Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►**B** ►**M1** **RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 2027/97**

av den 9 oktober 1997

om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage ◄

(EGT L 285, 17.10.1997, s. 1)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►**M1**	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002	L 140	2	30.5.2002

▼B
▼M1

RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 2027/97

av den 9 oktober 1997

om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage

▼B

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 84.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ([1]),

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([2]),

i enlighet med det i artikel 189 c i fördraget angivna förfarandet ([3]) och

med beaktande av följande:

1. Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken är det nödvändigt att höja skyddsnivån för passagerare inblandade i lufttrafikolyckor.

2. Reglerna för skadeståndsansvar vid olyckor regleras av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929, eller av samma konvention såsom den ändrats i Haag den 28 september 1955 och konventionen som ingicks i Guadalajara den 18 september 1961, beroende på vilken som är tillämplig, bägge nedan kallade ”Warszawakonventionen”. Warszawakonventionen tillämpas globalt för passagerare och lufttrafikföretag.

3. Den gräns för skadeståndsansvar varom stadgas i Warszawakonventionen är för låg enligt dagens ekonomiska och sociala normer och leder ofta till långdragna rättsliga processer som skadar flygtrafikens anseende. Följaktligen har medlemsstaterna höjt gränsen för skadeståndsansvar på olika sätt, vilket har lett till olika bestämmelser och villkor för befordran på den inre luftfartsmarknaden.

4. Dessutom gäller Warszawakonventionen endast för internationell trafik. Åtskillnaden mellan nationell och internationell trafik har avskaffats på den inre luftfartsmarknaden. Det är därför lämpligt att ha samma gräns för och art av skadeståndsansvar både vid nationell och internationell trafik.

5. En fullständig översyn och revidering av Warszawakonventionen borde ha gjorts för länge sedan, vilket på lång sikt på internationell nivå skulle utgöra ett enhetligare och lämpligare svar på frågan om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor. Ansträngningar att höja de gränser för skadeståndsansvar som åläggs genom Warszawakonventionen bör fortsätta genom förhandlingar på multilateral nivå.

6. I enlighet med subsidiaritetsprincipen är det angeläget att vidta åtgärder på gemenskapsnivå för att uppnå harmonisering inom lufttrafikföretagens skadeståndsansvar och dessa åtgärder skulle kunna tjäna som riktlinje för förbättrat passagerarskydd på global nivå.

7. Det är lämpligt att ta bort alla finansiella gränser för skadeståndsansvar i betydelsen enligt artikel 22.1 i Warszawakonventionen eller andra rättsliga eller avtalade begränsningar i

([1]) EGT C 104, 10.4.1996, s. 18 och EGT C 29, 30.1.1997, s. 10.
([2]) EGT C 212, 22.7.1996, s. 38.
([3]) Europaparlamentets yttrande av den 17 september 1996 (EGT C 320, 28.10.1996, s. 30), rådets gemensamma ståndpunkt av den 24 februari 1997 (EGT C 123, 21.4.1997, s. 89) och Europaparlamentets beslut av den 29 maj 1997 (EGT C 182, 16.6.1997).

▼B

överensstämmelse med nuvarande tendenser på internationell nivå.

8. För att undvika att olycksoffer inte får ersättning, bör EG-lufttrafikföretag vid skadeståndskrav när passagerare drabbas av skada å person enligt artikel 17 i Warszawakonventionen inte kunna åberopa artikel 20.1 i Warszawakonventionen för krav upp till en viss gräns.

9. Gemenskapens lufttrafikföretag kan befrias från sitt skadeståndsansvar om den berörda passageraren är medvållande.

10. Det är nödvändigt att klargöra skyldigheterna i denna förordning mot bakgrund av artikel 7 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av lufttrafikföretag ([1]). I detta hänseende bör EG-lufttrafikföretag vara försäkrade upp till en viss gräns enligt bestämmelserna i denna förordning.

11. EG-lufttrafikföretag bör alltid har rätt att framställa krav mot tredje man.

12. En snabb förskottsbetalning kan avsevärt hjälpa de skadade passagerare eller fysiska personer som är ersättningsberättigade att täcka de omedelbara kostnaderna efter en lufttrafikolycka.

13. Reglerna för arten och begränsningen av skadeståndsansvar när passagerare drabbas av skada å person ingår i bestämmelserna och villkoren för befordran i lufttransportavtalet mellan trafikföretaget och passageraren. För att minska risken för snedvridning av konkurrensen bör trafikföretag i tredje land på lämpligt sätt ge passagerarna information om sina villkor för befordran.

14. Det är lämpligt och nödvändigt att de finansiella gränser som anges i denna förordning revideras så att hänsyn tas till den ekonomiska utvecklingen och utvecklingen inom internationella fora.

15. Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) håller för närvarande på att revidera Warszawakonventionen. I avvaktan på resultatet av denna revidering kommer gemenskapen att tillfälligt stärka passagerarskyddet. Rådet bör revidera denna förordning så snart som möjligt efter ICAO:s revidering.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

▼M1

Artikel 1

Genom denna förordning genomförs de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, och i densamma fastställs vissa tilläggsbestämmelser. Genom förordningen utvidgas dessutom tillämpningsområdet för dessa bestämmelser till att också omfatta lufttransport inom en enda medlemsstat.

Artikel 2

1. I denna förordning avses med

a) *lufttrafikföretag*: ett lufttransportföretag med giltig operativ licens,

b) *EG-lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag med en giltig licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i förordning (EEG) nr 2407/92,

c) *ersättningsberättigad*: en passagerare eller varje annan person berättigad att framställa krav som kan härledas från passageraren, i enlighet med tillämplig lag,

([1]) EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

▼M1

d) *bagage*: om inget annat anges, både incheckat bagage och handbagage i den mening som avses i artikel 17.4 i Montrealkonventionen,

e) *SDR*: en särskild dragningsrätt enligt Internationella valutafondens definition,

f) *Warszawakonventionen*: konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 eller Warszawakonventionen så som den ändrats i Haag den 28 september 1955 och den tilläggskonvention till Warszawakonventionen som ingicks i Guadalajara den 18 september 1961,

g) *Montrealkonventionen*: konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, undertecknad i Montreal den 28 maj 1999.

2. De begrepp som används i denna förordning och som inte definieras i punkt 1 motsvarar begreppen i Montrealkonventionen.

Artikel 3

1. Ett EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar.

2. Den försäkringsskyldighet som föreskrivs i artikel 7 i förordning (EG) nr 2407/92 skall såvitt gäller skadeståndsansvar för passagerare förstås så att det krävs att ett EG-lufttrafikföretag skall vara försäkrat upp till en nivå som är tillräcklig för att säkerställa att alla personer som är berättigade till ersättning erhåller hela det belopp de har rätt till enligt denna förordning.

Artikel 3a

Det tilläggsbelopp som i enlighet med artikel 22.2 i Montrealkonventionen kan utkrävas av EG-lufttrafikföretag när en passagerare gör en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten, skall grundas på en tariff som hänför sig till extrakostnaderna för transport och försäkring av bagaget i fråga utöver kostnaderna för bagage som värderas upp till eller under gränsen för skadeståndsansvar. Passagerarna skall tillhandahållas tariffen på begäran.

Artikel 5

1. Ett EG-lufttrafikföretag skall utan dröjsmål och under alla omständigheter inte senare än femton dagar efter att den skadeståndsberättigade fysiska personens identitet har fastställts göra sådana förskottsutbetalningar som kan behövas för att tillgodose dennes omedelbara ekonomiska behov i proportion till dennes umbäranden.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i punkt 1 skall en sådan förskottsutbetalning inte understiga ett belopp på 16 000 SDR uttryckt i euro per passagerare vid dödsfall.

3. En förskottsutbetalning skall inte utgöra medgivande av skadeståndsansvar och får avräknas mot eventuella senare belopp som utbetalas på grundval av ett EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar, men skall inte återbetalas, utom i de fall som föreskrivs i artikel 20 i Montrealkonventionen eller om den person som mottagit förskottsutbetalningen inte var en person som hade rätt till ersättning.

Artikel 6

1. Alla lufttrafikföretag skall när de säljer lufttransport i gemenskapen se till att en översikt över de viktigaste bestämmelserna om skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage, inbegripet uppgift om tidsfristerna för att väcka talan om ersättning och möjligheten att göra en särskild förklaring avseende bagage, görs tillgänglig för passagerarna på alla försäljningsställen inbegripet telefonförsäljning och

▼M1

försäljning via Internet. För att uppfylla detta informationskrav skall EG-lufttrafikföretagen använda det informationsmeddelande som ingår i bilagan. En sådan översikt eller ett sådant informationsmeddelande kan inte användas som grund för ersättningskrav och inte heller för tolkning av bestämmelserna i denna förordning eller i Montrealkonventionen.

2. Utöver de krav på information som fastställs i punkt 1 skall alla lufttrafikföretag när det gäller lufttransport som tillhandahålls eller köps inom gemenskapen ge samtliga passagerare en skriftlig uppgift om följande:

— Den gräns som beträffande flygningen i fråga gäller för lufttrafikföretagets skadeståndsansvar vid dödsfall eller kroppsskada, om en sådan gräns finns.

— Den gräns som beträffande flygningen i fråga gäller för lufttrafikföretagets skadeståndsansvar vid förstörelse, förlust av eller skada på bagage, samt en varning om att bagage, vars värde överstiger denna siffra bör anmälas till lufttrafikföretaget vid incheckningen eller helförsäkras av passageraren före resan.

— Den gräns som beträffande flygningen i fråga gäller för lufttrafikföretagets ansvar för skada som orsakats av försening.

3. Vid all transport som utförs av EG-lufttrafikföretag skall de gränser som anges i överensstämmelse med informationskraven i punkterna 1 och 2 vara desamma som de som fastställs i denna förordning om inte EG-lufttrafikföretaget frivilligt tillämpar högre gränser. Vad gäller den transport som utförs av lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag skall punkterna 1 och 2 gälla endast för transport till, från eller inom gemenskapen.

Artikel 7

Kommissionen skall senast tre år efter det att förordning (EG) nr 889/2002 [1] börjar tillämpas sammanställa en rapport om tillämpningen av denna förordning. Kommissionen skall särskilt undersöka behovet av att ändra de belopp som nämns i relevanta artiklar i Montrealkonventionen mot bakgrund av den ekonomiska utvecklingen och underrättelser från Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

▼B

Artikel 8

Denna förordning träder i kraft ett år efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

[1] EGT L 140, 30.5.2002, s. 2.

▼M1

BILAGA

Flygbolags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage

I detta informationsmeddelande sammanfattas de regler för skadeståndsansvar som tillämpas av EG-lufttrafikföretag enligt gemenskapslagstiftningen och Montrealkonventionen.

Ersättning vid dödsfall eller kroppsskada

Det finns inga ekonomiska gränser för skadeståndsansvaret vid passagerares kroppsskada eller dödsfall. För skador upp till 100 000 SDR (ungefärligt belopp i lokal valuta) kan flygbolaget inte bestrida ersättningskrav. Om beloppet är högre kan flygbolaget motsätta sig krav om det kan bevisa att det inte vållat skadan.

Förskottsbetalningar

Om en passagerare dödas eller skadas, skall flygbolaget betala det förskott som behövs för att tillgodose omedelbara ekonomiska behov inom 15 dagar från det att den person som har rätt till ersättning har identifierats. En sådan förskottsutbetalning skall vid dödsfall vara minst 16 000 SDR (ungefärligt belopp i lokal valuta).

Förseningar av passagerare

Vid förseningar av passagerare är flygbolaget skadeståndsansvarigt, om det inte vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika skadan eller om det var omöjligt för det att vidta sådana åtgärder. Skadeståndsansvaret vid förseningar av passagerare är begränsat till 4 150 SDR (ungefärligt belopp i lokal valuta).

Förseningar av bagage

Vid förseningar av bagage är flygbolaget skadeståndsansvarigt, om det inte vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika skadorna eller om det var omöjligt för det att vidta sådana åtgärder. Skadeståndsansvaret vid förseningar av bagage är begränsat till 1 000 SDR (ungefärligt belopp i den lokala valutan).

Förstörelse, förlust av eller skada på bagage

Flygbolaget är ansvarigt för skada vid förstörelse, förlust av eller skada på bagage upp till 1 000 SDR (ungefärligt belopp i lokal valuta). Vad gäller incheckat bagage är flygbolaget skadeståndsansvarigt även om det inte vållat skadan, utom då bagaget var defekt. Vad gäller handbagage, är flygbolaget skadeståndsansvarigt endast om det vållat skadan.

Högre gränser för bagage

En passagerare kan få rätt till en högre ekonomisk gräns för skadeståndsansvar genom att göra en särskild förklaring senast vid incheckningen och genom att betala en tilläggsavgift.

Klagomål avseende bagage

Om bagaget är skadat, försenat, förlorat eller förstört, måste passageraren snarast möjligt skriftligen klaga hos flygbolaget. Vid skada på incheckat resgods, måste passageraren skriftligen klaga inom sju dagar, och vid försening inom 21 dagar, i båda fallen från den dag då bagaget ställts till passagerarens förfogande.

Utförande och avtalsslutande flygbolags skadeståndsansvar

Om det flygbolag som faktiskt utför flygningen inte är detsamma som det avtalsslutande flygbolaget, har passageraren rätt att rikta ett klagomål eller ett ersättningskrav till endera flygbolaget. Om ett flygbolags namn eller kod är angivet på biljetten, är detta flygbolag det avtalsslutande flygbolaget.

Tidsfrist för att väcka talan

Talan vid domstol om ersättning måste väckas inom två år från den dag då luftfartyget ankom eller borde ha ankommit.

Grunden för informationen

Grunden för de ovan beskrivna reglerna är Montrealkonventionen av den 28 maj 1999, som genomförs i gemenskapen genom förordning (EG) nr 2027/97,

▼**M1**

ändrad genom förordning (EG) nr 889/2002 och medlemsstaternas nationella lagstiftning.