

Den 19. maj 2004

Nye regler om luftfartsselskabers erstatningsansvar m.v.

Danmark har den 29. april 2004 sammen med de øvrige EU-lande ratificeret Montrealkonventionen om luftfartsselskabers erstatningsansvar. Det betyder, at den ændring af luftfartslovens kapitel 9, som blev vedtaget i 2002, bliver gældende **den 28. juni 2004**, jf. [lov nr. 1074 af 17. december 2002](#). Loven vil blive sat i kraft ved en bekendtgørelse.

På samme tid træder der også en ny EF-forordning i kraft, jf. [Rådets forordning \(EF\) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997](#) om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, som ændret ved [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EF\) nr. 889/2002 af 13. maj 2002](#).

De nye regler i EF-forordningen og luftfartsloven indeholder ikke grundlæggende ændringer for danske luftfartsselskaber, idet langt de fleste nyskabelser allerede gælder for disse selskaber. Det nye er først og fremmest, at der kommer til at gælde ensartede regler for Fællesskabets luftfartsselskaber (EF-luftfartsselskaber) og luftfartsselskaber fra ikke EU-lande (ikke EF-luftfartsselskaber).

Befordring med danske luftfartsselskaber (EF-luftfartsselskaber)

For danske luftfartsselskaber gælder både EF-forordningerne om luftfartsselskabers erstatningsansvar og luftfartsloven, men således at forordningerne har forrang, idet luftfartslovens bestemmelser i kapitel 9 ikke gælder i det omfang, befordringen omfattes af EF-forordningerne.

EF-forordningerne implementerer Montrealkonventionens bestemmelser om luftfartsselskabernes erstatningsansvar for passagerer og deres bagage. Reglerne gælder for EF-luftfartsselskaber, der er selskaber med en gyldig licens udstedt af en EU-medlemsstat.

Ansvar for *personskade* svarer til, hvad der gælder i dag (dvs. at der gælder et ubegrænset ansvar. Befordrerens har et objektivet ansvar op til 100.000 SDR og et præsumptionsansvar (ansvar med omvendt bevisbyrde) for beløb derudover). Hvad angår *passagerforsinkelse* er ansvaret forsat et præsumptionsansvar, idet erstatningsgrænsen dog ændres til 4.150 SDR pr. passager. Det svarer til den nugældende ordning for indenrigsbefordring. 1 SDR svarer den 17. maj 2004 til knap 9 kr.

Med hensyn til *forsinkelse og skade på bagage* (rejsegods) bliver erstatningsgrænsen nu 1.000 SDR. Ansvarsgrundlaget for skade på bagage vil efter de nye regler være et objektivet ansvar, men fortsat kun et præsumptionsansvar for forsinkelse.

I forbindelse med befordring af bagage er der mulighed for at få et større beløb end de 1.000 SDR i erstatning, hvis der er afgivet en særlig erklæring og betalt et *supplerende beløb*, der nærmere er reguleret i forordningerne.

Luftfartsselskaberne skal ved personskade udbetale et *forskuksbeløb* til dækning af de øjeblikkelige økonomiske behov, der er opstået som følge af en passagers død eller tilskadekomst ved en ulykke med et luftfartøj. Forskuksbeløbet må ved dødsfald ikke være under *16.000 SDR* for hver passager (i dag er beløbet 15.000 SDR).

Luftfartsselskabernes *forsikringspligt* er præciseret således, at EF- 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 forordningen.

EF-luftfartsselskaber har over for passagerne en særlig *oplysningspligt* om indholdet af de gældende erstatningsregler.

Loven indeholder i forhold til passagererne en forbedring af bestemmelserne om *værneting*, idet man ved passagerskade - ud over de 4 andre valgmuligheder for værneting i loven - nu kan anlægge erstatningssag ved retten i den medlemsstat, hvor passageren på ulykkestidspunktet havde fast bopæl eller vedvarende opholdssted, forudsat det pågældende luftfartsselskab har en nærmere angivet forretningsmæssig tilknytning til denne medlemsstat.

Endelig indeholder de nye regler i luftfartsloven en modernisering af kravene til de dokumenter (*transportdokumenter*), der benyttes ved befordring (bl.a. muligheden for at benytte elektroniske billetter).

Med hensyn til *goods* henvises til nedenfor.

Befordring med ikke EF-luftfartsselskaber

Reglerne for befordring med ikke EF-luftfartsselskaber i luftfartsloven er stort set de samme, som gælder for EF-luftfartsselskaber, jf. ovenfor.

I kraft af en særlig bestemmelse i luftfartsloven gælder de ovennævnte EF-forordninger om supplerende betaling for særligt udstyr, forskudsudbetaling og information til passagerne om befordrerens ansvar for passager og rejsegods (bagage) også for ikke EF-luftfartsselskaber, når de flyver indenrigs i Danmark. Det samme gælder for befordring med luftfartsselskaber, der er hjemmehørende i Grønland eller på Færøerne, og som ikke er i besiddelse af en EU-licens, jf. dog nedenfor om Færøerne.

For befordring med ikke EF-luftfartsselskaber mellem Danmark og lande, der kun har tilsluttet sig Warszawakonventionen og ikke Montrealkonventionen, gælder Warszawakonventionens regler fortsat. Det indebærer, at reglerne i et særligt *bilag* til loven regulerer befordringen, jf. dog nedenfor om gods.

Gods

Reglerne om gods er de samme, uanset om befordringen gennemføres af et EF-luftfartsselskab eller et ikke EF-luftfartsselskab. Det bemærkes særligt, at EF-forordningerne ikke omfatter gods, og at det således alene er luftfartsloven, der regulerer befordringen.

Hvad angår ansvaret for gods, vil erstatningsgrænsen fortsat være på *17 SDR pr. kilo*. Ansvarret ændres fra et præsumptionsansvar til et objektivi ansvar, hvilket svarer til den gældende ordning for indenrigsbefordring.

For befordring af gods mellem Danmark og lande, der kun har tilsluttet sig Warszawakonventionen og ikke Montrealkonventionen, gælder Warszawakonventionens regler fortsat. Det indebærer, at reglerne i *bilaget* til loven regulerer befordringen. Med hensyn til befordring af *goods* er der dog den særregel, at selve loven (og ikke bilaget) gælder, hvis befordringen foregår mellem Danmark og lande, der har tilsluttet sig Warszawakonventionen og Montrealprotokol nr. 4.

Grønland og Færøerne

Loven gælder også for Grønland¹. Befordring mellem Danmark og Grønland betragtes som indenrigsbefordring i forhold til reglerne i luftfartslovens kapitel 9. Luftfartsselskaber, der er hjemmehørende i Grønland, skal også følge reglerne om supplerende betaling for særligt (dyrt) udstyr, forskudsudbetaling og information til passagerne om befordrerens ansvar for passagerer og rejsegods².

Loven gælder ikke for Færøerne. Den kan dog sættes i kraft ved en Kongelig Anordning i det omfang og med de ændringer, som indstilles af Færøernes Lagting³.

¹ jf. § 3, stk. 1 i lov om ændring af lov om luftfart nr. 1074 af 17. december 2002.

² jf. § 90b.

³ jf. § 3, stk. 2 i lov om ændring af lov om luftfart nr. 1074 af 17. december 2002.