



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 20.12.1995  
KOM(95) 724 endelig udg.

95/0359 (SYN)

Forslag til  
RÅDETS FORORDNING (EF)

om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker

---

(forelagt af Kommissionen)



## BEGRUNDELSE

### A. BAGGRUND

1. Grundlaget for luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker i forbindelse med international luftfart er fastlagt i Warszawa-konventionen (WK) af 1929 angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring - som alle medlemsstaterne, men ikke Fællesskabet, er kontraherende part i - og en række andre instrumenter, der sammen med konventionen sædvanligvis benævnes Warszawa-systemet (WS)<sup>(1)</sup>. WK blev udarbejdet af det internationale luftfartserhverv for at skabe et verdensomspændende system af standarder og regler for lufttransport af passagerer, det gælder ikke mindst fælles regler for erstatningsansvar over for passagerer og fragt i tilfælde af ulykker, for bortkommen bagage og for forsinkelser i forbindelse med international luftfart, men søgte samtidig at begrænse omkostningerne for luftfartsselskaberne. Den indeholdt bl.a. den meget grundlæggende bestemmelse, at luftfartsselskabet anses for ansvarligt (artikel 17), men at ansvaret i almindelighed er begrænset (artikel 22) til højst ca. 10 000 US-dollars. Dog kan passager og luftfartsselskab indgå en særlig kontrakt om en højere ansvarsgrænse (artikel 22, stk. 1). Luftfartsselskabet kan forsvare sig mod krav, som rejses i henhold til konventionen, hvis det beviser, at det har taget alle nødvendige forholdsregler for at undgå skaden, og det er i så fald fri for ansvar (artikel 20, stk. 1). Desuden kan luftfartsselskabet nedsætte erstatningen, hvis det beviser, at den skadelidte ved egen skyld har medvirket til skaden (artikel 21). Endelig forbyder artikel 25 luftfartsselskabet at benytte sig af bestemmelser, der begrænser eller udelukker erstatningen, hvis det selv eller dets ansatte har gjort sig skyldige i grov uagtsomhed.
2. WS har fået udbredt tilslutning, da det er et brugbart forsøg på at løse, eller i det mindste formindske, problemerne omkring modstridende forskrifter og jurisdiktion ved hjælp af ensartet international lovgivning. Imidlertid er der nu almindelig enighed om, at WS ikke længere opfylder sine økonomiske formål. De ansvarsgrænser, WS har indført, er kort sagt for lave i forhold til den nuværende pengeværdi og til det nuværende luftfartsmarked.
3. Man har i årenes løb forsøgt at hæve grænserne inden for Warszawa-systemets rammer. Disse forsøg har imidlertid ikke været vellykkede, fordi der ikke har været tilstrækkelig mange ratifikationer af sådanne ændringer af konventionen. Warszawa-systemet savner en automatisk tilpasningsmekanisme, så der kan tages højde for inflationen og realindkomstens udvikling.

---

<sup>(1)</sup> Blandt de andre instrumenter i tilknytning til den oprindelige Warszawa-konvention (WK) er Haag-protokollen af 1959 og Guadalajara-konventionen af 1961. Andre instrumenter, som knytter sig til systemet, men endnu ikke er trådt i kraft, fordi de ikke er blevet ratificeret af tilstrækkelig mange lande, er: Guatemala City-protokollen af 1971 og de fire protokoller, som blev underskrevet i Montréal i 1975. Montréal-aftalen af 1966 mellem luftfartsselskaberne (MAML) bør også nævnes, da den er en "frivillig" aftale mellem luftfartsselskaberne om at medtage visse betingelser i deres transportkontrakt.

4. På nuværende tidspunkt er ofrenes eller deres nærmeste families eneste mulighed for at få en erstatning, der ligger over Warszawa-systemets grænse, at bevise, at luftfartsselskabet har handlet groft uagtsomt. Denne forpligtelse til at bevise luftfartsselskabets uagtsomhed for at kunne overskride de nuværende grænser fører til langvarige retssager, som er bekostelige for både passagererne og luftfartsselskaberne, og det er som regel luftfartsselskabet, der må bære omkostningerne ved dette komplicerede system. Det er skadeligt for luftfartspolitikken interesser i almindelighed.
5. Uden for Warszawa-systemet har der også været gjort forsøg på at ajourføre grænserne. I 1966 blev WK suppleret af en "frivillig" aftale mellem de luftfartsselskaber, som flyver til og fra USA eller mellemlander der. Denne aftale, som kaldes Montréal-aftalen, hævdede erstatningsgrænsen for passagerer i tilfælde af død eller tilskadekomst til 75 000 USD. Den indeholdt også et andet vigtigt element, nemlig det, at luftfartsselskaberne gav afkald på deres forsvarsret i henhold til artikel 20, stk. 2, i WK, og indførte således objektivt ansvar. Den 20. november 1992 gik de japanske luftfartsselskaber ind på, at de ved hjælp af en særlig kontrakt i deres transport- og takstbetingelser ville afskaffe alle ansvarsbegrænsninger i international transport og indføre objektivt ansvar for erstatningskrav op til 100 000 SDR (ca. 119 600 ECU). UK forlangte, da det vedtog loven af 1992 om godkendelse af luftfartsselskaber, at luftfartsselskaber, der har fået koncession af de britiske luftfartsmyndigheder, skal indgå en særlig kontrakt svarende til 100 000 SDR med passagerer, der befordres mod betaling. Det bør også nævnes, at Italien, da det vedtog lov nr. 274 af 7. juli 1988, pålagde alle luftfartsselskaber, der flyver på destinationer i Italien, at indgå en særlig kontrakt svarende til 100 000 SDR. I de seneste år har de fleste europæiske lande indført højere erstatningsgrænser end dem, Haag-protokollen (se bilag I) foreskriver, i forbindelse med passagerbefordring på indenrigsflyvning og for deres egne luftfartsselskabers vedkommende også på udenrigsflyvning.

## **B. FÆLLESSKABETS AKTION**

6. Den tredje luftfartspakke har skabt et indre luftfartsmarked, hvor reglerne for luftart, såvel indenrigs som udenrigs, i vid udstrækning er blevet harmoniseret. Reglerne for luftfartsselskabernes erstatningsansvar, dets art og begrænsninger, i tilfælde af passagerernes død eller tilskadekomst er et vigtigt led i betingelserne i lufttransportaftalen mellem luftfartsselskabet og passageren. Ifølge artikel 7 i Rådets forordning (EF) nr. 2407/92, der blev vedtaget sammen med den tredje luftfartspakke, skal luftfartsselskaberne have tegnet en forsikring til dækning af erstatningsansvar i forbindelse med ulykker. Forordningen siger imidlertid ikke noget om, hvorledes denne bestemmelse skal opfyldes. Da medlemsstaterne som allerede nævnt hver for sig har taget skridt til at hæve Warszawa-systemets grænse og i nogle tilfælde endda til at ændre erstatningsansvarets art, hvad der har medført forskellige transportbetingelser, og da der er forskel på erstatningsreglerne for indenrigs- og udenrigstransport, er der en oplagt risiko for opsplitning af det indre luftfartsmarked, det indtil nu er lykkedes at skabe.

7. I enhver form for transport, og således også i luftfart, er en af de vigtigste faktorer desuden transportens sikkerhed og kvalitet. Den uundgåelige forbindelse mellem sikkerhed og erstatningsansvar kan derfor ikke lades ude af betragtning. De oprindelige lave grænser, som blev fastsat af Warszawa-konventionen, var led i forsøget på at beskytte en spirende industri, hvis risikofaktorer stort set var ukendte og derfor blev betragtet som høje. Under disse forhold var der interesse for at begrænse luftfartsselskabernes økonomiske ansvar så meget som muligt, selvom det blev til skade for passagererne. I dag er situationen i luftfartssektoren helt anderledes. Luftfart anses for at være en af de sikreste transportformer. Der er modstrid mellem dette ry for sikkerhed og kvalitet og et system, hvor passageren stadig betragtes som den, der tager en risiko, hvorfor erstatningen i tilfælde af død eller tilskadekomst er lav. At der desuden skal føres bevis for, at luftfartsselskabet har gjort sig skyldig i grov uagtsomhed, hvis der skal opnås en acceptabel erstatning, fører ofte til, at luftfartens image som den sikreste transportform lider alvorlig skade. Formålet med EF's luftfartspolitik er at sikre, at luftfarten ikke blot vedbliver at være den sikreste transportform, men også bevarer sit ry for at være det. Spørgsmålene om ansvar og erstatning bør derfor nedfældes i lovbestemmelser, som er i overensstemmelse med luftfartsindustriens nuværende situation.
8. Det indre luftfartsmarked har også til formål at tilgodese lufttransportbrugerens behov. De lave erstatningsgrænser, der gælder på nuværende tidspunkt, er som allerede nævnt langt fra tilstrækkelige eller tilfredsstillende for ofrene for flyulykker eller deres efterladte. At passageren for at opnå en erstatning, der ligger over WKs grænser, skal bevise, at luftfartsselskabet har gjort sig skyldig i grov uagtsomhed, gør desuden afgørelserne mindre forudsigelige, mere bekostelige og mere langvarige. Da systemet er så kompliceret - det gælder således de forskellige erstatningsgrænser og luftfartsselskabernes forskellige forpligtelser i henhold til national lovgivning - får passagererne fejlagtige eller slet igen oplysninger om den gældende ordning. Det er værd at lægge mærke til, at der i oplysningerne på standardbilletter ikke gøres noget forsøg på at underrette passageren om de nøjagtige grænser i forbindelse med den bestemte rejse. Selvom passagerne, trods den forvirrende situation, naturligvis altid har muligheden for at forsikret sig på individuel basis, er det umuligt for passageren at træffe en uformel beslutning om, hvilken form for personlig forsikring, han bør vælge. Passagererne og deres nærmeste dækkes kort sagt ikke blot utilstrækkeligt ind af de nuværende lave grænser, de stilles også over for usikkerheden og den manglende gennemsigtighed i forbindelse med de midler, der skal benyttes, hvis de skal søge erstatninger, som ligger over den obligatoriske grænse. Det er almindeligt anerkendt og fremgår desuden af traktatens artikel 129a, at Fællesskabet bør bidrage til et højere forbrugerbeskyttelsesniveau. Dette forslag falder i aller højeste grad ind under denne forpligtelse.
9. Det kan således konkluderes, at erstatningsansvaret langt fra spiller en ubetydelig rolle i luftfartssektoren.

10. På baggrund af de lave grænser og risikoen ikke blot for det indre luftfartsmarkeds enhed, men også for forbrugerbeskyttelsen i luftfartssektoren har Kommissionen ment at der var behov for en gennemgribende omvurdering af den nuværende situation. Den lod derfor i 1989 foretage en undersøgelse<sup>(2)</sup> for at få et fuldstændigt overblik over ratificering, lovgivning og praksis med hensyn til luftfartsselskabernes erstatningsansvar, både i EF's medlemsstater og i andre lande. Analyseresultaterne førte til, at der i marts 1991 blev foretaget en undersøgelse af Fællesskabets muligheder for at harmonisere grænserne for erstatning til passagererne og øge erstatningerne til ofrene for flyulykker i forbindelse med international luftfart<sup>(3)</sup>. På grundlag af denne rapport konklusioner udarbejdede Kommissionen et papir med titlen "Passenger liability in aircraft accidents - Warsaw Convention and Internal Market requirements"<sup>(4)</sup>. Heri erkendtes behovet for at øge og harmonisere grænserne for luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved passagerernes død eller tilskadekomst i medlemsstaterne, men det skulle først og fremmest være oplæg til en diskussion om, hvorledes dette bedst kunne ske inden for rammerne af Det Europæiske Fællesskab. En lang række organisationer og berørte parter gjorde deres synspunkter gældende over for Kommissionen. De gav udtryk for den opfattelse, at der er stærkt behov for at hæve grænserne til beløb, der ligger mellem 300 000 og 500 000 SDR (350 800 - 598 000 ECU), og at alle grænser regelmæssigt bør ajourføres i overensstemmelse med inflationstakten. De forhøjede grænser skulle imidlertid gælde al luftfart til, fra og inden for Fællesskabet, uanset luftfartsselskabets nationalitet. Hvad procedurerne angik, var der delte meninger om, hvorvidt der skulle benyttes lovgivning - f.eks. ved at ændre koncessioneringens forsikringskrav - eller en frivillig aftale mellem luftfartsselskaberne<sup>(5)</sup>.
11. Den 23. marts 1993 blev der afholdt en rundbordskonference med deltagelse af medlemsstaterne og de berørte parter. Den bekræftede disse forhold og anbefalede, at der blev foretaget en undersøgelse af forskellige grænsers følger for omkostningerne og af forhøjede grænsers følger for sagsomkostninger. Kommissionen iværksatte en sådan undersøgelse<sup>(6)</sup>, og dens resultater forelå i februar 1994. Dens vigtigste konklusioner var, at forsikringsmarkedets reaktion på en forhøjelse af de obligatoriske erstatningsgrænser ville afhænge af markedets situation på det tidspunkt, hvor grænserne blev indført. Præmieforhøjelser ville bygge på den risiko, både det enkelte luftfartsselskab og markedet som helhed blev anset for at løbe. I det store og hele mente man imidlertid, at markedets reaktion ville være behersket. Hvis grænserne er tilstrækkelige til at opfylde kravene, eller hvis der ingen grænser er, vil det sandsynligvis medføre en vis formindskelse af den skadelidtes omkostninger, da mange skadelidte ikke behøver at gå til domstolene. Forsikringsselskaberne og andre

---

(2) "La responsabilité du transporteur aérien à l'égard des passagers et des expéditeurs de marchandises", J. Naveau, juni 1989, ajourført i september 1989.

(3) Undersøgelse foretaget af Sven Brise, konsulent, indleveret den 15. september 1991.

(4) Ref: VII.C.1 - 174/92-8.

(5) Ifølge WK, artikel 22, stk. 1, kan luftfartsselskabet og passageren indgå en særlig aftale om en højere erstatningsgrænse.

(6) "The cost implications of higher mandatory compensation limits for passengers involved in air accidents" Frère Cholmeley Bischoff, indleveret i februar 1994.

berørte parter er tilsyneladende stort set overbevist om, at den finansielle kapacitet vil være til stede, uanset hvor grænsen lægges.

12. Samtidig med Kommissionens bestræbelser har andre kredse søgt at finde en løsning. Således vedtog ECAC på sit treårsmøde (22.-24. juni 1994) en henstilling, der tog sigte på at hæve grænserne og sikre udbetaling af et forskudsbeløb. Henstillingen opfordrede desuden luftfartsselskaberne til at indgå en indbyrdes aftale herom. Som reaktion herpå oprettede AEA en task force, som skulle overveje en sådan frivillig aftale mellem luftfartsselskaberne. For at kunne drøfte en sådan ordning, fik luftfartsselskaberne amerikansk antitrustimmunitet og en støtteerklæring fra Kommissionen. En indbyrdes aftale mellem luftfartsselskaberne blev indgået i Kuala Lumpur på IATA's årlige generalforsamling (den 30. oktober 1995) og underskrevet af 12 af verdens førende luftfartsselskaber, blandt dem følgende europæiske selskaber: Austrian Airlines, KLM, SAS og Swissair.
13. Den løsning, IATA vedtog, ophæver ansvarsgrænserne i Warszawa-konventionens artikel 22 for de deltagende luftfartsselskabers vedkommende (se bilag II). Erstatningsbeløb kan fastsættes og udbetales på grundlag af loven i passagerens hjemland. Luftfartsselskabernes aftale udgør den mindste fællesnævner. Hvis luftfartsselskabernes frivilligt ønsker at tilbyde mere, eller hvis regeringen i deres hjemland forpligter dem til det, kan de gøre det. De underskrivende luftfartsselskaber skal have gennemført aftalens bestemmelser senest den 1. november 1996.
14. Forslaget til aftalen mellem luftfartsselskaberne blev drøftet med de berørte parter<sup>(7)</sup> på et møde den 23. oktober 1995. Alle deltagere var enige om, at aftalen ville udgøre en betydelig forbedring. En sådan aftale løser imidlertid ikke alle erstatningsproblemer. Aftalens effektivitet vil således afhænge af, i hvilken udstrækning luftfartsselskaberne deltager i den. Som allerede nævnt er det kun nogle af Fællesskabets luftfartsselskaber, der har underskrevet den. Uden en aftale, som omfatter alle Fællesskabets luftfartsselskaber, vil risikoen for forskellige standarder og dermed opsplitting af det indre luftfartsmarked ikke blot fortsat bestå, men endda kunne vokse sig større. For luftfartens brugere ville situationen således blive mere forvirrende.
15. På denne baggrund og på grundlag af konklusionerne fra de to omtalte undersøgelser mener Kommissionen, at Fællesskabet bør tage skridt til at skabe en acceptabel situation i luftfartssektoren ved at sikre fælles regler for erstatningsansvar i forbindelse med lufttransport uanset transportens art og ved at sikre lufttransportens brugere en rimelig situation. Kommissionen tager i denne sammenhæng hensyn til følgende:
  - Det er almindeligt anerkendt, at de nuværende grænser er for lave, men at WS, trods sine økonomiske mangler, er et ensartet og almindeligt anerkendt

---

<sup>(7)</sup> Sammenslutningen af europæiske luftfartsselskaber, den europæiske organisation for regionale luftfartsselskaber, det internationale handelskammer, International Union of Aviation Insurers, sammenslutningen af repræsentanter for luftfartens brugere i Europa, European Association of Charter Airlines og Comité Européen des Assurances afgav skriftlige erklæringer.

retsgrundlag for afgørelse af passagerernes erstatningskrav i forbindelse med luftfartsulykker. Ethvert forsøg på at forbedre den nuværende situation bør derfor bevare det nuværende erstatningssystemets grundelementer.

- Medlemsstaterne har taget forskellige skridt til at forhøje Warszawa-systemets grænser og i nogle tilfælde endda ændret erstatningsansvarets art, således at der er forskel på erstatningsreglerne i forbindelse med indenrigs- og udenrigsflyvning og dermed risiko for opsplitning af det indre luftfartsmarked. Enhver ændring bør derfor sikre, at luftfartsselskaberne behandles ens, uanset afgangssted, flyvning (udenrigs eller indenrigs) osv.
- Erstatningsbeløbene bør svare til dem, der i industrialiserede lande betales til ofrene for andre ulykker<sup>(8)</sup>
- Der bør sikres enkle og hurtige procedurer for både luftfartsselskaberne og brugerne. Det er uacceptabelt, at ofrene eller deres familie skal afvente resultaterne af langvarige retssager. Luftfartsulykker har som regel alvorlige følger og omfatter i de fleste tilfælde et betydeligt antal passagerer, som befinder sig langt fra deres hjem. Det er derfor rimeligt at følge ECAC's henstilling og sikre, at der udbetales et forskudsbeløb til dækning af de øjeblikkelige økonomiske følger.
- Kommissionens forslag indeholder derfor følgende:
  - ophævelse af alle grænser
  - indførelse af et objektivt erstatningsansvar op til 100 000 ECU. Hermed beskyttes luftfartsbrugeren også i tilfælde af terroristangreb, hvor sagsløse passagerer ellers ikke er dækket ind. Desuden legaliserer Fællesskabet herved en praksis, som luftfartsselskaberne har accepteret i mange år og i nogle tilfælde formaliseret officielt<sup>(9)</sup>.
- Det vil være hensigtsmæssigt, hvis alle luftfartsselskaber, der flyver på en destination i Fællesskabet, benytter det samme system. Luftfartsselskaber fra tredjelande, der ikke er underkastet Fællesskabets bestemmelser, bør anmodes om at oplyse passagererne klart og utvetydigt herom.

---

<sup>(8)</sup> F.eks. kan en 40-årig forretningsfører med en årsindkomst på [87 082 ECU], som efterlader en kone og to små børn, påregne en erstatning på ca. [647 218 ECU]. Hvis han omkommer ved en trafikulykke, udbetales dette beløb fuldt ud. Hvis han omkommer i et fly, der tilhører et luftfartsselskab, hvis erstatningsgrænser ligger inden for WS (20 000 USD), er udbetalingen helt nede på [17 647 ECU] eller under 3% af kravets fulde værdi! (The Journal of Personal Injury Litigation, 2nd issue, NIGEL P. TAYLOR) (se bilag III).

<sup>(9)</sup> MAML indførte i 1966 forhøjede grænser på 75 000 US-dollars som objektivt ansvar i forbindelse med flyvninger til eller fra eller med aftalt mellemlanding i USA. De japanske luftfartsselskaber har fra november 1992 afskaffet erstatningsgrænserne på deres flyvninger med et objektivt ansvar på indtil 100 000 SDR.



- Passagererne bør have ret til at vælge den retsmyndighed, de vil anlægge søgsmål ved. De bør også have muligheden for anlægge søgsmål ved retten i deres egen medlemsstat. Herved undgås den forvirring, der kan opstå ved henvisning til hjemlandets lovgivning.
  - Der bør senere lægges vægt på at forbedre situationen, når det gælder fragt og passagerbagage, hvis luftfartsselskabernes og/eller regeringernes bestræbelser på at finde en tilfredsstillende løsning på internationalt plan skulle slå fejl.
  - En fællesskabsforanstaltning vil ifølge de allerede omtalte undersøgelser medføre færrest omkostninger, fordi de europæiske luftfartsselskabers udgifter til ansvarsforsikring udgør mellem 0,1% og 0,2% af de samlede driftsomkostninger. En forhøjelse eller ophævelse af grænserne vil derfor kun betyde en mindre forhøjelse af forsikringspræmien<sup>(10)</sup> - den ville komme til at udgøre 0,1% - 0,35% af de samlede driftsomkostninger.
  - Fællesskabet vil med sin foranstaltning også være med til at skubbe til de nuværende internationale konventioner (WS). Hvis Kommissionen vedtager forordningen, vil dette sammen med lignende skridt i Japan og USA få en katalyserende virkning. Under alle omstændigheder bør Fællesskabet og medlemsstaterne i samarbejde med ECAC sætte alt ind på at få det relevante internationale forum - ICAO - til at ajourføre de nugældende internationale instrumenter.
16. Alt dette har fået Kommissionen til at foreslå en forordning, der ved at indføre en række fælles regler for erstatningsansvar uanset lufttransportens art skal bidrage til det indre luftfartsmarked, som blev oprettet allerede med den tredje luftfartspakke, og desuden sikre luftfartens brugere et højt beskyttelsesniveau.

### C. BEGRUNDELSE FOR FORANSTALTNINGEN

17. Fællesskabets planlagte foranstaltning kan analyseres ud fra nærhedsprincippet ved at besvare følgende spørgsmål:
- a) *Hvad er forslagetets formål i forhold til Fællesskabets forpligtelser og hvad er problemets fællesskabsdimension (f.eks. hvor mange medlemsstaterne er involveret, og hvilke løsninger har hidtil været benyttet)?*

Den tredje luftfartspakke har skabt et indre luftfartsmarked, hvor reglerne for drift af både indenrigs- og udenrigsluftfart i store træk er blevet harmoniseret. Reglerne for luftfartsselskabets erstatningsansvar i tilfælde af passagerernes død eller tilskadekomst er et vigtigt led i transportbetingelserne i transportkontrakter mellem luftfartsselskabet

---

<sup>(10)</sup> Det er værd at bemærke, at luftfarten på grund af de store fremskridt, der er sket siden 1929, kan betragtes som den sikreste transportform. Det gennemsnitlige antal omkomne passagerer har i de seneste år været 700 om året. Denne situation bidrager så meget mere til de nuværende lave præmier.

og passagereren. Da medlemsstaterne har taget forskellige skridt til at hæve Warszawa-systemets grænse og endda i nogle tilfælde til at ændre erstatningsansvarets art, og da der er forskel på erstatningsreglerne i forbindelse med indenrigs- og udenrigsflyvning, er der en oplagt risiko for opsplittning af det indre luftfartsmarked, der indtil nu er lykkedes at etablere. Desuden giver WK-grænserne ikke blot lufttransportbrugerne eller deres nærmeste utilstrækkelig dækning i tilfælde af død eller tilskadekomst, de betyder også usikkerhed og manglende gennemsigtighed med hensyn til de midler, der skal benyttes, hvis man ønsker at søge en erstatning, som ligger over grænsen.

b) *Hører den påtænkte foranstaltninger under Fællesskabets enekompetence, eller deles kompetencen med medlemsstaterne?*

Den påtænkte foranstaltninger hører ikke under Fællesskabets enekompetence.

c) *Hvilken løsning er mest effektiv, hvis Fællesskabets og medlemsstaternes foranstaltninger sammenlignes med hinanden?*

Efter oprettelsen af det indre luftfartsmarked kan der ikke længere skelnes mellem indenrigs- og udenrigsflyvning, og en løsning kan derfor bedst findes på fællesskabsplan.

d) *Hvilken værdiforøgelse indebærer Fællesskabets foranstaltning, og hvad er omkostningerne ved passivitet?*

Fællesskabets foranstaltning har sin værdi deri, at den forbedrer luftfartsselskabernes stilling og giver luftfartsbrugerne større beskyttelse ved at sikre rimelig erstatning og juridisk sikkerhed, når de nuværende erstatningsgrænser er opgivet. Den skaffer også passagerne hurtige procedurer. Det bør påpeges, at det nuværende system er yderst indviklet, passagerernes rettigheder og luftfartsselskabernes forpligtelser er forskellige alt efter afgangssted, flyvningens art (indenrigs eller udenrigs) osv., og gennemsnitspassagereren får i de fleste tilfælde forkerte eller ingen oplysninger om den nøjagtige erstatningsgrænse i forbindelse med den bestemte rejse. Passagerer, der inddrages i ulykker i udlandet, står over for andre retsforhold end dem, de kender hjemmefra. Den indbyrdes aftale mellem luftfartsselskaberne, som blev vedtaget af IATA, fjerner ikke alle vanskelighederne. Desuden er der risiko for, at nogle af de europæiske luftfartsselskaber ikke vil tilslutte sig denne frivillige aftale, og således øges den nuværende forvirring. Omkostningerne ved passivitet er utilstrækkelig beskyttelse af luftfartspassagererne i tilfælde af flyulykker og bibeholdelse af et system, som er yderst kompliceret for Fællesskabets luftfartsselskaber.

e) *Hvilken type foranstaltning kan Fællesskabet benytte (henstilling, økonomisk støtte, forordning, gensidig anerkendelse ...)?*

For at sørge for ensartet og effektiv beskyttelse af luftfartens brugere på dette område, må der indføres retsforordninger, enten i form af et direktiv eller en forordning. Ved at fastlægge en omfattende fællesskabsordning på grundlag af retsforordninger kan indbyrdes afvigende nationale foranstaltninger undgås.

f) *Er ensartede regler nødvendige, eller er det tilstrækkeligt at udarbejde et direktiv, som opstiller de generelle mål, mens udførelsen overlades til medlemsstaterne?*

På grund af den internationale karakter er det bedst at træffe en ensartet foranstaltning, som kan skabe en ordening, der sikrer alle luftfartspassagerer den samme beskyttelse i Fællesskabet, og som på den ene side undgår forskelsbehandling og usikre situationer og på den anden sikrer et tilstrækkeligt beskyttelsesniveau. Da de tilstræbte resultater nødvendigvis involverer luftfartsselskaber, som udfører en omfattende grænseoverskridende transport af passagerer af mange forskellige nationaliteter, er en forordning det bedste juridiske middel.

**Forslag til**  
**RÅDETS FORORDNING (EF)**  
**om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker**

---

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 84, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>(1)</sup>,

i henhold til fremgangsmåden i artikel 189 C,

i samarbejde med Europa-Parlamentet<sup>(2)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

Reglerne om erstatningsansvar i tilfælde af ulykker omhandles i konventionen om udførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, underskrevet i Warszawa den 12. oktober 1929 og i den ændring af den, som blev foretaget i Haag den 28. september 1955; Warszawa-konventionen anvendes over hele verden til gavn for både passagerer og luftfartsselskaber og må bevares;

reglerne for erstatningsansvar, hvis en passager bliver dræbt eller lider skade på legeme eller helbred, indgår i transportbetingelserne i transportaftalen mellem luftfartsselskabet og passageren;

Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92<sup>(4)</sup>, nr. 2408/92<sup>(5)</sup> og nr. 2409/92<sup>(6)</sup>, ændret ved traktaten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse, har skabt et indre luftfartsmarked, hvor reglerne for erstatningsansvar bør harmoniseres;

Warszawa-konventionens erstatningsgrænser er for lave i forhold til de nuværende økonomiske og sociale standarder; medlemsstaterne har derfor hver for sig hævet erstatningsgrænsen og således skabt forskellige transportbetingelser i Fællesskabet;

desuden gælder Warszawa-konventionen kun for international transport; i det indre luftfartsmarked er forskellen på indenrigs- og udenrigsflyvning imidlertid blevet ophævet; det

---

(1)

(2)

(3)

(4) EFT nr. L 240 af 28.8.1992, s. 1.

(5) EFT nr. L 240 af 28.8.1992, s. 8.

(6) EFT nr. L 240 af 28.8.1992, s. 15.

vil derfor være hensigtsmæssigt, at erstatningsansvaret i forbindelse med indenrigs- og udenrigsflyvning har samme karakter og omfang;

de nuværende lave erstatningsgrænser fører ofte til langvarige retssager, som skader luftfartens omdømme;

Fællesskabets indsats på luftfartsområdet bør også tilstræbe større beskyttelse af brugernes interesser;

foranstaltninger, der skaber ensartede transportbetingelser, når det gælder luftfartsselskabernes erstatningsansvar, og sikrer luftfartens brugere et højt og effektivt beskyttelsesniveau, kan ifølge nærhedsprincippet bedst træffes på Fællesskabsplan;

det vil være hensigtsmæssigt at ophæve alle erstatningsgrænser i forbindelse med passagerers død eller legemlige eller helbredsmæssige tilskadekomst;

for at undgå, at der ikke er dækning for ofrene for ulykker, der ikke har kunnet afværges, bør luftfartsselskaberne ikke kunne forsvare sig mod et erstatningskrav, der skyldes en passagers død eller legemlige eller helbredsmæssige tilskadekomst som omhandlet i konventionens artikel 17, ved at henvise til konventionens artikel 20, stk. 1, hvis kravet ligger inden for en beløbsramme på 100 000 ECU;

passagerer henholdsvis disses nærmeste bør hurtigst muligt have udbetalt et forskudsbeløb til dækning af deres umiddelbare behov;

der bør for erstatningsberettigede herske fuld juridisk klarhed omkring ulykkestilfælde; de skal på forhånd underrettes om gældende regler; langvarige retssager eller andre tvister må undgås; den erstatningsberettigede bør desuden have mulighed for at anlægge sag ved retten i den medlemsstat, hvor han har hjemsted eller fast bopæl;

for at undgå konkurrenceforvridning bør luftfartsselskaber fra tredjelande give passagererne tilstrækkelige oplysninger om deres transportbetingelser;

en forbedring af situationen i forbindelse med bagage og fragt behandles for tiden af ICAO og har ikke samme uopsættelige karakter som passagersituationen;

de værdier, der udtrykkes i denne forordning, må kunne forøges i takt med den økonomiske udvikling; Kommissionen bør derfor have myndighed til at træffe beslutning om sådanne forøgelser efter at have rådspurgt et rådgivende udvalg -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

#### Artikel 1

I denne forordning fastsættes Fællesskabets luftfartsselskabers forpligtelser i forbindelse med erstatning til passagerer i tilfælde af ulykke.

## Artikel 2

1. I denne forordning forstås ved:
  - a) luftfartsselskab: en lufttransportvirksomhed med gyldig koncession
  - b) Fællesskabets luftfartsselskaber: lufttransportvirksomheder som omhandlet i forordning (EØF) nr. 2407/92
  - c) erstatningsberettigede: ofrene og/eller de personer, der efter gældende ret træder i ofrenes sted i henhold til en retsforordning, en retsafgørelse eller en særlig kontrakt
  - d) forskudsbeløb: et beløb, der udbetales den erstatningsberettigede for at dække dennes umiddelbare behov, uden at dette hindrer den hurtigst mulige afgørelse om fuld erstatning
  - e) ECU: den regningsenhed, som vedtages ved opstilling af De Europæiske Fællesskabers almindelige budget i henhold til traktatens artikel 207 og 209
  - f) Warszawa-konventionen: konventionen angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, underskrevet i Warszawa den 12. oktober 1929, foruden alle internationale instrumenter, som bygger på den og er knyttet til den.
2. Begreb i denne forordning, som ikke er defineret i stk. 1, er de samme som i Warszawa-konventionen.

## Artikel 3

1. Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af en passagers død eller legemlige eller helbredsmæssige tilskadekomst er ikke underkastet lov- eller kontraktbestemte grænser.
2. Fællesskabets luftfartsselskaber kan ikke afvise eller begrænse deres erstatningsansvar for beløb på indtil 100 000 ECU ved at bevise, at de selv og deres ansatte har taget alle nødvendige forholdsregler for at undgå skaden, eller at dette ikke har været muligt for dem.

## Artikel 4

1. Luftfartsselskabet skal ufortøvet og senest 10 dage efter den begivenhed, hvor skaden blev forvoldt, udbetale den erstatningsberettigede et forskudsbeløb på indtil 50 000 ECU, afhængigt af den lidte skade, og mindst 50 000 ECU i tilfælde af død, eller stille et sådant beløb til den erstatningsberettigedes rådighed.
2. Forskudsbeløbet kan fraregnes et eventuelt senere erstatningsbeløb fra luftfartsselskabet, men kan under ingen omstændigheder tilbagebetales.

## Artikel 5

1. Bestemmelserne i artikel 3 og 4 skal indgå i Fællesskabets luftfartsselskabers transportbetingelser.
2. Fællesskabets luftfartsselskabers agenturer, rejsebureauer og check-in diske skal efter anmodning give passagererne fyldestgørende oplysninger om bestemmelserne i artikel 3 og 4, og et sammendrag af disse bestemmelser skal forefindes på billetten.
3. Luftfartsselskaber, som ikke er hjemmehørende i Fællesskabet og derfor ikke underkastet bestemmelserne i artikel 3 og 4, skal klart og utvetydigt oplyse passagererne om det ved billetkøb, som foretages i agenturer eller rejsebureauer eller ved check-in diske på medlemsstaternes territorium. Luftfartsselskaberne udleverer efter anmodning en formular med en redegørelse for deres betingelser til passagererne. At erstatningsgrænsen er angivet på billetten er ikke tilstrækkelig oplysning.

## Artikel 6

Hvert år sender medlemsstaternes myndigheder en liste over de luftfartsselskaber fra tredjelande, som ikke er underkastet denne forordnings bestemmelser, til luftfartsbrugernes organisationer og til Kommissionen, som stiller listen til rådighed for de øvrige medlemsstater.

## Artikel 7

I forbindelse med ulykker, hvori luftfartsselskaber fra Fællesskabet er involveret, kan de erstatningsberettigede foruden at benytte den mulighed, Warszawa-konventionens artikel 28 giver dem, anlægge erstatningssøgsmål ved retten i den medlemsstat, hvori passageren har hjemsted eller fast bopæl.

## Artikel 8

Kommissionen kan efter at have rådspurgt det rådgivende udvalg, som nedsættes i henhold til artikel 9, beslutte at forhøje de værdier, der angives i artikel 3 og 4, hvis den økonomiske udvikling gør en sådan beslutning nødvendig. Beslutningen offentliggøres i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

## Artikel 9

1. Kommissionen bistås af et udvalg af rådgivende karakter, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand.

Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyntagen til de pågældende spørgsmåls hastende karakter, i givet fald ved afstemning.

Udtalelsen optages i mødeprotokollen; derudover har hver medlemsstat ret til at anmode om, at dens holdning indføres i mødeprotokollen.

Kommissionen tager størst muligt hensyn til udvalgets udtalelse. Den underretter udvalget om, hvorledes den har taget hensyn til dets udtalelse.

2. Kommissionen kan desuden rådspørge udvalget om et hvilket som helst andet spørgsmål, der angår forordningens anvendelse.

#### Artikel 10

Denne forordning træder i kraft seks måneder efter sin offentliggørelse i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand



## KONSEKVENSANALYSE

### FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER NAVNLIG SMÅ OG MELLEMSTORE VIRKSOMHEDER

#### Forslagets betegnelse:

Rådets forordning om flyselskabers erstatningsansvar i tilfælde af flyulykker

#### Dokumentets referencenummer:

#### Forslaget

#### Virkninger for virksomhederne

1. Hvem påvirkes af forslaget?

- Hvilke virksomhedssektorer?  
Luftfartsselskaber
- Hvor store virksomheder (de små og mellemstore virksomheders andel)?  
Den europæiske markedsstruktur bygger især på store selskaber, som tegner sig for 65,4% af markedet. Charterselskaberne udgør 26,7% af det europæiske luftfartsmarked. Små og mellemstore virksomheder tegner sig kun for 0,5% af markedet, mens de regionale luftfartsselskaber har en andel på 0,4% af det samlede marked og general aviation - dvs. taxi- og forretningsflyvning - udgør 0,1%<sup>(1)</sup>
- Er disse virksomheder beliggende i bestemte geografiske områder i Fællesskabet?  
Nej.

2. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?

Rådets forordning (EØF) 2407/92 kræver allerede, at alle koncessionshavere skal være besiddelse af en ansvarsforsikring, mens dækningsbeløbet hidtil har været overladt til medlemsstaternes skøn. For at kunne overholde den foreliggende foranstaltning må luftfartsselskaberne genforhandle deres ansvarsforsikring, således at erstatningsgrænserne for passagerer ophæves.

---

<sup>(1)</sup> "The competitiveness of the European Community's air transport industry", undersøgelse udført for Kommissionen af AVMARK Inc., den 28. februar 1992.

3. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få

- for beskæftigelsen?

Ingen

- for investeringer og oprettelse af nye virksomheder?

Ingen

- for virksomhedernes konkurrenceevne?

Markedet for luftfartsforsikring vil reagere ved at sætte luftfartsselskabernes præmier lidt i vejret. Forhøjelsen vil afhænge af markedssituationen på det pågældende tidspunkt, de enkelte luftfartsselskabers særlige karakter, især deres ry for sikkerhed, og deres særlige evne til at genforhandle præmien. De regionale luftfartsselskaber og de selskaber, der beskæftiger sig med general aviation, får sandsynligvis en forholdsmæssigt større forhøjelse på grund af deres svagere forhandlingsevne. Charterselskaberne vil blive berørt i mindre grad.

4. Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til små og mellemstore virksomheders særlige situation?

Nej. De europæiske luftfartsselskabers nuværende udgifter til ansvarsforsikring udgør kun en lille del af driftsomkostningerne. De tegner sig for ca. 0,1%-0,2% af de samlede driftsomkostninger, idet denne procentdel som regel bliver højere, jo mindre selskabet er. Hvis erstatningsgrænserne ophæves, vil forsikringsudgifterne stige til ca. 0,1%-0,35%<sup>(2)</sup> af de samlede driftsomkostninger. Det betyder, at forhøjelsen bliver ubetydelig, også for de mindre selskaber, selv om de i højere grad kan blive berørt af den.

### Høring

5. Liste over organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og som har fremført særlige synspunkter.

- Medlemsstaternes eksperter har i vid udstrækning erklæret sig enige i, at det er nødvendigt at forhøje de nuværende grænser, at sikre hurtige og enkle procedurer i forbindelse med flyulykker og at medtage al luftfart i Fællesskabet og til og fra Fællesskabet uanset det pågældende luftfartsselskabs nationalitet.

---

<sup>(2)</sup> "The cost implication of higher mandatory compensation limits for passengers involved in air accidents" Frère Cholmeley Bischoff, indleveret i februar 1994.

- Alle berørte organisationer<sup>(3)</sup> er blevet hørt. De var alle enige om, at der er behov for at forbedre systemet, men samtidig bevare det nuværende internationale systems vigtigste elementer. De lagde stor vægt på, at alle forbedringer af systemet i EF skulle gælde alle selskaber, der driver luftfart i Fællesskabet.

---

<sup>(3)</sup> Det drejer sig om følgende organisationer: Bureau Européen Union des Consommateurs, Den Internationale Forbrugerorganisation, Det Europæiske Fællesskabs rejsebureauers og rejsearrangørers sammenslutning, International Council of Aircraft Owner and Pilot Association, Den internationale luftfartssammenslutning, sammenslutningen af europæiske luftfartsselskaber, det internationale handelskammer, sammenslutningen af repræsentanter for luftfartens brugere i EF, International Union of Aviation Insurers, Association Européenne des Constructeurs de Matériel Aérospatial, den europæiske organisation for regionale luftfartsselskaber.

**BILAG I**  
**ERSTATNINGSGRÆNSER I EF-LANDENE<sup>(1)</sup>**

W/H: Warszawa-konventionens/Haag-protokollens grænser omregnet efter de nationale regler (eller forhøjet som angivet)<sup>(2)</sup>

- ØSTRIG:** Erstatning ifølge transportkontrakten på indtil 430 000 AS pr. person  
Obligatorisk ulykkesforsikring for passagerer på 550 000 AS pr. passager  
100 000 SDR på det nationale luftfartsselskab
- BELGIEN:** W/H gælder alle flyvninger  
Ingen indenrigsflyvninger  
100 000 SDR på Sabena og dets datterselskaber - 58 000 USD for charter- og taxifyvning
- DANMARK:** 100 000 SDR for alle flyvninger  
Erstatningsgrænserne i andre tilfælde end død og tilskadekomst er forskellige for indenrigs- og udenrigsflyvning
- FRANKRIG:** 100 000 SDR for alle flyvninger  
Grænserne i andre tilfælde end død og tilskadekomst svarer til W/H for alle flyvninger
- FINLAND:** W/H for udenrigsflyvninger. Hvis bestemmelseslandet ikke er part i W/H gælder MP3's grænser (100 000 SDR)  
100 000 SDR for indenrigsflyvninger  
100 000 SDR for udenrigsflyvninger med Finnair
- TYSKLAND:** W/H for udenrigsflyvning på grundlag af loven om omregningskurser f.eks. 250 000 Francs Poincaré = 53 600 DEM)  
150 000 DEM for Lufthansa  
320 000 DEM for indenrigsflyvning
- GRÆKENLAND:** W/H for alle flyvninger  
Da der ikke findes nogen lov om omregningskurser, er nogle retskendelser modstridende  
Den nationale lovgivning fastsætter en grænse på 4 mio GRD for indenrigsflyvninger (må ikke overskrides, hvis erstatningen udbetales som periodiske beløb) i tilfælde af død eller tilskadekomst

---

<sup>(1)</sup> Sven Brises undersøgelse, se fodnote 5. Undersøgelsen omfattede ikke Østrig, Finland og Sverige.

<sup>(2)</sup> For alle grænsers vedkommende (undtagen i forbindelse med indenrigsflyvning i Portugal) kan luftfartsselskabet benytte sig af forsvarsretten i WK's artikel 20, stk. 1.

- IRLAND:** W/H for alle flyvninger  
100 000 SDR på Aer Lingus (udenrigsflyvninger)  
Samme beløb for andre selskaber (som er indregistreret i Irland)
- ITALIEN:** W/H omregnet efter gældende lov til SDR (udenrigsflyvning) og ITL (indenrigsflyvning) for alle flyvninger. Grænserne er:  
100 000 SDR for udenrigsflyvninger  
195 mio ITL for indenrigsflyvninger
- N.B. Det bør bemærkes, at udenlandske luftfartsselskaber, der flyver på Italien, ifølge loven er underkastet den internationale grænse på 100 000 SDR
- LUXEMBOURG:** W/H for alle flyvninger  
Ingen indenrigsflyvninger  
100 000 SDR på alle passagerbefordrende luftfartsselskaber, som er indregistreret i Luxembourg
- NEDERLANDENE:** W/H for alle flyvninger  
100 000 SDR (alle større luftfartsselskaber, som er indregistreret i Nederlandene)
- PORTUGAL:** Objektivt ansvar (indenrigsflyvninger)  
På alle flyvninger: 12 mio PTE pr. passager; bagage som Haag-konventionen
- SPANIEN:** På alle flyvninger: 3 500 000 ESP pr. passager; bagage som Haag-konventionen
- SVERIGE:** 100 000 SDR på udenrigs- og indenrigsflyvninger
- UK:** W/H for alle flyvninger, forhøjet til 100 000 SDR.

**BILAG II**  
**IATA-AFTALEN MELLEM LUFTFARTSSELSKABERNE**  
**OM ERSTATNING TIL PASSAGERER**

**De underskrivende luftfartsselskaber**

Som henviser til, at Warszawa-konventionssystemet er til stor nytte for den internationale luftfart

Som bemærker, at konventionens erstatningsgrænser, der ikke er blevet ændret siden 1955, nu er utilstrækkelige i de fleste lande, og at de internationale luftfartsselskaber tidligere er gået sammen om at hæve dem til gavn for passagererne

**Er blevet enige om:**

1. At opgive grænsen for erstatningsbeløb i Warszawa-konventionens artikel 22, stk. 1, i forbindelse med passagerernes død eller legemlige eller helbredsmæssige tilskadekomst i den i konventionens artikel 17 anvendte betydning, således at erstatningsbeløbet kan fastsættes og udbetales under henvisning til lovgivningen i passagerens hjemland.
2. At forbeholde sig alle forsvarsrettigheder i henhold til konventionens bestemmelser; luftfartsselskaberne kan dog afstå fra deres forsvarsret, herunder forsvar op til et nærmere angivet erstatningsbeløb, afhængigt af omstændighederne.
3. At forbeholde sig deres regresret, herunder retten til at gøre fuld regres gældende, når det gælder beløb, luftfartsselskaberne bar udbetalt.
4. At tilskynde andre luftfartsselskaber, der beskæftiger sig med international passagerbefordring, til at anvende denne aftales bestemmelser.
5. At gennemføre aftalens bestemmelser senest den 1. november 1996 eller ved modtagelse af den fornødne regeringsgodkendelse, afhængigt af, hvad der indtræffer sidst.
6. At intet i aftalen berører passagerens eller den skadelidtes øvrige rettigheder i henhold til konventionen.
7. At aftalen kan underskrives i et ubegrænset antal eksemplarer, der alle udgør samme aftale. Alle luftfartsselskaber kan blive parter i aftalen ved at underskrive et eksemplar af den og deponere det hos generaldirektøren for den internationale luftfarts-sammenslutning (IATA).
8. At et luftfartsselskab, som er part i aftalen, kan opsige den med tolv (12) måneders skriftligt varsel til generaldirektøren for IATA og de øvrige luftfartsselskaber, som er parter i aftalen.

## **LUFTFARTSSELSKABERNES AFTALE OM ERSTATNING TIL PASSAGERER**

### **IATA'S FORKLARENDE BEMÆRKNING**

Luftfartsselskabernes aftale er en rammeaftale. De underskrivende selskabers nøjagtige juridiske rettigheder og forpligtelser over for passagererne angives i nærmere enkeltheder i de gældende transportkontrakter og prislister.

Aftalens underskrivende luftfartsselskaber forpligter sig ifølge aftalen til at opgive erstatningsgrænserne i Warszawa-konventionen (1929), Haag-protokollen (1955), Montréal-aftalen af 1966, og/eller erstatningsgrænser, de tidligere har aftalt eller fået pålagt af regeringerne.

Luftfartsselskabernes afkald på retten til at benytte erstatningsgrænserne kan gå så langt som til at lade lovgivningen i passagerens hjemland være bestemmende for fastsættelse og udbetaling af erstatningsbeløb i henhold til aftalen mellem luftfartsselskaberne. Det er dog kun en mulighed. Ønsker et luftfartsselskab at frafalde erstatningsgrænserne, men ikke at insistere på, at lovgivningen i passagerens hjemland skal være bestemmende for beregning af erstatningsbeløbene, eller at få det pålagt af en regeringsmyndighed, kan den benytte samme lovgivning som den domstol, sagen henvises til.

Aftalens underskrivende luftfartsselskaber vil stadig kunne benytte Warszawa-konventionens forsvarsrettigheder enkeltvis eller som helhed, medmindre de beslutter at give afkald på dem eller får det pålagt af en regeringsmyndighed.

### BILAG III

#### EUROPÆISKE ERSTATNINGSTØRRELSER<sup>(1)</sup> VED TRAFIKULYKKER

Tabel 1: Offer: mand, 40 år, gift, 2 mindreårige børn, læge

Skade	Det Forenede Kongerige	Belgien BEF 59,6	Grækenland GRD 25	Nederlandene NLG 3.26	Italien ITL 2,124	Frankrig FRF 9.73	Tyskland DEM 2.90	Danmark DKK 11.02	Irland IEP 1.08	Luxembourg LUF 59.55	Spanien ESP 178.45	Portugal PTE 254
Øjeblikkelig død	311 000	325.779	195 007	224 540	464 900	307 098	331 034	81 347	461 806	351 098	168 114	229 724
Forbrændinger(A) (B) (C)	89 000 99 000 79 000	81 978	71 088 til 86 316	18 098 til 21 166	55 085 til 120 835	109 198 til 127 790	132 759 til 148 276	37 659	93 981 126 389 93 981	83 985	16 811 28 019 16 811	24 016
Paraplegi	526 500	449 457	310 947	498 466 til 567 485	474 710	705 576	637 931 til 672 414	110 254 til 237 296	607 407	453 830	280 191	288 937
Tab af syn - total blindhed	572 500	531 871	363 333	466 258 (486 258)	674 795	744 853	586 207 til 603 488 (623 448)	225 499	613 889	537 871	56 038	290 465

Kilde: Davies Arnold Cooper: Personal injury Awards in EC Countries on an unlimited basis in respect of death or serious injury.

<sup>(1)</sup> Tallene omfatter ikke renter hverken før eller efter afgørelsen. Nederlandene og Tyskland har to sæt tal i det samme skema. Tallene i parentes angiver de anslåede medicinske udgifter, der ikke afholdes af staten. Alle tallene er blevet omregnet til pund sterling og rundet op til det nærmest pund. Omvekslingskurs pr. 21. juli 1990.



Tabel 2: Offer: kvinde, 20 år, ugift, lægestuderende

Skade	Det Forenede Kongerige	Belgien BEF 59 6	Grækenland GRD 25	Nederlandene NLG 3.26	Italien ITL 2 124	Frankrig FRF 9.73	Tyskland DEM 2.90	Danmark DKK 11.02	Irland IEP 1.08	Luxembourg LUF 59.55	Spanien ESP 178.45	Portugal PTE 254
Øjeblikkelig død	1 250	6 292	14 912	2 147	210 122	15 416	2 069	1 089	8 102	6 795	67 246	4 528
Forbrændinger(A)	44 000		7 579	21 779	61 205	62 025	63 793		63 426		16 811	
(B)	54 000	47 723	til	til	til	til	til	26 770	95 833	46 434	33 623	5 937
(C)	34 000		8 870	24 847	83 729	81 398	79 310		63 426		16 811	
Paraplegi	452 250	370 569	234 723	498 466 til 567 485 (1 074 985)	318 710	563 759	431 034 til 465 517	90 290 til 166 515	529 630	376 246	168 114 til 224 152	360 840
Tab af syn - total blindhed	478 250	415 323	251 404	466 258 (486 258)	517 514	537 196	472 414 til 489 655 (509 655)	157 441	421 296	423 013	67 246	325 465

Kilde: Davies Arnold Cooper: Personal injury Awards in EC Countries on an unlimited basis in respect of death or serious injury.

ISSN 0254-1459

**KOM(95) 724 endelig udg.**

# **DOKUMENTER**

**DA**

**07**

---

**Katalognummer: CB-CO-95-777-DA-C**

**ISBN 92-77-99239-5**

---

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer  
L-2985 Luxembourg