 av 18.7.2001, s. 38.

⁵ EFT L 285 av 17.10.1997, s. 1.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 142/2002 av 8. november 2002 om innlemmelse i EØS-avtalen av rådsforordning om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker

- personer de forsørger så de slipper økonomiske problemer på kort sikt i tiden umiddelbart etter en ulykke.
15. I henhold til Montreal-konvensjonens artikkel 50 skal partene sikre at luftfartsselskapene er tilstrekkelig forsikret, og det er nødvendig å ta hensyn til artikkel 7 i rådsforordning (EØF) nr. 2407/92 av 23. juli 1992 om lisenser til luftfartsselskaper⁶ for å overholde denne bestemmelsen.
 16. Det er ønskelig at alle passasjerer får grunnleggende opplysninger om gjeldende regler for erstatningsansvar for at de eventuelt skal kunne forsikre seg ytterligere i forkant av reisen.
 17. Det er nødvendig å gjennomgå beløpene i denne forordning på nytt for å ta hensyn til inflasjon og eventuelle gjennomgåelser av grensene for erstatningsansvar i Montreal-konvensjonene.
 18. I den grad ytterligere regler er nødvendig for å gjennomføre Montreal-konvensjonen på de punkter som ikke omfattes av forordning (EF) nr. 2027/97, er det medlemsstatenes ansvar å fastsette slike bestemmelser –

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

I forordning (EF) nr. 2027/97 gjøres følgende endringer:

1. Tittelen erstattes med følgende:

«Forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved lufttransport av passasjerer og deres bagasje».
2. Artikkel 1 erstattes med følgende:

«*Artikkel 1*
Ved denne forordning gjennomføres de relevante bestemmelser i Montreal-konvensjonen med hensyn til lufttransport av passasjerer og deres bagasje, og ved samme forordning fastsettes visse tilleggsbestemmelser. Ved forordningen utvides bestemmelsenes virkeområde til også å omfatte lufttransport innenfor en enkelt medlemsstat.»
3. Artikkel 2 erstattes med følgende:

«*Artikkel 2*
1. I denne forordning menes med

 - a) «luftfartsselskap»: et lufttransportforetak som har gyldig lisens,
 - b) «EF-luftfartsselskap»: et luftfartsselskap

som har gyldig lisens utstedt av en medlemsstat i samsvar med bestemmelsene i forordning (EØF) nr. 2407/92,

- c) «person som har rett til erstatning»: en passasjer eller enhver person som etter gjeldende lovgivning har rett til å reise krav i forbindelse med en passasjer,
- d) «bagasje»: med mindre annet er oppgitt, både innsjekket og ikke-innsjekket bagasje, som definert i Montreal-konvensjonens artikkel 17 nr. 4,
- e) «SDR»: spesiell trekkrettighet som er fastsatt av Det internasjonale valuta-fond,
- f) «Warszawa-konvensjonen»: overenskomsten om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring, undertegnet i Warszawa 12. oktober 1929, eller Warszawa-overenskomsten som endret i Haag 28. september 1955 og tilleggskonvensjonen til Warszawa-overenskomsten vedtatt i Guadalajara 18. september 1961,
- g) «Montreal-konvensjonen»: overenskomsten om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring, undertegnet i Montreal 28. mai 1999.

2. Begreper i denne forordning som ikke er definert i nr. 1, skal tilsvare begrepene i Warszawa-konvensjonen.»

4. Artikkel 3 erstattes med følgende:

«Artikkel 3

1. Et EF-luftfartsselskaps erstatningsansvar overfor passasjerer og deres bagasje er underlagt de bestemmelser i Montreal-konvensjonen som er relevante for den typen erstatningsansvar.
2. Med forsikringsplikten fastsatt i artikkel 7 i forordning (EØF) nr. 2407/92 når det gjelder erstatningsansvar overfor passasjerer menes et krav om at et EF-luftfartsselskap skal være forsikret for et beløp som er tilstrekkelig til å sikre at alle personer som har rett til erstatning, får utbetalt hele det beløpet de har rett til i henhold til denne forordning.»

5. Følgende artikkel tilføyes:

«Artikkel 3a»

Tilleggsbeløpet som EF-luftfartsselskaper i henhold til artikkel 22 nr. 2 i Montreal-konvensjonen kan kreve når en passasjer gir særlig uttrykk for et ønske om å få bagasjen levert på destinasjonen, skal fastsettes etter en takst som bygger på tilleggskostnadene ved transport og forsikring av den aktuelle bagasjen utover kostnadene for bagasje hvis verdi ligger

⁶ EFT L 240 av 24.8.1992, s. 1.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 142/2002 av 8. november 2002 om innlemmelse i EØS-avtalen av rådsforordning om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker

på eller under ansvarsgrensen. Passasjerene skal på anmodning få opplysninger om taks-ten.»

6. Artikkel 4 utgår.

7. Artikkel 5 erstattes med følgende:

«*Artikkel 5*

1. EF-luftfartsselskapet skal omgående, og ikke under noen omstendighet senere enn 15 dager etter at identiteten til den person som har rett til erstatning, er fastslått, utbetale et forskudd som dekker umiddelbare behov, og som står i forhold til omfanget av den skade som er lidt.
2. Med forbehold for nr. 1 skal forskuddet ikke være mindre enn 16 000 SDR uttrykk i euro per passasjer ved død.
3. Utbetaling av forskudd er ikke ensbetydende med erkjennelse av ansvar, og forskuddet kan trekkes fra ethvert beløp som senere utbetales på grunnlag av EF-luftfartsselskapets ansvar; beløpet skal tilbakebetales bare i de tilfellene som er nevnt i Montreal-konvensjonens artikkel 20, eller dersom personen som mottok forskuddet, ikke var den person som hadde rett til erstatning.»

8. Artikkel 6 erstattes med følgende:

«*Artikkel 6*

1. Alle luftfartsselskaper skal, når de selger lufttransport i Fellesskapet, sikre at passasjerene har tilgang til en oversikt over de viktigste bestemmelsene om erstatningsansvar overfor passasjerer og deres bagasje, herunder opplysninger om fristene for å reise krav om erstatning og muligheten for å avgi en særlig erklæring om bagasjen, på alle utsalgssteder, herunder telefon og Internett. For å oppfylle dette opplysningskravet skal EF-luftfartsselskaper bruke dokumentet i vedlegget. En slik oversikt eller et slikt dokument kan ikke legges til grunn for et krav om erstatning eller fortolkningen av bestemmelsene av denne forordning eller av Montreal-konvensjonen.
2. I tillegg til informasjonskravet fastsatt i nr. 1 skal alle luftfartsselskaper i forbindelse med lufttransport som ytes eller kjøpes i Fellesskapet, gi alle passasjerer skriftlige opplysninger om:
 - Grensen ved denne flygingen for luftfartsselskapets erstatningsansvar ved dødsfall eller personskade, dersom det finnes en slik grense.
 - Grensen ved denne flygingen for luftfartsselskapets erstatningsansvar ved ødeleggelse, tap av eller skade på бага-

sje, samt en advarsel om at dersom verdien på bagasjen overstiger dette beløp, bør luftfartsselskapet underrettes ved innsjekkingen eller passasjerer bør fullforsikre bagasjen før avreise.

- Grensen for denne flygingen for luftfartsselskapets erstatningsansvar ved tap som skyldes forsinkelse.

3. Ved all lufttransport som besørages av EF-luftfartsselskaper skal de grenser som oppgis i samsvar med informasjonskravet i nr. 1 og 2, være de samme som er fastsatt i denne forordning, med mindre EF-luftfartsselskapene frivillig innfører høyere grenser. Når det gjelder lufttransport som besørages av luftfartsselskaper som ikke er EF-luftfartsselskaper, gjelder nr. 1 og 2 bare i forbindelse med lufttransport til, fra eller innenfor Fellesskapet.»

9. Artikkel 7 skal erstattes med følgende:

«*Artikkel 7*

Senest tre år etter at forordning (EF) nr. 889/2002⁷ er trådt i kraft, skal Kommisjonen utarbeide en rapport om anvendelsen av denne forordning. Kommisjonen skal særlig undersøke behovet for å revidere beløpene omhandlet i relevante artikler i Montreal-konvensjonen i lys av den økonomiske utviklingen og meldinger fra ICAO.

10. Følgende vedlegg tilføyes:

«*Vedlegg*

Luftfartsselskapers erstatningsansvar overfor passasjerer og deres bagasje³²Dette dokument inneholder et sammendrag av de regler for erstatningsansvar som gjelder for EF-luftfartsselskaper i henhold til Fellesskapets regelverk og Montreal-konvensjonen.

Erstatning ved dødsfall eller personskade

Det er ingen økonomiske grenser for erstatningsansvaret dersom passasjerer blir drept eller skadd. For skader opptil 100 000 SDR (omtrentlig beløp i lokal valuta) kan luftfartsselskapet ikke bestride erstatningskrav. Ved høyere beløp kan luftfartsselskapet motsette seg krav dersom det kan bevise at det ikke har handlet uaktsomt eller på annen måte har voldt skaden.

Forskuddsbetalinger

Dersom en passasjer blir drept eller skadd, skal luftfartsselskapet senest 15 dager etter at identiteten til den person som har rett til erstatning, er fastslått, utbetale et forskudd som dekker umiddelbare behov. Ved dødsfall skal forskuddet ikke være mindre enn 16 000 SDR (omtrentlig beløp i lokal valuta).

⁷ EFT L 140 av 30.5.2002, s. 2.»

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 142/2002 av 8. november 2002 om innlemmelse i EØS-avtalen av rådsforordning om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker

Forsinkelse av passasjerer

Dersom passasjerene blir forsinket, er luftfartsselskapet erstatningsansvarlig med mindre det har tatt alle rimelige forholdsregler for å unngå skaden eller det var umulig å ta slike forholdsregler. Erstatningsansvaret ved forsinkelse av passasjerer er begrenset til 4 150 SDR (omtrentlig beløp i lokal valuta).

Forsinkelse av bagasje

Dersom bagasjen blir forsinket, er luftfartsselskapet erstatningsansvarlig med mindre det har tatt alle rimelige forholdsregler for å unngå skaden eller det var umulig å ta slike forholdsregler. Erstatningsansvaret ved forsinkelse av bagasje er begrenset til 1 000 SDR (omtrentlig beløp i lokal valuta).

Ødelagt, tapt eller skadd bagasje

Luftfartsselskapet er erstatningsansvarlig for ødeleggelse, tap av eller skade på bagasje med opptil 1 000 SDR (omtrentlig beløp i lokal valuta). Når det gjelder innsjekket bagasje er luftfartsselskapet erstatningsansvarlig selv om det ikke har voldt skaden, med mindre bagasjen var defekt. Når det gjelder ikke-innsjekket bagasje er luftfartsselskapet erstatningsansvarlig bare dersom det har voldt skaden.

Høyere grenser for bagasje

Passasjerer kan oppnå en høyere grense for erstatningsansvar ved å avgi en særlig erklæring ved innsjekkingen og betale en tilleggsavgift.

Klager i forbindelse med bagasje

Ved skadet, forsinket eller ødelagt bagasje må passasjerer snarest mulig levere en skriftlig klage til luftfartsselskapet. Ved skader på innsjekket bagasje må passasjerer levere en skriftlig klage innen sju dager, og ved forsinkelse innen 21 dager, i begge tilfeller regnet fra den dagen da bagasjen ble stilt til passasjerens rådighet.

Erstatningsansvar for kontraherende luftfartsselskaper og de luftfartsselskaper som utfører flygingen

Dersom luftfartsselskapet som utfører flygingen, ikke er det samme som det kontraherende luftfartsselskap har passasjerer rett til å klage til eller reise et krav om erstatning mot begge. Dersom et luftfartsselskaps navn eller kode er påført billetten, er dette luftfartsselskapet det kontraherende luftfartsselskap.

Frist for søksmål

Erstatningssaker skal anlegges for domstolen innen to år fra den dag da luftfartøyet ankom eller burde ha ankommet.

Opplysningsgrunnlag

Ovennevnte regler bygger på Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999, som gjennomføres i Fellesskapet ved forordning (EF) nr. 2097/97, endret ved forordning (EF) nr. 889/2002 og medlemsstatenes nasjonale lovgivning.»

Artikkel 2

Denne forordning trer i kraft den dag den kunngjøres i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

Den får anvendelse fra den dato når den trer i kraft eller fra den dato når Montreal-konvensjonen trer i kraft i Fellesskapet, avhengig av hvilken dato som inntreffer sist.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 13. mai 2002.

<i>For Europaparlamentet</i>	<i>For Rådet</i>
P. COX	J. PIQUÉ I CAMPS
<i>President</i>	<i>Formann</i>

