

Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

► **B**

► **M1** RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 2027/97

af 9. oktober 1997

om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres  
bagage ◀

(EFT L 285 af 17.10.1997, s. 1)

Ændret ved:

|                                                                                        | nr.   | Tidende<br>side | dato      |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-------|-----------------|-----------|
| ► <b>M1</b> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 | L 140 | 2               | 30.5.2002 |

▼B  
▼M1

# **RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 2027/97**

**af 9. oktober 1997**

## **om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage**

▼B

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>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(2)</sup>,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C <sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) inden for den fælles transportpolitik er det nødvendigt at forbedre beskyttelsesniveauet for passagerer, der bliver involveret i luftfartsulykker;
- (2) reglerne om erstatningsansvar i tilfælde af ulykker omhandles i konventionen angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, undertegnet i Warszawa den 12. oktober 1929, og i den ændring af denne, som blev undertegnet i Haag den 28. september 1955, samt konventionen, der blev indgået den 18. september 1961 i Guadalajara, alt efter hvilken der finder anvendelse (i det følgende benævnt »Warszawa-konventionen«); Warszawa-konventionen anvendes over hele verden til gavn for både passagerer og luftfartsselskaber;
- (3) Warszawa-konventionens erstatningsgrænser er for lave i forhold til de nuværende økonomiske og sociale normer og fører ofte til langvarige retssager, som skader luftfartens omdømme; medlemsstaterne har derfor hver for sig hævet erstatningsgrænsen og således skabt forskellige transportbetingelser i det indre marked for luftfart;
- (4) desuden gælder Warszawa-konventionen kun for international transport; i det indre marked for luftfart skelnes der ikke længere mellem indenrigs- og udenrigsflyvning; det vil derfor være hensigtsmæssigt, at erstatningsansvaret i forbindelse med såvel indenrigs- som udenrigsflyvning har samme omfang og karakter;
- (5) en fuldstændig fornyet gennemgang og revision af Warszawa-konventionen har længe været påkrævet, hvilket globalt på lang sigt vil være en mere ensartet og gennemførlig respons på spørgsmålet om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker; der bør fortsat gennemføres forhandling på internationalt plan gøres bestræbelser på at udvide de begrænsninger for erstatningsansvar, der er fastsat i Warszawa-konventionen;
- (6) i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet er det ønskeligt, at der på fællesskabsplan gøres en indsats for at få harmoniseret luftfartsselskabers erstatningsansvar, hvilket igen kunne bruges som retningslinje for forbedret passagerbeskyttelse på verdensplan;
- (7) det vil være hensigtsmæssigt at ophæve alle finansielle ansvarsgrænser i henhold til Warszawa-konventionens artikel 22, stk. 1,

<sup>(1)</sup> EFT C 104 af 10. 4. 1996, s. 18 og EFT C 29 af 30. 1. 1997, s. 10.

<sup>(2)</sup> EFT C 212 af 22. 7. 1996, s. 38.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 17. september 1996 (EFT C 320 af 28. 10. 1996, s. 30), Rådets fælles holdning af 24. februar 1997 (EFT C 123 af 21. 4. 1997, s. 89) og Europa-Parlamentets afgørelse af 29. maj 1997 (EFT C 182 af 16. 6. 1997).

**▼B**

- eller andre retlige eller kontraktlige begrænsninger, i overensstemmelse med de nuværende tiltag på internationalt plan;
- (8) for at undgå, at ofre for ulykker ikke får tilkendt erstatning, bør EF-luftfartsselskaberne ikke kunne påberåbe sig konventionens artikel 20, stk. 1, i forbindelse med et erstatningskrav som følge af, at en passager er blevet dræbt eller har lidt skade på legeme eller helbred som omhandlet i Warszawa-konventionens artikel 17, hvis kravet ligger inden for en vis grænse;
  - (9) EF-luftfartsselskaber kan fritages for erstatningsansvar, såfremt den pågældende passagers uagtsomhed har været en medvirkende faktor;
  - (10) det er nødvendigt at præcisere forpligtelserne i denne forordning på baggrund af artikel 7 i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber<sup>(1)</sup>; i denne henseende skal EF-luftfartsselskaber være forsikret op til en vis grænse som fastsat i nærværende forordning;
  - (11) EF-luftfartsselskaber må altid kunne rejse krav over for tredje-mand;
  - (12) hurtig udbetaling af forskudsbeløb vil i høj grad være en hjælp for tilskadekomne passagerer eller erstatningsberettigede personer til dækning af umiddelbare omkostninger i forbindelse med en luftfartsulykke;
  - (13) reglerne om erstatningsansvarets karakter og begrænsning, hvis en passager bliver dræbt eller lider skade på legeme eller helbred, indgår i transportbetingelserne i transportaftalen mellem luftfartsselskabet og passageren; for at mindske risikoen for konkurrenceforvridning bør luftfartsselskaber fra tredjelande give passagererne tilstrækkelige oplysninger om deres transportbetingelser;
  - (14) denne forordnings finansielle begrænsninger skal kunne revideres på baggrund af den økonomiske udvikling og udviklingen i internationale fora;
  - (15) Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) er for øjeblikket ved at revidere Warszawa-konventionen; indtil resultatet af denne revision foreligger, kunne midlertidige EF-foranstaltninger give passagererne en bedre beskyttelse; Rådet bør tage denne forordning op til fornyet overvejelse snarest muligt, efter at ICAO har revideret Warszawa-konventionen —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

**▼M1***Artikel 1*

Denne forordning gennemfører Montreal-konventionens bestemmelser om luftbefordring af passagerer og deres bagage og fastsætter visse supplerende bestemmelser. Den udvider også disse bestemmelsers gyldighed til at omfatte lufttransport inden for én medlemsstat.

*Artikel 2*

1. I denne forordning forstås ved:
  - a) »luftfartsselskab«: et lufttrafikforetagende med gyldig operativ godkendelse
  - b) »EF-luftfartsselskab«: et luftfartsselskab med gyldig operativ godkendelse udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 2407/92
  - c) »erstatningsberettiget«: en passager eller enhver person, som efter gældende ret har ret til at fremsætte krav i forbindelse med en passager

<sup>(1)</sup> EFT L 240 af 24. 8. 1992, s. 1.

## ▼M1

- d) »bagage«: medmindre andet er specificeret, både indchecket og ikke-indchecket bagage, jf. definitionen i Montreal-konventionens artikel 17, stk. 4
  - e) »SDR«: en særlig trækningsrettighed som fastsat af Den Internationale Valutafond
  - f) »Warszawa-konventionen«: konventionen angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, underskrevet i Warszawa den 12. oktober 1929, eller Warszawa-konventionen, som ændret i Haag den 28. september 1955, og tillægskonventionen til Warszawa-konventionen, undertegnet i Guadalajara den 18. september 1961
  - g) »Montreal-konventionen«: konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, underskrevet i Montreal den 28. maj 1999.
2. Begreber i denne forordning, som ikke er defineret i stk. 1, er de samme som i Montreal-konventionen.

*Artikel 3*

1. Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montreal-konventionen vedrørende sådant erstatningsansvar.
2. Forsikringsforpligtelsen i artikel 7 i forordning (EØF) nr. 2407/92, for så vidt som den vedrører erstatningsansvar for passagerer, skal forstås sådan, at Fællesskabets luftfartsselskaber skal være forsikret for et beløb, som er tilstrækkeligt til at sikre, at alle erstatningsberettigede personer ubeskåret får udbetalt det beløb, de er berettigede til ifølge denne forordning.

*Artikel 3a*

Det supplerende beløb, som Fællesskabets luftfartsselskaber ifølge Montreal-konventionens artikel 22, stk. 2, kan opkræve, når en passager afgiver en særlig erklæring om interesse i at få bagagen leveret på bestemmelsesstedet, fastsættes efter en sats, som bygger på forholdet mellem de øgede omkostninger ved transport og forsikring af den pågældende bagage over for de tilsvarende omkostninger ved bagage, hvis værdi ligger på eller under erstatningsgrænsen. Passagerne skal efter anmodning underrettes om denne sats.

*Artikel 5*

1. EF-luftfartsselskabet udbetaler omgående og senest 15 dage efter, at den erstatningsberettigede person er blevet identificeret, sådanne forskudsbeløb, som måtte være nødvendige til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov, og som står i forhold til omfanget af den lidte skade.
2. Uanset stk. 1, må en forskudsudbetaling ved dødsfald ikke være under 16 000 SDR udtrykt i euro for hver passager.
3. Forskudsudbetaling er ikke ensbetydende med anerkendelse af erstatningsansvar og kan fraregnes et eventuelt senere erstatningsbeløb, som udbetales på grundlag af Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar, men skal kun tilbagebetales i de i artikel 20 i Montreal-konventionen nævnte tilfælde, eller hvis den person, som har modtaget forskudsudbetalingen, ikke er den erstatningsberettigede person.

*Artikel 6*

1. Alle luftfartsselskaber skal, når de sælger lufttransport i Fællesskabet, sikre, at passagererne har adgang til et sammendrag af de væsentligste bestemmelser om erstatningsansvar for så vidt angår passagerer og deres bagage, herunder frister for at indgive erstatningskrav samt oplysninger om muligheden for at afgive en særlig erklæring for bagagen på alle salgssteder, herunder også ved salg pr. telefon og

**▼M1**

via Internettet. For at opfylde dette informationskrav skal Fællesskabets luftfartsselskaber bruge den informationsnotits, der findes i bilaget. Sammendraget eller notitsen kan dog ikke lægges til grund for et erstatningskrav eller fortolkningen af bestemmelserne i denne forordning eller i Montreal-konventionen.

2. Ud over oplysningskravene i stk. 1, skal alle luftfartsselskaber i forbindelse med lufttransport, der ydes eller købes i Fællesskabet, give alle passagerer skriftlig oplysning om

- grænsen for luftfartsselskabets erstatningsansvar ved død eller tilskadekomst på den pågældende flyvning, hvis en sådan grænse findes
- grænsen for luftfartsselskabets erstatningsansvar ved ødelæggelse, tab eller beskadigelse af bagage på den pågældende flyvning og et varsel om, at bagage, hvis værdi overskrider dette beløb, bør angives til luftfartsselskabet ved indcheckningen eller forsikres fuldt ud af passageren selv inden rejsen
- grænsen for luftfartsselskabets erstatningsansvar ved tab, som skyldes forsinkelse, på den pågældende flyvning.

3. Hvis hele transporten udføres af luftfartsselskaber fra Fællesskabet, skal de erstatningsgrænser, der anføres i overensstemmelse med informationskravene i stk. 1 og 2, være dem, som er fastsat i denne forordning, medmindre et luftfartsselskab frivilligt anvender højere grænser. Udføres hele transporten af luftfartsselskaber fra tredje-lande, gælder stk. 1 og 2 kun for transport til, fra eller inden for Fællesskabet.

*Artikel 7*

Senest tre år efter den dato, hvor forordning (EF) nr. 889/2002<sup>(1)</sup> finder anvendelse, udarbejder Kommissionen en rapport om dens anvendelse. Kommissionen skal især undersøge behovet for at ændre de beløb, som angives i Montreal-konventions relevante artikler, på baggrund af den økonomiske udvikling og meddelelser fra ICAO.

**▼B***Artikel 8*

Denne forordning træder i kraft et år efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

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

<sup>(1)</sup> EFT L 140 af 30.5.2002, s. 2.

▼ **M1***BILAG*

## Luftfartsselskabers erstatningsansvar i forhold til passager og deres bagage

Disse oplysninger indeholder et sammendrag af de regler vedrørende erstatningsansvar, der gælder for EF-luftfartsselskaber i henhold til EF-lovgivningen og Montreal-konventionen.

## Erstatning ved død eller tilskadekomst

Der er ingen økonomiske grænser for erstatningsansvaret i tilfælde af en passagers tilskadekomst eller død. For skader op til 100 000 SDR (cirkabeløb i lokal valuta) kan luftfartsselskabet ikke bestride erstatningskravet. Luftfartsselskabet kan kun bestride et højere erstatningskrav ved at bevise, at det ikke har handlet uagtsomt eller på anden måde bærer ansvaret for skaden.

## Forskudsbetaling

Hvis en passager bliver dræbt eller kommer til skade, skal luftfartsselskabet udbetale et forskud til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov inden 15 dage efter, at det er fastslået, hvem der er den erstatningsberettigede person. I tilfælde af dødsfald kan dette forskud ikke være mindre end 16 000 SDR (cirkabeløb i lokal valuta).

## Passagerforsinkelser

I tilfælde af passagerforsinkelse har luftfartsselskabet pligt til at betale erstatning for skade, medmindre det har truffet alle nødvendige forholdsregler for at undgå skade, eller det var umuligt at træffe sådanne forholdsregler. Erstatningsansvaret for passagerforsinkelser er begrænset til 4 150 SDR (cirkabeløb i lokal valuta).

## Bagageforsinkelser

I tilfælde af bagageforsinkelse har luftfartsselskabet pligt til at betale erstatning for skade, medmindre det har truffet alle nødvendige forholdsregler for at undgå skade, eller det var umuligt at træffe sådanne forholdsregler. Erstatningsansvaret for bagageforsinkelser er begrænset til 1 000 SDR (cirkabeløb i lokal valuta).

## Ødelagt, bortkommet eller beskadiget bagage

Luftfartsselskabet har pligt til at betale erstatning for ødelagt, bortkommet eller beskadiget bagage med indtil 1 000 SDR (cirkabeløb i lokal valuta). Når der er tale om indchecket bagage, har selskabet pligt til at betale erstatning, selv om det ikke har udvist fejl, medmindre der var defekter ved bagagen. Hvis det drejer sig om bagage, der ikke er indchecket, har selskabet pligt til at betale erstatning for skader, når det har udvist fejl.

## Højere grænser for bagage

Passagerer kan aftale højere erstatningsgrænser ved senest ved indcheckningen at afgive en særlig erklæring og mod at betale et tillæg.

## Klager vedrørende bagage

I tilfælde af beskadiget, forsinket, bortkommet eller ødelagt bagage skal passageren hurtigst muligt underrette luftfartsselskabet skriftligt. I tilfælde af skader på indchecket bagage skal passageren klage skriftligt inden syv dage, og i tilfælde af forsinkelse inden 21 dage, i begge tilfælde regnet fra den dag, hvor bagagen er stillet til rådighed for passageren.

Erstatningsansvar for kontraherende luftfartsselskaber og de luftfartsselskaber, der foretager flyvningen

Er det luftfartsselskab, der udfører flyvningen, ikke det samme som det kontraherende luftfartsselskab, kan passageren selv vælge, hvilket af luftfartsselskaberne han vil sende sin klage til eller kræve erstatning af. Hvis et luftfartsselskabs navn og kode er anført på billetten, er dette det kontraherende luftfartsselskab.

## Søgsmålsfrist

Erstatningssag skal anlægges ved domstolene inden to år fra den dato, hvor flyet ankom eller burde være ankommet.

**▼M1**

## Grundlag for oplysningerne

Ovenstående regler bygger på Montreal-konventionen af 28. maj 1999, der er gennemført i Fællesskabet ved forordning (EF) nr. 2097/97, som ændret ved forordning (EF) nr. 889/2002, og medlemsstaternes nationale lovgivning.