

Ds 2006:5

# Ändringar i luftfartslagen

*– kompletterande bestämmelser till två EG-förordningar  
på lufträttens område*



REGERINGSKANSLIET

Justitiedepartementet

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:  
Fritzes kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Orderfax: 08-690 91 91  
Ordertel: 08-690 91 90  
E-post: [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se)  
Internet: [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

*Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.*

– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på  
<http://www.regeringen.se/remiss>

Tryckt av Edita Sverige AB  
Stockholm 2006

ISBN 91-38-22532-8  
ISSN 0284-6012

# Innehåll

<b>Promemorians huvudsakliga innehåll .....</b>	<b>7</b>
<b>1 Promemorians lagförslag .....</b>	<b>9</b>
1.1 Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297) .....	9
1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m. ....	14
<b>2 Ärendet .....</b>	<b>17</b>
<b>3 Närmare om EG-förordningarna .....</b>	<b>19</b>
3.1 Förordningen om nekad ombordstigning .....	19
3.2 Försäkringsförordningen .....	25
<b>4 Lufträttslig bakgrund. Utgångspunkter .....</b>	<b>29</b>
4.1 Internationella överenskommelser om regler för luft- transporter .....	29
4.2 Gemenskapsrättslig reglering .....	32
4.3 Vissa utgångspunkter .....	34

<b>5</b>	<b>Kompletterande bestämmelser till förordningen om nekad ombordstigning.....</b>	<b>37</b>
5.1	I vilka avseenden fordras kompletteringar?.....	37
5.2	Tillsynsmyndighet.....	38
5.3	Tillsynens innehåll. Påföljder .....	40
5.3.1	Utgångspunkter .....	40
5.3.2	Tillsyn över informationsskyldigheten.....	42
5.3.3	Övrig tillsyn .....	45
<b>6</b>	<b>Kompletterande bestämmelser till försäkringsför- ordningen .....</b>	<b>47</b>
6.1	I vilka avseenden fordras kompletteringar?.....	47
6.2	En särskild försäkringsnivå för mindre luftfartyg? .....	48
6.3	Tillsynsmyndighet.....	48
6.4	Tillsyn över försäkringsplikten .....	50
6.4.1	Deponering av bevis om försäkring.....	50
6.4.2	Försäkringsplikten vid vissa överflygningar m.m. ....	50
6.4.3	En särskild fråga om regeringens möjlighet att föreskriva om försäkringsplikt.....	52
6.5	Påföljder.....	53
6.5.1	Administrativa sanktioner.....	54
6.5.2	Bör kriminalisering tillgripas? .....	57
<b>7</b>	<b>Ikraftträdande m.m.....</b>	<b>59</b>
<b>8</b>	<b>Ekonomiska konsekvenser .....</b>	<b>61</b>

<b>9</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>63</b>
9.1	Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297).....	63
9.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m. ....	68
<b>Bilaga 1</b>	<b>Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 .....</b>	<b>71</b>
<b>Bilaga 2</b>	<b>Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 .....</b>	<b>93</b>



# Promemorians huvudsakliga innehåll

Promemorian innehåller förslag till kompletterande bestämmelser till två EG-förordningar på lufträttens område, närmare bestämt

- dels Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (*förordningen om nekad ombordstigning*),

- dels Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer (*försäkringsförordningen*).

Förordningarna är till alla delar bindande för och direkt tillämpliga i Sverige. De kräver dock vissa kompletterande bestämmelser i fråga om bl.a. tillsynsmyndighet och påföljder vid överträdelser av bestämmelserna. För detta ändamål föreslås i promemorian att ändringar görs i luftfartslagen och lagen om marknadsdomstol m.m.

Förslagen innebär bl.a. att Konsumentverket skall ha tillsyn över efterlevnaden av reglerna i förordningen om nekad ombordstigning, medan Luftfartsstyrelsen skall ha motsvarande uppgift när det gäller försäkringsförordningen. I fråga om befogenheter och påföljder föreslås att det skall vara möjligt för Konsumentombudsmannen att i Marknadsdomstolen föra talan mot ett lufttrafikföretag som inte rättar sig efter vissa regler om informationsskyldighet i förordningen om nekad ombordstigning. En sådan talan skall ha som syfte att ålägga företaget att lämna den

aktuella informationen. Vidare skall det ankomma på Luftfartsstyrelsen att ta emot försäkringsbevis enligt försäkringsförordningen. I sin egenskap av tillsynsmyndighet enligt den förordningen föreslås Luftfartsstyrelsen också få rätt att kräva bevis om giltig försäkring vid vissa överflygningar av svenskt område.

Lagändringarna är avsedda att träda i kraft den 1 januari 2007.



# 1 Promemorians lagförslag

## 1.1 Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (1957:297)<sup>1</sup>  
*dels* att nuvarande 9 kap. 11 § skall betecknas 9 kap. 8 a §,  
*dels* att 9 kap. 1 och den nya 8 a §§ och 10 kap. 2 § skall ha följande lydelse,  
*dels* att rubriken närmast före 9 kap. 9 § skall lyda ”Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 2027/97”,  
*dels* att rubriken närmast före nuvarande 9 kap. 11 § skall sättas närmast före den nya 9 kap. 8 a §,  
*dels* att det i lagen skall införas sex nya paragrafer, 9 kap. 11–13 §§ och 10 kap. 1 a, 2 a och 2 b §§, av följande lydelse,  
*dels* att det närmast efter 9 kap. 1 § skall införas en ny rubrik som skall lyda ”Bestämmelser om Montrealkonventionen”,  
*dels* att det närmast före 9 kap. 11 och 12 §§ skall införas nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**9 kap.**  
1 §<sup>2</sup>

Bestämmelser om lufttrans-

Bestämmelser om lufttrans-

---

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1986:166. Senaste lydelse av rubriken närmast före 9 kap. 9 § 2002:1130 (jfr 2004:540).

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2002:1130 (jfr 2004:540).

porter finns i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag samt rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage.

porter finns i

1. rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag<sup>3</sup>,

2. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage<sup>4</sup>,

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91<sup>5</sup>, och

4. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer<sup>6</sup>.

I den utsträckning en fråga regleras av dessa förordningar, tillämpas inte svensk lag.

---

<sup>3</sup> EGT L 240, 24.8.1992, s. 1 (Celex nr 31992R2407).

<sup>4</sup> EGT L 285, 17.10.1997, s. 1 (Celex nr 31997R2027).

<sup>5</sup> EUT L 46, 17.2.2004, s. 1 (Celex nr 32004R0261).

<sup>6</sup> EUT L 138, 30.4.2004, s. 1 (Celex nr 32004R0785).

Bestämmelserna i *detta kapitel* skall inte tillämpas på transporter som omfattas av en främmande stats förbehåll enligt artikel 57 i Montrealkonventionen.

8 a §<sup>7</sup>

Bestämmelserna i 2–8 §§ skall inte tillämpas på transporter som omfattas av en främmande stats förbehåll enligt artikel 57 i Montrealkonventionen.

*Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 785/2004*

11 §

Luftfartsstyrelsen skall utöva tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 785/2004 i fråga om försäkring för skadeståndsansvar gentemot passagerare och för bagage och gods.

Ett sådant bevis som avses i artikel 5.1 i förordningen skall ges in till Luftfartsstyrelsen.

*Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 261/2004*

12 §

Konsumentverket skall utöva tillsyn över att lufttrafikföretag fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 261/2004.

---

<sup>7</sup> Senaste lydelse av tidigare 11 § 2002:1130 (jfr 2004:540).

## 13 §

Om ett lufttrafikföretag inte lämnar information enligt artikel 14 i förordningen, får det åläggas att lämna informationen.

Talan om åläggande enligt första stycket väcks vid Marknadsdomstolen av Konsumentombudsmannen. I ett sådant mål gäller i övrigt de bestämmelser i marknadsföringslagen (1995:450) som är tillämpliga i mål om åläggande att lämna information enligt 15 § den lagen.

## 10 kap.

## 1 a §

Om skyldighet för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer att ha försäkring för sådant ansvar som avses med 1 § finns bestämmelser i förordning (EG) nr 785/2004.

## 2 §

Om regeringen föreskriver det, skall det finnas trafikförsäkring för ansvar enligt 1 §. Försäkringen kan ersättas av någon motsvarande säkerhet som regeringen bestämmer.

Om regeringen föreskriver det, skall det även i andra fall än som följer av 1 a § finnas försäkring för ansvar enligt 1 §. Försäkringen kan ersättas av någon motsvarande säkerhet som regeringen bestämmer.

*2 a §*

*Luftfartsstyrelsen skall utöva tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 785/2004 i fråga om försäkring för sådant ansvar som avses med 1 §.*

*Ett sådant bevis som avses i artikel 5.1 i förordningen skall ges in till Luftfartsstyrelsen.*

*2 b §*

*Luftfartsstyrelsen får i fråga om sådana flygningar över svenskt område och sådana mellanlandningar som avses i artikel 8.2 i förordning (EG) nr 785/2004 kräva bevis om giltig försäkring.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

## 1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m.<sup>1</sup> skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §<sup>2</sup>

Marknadsdomstolen handlägger mål och ärenden enligt

1. konkurrenslagen (1993:20),
2. marknadsföringslagen (1995:450),
3. lagen (1994:1512) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden,
4. lagen (1984:292) om avtalsvillkor mellan näringsidkare,
5. lagen (1994:615) om ingripande mot otillbörligt beteende avseende offentlig upphandling,
6. lagen (2000:1175) om talerätt för vissa utländska konsumentmyndigheter och konsumentorganisationer,
7. försäkringsavtalslagen (2005:104),
8. lagen (2005:590) om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m.

8. lagen (2005:590) om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m.,

*9. luftfartslagen (1957:297).*

Bestämmelserna i 14, 15 och 16–22 §§ tillämpas inte i mål eller ärenden enligt konkurrenslagen, marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen *eller* lagen om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m. I mål enligt marknadsföringslagen eller försäkringsavtalslagen

Bestämmelserna i 14, 15 och 16–22 §§ tillämpas inte i mål eller ärenden enligt konkurrenslagen, marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen, lagen om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m. *eller luftfartslagen.* I mål enligt marknadsföringslagen eller

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1984:294. Senaste lydelse av lagens rubrik 1972:732.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2005:594.

tillämpas inte heller 13 a §. I försäkringsavtalslagen tillämpas inte heller 13 a §. I stället gäller vad som föreskrivs i dessa lagar. gäller vad som föreskrivs i dessa lagar.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.





## 2 Ärendet

Europaparlamentet och Europeiska unionens råd antog under våren 2004 två förordningar som rör lufträttsliga frågor.

Den första är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (*förordningen om nekad ombordstigning*). Förordningen trädde i kraft den 17 februari 2005.

Den andra är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer (*försäkringsförordningen*). Förordningen trädde i kraft den 30 april 2005.

Förordningen om nekad ombordstigning finns som *bilaga 1* och försäkringsförordningen som *bilaga 2*.

Förordningarna är till alla delar bindande och direkt tillämpliga i Sverige och övriga medlemsstater. De kräver dock vissa kompletterande bestämmelser.

För detta ändamål beslutade regeringen den 2 juni 2005 bl.a. en förordning om ändring i förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område. Härigenom gjordes Konsumentverket till tillsynsmyndighet enligt förordningen om nekad ombordstigning och Luftfartsstyrelsen till tillsynsmyndighet enligt försäkringsförordningen. Förordningen trädde i kraft den 1 juli 2005 (SFS 2005:388).

Genom dessa författningsändringar har Sverige i flera fall tillgodosett de krav på nationella lagstiftningsåtgärder som följer av

de båda EG-förordningarna. Åtgärderna var emellertid av temporär beskaffenhet och avsedda att gälla i avvaktan på de grundligare överväganden som görs i denna promemoria. I det följande tas alltså frågan om behovet av kompletterande bestämmelser upp till förnyat och fullständigt övervägande.

## 3 Närmare om EG-förordningarna

### 3.1 Förordningen om nekad ombordstigning

#### *Allmänt om förordningen*

Syftet med förordningen om nekad ombordstigning är att fastställa minimirättigheter för flygpassagerare för det fall att de mot sin vilja nekas ombordstigning eller drabbas av inställda eller försenade flygningar (*artikel 1.1*). *Artikel 2* upptar några för förordningens tillämpning avgörande definitioner. Av definitionerna framgår bl.a. vad som skall avses med lufttrafikföretag, EG-lufttrafikföretag, nekad ombordstigning och inställd flygning. Förordningens tillämpningsområde preciseras i *artikel 3* och anges för det första omfatta passagerare som reser *från* en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium. Under vissa närmare angivna omständigheter skall förordningen tillämpas också i fråga om passagerare som reser från en flygplats belägen i ett tredje land *till* en flygplats inom en medlemsstats territorium.

I förordningen ges sedan närmare bestämmelser om

- vad passagerarnas rättigheter och det berörda lufttrafikföretagets skyldigheter närmare bestämt skall bestå i vid fall av nekad ombordstigning och inställda eller försenade flygningar (*artiklarna 4–6*), och

- det system för kompensation och assistans som enligt vad som närmare anges i artiklarna 4–6 helt eller delvis skall stå till

förfogande för passagerarna vid vart och ett av de hinder i transporten som omfattas av förordningen (*artiklarna 7–10*).

Förordningen innehåller vidare bestämmelser om att förtur och utökad assistans skall ges åt funktionshindrade passagerare och deras medföljande samt åt barn som reser ensamma (*artikel 11*), att lufttrafikföretaget skall vara skyldigt att på visst sätt informera passagerarna om förordningens bestämmelser både vid incheckning och i händelse av nekad ombordstigning eller inställd eller försenad flygning (*artikel 14*) och att förordningens bestämmelser är tvingande till passagerarnas förmån (*artikel 15*). Det framgår också att varje medlemsstat är förpliktad att utse ett organ som ansvarar för att förordningens bestämmelser efterlevs och som – när så är lämpligt – vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att garantera att passagerarnas rättigheter enligt förordningen respekteras. Det utsedda organet skall också vara behörigt att ta emot klagomål från enskilda passagerare i fråga om överträdelse av förordningens bestämmelser (*artikel 16*).

Det är att märka att förordningen saknar definition av begreppet passagerare. I frånvaro av särskilda inskränkningar står det klart att detta begrepp därför måste omfatta inte bara den som avser att företa en flygresa för ändamål som huvudsakligen ligger utanför hans eller hennes närings- eller yrkesverksamhet (dvs. en konsument), utan också den som reser för ändamål som har samband med sådan verksamhet. Förordningen är alltså tillämplig på såväl privatresenärer som dem som reser i tjänsten. Att förordningen skall tillämpas också i fråga om passagerare vars flygningar ingår i en paketresa och att någon åtskillnad inte heller görs mellan passagerare på reguljär- respektive charterflygningar framgår av beaktandesats 5 till förordningen.

#### *Systemet för kompensation och assistans*

Ett centralt moment av det som utgör förordningens skydd för passagerare är det system för kompensation och assistans som är gemensamt för de hinder i transporten som avses med förordningen. Det är alltså till dessa bestämmelser, intagna i artiklarna

7–9, som de materiella reglerna om nekad ombordstigning och inställda och försenade flygningar hänvisar när det gäller att skänka innehåll åt passagerarnas rättigheter i det specifika fallet.

Passagerarens rätt till ekonomisk kompensation regleras i *artikel 7*. Kompensationen betalas med schablonbelopp som bestäms med hänsyn till den sträcka som återstår av flygresan. När beloppet bestäms får hänsyn tas till att passageraren kan ha erbjudits ombokning till en alternativ flygning med en ankomsttid som inte överstiger den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen. I ett sådant fall får den schabloniserade kompensationen reduceras med 50 procent. Den högsta ersättning som kan betalas enligt förordningen är 600 euro. Då krävs att avståndet till bestämmelseorten överstiger 3.500 km. Rätten till ersättning förutsätter inte att passageraren kan visa att han eller hon lidit någon skada.

Bestämmelser om passagerarens rätt till assistans finns i *artiklarna 8 och 9*. Av artikel 8 framgår att passageraren skall erbjudas att välja mellan *antingen* återbetalning på visst sätt av inköpspriset för biljetten kombinerat med en returflygning till den första avgångsorten *eller* ombokning till den slutliga bestämmelseorten. Enligt artikel 9 skall passageraren på den flygplats där han eller hon nekats ombordstigning även erbjudas service i form av bl.a. måltider, förfriskningar, möjlighet att ringa telefonsamtal och – under vissa förutsättningar – inkvartering på hotell. Det framgår att lufttrafikföretaget vid sin tillämpning av bestämmelserna om rätt till service skall ta särskild hänsyn till behoven hos dels personer med nedsatt funktionsförmåga och deras medföljande, dels barn som reser ensamma. Som redan framgått inskräps det vidare i *artikel 11* att dessa kategorier av passagerare alltid skall ha rätt till service så snart som möjligt.

### *Nekad ombordstigning*

Med nekad ombordstigning avses enligt förordningen en vägran av ett lufttrafikföretag att transportera en passagerare på en flygning, trots att han eller hon har infunnit sig för ombordstigning

och då haft en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen och har checkat in på föreskrivet sätt och senast vid viss tidpunkt. Neka ombordstigning i förordningens mening skall dock inte anses föreligga om det med hänsyn till t.ex. hälso- eller säkerhetsskäl eller på grund av ofullständiga resehandlingar för passageraren finns rimliga skäl att neka honom eller henne att stiga ombord (*artikel 2 j*).

Vad som närmare bestämt skall förstås med att det finns ”rimliga skäl” att neka ombordstigning är en tolkning som ankommer på rättstillämpningen. Ytterst är det EG-domstolen som – ställd inför ett enskilt fall – avgör vilket innehåll begreppet skall ha. I ljuset av de exempel som förordningen ger torde det dock få antas att rimliga skäl att neka ombordstigning kan föreligga om en passagerare är våldsam eller saknar biljett eller passhandling eller andra dokument som krävs för resan.

De närmare reglerna om det förfarande som lufttrafikföretaget skall iakta när det finner sig behöva neka ombordstigning finns i *artikel 4*.

I första hand skall lufttrafikföretaget efterhöra om det finns passagerare som är beredda att frivilligt avstå från sina platsreservationer och i utbyte med detta få de förmåner som passageraren och företaget kommer överens om (*artikel 4.1*). Den först anvisade lösningen bygger alltså på möjligheten att en överenskommelse träffas mellan en eller flera passagerare och lufttrafikföretaget. För en sådan överenskommelse gäller full avtalsfrihet och förordningen lämnar inga anvisningar om tillämpliga ersättningsnivåer. Dock föreskrivs det att passageraren skall ges den assistans som följer av *artikel 8*.

Om det inte finns tillräckligt många passagerare som är beredda att frivilligt avstå från sina platsreservationer, får lufttrafikföretaget neka passagerare ombordstigning mot deras vilja (*artikel 4.2*). I valet av passagerare gäller att funktionshindrade och deras medföljande samt barn som reser ensamma skall ges förtur till platser ombord (*artikel 11.1*). De passagerare som mot sin vilja nekas ombordstigning skall omedelbart kompenseras enligt *artikel 7*. Som redan framhållits förutsätter rätten till ersättning

inte att passageraren kan visa att han eller hon har lidit någon skada. Utöver kompensation skall passagerarna även erbjudas assistans enligt artiklarna 8 och 9.

### *Inställda flygningar*

Även en passagerare som drabbas av en inställd flygning har enligt förordningen rätt till olika förmåner. Med inställd flygning avses en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats har reserverats (*artikel 2 l*).

Om en flygning ställs in, skall passagerarna erbjudas den assistans som framgår av artikel 8. Också assistans enligt artikel 9 kommer i fråga, låt vara att skyldigheten att erbjuda inkvartering inträder först om vissa tilläggsförutsättningar är för handen.

Som huvudregel gäller vidare att passagerare som drabbas av inställda flygningar har rätt till kompensation enligt artikel 7. Rätten är dock inte förbehållslös. Den inträder inte om lufttrafikföretaget i viss tid före den tidtabellsenliga avgångstiden har underrättat passagerarna om att flygningen är inställd och i vissa fall erbjuder dem ombokning till en annan avgång i nära anslutning till den ursprungliga avgången (*artikel 5.1 c*). Det lufttrafikföretag som skulle ha utfört flygningen är inte heller skyldigt att betala kompensation om det kan visa att avgången ställts in på grund av extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas ens om rimliga åtgärder hade vidtagits (*artikel 5.3*). Det ankommer på rättstillämpningen och ytterst EG-domstolen att avgöra vad som skall avses med sådana extraordinära omständigheter. I flera av förordningens beaktandesatser ges emellertid – med den verkan det kan ha – en indikation om vilket slags händelser som tydligen varit avsedda att i detta fall utesluta passagerarens rätt till kompensation. Så nämns att extraordinära omständigheter kan föreligga i händelse av politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen, säkerhetsrisker, oförutsedda brister i flygsäkerheten och strejker som påverkar verksamheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen (*beaktandesats 14*). Det sägs vidare att extraordinära om-

ständigheter kan föreligga när ett flygledningsbeslut avseende ett visst flygplan en viss dag medför att en eller flera flygningar med planet kraftigt försenas, uppskjuts eller inställs, även om alla rimliga åtgärder vidtagits av det berörda lufttrafikföretaget för att undvika försening eller inställd flygning (*beaktandesats 15*).

### *Försenade flygningar*

Förmåner skall också erbjudas passagerarna när det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att flygningen kommer att försenas (*artikel 6*). För detta slag av hinder i transporten saknar förordningen definition. Begreppets användning i förordningen ger dock vid handen att vad som avses här inte kan vara det dröjsmålsbegrepp som vanligen används i transporträtten, dvs. att passageraren anländer till destinationsorten senare än vad som avtalats eller kan anses ha avtalats. Enligt förordningen är nämligen en flygning försenad redan om den fördröjs i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden.

Det är inte alla förseningar som ger passagerarna rätt till förmåner. Förordningen lämnar detaljerade bestämmelser härvidlag och utgår då från avståndet till destinationen. Principen är att ju längre sträckan är, desto längre försening får passageraren tåla innan han eller hon är berättigad till de förmåner som förordningen ger.

Om en ersättningsberättigande försening föreligger, skall passagerarna erbjudas assistans i huvudsak enligt artikel 9. Assistans i form av inkvartering förutsätter dock att vissa ytterligare förutsättningar är uppfyllda. Uppgår förseningen till mer än fem timmar, skall assistans erbjudas också i den form som följer av artikel 8.1 a (återbetalning på visst sätt av inköpspriset för biljetten kombinerat med en returflygning till den första avgångsorten).



## 3.2 Försäkringsförordningen

### *Allmänt om förordningen*

Syftet med försäkringsförordningen är att fastställa miniminivåer för det försäkringsskydd som lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer skall hålla sig med såvitt gäller sitt ansvar för skador på passagerare, bagage, gods och tredje man (*artikel 1.1*). Med några undantag – bl.a. undantas statliga luftfartyg – skall förordningen tillämpas på alla lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som flyger inom, till, från eller över en medlemsstats territorium (*artikel 2*). I *artikel 3* ges definitioner av vissa för förordningen centrala begrepp, bl.a. lufttrafikföretag, EG-lufttrafikföretag och luftfartygsoperatör.

I förordningen ges härefter närmare bestämmelser om

- försäkringsprinciper (*artikel 4*),
- hur uppfyllelsen av försäkringskraven kontrolleras för skilda fall (*artikel 5*),
- miniminivåer för det försäkringsskydd som skall finnas för ansvar för skador på passagerare, bagage och gods (*artikel 6*),
- miniminivåer för försäkringsskyddet i fråga om skadeståndsansvar gentemot tredje man (*artikel 7*),
- efterlevnad och påföljder (*artikel 8*),

Slutligen innehåller förordningen bestämmelser om bl.a. tidpunkt för ikraftträdande och medlemsstaternas rapporteringskyldighet i förhållande till kommissionen (*artiklarna 9–11*).

### *Försäkringsprinciper*

Lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer skall vara försäkrade i enlighet med förordningens krav såvitt gäller sitt luftfartsspecifika skadeståndsansvar (eng. *aviation-specific liability*) i fråga om passagerare, bagage, gods och tredje man. Bestämmelser om sådant skadeståndsansvar kan finnas i såväl internationella konventioner som i gemenskapsrätten och nationell rätt. Försäkringarna skall omfatta händelser i samband med krigshandlingar, terror-

ism, flygplanskapning, sabotage, olaga besittningstagande av luftfartyg och civila oroligheter (*artikel 4.1*).

Försäkringskraven gäller för varje flygning och alldeles oavsett om lufttrafikföretaget eller luftfartygsoperatören äger luftfartyget eller förfogar över det på annan grund (*artikel 4.2*).

#### *Uppfyllelse av försäkringskraven*

Förordningen förutsätter för sin effektivitet att det finns möjlighet för medlemsstaternas myndigheter att på ett enkelt sätt kontrollera uppfyllelsen av försäkringskraven. För detta ändamål föreskrivs att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer är skyldiga att visa att de uppfyller förordningens krav genom att hos en behörig myndighet i en eller flera medlemsstater deponera ett försäkringsbevis eller annat bevis om giltig försäkring (*artiklarna 5.1, 5.2 och 5.4*). För vissa överflygningar gäller att medlemsstaternas myndigheter i stället får avkräva lufttrafikföretaget eller luftfartygsoperatören ett bevis om giltig försäkring (*artikel 5.3*).

#### *Miniminivåer för försäkringsskyddet*

Miniminivån för det försäkringsskydd som lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer skall ha för sitt ansvar för skador på *passagerare* skall uppgå till minst 250.000 särskilda dragningsrätter (SDR) per passagerare, där värdet av en sådan av Internationella valutafonden fastställd särskild dragningsrätt f.n. motsvarar omkring 11 kr. I fråga om vissa mindre luftfartyg som inte används i kommersiell drift får medlemsstaterna dock fastställa en lägre miniminivå för försäkringsskyddet, men inte i något fall lägre än 100.000 SDR per passagerare (*artikel 6.1*).

Motsvarande miniminivå för *bagage* skall vara minst 1.000 SDR per passagerare och för *gods* minst 17 SDR per kilo, i båda fallen vid kommersiell drift (*artiklarna 6.2 och 6.3*).

Miniminivåer ges också för försäkringsskyddet för det skadeståndsansvar som kan uppkomma gentemot *tredje man*, dvs.

andra än passagerare, tjänstgörande flygbesättning och kabinpersonal. För varje luftfartyg skall försäkringsskyddet per olycka uppgå till minst de belopp som angetts i en tabell i *artikel 7*. Minimivåerna har därvid satts i relation till det aktuella luftfartygets högsta godkända startmassa (MTOM), varvid försäkringsnivån blir högre ju större denna massa är. Nivåerna sträcker sig från 750.000 SDR för luftfartyg med mindre MTOM än 500 kg till 700 miljoner SDR för luftfartyg vilkas MTOM är 500.000 kg eller större.

#### *Efterlevnad och påföljder*

Medlemsstaterna är skyldiga att se till att förordningens bestämmelser efterlevs och att för det ändamålet kunna tillgripa påföljder som är effektiva, proportionella och avskräckande (*artiklarna 8.1 och 8.4*). Såvitt gäller lufttrafikföretag vars operativa licens beviljats i enlighet med rådets förordning (EG) nr 2407/92 (dvs. EG-lufttrafikföretag; se vidare avsnitt 4.2 nedan) får en av dessa påföljder utgöra indragning av licensen (*artikel 8.5*). Gentemot andra lufttrafikföretag och vissa luftfartygsoperatörer får medlemsstaterna som påföljd tillgripa landningsförbud inom sina respektive territorier (*artikel 8.6*). Om det – vidare – i ett enskilt fall finns anledning anta att försäkringskraven enligt förordningen inte är uppfyllda, skall luftfartyget i fråga kunna meddelas avgångsförbud intill dess att lufttrafikföretaget eller luftfartygsoperatören har förmått visa att erforderlig försäkring föreligger (*artikel 8.7*).



## 4 Lufträttslig bakgrund. Utgångspunkter

### 4.1 Internationella överenskommelser om regler för lufttransporter

*Warszawasystemet ...*

Grunden för den internationella regleringen av civilrättsliga frågor inom den kommersiella luftfarten var länge 1929 års konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, Warszawakonventionen. Tillsammans med sina talrika ändringsprotokoll och tilläggskonventioner – av vilka några berörs här nedan – utgör den det s.k. Warszawasystemet.

Warszawakonventionen tillämpas på internationella lufttransporter som utförs av ett lufttrafikföretag eller som mot vederlag utförs av någon annan. Den reglerar frågan om fraktförarens ansvar för skador på passagerare, bagage och gods. Härutöver finns bl.a. bestämmelser om olika transporthandlingar och om avsändarens förfoganderätt över godset.

*... moderniserades genom Montrealkonventionen*

Frågan om en översyn av Warszawasystemet aktualiserades redan på 1960-talet och hade bl.a. sin grund i att konventionsbindningen inom systemet var olikformig. Eftersom konventionsstaterna inte i samma utsträckning hade tillträtt de olika ändrings-

protokollen och tilläggskonventionerna blev tillämpningen av bestämmelserna nämligen både haltande och svåröverskådlig. Till detta kommer att de gällande ansvarsbeloppen för ersättning vid personskada ansågs djupt otillräckliga.

År 1999 antogs Montrealkonventionen, som var resultatet av ett vid mitten av 1990-talet inlett förhandlingsarbete inom den Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). Montrealkonventionen utgör både en konsolidering och en modernisering av Warszawasystemet. Konsolideringen består i att samtliga de frågor om internationella lufttransporter som regleras i systemets olika beståndsdelar förs samman och får sin reglering i konventionen. Moderniseringen innebär i första hand att reglerna om ersättning vid personskada anpassas till dagens krav.

I det följande berörs översiktligt vissa regler i konventionen som har särskild betydelse för de frågor som behandlas i denna promemoria.

Enligt artikel 17.1 i konventionen ansvarar transportören för *passagerares dödsfall eller skada*, om den skadegörande handlingen inträffat ombord på luftfartyget eller vid på- eller avstigning. Av artikel 21 framgår att transportören inte kan undgå eller begränsa sitt skadeståndsansvar för sådana skador som avses med artikel 17.1 och som inte överstiger 100.000 SDR för varje enskild passagerare. Transportörens ansvar är emellertid begränsat till detta belopp för varje passagerare, om transportören visar att skadan antingen inte vållats av transportören eller uteslutande har vållats av tredje man. Av det nu sagda följer alltså att transportören har strikt ansvar för dödsfall och personskada upp till ett belopp om 100.000 SDR, medan ansvaret för skada som överstiger detta belopp är presumerat.

Förutsättningarna för transportörens ansvar för *skada på eller förlust av bagage och gods* är reglerat i artiklarna 17.2 och 18. Såvitt gäller bagage föreligger strikt ansvar, om det rör sig om incheckat bagage och den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller under den tid då bagaget var i transportörens vård. I fråga om gods gäller att transportörens ansvar är strikt för det fall att skadan eller förlusten inträffat under luft-

transporten. I båda fallen uppställs ansvarsbegränsningar. Enligt artikel 22 är beloppsgränsen för skada på bagage enligt huvudregeln 1.000 SDR för varje enskild passagerare och för gods 17 SDR per kg. Under vissa betingelser skall någon ansvarsbegränsning dock inte tillämpas i fråga om bagage.

Transportörens ansvar för skada i följd av *försening vid transport av passagerare, bagage eller gods* regleras i artikel 19, som föreskriver ett s.k. kontrollansvar. Transportören kan alltså undgå ansvar om denne kan visa att alla de åtgärder har vidtagits som rimligen kan begäras för att undvika skadan eller att sådana åtgärder inte varit möjliga att vidta. Vid transport av passagerare är transportörens ansvar för skada på grund av försening begränsat till 4.150 SDR för varje passagerare (artikel 22.1). För bagage och gods gäller i detta hänseende samma begränsningsbelopp som vid förlust av eller skada på bagaget respektive godset.

I artikel 50 i konventionen finns regler om lufttransportörers skyldighet att ha *ansvarsförsäkring*. Av artikeln framgår att varje konventionsstat skall se till att dess transportörer tecknar tillräcklig försäkring för att täcka sitt skadeståndsansvar enligt konventionen. Dessutom har varje konventionsstat rätt att av en utländsk transportör som vill flyga till, från eller inom den staten begära att denne visar att tillräcklig försäkring finns. Staterna får alltså göra sina egna bedömningar i frågan om vad som kan anses vara en i förhållande till konventionens ansvarsbestämmelser tillräcklig försäkring.

Montrealkonventionen har trätt i kraft och har tillträtts av Sverige. De nationella lagstiftningsåtgärder som föranletts av tillträdet har influtit i 9 kap. luftfartslagen (se prop. 2002/03:18). Konventionens bestämmelser har därvid införlivats med svensk rätt genom inkorporering.

#### *Viss annan konventionsreglering*

Det internationella samarbetet inom luftfarten kan sägas ha sin grund i 1944 års *Chicagokonvention* angående internationell civil luftfart. Enligt artikel 5 i konventionen har luftfartyg, som inte

går i linjetrafik, rätt att utan föregående tillstånd flyga över och landa på en annan konventionsstats territorium.

Såvitt gäller linjetrafik är det vidare så att Sverige har anslutit sig till 1944 års s.k. *transitöverenskommelse*, som är ett tillägg till Chicagokonventionen. Den ger länderna en ömsesidig rätt att med luftfartyg i linjetrafik flyga över varandras territorier och att landa där för andra än trafikmässiga ändamål.

Montrealkonventionen har inga regler om ansvaret för skador som drabbar personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget (tredje man). Sådana bestämmelser finns i stället i 1952 års *Romkonvention* om vissa enhetliga regler rörande skada tillfogad tredje man på jordytan av främmande luftfartyg. Konventionen, som inte har tillträtts av Sverige, stadgar strikt ansvar men uppställer samtidigt vissa begränsningsbelopp. I Sverige tillämpas i stället reglerna i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart. Enligt lagen gäller ett strikt och obegränsat ansvar, som enligt huvudregeln träffar luftfartygets ägare. Under vissa förhållanden kan dock ansvaret övergå på en nyttjanderättshavare.

## 4.2 Gemenskapsrättslig reglering

### *Förordning (EEG) nr 2407/92*

Begreppet EG-lufttrafikföretag är centralt för all gemenskapsrättslig reglering på lufträttens område. Enligt förekommande definitioner i gemenskapens instrument avses med begreppet ett lufttrafikföretag med en giltig operativ licens som beviljats i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (licensförordningen).

I licensförordningen fastställs enhetliga krav som skall uppfyllas av lufttrafikföretag som är etablerade inom gemenskapen och som mot betalning utför lufttransport av passagerare, post och gods. Så framgår det bl.a. att ett lufttrafikföretag skall ha försäkring för att täcka det skadeståndsansvar som det kan ådra sig i



samband med olyckor, särskilt såvitt gäller skador på passagerare, bagage, gods, post och tredje man (*artikel 7*). Ett företag som uppfyller förordningens krav har rätt att få en operativ licens, vilket är ett tillstånd för företaget att utföra kommersiella lufttransporter.

#### *Förordningarna (EG) nr 2027/97 och nr 889/2002*

Av redogörelsen i avsnitt 4.1 har framgått att det efter hand kom att råda ett utbredd missnöje med nivån på de ansvarsbelopp som anvisas av Warszawasystemet i fråga om ersättning vid personskada. I avvaktan på resultatet av det förhandlingsarbete som så småningom ledde fram till Montrealkonventionen vidtogs åtgärder inom gemenskapen för att tillfälligt stärka passagerarskyddet. Detta skedde genom rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor.

I förordningen slås fast att EG-lufttrafikföretag skall ha ett obegränsat skadeståndsansvar för personskador som inträffar antingen ombord på luftfartyget eller vid på- eller avstigning. Upp till ett belopp av 100.000 SDR är ansvaret strikt. För skador som överstiger detta belopp kan ett EG-lufttrafikföretag undgå ansvar, om företaget visar att det har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder. I händelse av medvällande på den skadelidandes sida, får skadeståndet jämkas i enlighet med nationell rätt.

När Montrealkonventionen antogs år 1999 och därefter tillträdades även av gemenskapen uppkom behov av att ändra 1997 års förordning. Detta skedde genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor.

Genom ändringsförordningen föreskrivs att ett EG-lufttrafikföretags ansvar för skador på passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant ansvar. I dessa avseenden införs därmed konven-

tionens regler i gemenskapsrätten. Härutöver ges i ändringsförordningen vissa tilläggsbestämmelser. En av dessa – den nya artikel 3.2 – innehåller ett uttalande om vad som skall förstås med den försäkringsplikt som följer av artikel 7 i licensförordningen (se ovan). Därmed skall – såvitt gäller skadeståndsansvaret gentemot passagerare – förstås att ett EG-lufttrafikföretag skall vara försäkrat till en nivå som är tillräcklig för att säkerställa att alla personer som är berättigade till ersättning erhåller hela det belopp som de har rätt till enligt de nya reglerna.

När det fortsättningsvis talas om förordning (EG) nr 2027/97 avses förordningen i dess ändrade lydelse.

### 4.3 Vissa utgångspunkter

#### *En komplicerad struktur ...*

Av det hittills sagda har bl.a. framgått att civilrättsliga frågor om kommersiell lufttransport av passagerare, bagage och gods får sin reglering i ett flertal olika sammanhang och genom regler som har sin bakgrund i såväl internationellt som nationellt lagstiftningsarbete. Detta återverkar också på den nuvarande strukturen av 9 kap. luftfartslagen, som innehåller den svenska regleringen på området. Den strukturen får sägas vara komplicerad.

I 9 kap. 1 § luftfartslagen erinras till en början om att bestämmelser om lufttransporter finns i två EG-förordningar – nämligen de i avsnitt 4.2 nyss nämnda 2407/92 och 2027/97 – och att dessa gemenskapsrättsliga bestämmelser gäller i stället för svensk lag.

Härefter följer i kapitlet ett antal bestämmelser (2–8 §§) som för den svenska rättens del antingen införlivar eller kompletterar Montrealkonventionen. I fråga om EG-lufttrafikföretag innebär dessa bestämmelser att konventionen införlivas med svensk rätt endast i den utsträckning som den inte redan genom förordning 2027/97 införlivats i gemenskapsrätten. Såvitt gäller övriga slag av transportörer sker införlivandet fullt ut (jfr prop. 2002/03:18 s. 36 f). Själva införlivandet uppnås genom inkorporering, vilket

– i motsats till införlivningsmetoden transformering – innebär att konventionens bestämmelser inte omsatts i svensk lagtext. I stället hänvisas det på två ställen i 9 kap. till konventionen och förklaras att dess bestämmelser gäller som lag i Sverige.

Slutligen finns i 9 kap. vissa bestämmelser som kompletterar förordning 2027/97.

*... som måste bibehållas*

I promemorians följande avsnitt görs överväganden om vilka bestämmelser som för svensk del bör komplettera förordningen om nekad ombordstigning respektive försäkringsförordningen. I det sammanhanget framstår det givetvis som naturligt att tänka sig en placering av dessa nya bestämmelser i 9 kap. luftfartslagen. Lika naturligt ter det sig att de båda förordningarna tas upp i uppräkningsparagrafen i 9 kap. 1 § över gällande EG-förordningar på lufttransporträttens område. De kommer därigenom att omfattas av den erinran om gemenskapsrättens företräde som finns i den bestämmelsen.

Mer svårbedömbara frågeställningar inställer sig dock vid de fortsatta överväganden som måste göras i frågan om hur och i vilken omfattning de nya förordningarna och deras kompletterande bestämmelser skall tillåtas påverka inte bara den existerande strukturen utan också den existerande regleringen i 9 kap.

Redan av det hittills sagda kan konstateras att det finns vissa beröringspunkter mellan i vart fall försäkringsförordningen å ena sidan och de bestämmelser i 9 kap. som införlivar och kompletterar Montrealkonventionen å den andra. Fråga uppkommer då om det i dessa och liknande fall kan finnas anledning att nu justera de bestämmelser som är avsedda att komplettera konventionen, t.ex. av det skälet att en sådan bestämmelse kunde förefalla överflödig i ljuset av den nya reglering som finns i försäkringsförordningen.

Ett sådant förhållningssätt framstår av flera skäl som mindre lämpligt.

Till att börja med håller sig försäkringsförordningen och Montrealkonventionen med olika begreppsapparater. I konventionen talas t.ex. om "transportör" – ibland också med åtskillnad mellan "faktisk" och "avtalslutande" transportör – medan förordningen använder begreppen "lufttrafikföretag" och "luftfartygsoperatör". Det kan inte anses vara en uppgift för lagstiftaren att avgöra hur dessa begrepp, och därmed de olika regleringarna, skall förhålla sig till varandra. I stället bör den frågan förbehållas rättstillämpningen och ytterst EG-domstolen.

En åtgärd från lagstiftarens sida att utmönstra en kompletterande bestämmelse till Montrealkonventionen av det skälet att försäkringsförordningen synbarligen gjort bestämmelsen överflödig skulle naturligtvis också framstå som olämplig, om förordningen senare kom att ändras och därefter inte längre stod i den bedömda överensstämmelsen med konventionen. Följden skulle då bli att åtgärderna för att införliva och komplettera konventionen dåmera var otillräckliga.

Det anförda leder alltså till att de bestämmelser i 9 kap. som införlivar och kompletterar Montrealkonventionen bör hållas isär från de nya bestämmelser som kompletterar inte bara försäkringsförordningen utan också förordningen om nekad ombordstigning. De senare bestämmelserna bör tas in efter de förra och på ett lämpligt sätt avgränsas med rubriker.

## 5 Kompletterande bestämmelser till förordningen om nekad ombordstigning

### 5.1 I vilka avseenden fordras kompletteringar?

**Bedömning:** Kompletterande bestämmelser bör övervägas i fråga om tillsynsorgan, tillsynens innehåll och påföljder vid överträdelse av förordningen.

**Skälen för bedömningen:** Förordningen gör det nödvändigt för medlemsstaterna att överväga behovet av vissa kompletterande bestämmelser. Så föreskriver artikel 16.1 att varje medlemsstat skall utse ett organ som är ansvarigt för och utövar tillsyn över att förordningens bestämmelser efterlevs. Vidare följer det av artikel 16.2 att passagerarna skall ha möjlighet att lämna in ett klagomål till tillsynsorganet eller till något annat organ som medlemsstaten har utsett. Slutligen ankommer det enligt artikel 16.3 på medlemsstaterna att fastställa påföljder för överträdelse av förordningen.

I nu angivna avseenden måste det således undersökas om kompletterande bestämmelser bör införas eller – vilket lika gärna kan vara fallet – om någon redan befintlig nationell reglering kan vara tillräcklig för att möta förordningens krav.

Förordningens bestämmelser tangerar i vissa fall den reglering som finns i lagen (1992:1672) om paketresor (paketreselagen), vilken lag i sin tur genomför rådets direktiv (90/314/EEG) av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paket-

arrangemang (paketresedirektivet). I detta avseende fordrar inte förordningen några kompletterande bestämmelser.

## 5.2 Tillsynsmyndighet

**Förslag:** Konsumentverket skall vara den myndighet som utövar tillsyn över att förordningens bestämmelser följs i fråga om flygningar som företas från flygplatser i Sverige och i fråga om flygningar från tredje land till flygplatser i Sverige.

**Skälen för förslaget:** Det har redan framgått att regeringen genom förordningen (2005:388) om ändring i förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område har utsett Konsumentverket att vara tillsynsmyndighet enligt EG-förordningen om nekad ombordstigning. Ändringen trädde i kraft den 1 juli 2005 och var avsedd som en temporär åtgärd i avvaktan på den grundligare bedömning av frågan om val av tillsynsmyndighet – och andra anslutande frågor – som görs i denna promemoria.

Det organ som utses att enligt artikel 16.1 ansvara för att förordningens bestämmelser efterlevs kommer att ha i uppgift att säkerställa att flygpassagerarna ges de rättigheter som de är berättigade till vid hinder i resandet och att lufttrafikföretagen fullgör sin skyldighet att informera passagerarna om dessa rättigheter.

Frågan är nu om Konsumentverket även fortsättningsvis bör komma i fråga för dessa uppgifter eller om valet bör falla på någon annan myndighet.

Goda skäl kan anföras för att tillsynsuppgiften även framdeles anförtros Konsumentverket. Verket har sedan tidigare liknande uppgifter och utövar t.ex. – enligt 9 kap. 10 § luftfartslagen – tillsyn över att transportörer fullgör sin skyldighet att enligt artiklarna 3a och 6 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid flygolyckor informera passagerarna om deras rättigheter enligt den förordningen.

Som alternativ till Konsumentverket som tillsynsmyndighet kunde Luftfartsstyrelsen övervägas. Enligt 9 kap. 8 § luftfartslagen har styrelsen redan för närvarande bl.a. tillsyn över att transportörer fullgör sin skyldighet att inneha försäkring. Inom ramen för denna och andra uppgifter har myndigheten omfattande kontakter med lufttrafikföretagen. Det får därför i och för sig antas vara relativt enkelt för myndigheten att skaffa sig den insyn och information som krävs för att fullgöra tillsynsansvaret enligt förordningen. Det är dock att märka att Luftfartsstyrelsens nuvarande tillsynsverksamhet – trots att den har sin utgångspunkt i transportörens skyldighet att ha försäkring för sitt skadeståndsansvar – har tydliga kopplingar till det offentlighetsreglerade regelverket på luftfartens område. Tillsynen är därmed av en annan art än den som skulle komma i fråga enligt förordningen.

Det senare konstaterandet talar emot att Luftfartsstyrelsen utses att utöva tillsyn enligt förordningen. Med motsvarande styrka talar det för att uppgiften i stället anförtros Konsumentverket. Vid valet av tillsynsmyndighet bör det nämligen vara en mycket tydlig utgångspunkt att det är lämpligt att i *en* myndighet hålla samman tillsynsuppgifter av likartat eller näraliggande slag inom samma rättsområde. Uppgiften att ha tillsyn över förordningens efterlevnad kan i stor utsträckning förväntas bestå i att bevaka att lufttrafikföretagen fullgör sin skyldighet att enligt artikel 14 informera passagerarna om förordningens bestämmelser. Därmed liknar uppgiften de tillsynsuppgifter som Konsumentverket redan har enligt bestämmelsen i 9 kap. 10 § luftfartslagen. Härtill kommer att Konsumentverket enligt sin instruktion rent allmänt har i uppgift att se till att företag informerar konsumenter om sina produkter och tjänster, se t.ex. 15 § marknadsföringslagen (1995:450). Det sistnämnda gäller även på luftfartsområdet.

Konsumentverket får alltså anses vara den myndighet som är bäst lämpad att utöva tillsyn över förordningens efterlevnad. Att verket därmed kommer att ha tillsyn över ett regelverk som inte exklusivt vänder sig till och skyddar konsumenter föranleder inte annan bedömning. Även om förordningen nämligen omfattar så-

väl privatresenärer som dem som reser i tjänsten, har den en uttalat konsumenträttslig prägel (jfr avsnitt 3.1 ovan samt förordningens beaktandesats 1). Till detta kommer att den tidigare nämnda förordningen (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid flygolyckor – som avses med den tillsyn som Konsumentverket redan utövar enligt 9 kap. 10 § luftfartslagen – just gäller för båda kategorierna av passagerare.

Av det sagda har alltså framgått att Konsumentverket även fortsättningsvis bör ha tillsyn över att lufttrafikföretagen rättar sig efter förordningen om nekad ombordstigning. Till skillnad från vad som hittills gällt bör denna uppgift framgå av luftfartslagen. Därmed uppnås överensstämmelse med regleringen av verkets tillsyn enligt den nyss nämnda förordning (EG) nr 2027/97.

## **5.3 Tillsynens innehåll. Påföljder**

### **5.3.1 Utgångspunkter**

#### *Allmänt*

Som redan framhållits i avsnitt 5.2 kommer tillsynsmyndigheten att ha i uppgift att säkerställa att flygpassagerarna ges de rättigheter som de är berättigade till vid hinder i resandet och att lufttrafikföretagen fullgör sin skyldighet att informera passagerarna om dessa rättigheter. Enligt artikel 16.1 i förordningen skall myndigheten – när så är lämpligt – vidta de åtgärder som är nödvändiga för att garantera att passagerarnas rättigheter respekteras.

Av det sagda följer alltså att Konsumentverket i sin egenskap av tillsynsmyndighet kommer att ha anledning att bevaka att lufttrafikföretagen iakttar den skyldighet att lämna information som slås fast i artikel 14. Vidare måste Konsumentverket kontrollera att det i lufttrafikföretagens befordringsbestämmelser inte förekommer avtalsvillkor som ger passagerarna ett sämre



skydd än vad förordningen kräver och som därför skall vara utan verkan enligt artikel 15.

Verktygen för denna Konsumentverkets tillsyn måste hämtas från marknadsrättens område. Av särskilt intresse blir då marknadsföringslagen (1995:450) och lagen (1994:1512) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden (avtalsvillkorlagen).

Marknadsföringslagen tillämpas enligt 2 § då näringsidkare marknadsför eller själva efterfrågar produkter i sin verksamhet. Med produkter avses enligt 3 § bl.a. varor och tjänster. Av 4 § följer en plikt för näringsidkaren att vid marknadsföringen lämna information som är av särskild betydelse från konsumentsynpunkt. Enligt 15 § kan Marknadsdomstolen ålägga en näringsidkare att lämna sådan information. Talan om ett sådant åläggande får enligt 38 § väckas av bl.a. Konsumentombudsmannen.

Med tillämpning av avtalsvillkorlagen är det möjligt att förbjuda en näringsidkare att för framtiden använda ett avtalsvillkor som med hänsyn till pris och andra omständigheter är oskäligt mot konsumenterna. Enligt 4 § är det Konsumentombudsmannen som vid Marknadsdomstolen för talan om sådant förbud.

*Kan marknadsrättsliga regler som endast riktar sig till konsumenter användas för den tillsyn som skall utövas enligt förordningen?*

Av det nu nämnda har alltså framgått att avtalsvillkorlagen bara tillämpas i konsumentförhållanden. Marknadsföringslagen är visserligen tillämplig även när näringsidkare efterfrågar produkter, men har också centrala bestämmelser som – likt 4 och 15 §§ – endast avser att skydda konsumentintressen. Som har framgått av avsnitt 3.1 är förordningen om nekad ombordstigning emellertid tillämplig på ”passagerare”. Med detta begrepp måste givetvis förstås också personer vilkas avtal med lufttrafikföretaget har ingåtts för ändamål som har samband med deras yrke eller tjänst och som därför inte är konsumenter i gängse mening (jfr t.ex. 1 § konsumentköplagen [1990:932]). Fråga uppkommer därför om marknadsrättsliga regler som endast riktar sig till konsumenter

kan eller bör komma till användning för den tillsyn som Konsumentverket skall ha över förordningens efterlevnad.

Svaret på den ställda frågan bör vara jakande. För en effektiv tillsyn enligt förordningen får det nämligen i och för sig anses vara tillräckligt redan med marknadsrättsliga regler som tillvaratar konsumentskyddsintressen. Skälet härtill är att det torde vara ytterligt sällsynt att lufttrafikföretagen använder sig av olika uppsättningar av befodringsvillkor för passagerare som är respektive inte är konsumenter. Om en tillämpning av avtalsvillkorslagen således leder till att ett för konsumenter oskäligt avtalsvillkor förbjuds, torde villkoret därmed i framtiden inte heller komma att drabba de passagerare som inte är konsumenter. På samma sätt skulle ett åläggande enligt 15 § marknadsföringslagen för ett lufttrafikföretag att lämna den information som förordningen kräver givetvis gynna även de passagerare som inte är att anse som konsumenter.

Några hinder mot att tillsynen utövas på grundval av en redan existerande marknadsrättslig reglering med konsumentskyddande inriktning finns således inte. Med detta klarlagt återstår dock att ta ställning till om detta regelverk i och för sig är lämpligt för att säkerställa att passagerarna ges de rättigheter som de är berättigade till vid hinder i resandet och att lufttrafikföretagen fullgör sin skyldighet att informera passagerarna om dessa rättigheter.

### 5.3.2 Tillsyn över informationsskyldigheten

**Förslag:** Lämnar ett lufttrafikföretag inte den information till passagerarna som föreskrivs i förordningen, skall företaget på marknadsrättslig väg kunna åläggas att lämna informationen. Bestämmelser av denna innebörd tas in i luftfartslagen och lagen om marknadsdomstol m.m.

**Skälen för förslaget:** Marknadsföringslagens nyss beskrivna system för att komma till rätta med brister i den information som näringsidkaren lämnar vid sin marknadsföring framstår som ändamålsenligt också när det gäller att angripa överträdelser av

lufttrafikföretagets informationsplikt enligt förordningen. Marknadsföringslagens reglering bör därför antingen göras direkt tillämplig också i dessa fall eller i vart fall utgöra förebild för en särskild marknadsrättslig reglering i anledning av förordningen. I det följande görs överväganden i frågan om vilket av dessa båda alternativ som bör väljas.

Enligt 4 § marknadsföringslagen ankommer det på näringsidkaren att *vid marknadsföringen* lämna information som är av särskild betydelse från konsumentsynpunkt. Till den så preciserade plikten ansluter möjligheten enligt 15 § att ålägga näringsidkaren att lämna informationen. Marknadsföringslagens reglering avviker därmed från förordningens i fråga om den tidpunkt vid vilken informationen skall tillhandahållas. Den information som avses med förordningen skall nämligen lämnas i ett skede när relativt lång tid kan ha gått efter det att biljetten sålts, närmare bestämt vid incheckning alternativt när ett hinder i transporten har uppstått. Det får anses klart att information som lämnas på detta stadium knappast kan anses lämnad ”vid marknadsföringen”. Frågan är nu om detta utesluter att marknadsföringslagen görs tillämplig.

Det har visserligen i andra fall förekommit att marknadsföringslagens sanktionssystem gjorts tillämpligt utanför den lagens direkta tillämpningsområde. Så innehåller t.ex. försäkringsavtalslagen (2005:104), som trädde i kraft den 1 januari 2006, flera bestämmelser om försäkringsbolags skyldighet att lämna information också vid tillfällen som kan infalla en väsentlig tid efter det att försäkringsavtalet har ingåtts. I 2 kap. 5 § föreskrivs att försäkringsbolaget under försäkringstiden och i samband med att försäkringen förnyas i skäligen omfattning skall informera försäkringstagaren om vissa förhållanden. Vidare skall bolaget enligt 6 och 7 §§ lämna information om villkorsändringar respektive – när försäkringsfall inträffat – de möjligheter som finns att få en tvist om försäkringsersättningen prövad. Om försäkringsbolaget inte lämnar information av det slag som nu nämnts, skall marknadsföringslagen tillämpas. Detta följer av 9 §, som också stadgar att informationen i fråga skall anses vara sådan information av

särskild betydelse från konsumentsynpunkt som avses i 4 § marknadsföringslagen. Liknande regler finns för andra försäkringslags del i bl.a. 10 kap.

En viktig skillnad mellan informationsskyldigheten enligt försäkringsavtalslagen och den plikt att informera som framgår av förordningen är emellertid att försäkringsavtalslagen innehåller ett flertal regler om skyldighet att lämna information också innan ett avtal ingås respektive snarast efter det att avtal träffats. I dessa fall låter det sig givetvis lättare sägas att det är fråga om information som lämnas ”vid marknadsföring” i den mening detta begrepp har i marknadsföringslagen. Det kan då te sig naturligt att – som också skett i fråga om försäkringsavtalslagen – föreskriva att marknadsföringslagen skall tillämpas vid all underlåtenhet att lämna information, vare sig det gäller information som skall lämnas före, i anslutning till eller i vissa fall långt efter det att avtal har träffats. Något motsvarande argument kan emellertid inte anföras för förordningens del, eftersom den uteslutande reglerar sådan informationsskyldighet som inträder utan något som helst samband med marknadsföring. Av detta skäl får det anses föra för långt att göra marknadsföringslagens sanktions-system direkt tillämpligt för det fall ett lufttrafikföretag underlåter att lämna den information som förordningen kräver. I stället bör en annan lagteknisk lösning väljas, enligt vilken de nödvändiga marknadsrättsliga reglerna tas in direkt i luftfartslagen. Av den lagen kommer alltså att framgå att lufttrafikföretaget får åläggas att lämna den aktuella informationen, vem som får väcka en sådan talan, var detta skall ske och vilket förfarande i övrigt som skall tillämpas i sådana mål. I samtliga nu nämnda hänseenden bör de nya reglerna i luftfartslagen modelleras efter marknadsföringslagens reglering av möjligheten att ålägga en näringsidkare att lämna viss information. Även marknadsföringslagens regler om förfarandet i mål om sådana ålägganden bör vara förebild.

### 5.3.3 Övrig tillsyn

**Bedömning:** Att förordningens bestämmelser är tvingande till passagerarnas förmån och att passagerarna skall ha rätt att ge in klagomål till tillsynsorganet föranleder inga kompletterande regler.

**Skälen för bedömningen:** Att förordningens bestämmelser är tvingande till passagerarnas förmån följer av artikel 15, som också föreskriver att ett avtalsvillkor som åsidosätter eller begränsar passagerarnas rättigheter enligt förordningen skall vara utan verkan. Ett villkor som gör våld på dessa rättigheter är alltså ogiltigt, eftersom passagerarna alltid har den rätt som förordningen ger dem. Detta skulle självfallet utgöra grunden för passagerarens talan i en konkret tvist med ett lufttrafikföretag som åberopade sig på ett sådant villkor.

Som redan konstaterats i avsnitt 5.3.1 blir det emellertid också en uppgift för tillsynsmyndigheten att kontrollera att det i lufttrafikföretagens befordringsbestämmelser inte förekommer avtalsvillkor som ger passagerarna ett sämre skydd än vad förordningen kräver. Fråga uppkommer då om Konsumentverket för denna tillsyn behöver ytterligare verktyg utöver dem som redan finns att tillgå.

Som framgått är det med tillämpning av avtalsvillkorlagen möjligt att få till stånd ett förbud för en näringsidkare att för framtiden använda ett avtalsvillkor som med hänsyn till pris och andra omständigheter är oskäligt mot konsumenter. Det ligger i öppen dag att en klausul som begränsar de rättigheter som följer av tvingande lag är att anse som oskäligt. Detta bekräftas också i motiven till lagen (se prop. 1994/95:17 s. 95). Om ett lufttrafikföretag således skulle uppställa ett avtalsvillkor som fränkänner passagerarna de rättigheter som följer av förordningen, finns förutsättningar att inskrida med ett förbud att fortsättningsvis använda villkoret. Frågan om förbud prövas som huvudregel av Marknadsdomstolen på talan av Konsumentombudsmannen. Ett meddelat förbud skall förenas med vite, såvida detta inte är obehövligt.

Avtalsvillkorslagen är alltså ett kraftfullt verktyg i händerna på den som har tillsyn över förordningen om nekad ombordstigning. Att lagen är begränsad till konsumentförhållanden föranleder inte annan slutsats. Som tidigare konstaterats lär det knappast komma i fråga att ett lufttrafikföretag använder sig av olika befodringsvillkor för passagerare som är respektive inte är att anse som konsumenter. Om en tillämpning av avtalsvillkorslagen således leder till att ett för konsumenter oskäligt avtalsvillkor förbjuds, torde villkoret därmed i framtiden inte heller komma att drabba de passagerare som inte är konsumenter.

Av det sagda följer sammantaget att tillsynsmyndigheten redan för närvarande är försedd med tillräckliga möjligheter att på marknadsrättslig väg ingripa mot ett lufttrafikföretag som uppställer avtalsvillkor som åsidosätter eller inskränker passagerarnas rättigheter enligt förordningen. Några kompletterande regler fordras alltså inte i detta hänseende.

Inte heller behövs det några kompletterande bestämmelser för att säkerställa att passagerarna – vilket förordningen kräver i artikel 16.2 – skall kunna ge in klagomål till tillsynsmyndigheten. Det ligger i sakens natur att en sådan möjlighet finns på alla de områden där Konsumentverket utövar tillsyn. Möjligheten framgår dessutom av verkets instruktion (se t.ex. 12 § förordningen [1995:868] med instruktion för Konsumentverket).

## 6 Kompletterande bestämmelser till försäkringsförordningen

### 6.1 I vilka avseenden fordras kompletteringar?

**Bedömning:** Kompletterande bestämmelser bör övervägas såvitt gäller tillsynsorgan, tillsynens innehåll och påföljder vid överträdelse av förordningen samt i fråga om försäkringsnivån för vissa mindre luftfartyg.

**Skälen för bedömningen:** Som redan framgått av avsnitt 3.2 slår förordningen fast vissa minimiförsäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer. Det ankommer på respektive medlemsstat att se till att dessa krav iakttas. För detta ändamål fordras att det finns en ordning för tillsyn över försäkringspliktens fullgörande och att påföljder kan tillgripas mot den som inte rättar sig efter förordningen. För svenskt vidkommande måste det alltså undersökas om och i vilken utsträckning förordningen kräver kompletterande bestämmelser i dessa avseenden.

Förordningen gör det vidare möjligt för medlemsstaterna att i ett hänseende särreglera försäkringsplikten. Så är det enligt artikel 6.1 möjligt att för vissa mindre luftfartyg fastställa en lägre försäkringsnivå än vad som följer av förordningens huvudregel. Också i detta hänseende finns det alltså anledning att överväga behovet av kompletterande bestämmelser till förordningen.

## 6.2 En särskild försäkringsnivå för mindre luftfartyg?

**Bedömning:** Möjligheten enligt artikel 6.1 i förordningen att i vissa fall fastställa en lägre miniminivå för försäkringsskyddet bör inte utnyttjas.

**Skälen för bedömningen:** Av artikel 6.1 i förordningen framgår att minimiförsäkringsskyddet för skadeståndsansvar för passagerare skall uppgå till minst 250.000 SDR per passagerare. Undantag får dock göras för luftfartyg som inte används i kommersiell drift och vilkas godkända startmassa uppgår till högst 2.700 kg. För sådana luftfartyg får medlemsstaterna i stället bestämma en lägre miniminivå, som emellertid inte får understiga 100.000 SDR per passagerare.

Innebörden av den redovisade möjligheten till särreglering är att utrymme ges att beakta försäkringspliktens ekonomiska följder för dem som använder mindre luftfartyg i privat syfte. Svaret på frågan om det för svensk del bör införas en sådan lägre försäkringsnivå är alltså resultatet av en avvägning mellan å ena sidan privatflygets ekonomiska intressen och å andra sidan intresset hos dem som är passagerare i sådana luftfartyg att säkert komma i åtnjutande av full ersättning för de skador de kan komma att drabbas av.

Det står klart att en sådan avvägning måste utfalla till passagerarnas fördel. Någon sådan lägre miniminivå för försäkringsskyddet som framgår av artikel 6.1 bör därför inte införas för svensk del.

## 6.3 Tillsynsmyndighet

**Förslag:** Luftfartsstyrelsen skall vara den myndighet som utövar tillsyn över att försäkringsförordningens bestämmelser följs.

**Skälen för förslaget:** Som redan framgått av avsnitt 2 har regeringen genom förordningen (2005:388) om ändring i förord-



ningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område utsett Luftfartsstyrelsen att utöva tillsyn över efterlevnaden av EG:s försäkringsförordning. Ändringen trädde i kraft den 1 juli 2005. Den var avsedd att vara en temporär åtgärd i avvaktan på den grundligare bedömning som görs i denna promemoria i fråga om behovet av kompletterande bestämmelser till försäkringsförordningen.

Genom försäkringsförordningen åläggs lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer bl.a. att ta och vidmakthålla försäkring med ett visst minimiförsäkringsskydd. Förordningen förpliktar därutöver medlemsstaterna att se till att lufttrafikföretagen och luftfartygsoperatörerna följer förordningen. För att säkerställa en riktig och effektiv tillämpning av försäkringsförordningen är det därför nödvändigt att utse en myndighet som utövar tillsyn över att förordningens bestämmelser följs (jfr artikel 8.1).

Frågan är nu om det finns anledning att anförtro dessa uppgifter åt någon annan myndighet än Luftfartsstyrelsen.

Det kan till en början konstateras att Luftfartsstyrelsen sedan tidigare har ett flertal uppgifter av liknande karaktär. Inom ramen för sin tillståndsgivning enligt EG:s licensförordning (förordning [EEG] nr 2407/92) har styrelsen t.ex. tillsyn över den försäkringsplikt som enligt den förordningen åvilar lufttrafikföretag med svensk operativ licens. Enligt 9 kap. 8 § första stycket luftfartslagen är det vidare Luftfartsstyrelsen som utövar tillsyn över att kommersiella transportörer rättar sig efter de skyldigheter i fråga om försäkring som följer av 6 och 7 §§ (se prop. 2002/03:18 s. 51 f).

När det nu gäller att skapa en permanent ordning för den tillsyn som skall utövas enligt försäkringsförordningen saknas anledning att göra annan bedömning än den som gjordes i samband med de nyss redovisade ändringarna i 9 kap. luftfartslagen. Det är således Luftfartsstyrelsen som bör ha tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör sina skyldigheter enligt försäkringsförordningen. Detta bör framgå av luftfartslagen.

## 6.4 Tillsyn över försäkringsplikten

### 6.4.1 Deponering av bevis om försäkring

**Förslag:** Luftfartsstyrelsen skall vara den myndighet till vilken lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer ger in försäkringsbevis eller annat bevis om giltig försäkring.

**Skälen för förslaget:** Ett effektivt upprätthållande av förordningens regler förutsätter att lufttrafikföretagen och luftfartygsoperatörerna visar att de alltid uppfyller de fastslagna minimiförsäkringskraven. Att detta är förordningens ståndpunkt framgår av artikel 5, som föreskriver att ett försäkringsbevis eller annat bevis om giltig försäkring skall deponeras hos en myndighet i den berörda medlemsstaten. För EG-lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som använder luftfartyg som är registrerade i gemenskapen är det därvid tillräckligt om deponering sker i bara en medlemsstat, nämligen den som beviljat operativ licens respektive den hos vilken luftfartyget är registrerat. För övriga lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer gäller att bevis måste deponeras i alla de medlemsstater till eller från vilka företaget eller operatören genomför flygningar.

För att lufttrafikföretagen och luftfartygsoperatörerna skall kunna fullgöra sin skyldighet att ge in bevis om försäkring är det alltså tydligt att en myndighet måste utses även för det ändamålet. Givetvis faller det sig då naturligt att Luftfartsstyrelsen tilläggs även denna funktion. Detta bör framgå av luftfartslagen.

### 6.4.2 Försäkringsplikten vid vissa överflygningar m.m.

**Förslag:** Vid sådana överflygningar och mellanlandningar som avses i artikel 8.2 i förordningen skall Luftfartsstyrelsen ha möjlighet att kräva bevis om försäkring.

**Skälen för förslaget:** Av avsnitt 6.4.1 har nyss framgått att sådana lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag och sådana luftfartygsoperatörer vilkas luftfartyg är registrerade utom gemenskapen har att deponera bevis om försäkring i var och en av de medlemsstater *till* eller *från* vilka flygningar genomförs. Någon motsvarande skyldighet att ge in bevis finns alltså inte för företaget eller operatören i förhållande till de medlemsstater *över* vilkas territorium flygningen genomförs. Möjligheten att i sådana fall utöva tillsyn över försäkringspliktens fullgörande är i stället reglerad i artikel 8.2. Av den artikeln framgår att den överflugna medlemsstaten får avkräva lufttrafikföretaget eller luftfartygsoperatören bevis om att förordningens försäkringskrav har iakttagits, men bara för det fall att den aktuella flygningen inte inbegriper landning i eller start från *någon* medlemsstat. Det är därvid att märka att förordningen vid överflygningar utförda av sådana företag och operatörer som avses i artikel 8.2 endast ställer krav på försäkring för det skadeståndsansvar som kan uppkomma gentemot tredje man och således inte för skador som drabbar passagerare, bagage eller gods (jfr artikel 6.4).

Av artikel 8.2 framgår vidare att möjligheten för den berörda medlemsstaten att kräva bevis om försäkringspliktens fullgörande föreligger även i det fallet att ett luftfartyg av det slag som avses med artikeln företar en mellanlandning i den staten i annat än trafikmässigt syfte.

Fråga uppkommer nu om det för svensk del finns anledning att utnyttja sig av möjligheten att som ett led i tillsynen kräva bevis om försäkringspliktens fullgörande i aktuella hänseenden.

Flygning med utländskt luftfartyg inom svenskt område får enligt 1 kap. 2 § luftfartslagen bara äga rum om det har träffats ett avtal med den andra staten om rätt därtill. Ett sådant – multilateralt – avtal föreligger i form av 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart. Enligt artikel 5 i Chicagokonventionen har luftfartyg som inte går i linjetrafik rätt att utan föregående tillstånd flyga över och landa på en annan konventionsstats territorium. Såvitt gäller linjetrafik är det vidare så att Sverige har anslutit sig till 1944 års s.k. transitöverenskommelse,

som är ett tillägg till Chicagokonventionen. Den ger länderna en ömsesidig rätt att med luftfartyg i linjetrafik flyga över varandras territorier och att landa där för andra än trafikmässiga ändamål. Normalt innehåller även de bilaterala luftfartsavtal som Sverige ingår med andra stater regler om rätt till överflygning.

I fråga om luftfartyg från länder med vilka Sverige saknar avtal finns enligt 1 kap. 2 § andra stycket och 7 kap. 1 § luftfartslagen möjlighet att för särskilda fall meddela tillstånd till flygning över svenskt område. När tillstånd beviljas kan detta förenas med villkor om att det skall finnas ansvarsförsäkring som avser tredjemansskador.

Av det sagda har framgått att transitöverenskommelsen medför att det inte krävs något särskilt tillstånd för att ett lufttrafikföretag som bedriver linjetrafik skall kunna flyga över svenskt territorium. Ingenting i detta hindrar emellertid att det nu införs en möjlighet att kräva ett sådant bevis som avses i artikel 8.2 i förordningen. Det bör således vara möjligt att i de överflygnings- och mellanlandningsfall som avses där ålägga lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer att ge in bevis som utvisar att de uppfyller tillämpliga försäkringskrav i förordningen. Detta bör kunna bli aktuellt om det finns misstanke om att företaget eller operatören inte har giltig försäkring. Vidare kan det finnas behov av att stickprovsvis kontrollera fullgörandet av försäkringsplikten.

Möjligheten att i dessa fall kräva bevis om giltig försäkring bör framgå av luftfartslagen och tillkomma Luftfartsstyrelsen.

#### 6.4.3 En särskild fråga om regeringens möjlighet att föreskriva om försäkringsplikt

**Bedömning:** Förordningen bör inte föranleda ett avskaffande av luftfartslagens regel om regeringens möjlighet att för vissa fall föreskriva att trafikförsäkring skall finnas.

**Skälen för bedömningen:** Av 10 kap. 2 § luftfartslagen framgår att regeringen har möjlighet att föreskriva att det skall finnas trafikförsäkring eller motsvarande säkerhet för det ansvar för

tredjemansskador som följer av lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart. Vad ansvaret enligt den lagen innebär har något berörts i avsnitt 4.1.

Som redan framgått är emellertid försäkringsförordningen tillämplig på och uppställer minimiförsäkringskrav även i fråga om tredjemansskador. Fråga uppkommer därför om det fortsättningsvis finns något behov av bestämmelsen i 10 kap. 2 § luftfartslagen.

Det kan konstateras att försäkringsförordningen visserligen har ett vidsträckt tillämpningsområde. Dock framgår det av artikel 2 g att luftfartyg, inklusive glidflygplan, med en högsta godkänd startmassa om mindre än 500 kg samt s.k. ultralätta flygplan som inte används för kommersiellt bruk eller som används vid viss flygundervisning är undantagna från kravet på försäkring gällande risker i samband med krigshandlingar och terrorism. Förordningen är alltså inte tillämplig på alla typer av luftfartyg och omfattar därmed inte alla de situationer i vilka bemyndigandet i 10 kap. 2 § luftfartslagen skulle kunna komma till användning. Vid sådant förhållande saknas anledning att i detta lagstiftningsärendet föreslå ett avskaffande av bemyndigandet.

## 6.5 Påföljder

Av de s.k. assimilations- och effektivitetsprinciperna inom EG-rätten anses följa att medlemsstaterna är skyldiga att skydda EG:s intressen på samma sätt som de skyddar sina egna intressen och att detta sker på ett sätt som uppfyller vissa minimikrav. De sanktioner som kommer till användning skall sålunda – oberoende av hur motsvarande nationella intressen skyddas – vara effektiva, proportionella och avskräckande. Det anses också att EG har kompetens att i bl.a. förordningar kräva att medlemsstaterna inför sanktioner för att bemöta visst oönskat beteende.

Artiklarna 8.4–8.7 i försäkringsförordningen är ett uttryck för det nu sagda. Där behandlas vissa frågor om de påföljder som medlemsstaterna förväntas uppställa och tillämpa i förhållande

till lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som inte rättar sig efter förordningens bestämmelser.

Av artikel 8.4 följer att påföljderna för överträdelser av förordningen skall vara effektiva, proportionella och avskräckande. När den felande parten är ett EG-lufttrafikföretag får dessa påföljder enligt artikel 8.5 innefatta återkallande av den operativa licensen. I artikel 8.6 sägs att påföljderna under vissa betingelser får inbegripa möjligheten att vägra rätt till landning på en medlemsstats territorium. Slutligen framgår det av artikel 8.7 att ett luftfartyg i vissa fall inte skall tillåtas lyfta.

De sanktioner som antyds i artiklarna 8.5–8.7 är av administrativ karaktär. I det följande behandlas frågan om det i svensk rätt redan finns tillräckliga remedier av den arten eller om ytterligare sådana sanktioner behöver införas för att överträdelser av förordningen skall kunna beivras på föreskrivet sätt och med föreskrivet resultat. Emellertid är valet av sanktionsform överlämnat till medlemsstaterna. Av det skälet undersöks också om det finns anledning att i något fall kriminalisera överträdelser av förordningen.

### 6.5.1 Administrativa sanktioner

**Bedömning:** Möjligheten enligt artikel 8.5 i förordningen att återkalla ett EG-lufttrafikföretags operativa licens föreligger redan och fordrar ingen ytterligare reglering. Svensk rätt uppfyller redan i dag vad som föreskrivs i artikel 8.7 om möjligheten att i vissa fall förbjuda avgång. Bestämmelser om sådant förbud mot landning som avses i artikel 8.6 bör inte införas.

#### Skälen för bedömningen

##### *Återkallande av operativ licens*

Av avsnitt 4.2 har redan framgått att rådets förordning (EG) nr 2407/92 (licensförordningen) har som syfte att fastställa enhetliga krav på dem som bedriver vissa slag av kommersiell flygtra-

fik inom gemenskapen. Ett företag som uppfyller förordningens krav har rätt att få en operativ licens, som är ett tillstånd för företaget att mot betalning utföra lufttransport av bl.a. passagerare och gods. När det på andra håll i gemenskapsrätten – bl.a. i försäkringsförordningen – talas om EG-lufttrafikföretag avses ett företag som innehar en sådan operativ licens.

Enligt artikel 7 i licensförordningen skall ett lufttrafikföretag ha försäkring som täcker det ersättningsansvar som företaget kan ådra sig i samband med olyckor, särskilt i fråga om skador som drabbar passagerare, bagage, gods, post och tredje man. Av artikel 11 framgår vidare att en operativ licens skall vara giltig så länge lufttrafikföretaget uppfyller licensförordningens krav. Om så inte längre är fallet, kan licensen återkallas. Ett sådant beslut skall enligt artikel 13.4 kungöras i Europeiska unionens officiella tidning.

Av det sagda följer alltså att ett EG-lufttrafikföretag som underlåter att hålla sig med sådan försäkring som föreskrivs i artikel 7 i licensförordningen kan få sin operativa licens återkallad. När försäkringsförordningen nämner denna möjlighet är det således ingenting annat än en erinran om att denna åtgärd kan tillgripas. En reglering för ändamålet föreligger redan och något behov av kompletterande bestämmelser finns därför inte.

#### *Avgångsförbud*

Av artikel 8.7 i försäkringsförordningen framgår att medlemsstaternas myndigheter i vissa fall får förbjuda ett luftfartyg att lyfta. Ett sådant avgångsförbud skall meddelas om det finns anledning anta att förordningens villkor inte är uppfyllda och skall bestå intill dess att lufttrafikföretaget eller luftfartygsoperatören har förmått visa att man rättar sig efter förordningens minimiförsäkringskrav.

För svenskt vidkommande finns en bestämmelse om avgångsförbud i 12 kap. 1 § luftfartslagen. Enligt den bestämmelsen får förbud meddelas om det kan antas att det aktuella luftfartyget inte uppfyller de villkor som anges i luftfartslagen eller som har

fastställts med stöd av lagen eller annars att för luftfärden uppställda villkor inte är uppfyllda. Beslut fattas av Luftfartsstyrelsen eller den som styrelsen utser. I det sistnämnda fallet skall beslutet genast anmälas för Luftfartsstyrelsen och prövas av denna. En underlåtenhet att rätta sig efter ett avgångsförbud torde kunna medföra straffansvar för överträdelse av myndighets bud enligt 17 kap. 13 § brottsbalken.

En ordning som medger att svenska myndigheter beslutar om avgångsförbud finns således redan och kan enligt sin ordalydelse tillgripas vid bristande uppfyllelse av alla slags villkor som uppställts för luftfärden, således inte bara sådana som emanerar från svensk lag. Någon lagstiftningsåtgärd fordras därför inte i detta hänseende.

### *Landningsförbud*

När det gäller lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som använder luftfartyg som är registrerade utanför gemenskapen får de av medlemsstaterna uppställda påföljderna även omfatta landningsförbud. Detta framgår av artikel 8.6 i förordningen.

Möjlighet att meddela landningsförbud saknas i svensk rätt. Vid övervägande av frågan om det finns skäl att för de lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som avses med artikel 8.6 införa en sådan sanktionsmöjlighet bör bl.a. beaktas om sanktionen har förutsättningar att bli verkkningsfull.

Till en början måste konstateras att intensiteten och omfattningen av dagens lufttrafik är sådan att det regelmässigt lär komma att saknas förutsättningar att redan innan ett visst luftfartyg landat på svenskt territorium undersöka om det för luftfartyget finns en försäkring som uppfyller förordningens krav. Vad som lär komma i fråga är i stället att luftfartygets försäkringsförhållanden kontrolleras när det väl befinner sig på svensk mark och att avgångsförbud meddelas om försäkringsskyddet då visar sig otillräckligt. Härtill kommer att en bestämmelse om landningsförbud givetvis i betydande utsträckning skulle behöva stå till-



baka för flygsäkerhetens krav. Ett förbud skulle självfallet vara uteslutet om det kunde antas medföra någon som helst fara för personer eller egendom ombord på luftfartyget eller på marken eller för lufttrafiken i övrigt. Sådana situationer kan lätt tänkas, t.ex. om ett luftfartyg har kommit så pass långt in över svenskt område att det inte kan återvända utan tankning eller att besättningen ombord först får föreskriven vila.

Vad som nu sagts visar att det finns anledning att ifrågasätta effektiviteten och nyttan av en sanktion i form av landningsförbud. Det har också framgått att syftet med ett sådant förbud i allt väsentligt kan uppnås genom att luftfartyget i stället beläggs med förbud att avgå. Vid sådant förhållande saknas skäl att i svensk rätt införa bestämmelser om landningsförbud.

### 6.5.2 Bör kriminalisering tillgripas?

**Bedömning:** Föreliggande administrativa sanktioner är tillräckliga. Underlåtenhet att iaktta den försäkringsplikt som följer av förordningen bör inte kriminaliseras.

**Skälen för bedömningen:** Frågan om det finns anledning att kriminalisera överträdelser av sådan försäkringsplikt för luftfartyg som följer av en EG-förordning har tidigare omfattats av regeringens överväganden. Så skedde i anslutning till lagstiftningsärendet om införlivande av Montrealkonventionen (se prop. 2002/03:18 s. 62), då det bedömdes att det inte fanns skäl att med annat än en administrativ sanktion ingripa mot överträdelser av försäkringsplikten enligt artikel 7 i rådets förordning (EG) nr 2407/92 (licensförordningen). Fråga uppkommer nu om det finns anledning att göra annan bedömning såvitt gäller sanktionering av försäkringsplikten enligt försäkringsförordningen.

När frågan senast övervägdes fästes alltså avgörande vikt vid den omständigheten att en effektiv administrativ sanktion – återkallelse av operativ licens – kunde tillgripas mot den som inte iakttog försäkringsplikten. Som nyss framgått är förhållandena helt likartade såvitt gäller försäkringsförordningen. Den som inte

rättar sig efter de uppställda minimiförsäkringskraven kan således mötas av inte bara återkallelse av operativ licens utan också få sitt luftfartyg belagt med avgångsförbud. Detta är kännbara och för ändamålet effektiva sanktioner. Redan av detta skäl saknas därför anledning att tillgripa kriminalisering.

En ordning som innebär att överträdelser av försäkringsförordningen inte straffbeläggs står vidare i överensstämmelse med de allmänna riktlinjer för användning av kriminaliseringsinstrumentet som regeringen tidigare gett uttryck för och som riksdagen ställt sig bakom (se prop. 1994/95:23 s. 52 ff och bet. 1994/95:JuU2 s. 6 f). Även av detta skäl bör straffbestämmelser undvikas i förevarande fall.

## 7 Ikraftträdande m.m.

**Förslag:** Lagändringarna skall träda i kraft den 1 januari 2007. Övergångsbestämmelser är inte behövliga.

**Skälen för förslaget:** Både förordningen om nekad ombordstigning och försäkringsförordningen har trätt i kraft. Så skedde den 17 februari 2005 respektive den 30 april 2005, från vilka dagar förordningarna alltså är direkt tillämpliga i medlemsstaterna. Med hänsyn till det sagda är det givetvis angeläget att de kompletterande bestämmelser som föreslås i denna promemoria kan träda i kraft så snart som möjligt. Så torde dock inte kunna ske förrän tidigast den 1 januari 2007.

De olägenheter som följer av ett ikraftträdande vid den angivna tidpunkten inskränker sig till förordningen om nekad ombordstigning, och består i att Sverige inte förrän dess kommer att uppfylla förpliktelsen för medlemsstaterna att uppställa påföljder för lufttrafikföretag som underlåter att vid incheckning eller vid uppkommet hinder i transporten ge passagerarna skriftlig information om deras rätt till kompensation och assistans enligt förordningen. En sådan möjlighet kommer inte att föreligga förrän den nya 9 kap. 13 § luftfartslagen – eller bestämmelser med motsvarande innebörd – har trätt i kraft. I övriga hänseenden har Sverige redan genom den provisoriska reglering som är i kraft sedan den 1 juli 2005 uppfyllt sina förpliktelser att meddela kompletterande bestämmelser till de båda förordningarna.

I enlighet med allmänna principer bör de nya bestämmelserna i luftfartslagen och lagen om marknadsdomstol m.m. tillämpas en-

dast för tid efter ikraftträdandet. Några särskilda övergångsbestämmelser är därför inte behövliga.

## 8 Ekonomiska konsekvenser

**Bedömning:** Förslagen kan väntas leda till vissa marginella kostnadsökningar för det allmänna. Dessa kostnadsökningar skall finansieras inom ramen för befintliga anslag. Inte heller för enskilda torde förslagen medföra några nämnvärt ökade kostnader.

**Skälen för bedömningen:** De föreslagna lagändringarna innebär bl.a. att Konsumentverket och Luftfartsstyrelsen mera permanent tillförs de tillsynsuppgifter som de redan provisoriskt utövar i fråga om förordningen om nekad ombordstigning respektive försäkringsförordningen.

Att Konsumentverket får i uppgift att ha tillsyn över efterlevnaden av förordningen om nekad ombordstigning kan inte väntas leda till annat än marginella kostnadsökningar. Inom ramen för sitt övergripande uppdrag har verket sedan tidigare anledning att utöva viss tillsyn över resebranschen. Härtill kommer – som påpekats i avsnitt 5.2 – att verket redan för närvarande kontrollerar att artiklarna 3a och 6 i förordning (EG) nr 2027/97 följs. Uppgiften att ha tillsyn över att lufttrafikföretag rättar sig efter bestämmelserna i förordningen om nekad ombordstigning bör därför utan beaktansvärda svårigheter kunna inordnas i den tillsynsverksamhet som redan bedrivs. Eventuellt uppkommande kostnadsökningar skall finansieras inom ramen för befintliga anslag.

För Luftfartsstyrelsen kommer tillsynsuppgifterna att leda till ett visst merarbete. Inte heller i detta fall kan emellertid den ökade arbetsmängden väntas medföra annat än marginella kostnadsökningar, som skall finansieras inom befintliga ramar. I samband

med utfärdande och förnyelse av operativa licenser kontrollerar styrelsen redan för närvarande att lufttrafikföretag har gällande försäkringar. Den reella ökningen kan därför förväntas bestå i att ta emot och kontrollera försäkringsbevis som avser den icke-kommersiella luftfarten.

Inte heller för enskilda lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer leder de föreslagna lagändringarna till några nämnvärt ökade kostnader. Däremot kan företag och operatörer få vidkännas ökade kostnader i anledning av att själva EG-förordningarna har trätt i kraft och numera reglerar deras mellanhavanden med passagerare och det allmänna. Så kan t.ex. åtgärder för att kompensera och ge service åt passagerare ge upphov till vissa kostnadsökningar. Likaså kan höjda försäkringspremier komma att utgöra en ökad kostnad för de luftfartygsoperatörer som tidigare hållit sig med en försäkring som inte motsvarar de nya kraven.

De föreslagna lagändringarna har inte några beaktansvärda effekter på små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Förslagen leder inte heller till några negativa konsekvenser för miljön.

## 9 Författningskommentar

### 9.1 Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

#### 9 kap. Lufttransporter

1 § Bestämmelser om lufttransporter finns i

1. rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag,

2. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage,

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91, och

4. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer.

I den utsträckning en fråga regleras av dessa förordningar, tillämpas inte svensk lag.

Paragrafen erinrar om att bestämmelser om lufttransporter finns i vissa EG-förordningar och att dessa bestämmelser har företräde framför svensk lag. I *första stycket* har den ändringen gjorts att

förordningen om nekad ombordstigning och försäkringsförordningen har angetts vara sådana förordningar. I övrigt har paragrafen undergått en redaktionell justering.

**8 a §** Bestämmelserna i 2–8 §§ skall inte tillämpas på transporter som omfattas av en främmande stats förbehåll enligt artikel 57 i Montrealkonventionen.

Av paragrafen framgår att en främmande stats förbehåll enligt artikel 57 i Montrealkonventionen skall respekteras. En redaktionell ändring har gjorts i anledning av paragrafens nya placering.

#### *Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 785/2004*

**11 §** *Luftfartsstyrelsen skall utöva tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 785/2004 i fråga om försäkring för skadeståndsansvar gentemot passagerare och för bagage och gods.*

*Ett sådant bevis som avses i artikel 5.1 i förordningen skall ges in till Luftfartsstyrelsen.*

Paragrafen är ny och är avsedd att utgöra en kompletterande bestämmelse till försäkringsförordningen. Övervägandena finns i avsnitt 6.3 och 6.4.1.

Av *första stycket* framgår att Luftfartsstyrelsen skall utöva tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör sin plikt enligt förordningen att till viss lägsta nivå vara försäkrade för det skadeståndsansvar som de kan ådra sig för skador på passagerare, bagage och gods. Begreppen lufttrafikföretag och luftfartygsoperatör har därvid den innebörd som följer av artikel 3 i förordningen.

I *andra stycket* föreskrivs att ett sådant försäkringsbevis eller annat bevis om giltig försäkring som avses i artikel 5.1 i förordningen skall ges in till Luftfartsstyrelsen.



*Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 261/2004*

*12 § Konsumentverket skall utöva tillsyn över att lufttrafikföretag fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 261/2004.*

I paragrafen, som är ny, ges en kompletterande bestämmelse till förordningen om nekad ombordstigning. Paragrafen anger att det är Konsumentverket som har att utöva tillsyn över att lufttrafikföretag fullgör sina skyldigheter enligt den förordningen. Begreppet lufttrafikföretag har därvid den innebörd som följer av artikel 2 i förordningen.

Av övervägandena, som finns i avsnitt 5.2, framgår att lufttrafikföretagens skyldigheter består i att ge passagerarna den kompensation och assistans som dessa är berättigade till vid hinder i resandet och att informera passagerarna om deras rättigheter i dessa avseenden.

*13 § Om ett lufttrafikföretag inte lämnar information enligt artikel 14 i förordningen, får det åläggas att lämna informationen.*

*Talan om åläggande enligt första stycket väcks vid Marknadsdomstolen av Konsumentombudsmannen. I ett sådant mål gäller i övrigt de bestämmelser i marknadsföringslagen (1995:450) som är tillämpliga i mål om åläggande att lämna information enligt 15 § den lagen.*

Paragrafen är ny och kompletterar förordningen om nekad ombordstigning genom att föreskriva en marknadsrättslig påföljd för lufttrafikföretag som underlåter att vid incheckning respektive uppkommet hinder i transporten lämna passagerarna den information som föreskrivs i artikel 14 i förordningen. Övervägandena finns i avsnitt 5.3.2.

Av första stycket framgår att påföljden består i en möjlighet att ålägga företaget att lämna informationen.

I andra stycket anges att det ankommer på Konsumentombudsmannen att vid Marknadsdomstolen väcka talan om ett sådant åläggande och att förfarandet i ett sådant mål skall vara det-

samma som i ett mål om åläggande för en näringsidkare att lämna information enligt 15 § marknadsföringslagen. Det senare innebär bl.a. att ett åläggande normalt sett skall förenas med vite och att det finns möjlighet för domstolen att meddela interimistiskt beslut i målet.

## 10 kap. Ansvaret för skador genom luftfart

*1 a § Om skyldighet för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer att ha försäkring för sådant ansvar som avses med 1 § finns bestämmelser i förordning (EG) nr 785/2004.*

I paragrafen, som är ny, erinras om den försäkringsplikt som enligt försäkringsförordningen åvilar lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer när det gäller deras ansvar för skador på personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget (tredje man).

*2 § Om regeringen föreskriver det, skall det även i andra fall än som följer av 1 a § finnas försäkring för ansvar enligt 1 §. Försäkringen kan ersättas av någon motsvarande säkerhet som regeringen bestämmer.*

I paragrafen anges att regeringen har möjlighet att föreskriva att det skall finnas försäkring för det ansvar som kan uppkomma för tredjemansskador. Ett par redaktionella ändringar har gjorts för att anpassa paragrafen till det förhållandet att försäkringsförordningen numera reglerar denna försäkringsplikt för det absoluta flertalet luftfartyg. Övervägandena finns i avsnitt 6.4.3.

*2 a § Luftfartsstyrelsen skall utöva tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 785/2004 i fråga om försäkring för sådant ansvar som avses med 1 §.*

*Ett sådant bevis som avses i artikel 5.1 i förordningen skall ges in till Luftfartsstyrelsen.*

Paragrafen är ny och är avsedd att utgöra en kompletterande bestämmelse till försäkringsförordningen. Övervägandena finns i avsnitt 6.3 och 6.4.1.

Av *första stycket* framgår att Luftfartsstyrelsen skall utöva tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör sin plikt enligt förordningen att till viss lägsta nivå vara försäkrade för det skadeståndsansvar som de kan ådra sig för skador på personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget. Begreppen lufttrafikföretag och luftfartygsoperatör har därvid den innebörd som följer av artikel 3 i förordningen.

I *andra stycket* föreskrivs att ett sådant försäkringsbevis eller annat bevis om giltig försäkring som avses i artikel 5.1 i förordningen skall ges in till Luftfartsstyrelsen.

*2 b § Luftfartsstyrelsen får i fråga om sådana flygningar över svenskt område och sådana mellanlandningar som avses i artikel 8.2 i förordning (EG) nr 785/2004 kräva bevis om giltig försäkring.*

Genom paragrafen, som är ny och avsedd att komplettera försäkringsförordningen, ges Luftfartsstyrelsen möjlighet att för vissa överflygnings- och mellanlandningsfall kräva bevis om giltig försäkring. Fråga är om sådana flygrörelser som avses i artikel 8.2 i förordningen, dvs. flygningar som företas av andra lufttrafikföretag än EG-lufttrafikföretag och av sådana luftfartygsoperatörer vilkas luftfartyg är registrerade utanför gemenskapen. Det är att märka att förordningen vid de berörda överflygningarna endast ställer krav på försäkring för det skadeståndsansvar som kan uppkomma gentemot tredje man (jfr artikel 6.4). En i paragrafens mening giltig försäkring behöver alltså i det fallet inte omfatta det skadeståndsansvar som kan uppkomma gentemot passagerare eller för skador på bagage eller gods.

Övervägandena finns i avsnitt 6.4.2.

## **Ikraftträdandebestämmelse**

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

Enligt bestämmelsen träder lagen i kraft den 1 januari 2007.

## **9.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m.**

1 § Marknadsdomstolen handlägger mål och ärenden enligt

1. konkurrenslagen (1993:20),
2. marknadsföringslagen (1995:450),
3. lagen (1994:1512) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden,
4. lagen (1984:292) om avtalsvillkor mellan näringsidkare,
5. lagen (1994:615) om ingripande mot otillbörligt beteende avseende offentlig upphandling,
6. lagen (2000:1175) om talerätt för vissa utländska konsumentmyndigheter och konsumentorganisationer,
7. försäkringsavtalslagen (2005:104),
8. lagen (2005:590) om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m.,
9. *luftfartslagen (1957:297)*.

Bestämmelserna i 14, 15 och 16–22 §§ tillämpas inte i mål eller ärenden enligt konkurrenslagen, marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen, lagen om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m. *eller luftfartslagen*. I mål enligt marknadsföringslagen eller försäkringsavtalslagen tillämpas inte heller 13 a §. I stället gäller vad som föreskrivs i dessa lagar.

Paragrafen anger bl.a. vilka mål och ärenden som handläggs av Marknadsdomstolen.

I *första stycket* har luftfartslagen tagits in i den uppräkningslista av lagar enligt vilka Marknadsdomstolen handlägger mål och ärenden. Detta är en följd av att domstolen i mål om åläggande för ett lufttrafikföretag att lämna information enligt artikel 14 i för-

ordning (EG) nr 261/2004 (förordningen om nekad ombordstigning) har att tillämpa luftfartslagen direkt.

I ett mål om åläggande för ett lufttrafikföretag att lämna sådan information gäller i övrigt de bestämmelser i marknadsföringslagen som är tillämpliga i mål om åläggande att lämna information enligt 15 § den lagen. I konsekvens härmed har i *andra stycket* angetts att vissa av de förfaranderegler i förevarande lag som inte är tillämpliga på mål enligt marknadsföringslagen inte heller är tillämpliga vid domstolens handläggning av mål enligt luftfartslagen.

### **Ikraftträdandebestämmelse**

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

Enligt bestämmelsen träder lagen i kraft den 1 januari 2007.



# Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) NR 261/2004

av den 11 februari 2004

om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91  
(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIO-  
NENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag(1),

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande(2),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget(3), mot bakgrund av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 1 december 2003, och

av följande skäl:

(1) Gemenskapens verksamhet på lufttrafikområdet bör bland annat syfta till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna. Dessutom bör full hänsyn tas till de allmänna konsumentskyddskraven.

(2) Nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar skapar allvarliga problem och olägenheter för passagerarna.

(3) Med rådets förordning (EEG) nr 295/91 av den 4 februari 1991 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik(4) infördes ett grundskydd för passagerarna, men antalet passagerare som mot sin vilja nekas ombordstigning ligger ändå fortfarande alltför högt, liksom antalet passagerare som berörs av flygningar som inställs utan förvarning eller av stora förseningar.

(4) Gemenskapen bör därför höja skyddsnormerna som fastställs i den förordningen, både för att stärka passagerarnas rättigheter och för att lufttrafikföretagen skall kunna verka under lika villkor på en liberaliserad marknad.

(5) Med tanke på att skillnaden mellan regelbundna och icke-regelbundna luftfartstjänster tenderar att suddas ut bör ett sådant skydd omfatta inte bara passagerare på regelbundna utan även på icke-regelbundna flygningar, inbegripet flygningar som ingår i paketresor.



(6) Det skydd som medges passagerare som reser från en flygplats belägen i en medlemsstat bör utvidgas till att omfatta passagerare som avreser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen i en medlemsstat, om ett EG-lufttrafikföretag utför flygningen.

(7) För att garantera en effektiv tillämpning av denna förordning bör de skyldigheter som där föreskrivs åvila det lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra flygningen, antingen med eget flygplan eller med flygplan som det leasar med eller utan besättning eller också på annan basis.

(8) Denna förordning bör inte begränsa lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag.

(9) Antalet passagerare som mot sin vilja nekas ombordstigning bör minskas genom att det införs en skyldighet för lufttrafikföretagen att göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att avstå från sina platsreservationer i utbyte mot förmåner, i stället för att passagerare nekas ombordstigning, och genom full kompensation till dem som slutligen nekas ombordstigning.

(10) Passagerare som mot sin vilja nekats ombordstigning bör ges möjlighet att antingen boka av sin flygning, och få ersättning för biljetten, eller fortsätta den under tillfredsställande villkor, och bör bli omhändertagna på lämpligt sätt i väntan på en senare flygning.

(11) Frivilliga bör också ges möjlighet att boka av sin flygning, med ersättning för biljetten, eller fortsätta den under tillfredsställande villkor, eftersom deras svårigheter vid vidare resa är jämförbara med situationen för passagerare som mot sin vilja nekats ombordstigning.

(12) Problem och olägenheter för passagerarna som orsakas av inställda flygningar bör också minskas. Detta bör åstadkommas genom att trafikföretagen förmås att före den tidtabellsenliga avgångstiden informera passagerarna om inställda flygningar och att de dessutom erbjuder en rimlig ombokning, för att passagerarna skall kunna vidta andra åtgärder. I annat fall bör lufttrafikföretagen kompensera passagerarna om inställningen av flygningen inte beror på extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits.

(13) Passagerare vars flygning ställts in bör ges möjlighet att få ersättning för biljetten eller få resan ombokad under tillfredsställande villkor samt bli omhändertagna på lämpligt sätt i väntan på en senare flygning.

(14) Liksom i Montrealkonventionen bör skyldigheterna för det lufttrafikföretag som utför flygningen vara helt eller delvis begränsade i sådana fall där en händelse har orsakats av extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits. Sådana omständigheter kan särskilt förekomma i händelse av politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen i fråga, säkerhetsrisker, oförutsedda brister i flygsäkerheten och strejker som påverkar verksamheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen.

(15) Extraordinära omständigheter bör anses föreligga då ett flygledningsbeslut avseende ett visst flygplan en viss dag medför att en eller flera flygningar med detta plan kraftigt försenas, uppskjuts till nästa dag eller inställs, även om alla rimliga åtgärder vidtagits av det berörda lufttrafikföretaget för att undvika försening eller inställd flygning.

(16) I sådana fall då en paketresa ställs in av andra orsaker än att flygningen ställs in bör denna förordning inte tillämpas.

(17) Passagerare vars flygning är försenad med en angiven tid bör bli omhändertagna på lämpligt sätt och ges möjlighet att avbeställa flygningen med ersättning för biljetten eller fortsätta resan under tillfredsställande villkor.

(18) Omhändertagande av passagerare som inväntar en alternativ flygning eller en försenad flygning får begränsas eller vägras om detta i sig skulle orsaka ytterligare försening.

(19) Lufttrafikföretag som utför flygningen bör ta hänsyn till de särskilda behoven hos passagerare med nedsatt funktionsförmåga och personer som följer med dem.

(20) Passagerarna bör få fullständig information om sina rättigheter i händelse av nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar så att de faktiskt kan utöva sina rättigheter.

(21) Medlemsstaterna bör fastställa regler för påföljder vid överträdelse av denna förordning och se till att dessa genomförs. Påföljderna måste vara effektiva, proportionella och avskräckande.

(22) Medlemsstaterna bör sörja för och övervaka att deras lufttrafikföretag rent allmänt följer denna förordning och utse ett lämpligt organ för att kontrollera dess efterlevnad. Kontrollen bör inte inkräkta på passagerares och lufttrafikföretags rätt till domstolsprövning enligt förfaranden i nationell lag.

(23) Kommissionen bör analysera tillämpningen av denna förordning och särskilt bedöma huruvida det är lämpligt att utvidga dess räckvidd till att omfatta alla passagerare som ingått avtal med en researrangör eller ett EG-lufttrafikföretag när de reser från en flygplats i tredje land till en flygplats i en medlemsstat.

(24) Konungariket Spanien och Förenade kungariket enades i London den 2 december 1987, i en gemensam förklaring av de

två ländernas utrikesministrar, om bestämmelser om ökat samarbete beträffande användningen av Gibraltars flygplats. Dessa bestämmelser har ännu inte trätt i kraft.

(25) Förordning (EEG) nr 295/91 bör därför upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## Artikel 1

### Syfte

1. Denna förordning fastställer, i enlighet med de villkor som anges, minimirättigheter för flygpassagerare i följande fall:

- a) Nekad ombordstigning mot deras vilja.
- b) Inställd flygning.
- c) Försenad flygning.

2. Tillämpningen av denna förordning på flygplatsen i Gibraltar skall inte anses påverka Konungariket Spaniens respektive Förenade kungarikets rättsliga ståndpunkter i tvisten om överhögheten över det territorium där flygplatsen är belägen.

3. Tillämpningen av denna förordning på flygplatsen i Gibraltar skall uppskjutas tills bestämmelserna i den gemensamma förklaringen från Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets utrikesministrar av den 2 december 1987 har trätt i kraft. Spaniens och Förenade kungarikets regeringar kommer att informera rådet om när detta sker.

## Artikel 2

### Definitioner

I denna förordning avses med

- a) lufttrafikföretag: ett lufttrafikföretag med giltig licens,
- b) lufttrafikföretag som utför flygningen: ett lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra en flygning enligt ett avtal med passagerare eller som ombud för en annan juridisk eller fysisk person som har ett avtal med denna passagerare,
- c) EG-lufttrafikföretag: ett lufttrafikföretag med en giltig licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag(5),
- d) researrangör: en arrangör av resepaket i den mening som avses i artikel 2.2 i rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang(6), med undantag för lufttrafikföretag,
- e) resepaket: de tjänster som definieras i artikel 2.1 i direktiv 90/314/EEG,
- f) biljett: ett giltigt färdbevis som berättigar till transport, eller något likvärdigt i papperslös form, inbegripet i elektronisk form, som utfärdats eller godkänts av lufttrafikföretaget eller av dess auktoriserade agent,
- g) platsreservation: att passageraren har en biljett eller annat bevis som visar att platsreservationen har godkänts och registrerats av lufttrafikföretaget eller researrangören,

h) slutlig bestämmelseort: den bestämmelseort som anges på den färdbiljett som visas fram vid incheckningsdisken eller, i händelse av direkt anslutande flygförbindelser, bestämmelseorten för den sista flygningen: alternativa anslutande flygförbindelser som är tillgängliga skall inte beaktas om den ursprungliga planerade ankomsttiden respekteras,

i) person med nedsatt funktionsförmåga: en person vars funktionsförmåga är nedsatt vid användning av transporter på grund av fysiskt funktionshinder (sensoriskt eller rörelsemässigt, permanent eller temporärt), förståndsmässigt hinder, ålder eller annat funktionshinder och vars situation kräver särskild uppmärksamhet och anpassning till personens behov av för alla passage-rare tillgänglig service,

j) nekad ombordstigning: vägran att transportera passagerare på en flygning, trots att de har infunnit sig för ombordstigning enligt villkoren i artikel 3.2, förutom i de fall då det finns rimliga skäl att neka ombordstigning, t.ex. av hälso- eller säkerhetsskäl eller på grund av att resehandlingar är ofullständiga,

k) frivillig: en person som har inställt sig för ombordstigning på de villkor som fastställs i artikel 3.2 och som på lufttrafikföretagets förfrågan förklarar sig beredd att mot förmåner avstå från sin platsreservation.

l) inställd flygning: en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats.

### Artikel 3

#### Räckvidd

1. Denna förordning skall tillämpas för

a) passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga,

b) passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, såvida inte de fått förmåner eller kompensation samt fått assistans i det tredje landet, under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag.

2. Punkt 1 skall tillämpas under förutsättning att passagerare

a) har en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen och, utom i händelse av inställd flygning enligt artikel 5, har checkat in

- på föreskrivet sätt och vid den tidpunkt som lufttrafikföretaget, researrangören eller en auktoriserad resebyrå angett skriftligen i förväg (inbegripet elektroniskt)

eller, om ingen tid har angetts,

- senast 45 minuter före angiven avgångstid, eller

b) har flyttats över av ett lufttrafikföretag eller en researrangör från den flygning för vilken de hade en platsreservation till en annan flygning, oavsett anledning.

3. Denna förordning skall inte tillämpas på passagerare som reser gratis eller till ett reducerat biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten. Den skall emellertid tillämpas på passagerare som har biljetter som ett lufttrafikföretag eller en researrangör utfärdat genom bonussystem eller annat kommersiellt program.

4. Denna förordning skall endast tillämpas på passagerare som befordras med flygplan med motor.
5. Denna förordning skall tillämpas på alla lufttrafikföretag som tillhandahåller transport av passagerare som omfattas av punkterna 1 och 2. Om ett lufttrafikföretag som inte har ett avtal med passageraren fullgör skyldigheter enligt denna förordning, skall företaget anses göra detta som ombud för den person som har ett avtal med passageraren.
6. Denna förordning skall inte påverka passagerares rättigheter enligt direktiv 90/314/EEG. Denna förordning skall inte tillämpas i sådana fall då en paketresa ställs in av andra orsaker än inställd flygning.

#### Artikel 4

##### Nekad ombordstigning

1. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att ombordstigning vid en flygning måste nekas skall det först och främst göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att avstå från sina platsreservationer i utbyte mot förmåner på villkor som den berörda passageraren och lufttrafikföretaget kommer överens om. Frivilliga skall få assistans i enlighet med artikel 8, och denna assistans skall ges utöver de förmåner som nämns i denna punkt.
2. Om det inte finns tillräckligt många frivilliga för att återstående passagerare med platsreservationer skall kunna komma med på flygningen, får lufttrafikföretaget mot passagerarnas vilja neka dem ombordstigning.
3. Om passagerare nekas ombordstigning mot sin vilja skall lufttrafikföretaget omedelbart kompensera dem i enlighet med ar-



tikel 7 och erbjuda dem assistans i enlighet med artiklarna 8 och 9.

## Artikel 5

### **Inställd flygning**

1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

a) erbjudas assistans i enlighet med artikel 8 av det lufttrafikföretag som utför flygningen, och

b) erbjudas assistans i enlighet med artikel 9.1.a och 9.2 samt, om omdirigering sker och den nya flygningens rimligen förväntade avgångstid är åtminstone dagen efter den avgång som var planerad för den inställda flygningen, assistans i enlighet med artikel 9.1.b och 9.1.c, och

c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte

i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller

ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller

iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.

2. När passagerarna underrättas om att flygningen ställs in, skall en upplysning lämnas om eventuell alternativ transport.

3. Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

4. Bevisbördan för om passageraren har underrättats om den inställda flygningen samt när detta skett skall åvila det lufttrafikföretag som utför flygningen.

## Artikel 6

### Försening

1. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att en flygning kommer att försenas i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden

a) med två timmar eller mer vid alla flygningar på 1.500 kilometer eller mindre, eller

b) med tre timmar eller mer vid alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1.500 kilometer och vid alla övriga flygningar på mellan 1.500 och 3.500 kilometer, eller

c) med fyra timmar eller mer vid alla flygningar som inte omfattas av a eller b,

skall lufttrafikföretaget erbjuda passagerarna

i) assistans i enlighet med artikel 9.1 a och artikel 9.2,

ii) om den rimligen förväntade avgångstiden är åtminstone dagen efter den tidigare tillkännagivna avgångstiden, assistans i enlighet med artikel 9.1 b och 9.1 c,

iii) om förseningen är åtminstone fem timmar, assistans i enlighet med artikel 8.1 a.

2. Under alla omständigheter skall assistansen erbjudas inom de tidsfrister som anges ovan med avseende på varje avståndssegment.

## Artikel 7

### Rätt till kompensation

1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till

a) 250 euro för alla flygningar på högst 1.500 kilometer,

b) 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1.500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1.500 och 3.500 kilometer,

c) 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a och b.

När avståndet beräknas skall utgångspunkten vara den sista bestämelseort där nekad ombordstigning eller inställd flygning kommer att leda till att passagerarens ankomst i förhållande till tidtabell försenas.

2. När passagerare erbjuds ombokning till den slutliga bestämelseorten med en alternativ flygning i enlighet med artikel 8,

och ankomsttiden för denna inte överstiger den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen

a) med två timmar för alla flygningar på 1.500 kilometer eller mindre, eller

b) med tre timmar för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1.500 kilometer och för alla övriga flygningar mellan 1.500 kilometer och 3.500 kilometer, eller

c) med fyra timmar för alla flygningar som inte omfattas av a eller b,

får det lufttrafikföretag som utför flygningen minska den kompensation som föreskrivs i punkt 1 med 50 procent.

3. Kompensationen i punkt 1 skall betalas kontant, med elektronisk banköverföring, bankgirering eller check eller, med passagerarens skriftliga samtycke, med resevouchers och/eller andra tjänster.

4. De avstånd som anges i punkterna 1 och 2 skall mätas efter storcirkelmetoden (ortodromisk linje).

## Artikel 8

### Rätt till återbetalning eller ombokning

1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare erbjudas att välja mellan

a) - återbetalning inom sju dagar, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3, av hela inköpspriset för biljetten, för den del eller de delar av resan som inte fullföljts och för den del eller de delar som fullföljts, om flygningen inte längre har något syfte med av-

seende på passagerarens ursprungliga resplan, samt dessutom, i relevanta fall,

- en returflygning till den första avgångsorten snarast möjligt,

b) ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor, eller

c) ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång.

2. Punkt 1 a skall även gälla passagerare vars flygning ingår i ett paket, med undantag av rätten till återbetalning, om denna rättighet regleras i direktiv 90/314/EEG.

3. När flera olika flygplatser svarar för flygtrafiken till och från en stad eller region och det lufttrafikföretag som utför flygningen som alternativ erbjuder en passagerare en flygning till en annan flygplats än den som bokningen avsåg, skall lufttrafikföretaget stå för kostnaderna för passagerarens transport från den alternativa flygplatsen antingen till den flygplats som bokningen gällde eller till en annan närliggande destination som överenskommits med passageraren.

## Artikel 9

### Rätt till service

1. I de fall hänvisning görs till denna artikel skall passagerare utan kostnad erbjudas

a) måltider och förfriskningar i skälig proportion till väntetiden,

b) hotellrum i sådana fall

- då övernattnig under en eller flera nätter blir nödvändig, eller
  - då en längre vistelse än den passageraren planerat blir nödvändig,
- c) transport mellan flygplatsen och inkvarteringsorten (hotell eller annan).
2. Passagerare skall dessutom erbjudas att utan kostnad ringa två telefonsamtal eller skicka två telex, fax eller e-postmeddelanden.
3. Vid tillämpningen av denna artikel skall det lufttrafikföretag som utför flygningen ta särskild hänsyn till behoven hos personer med nedsatt funktionsförmåga och medföljande personer samt behoven hos barn som reser ensamma.

## Artikel 10

### Uppgradering och nedgradering

1. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en högre klass i förhållande till biljettpriset får lufttrafikföretaget inte ta ut något tillägg.
2. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en lägre klass i förhållande till biljettpriset skall lufttrafikföretaget inom sju dagar, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3, ersätta
- a) 30 % av passagerarens biljettkostnad vid alla flygningar på 1.500 kilometer eller mindre, eller
  - b) 50 % av passagerarens biljettkostnad vid alla flygningar inom gemenskapen längre än 1.500 kilometer, med undantag för flyg-

ningar mellan medlemsstaternas europeiska territorium och de franska utomeuropeiska departementen och vid alla övriga flygningar mellan 1.500 och 3.500 kilometer, eller

c) 75 % av passagerarens biljettkostnad vid alla flygningar som inte omfattas av a eller b, inklusive flygningar mellan medlemsstaternas europeiska territorier och de franska utomeuropeiska departementen.

## Artikel 11

### Personer med nedsatt funktionsförmåga eller särskilda behov

1. Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall ge förtur till personer med nedsatt funktionsförmåga och personer och godkända hjälphundar som följer med dem samt till barn som reser ensamma.

2. Vid nekad ombordstigning, inställd flygning eller försening oberoende av dess längd skall personer med nedsatt funktionsförmåga och medföljande personer samt barn som reser ensamma ha rätt till service i enlighet med artikel 9 snarast möjligt.

## Artikel 12

### Ytterligare kompensation

1. Tillämpningen av denna förordning påverkar inte en passagerares rätt till ytterligare kompensation. Kompensation som beviljas i enlighet med denna förordning får räknas av från sådan kompensation.

2. Utan att det påverkar berörda principer och bestämmelser i nationell lagstiftning, däribland rättspraxis, skall punkt 1 inte till-

lämpas på passagerare som frivilligt har avstått från en platsreservation i enlighet med artikel 4.1.

### Artikel 13

#### **Rätt till gottgörelse**

Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger lufttrafikföretaget enligt denna förordning, skall ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag. I synnerhet begränsas inte genom denna förordning rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära ersättning från en researrangör eller annan person med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal. På samma sätt får ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av rätten för en researrangör, eller en annan tredje man än en passagerare, med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal, att kräva ersättning eller gottgörelse från lufttrafikföretaget i enlighet med tillämpliga relevanta lagar.

### Artikel 14

#### **Skyldighet att informera passagerarna om deras rättigheter**

1. Det lufttrafikföretag som utför flygningen skall vid incheckningen se till att ett tydligt anslag med följande text finns uppsatt väl synligt för passagerarna: ”Om ni nekas att stiga ombord eller om er flygning är inställd eller försenad med minst två timmar, kan ni vid incheckningsdisken eller utgången till flygplanet begära att få ett exemplar av den text som anger era rättigheter, särskilt rätten till kompensation och assistans.”



2. När lufttrafikföretaget som utför flygningen nekar ombordstigning eller ställer in en flygning skall det ges varje berörd passagerare skriftlig information om reglerna för kompensation och assistans i enlighet med denna förordning. Även passagerare som utsatts för en försening med minst två timmar skall erhålla sådan information. Passagerarna skall också ges skriftlig information om hur det nationella organ som avses i artikel 16 kan kontaktas.

3. Lämpliga alternativa medel skall användas vid tillämpningen av bestämmelserna i denna artikel med avseende på blinda och synskadade personer.

## Artikel 15

### Ansvarsbegränsning

1. Förpliktelse gentemot passagerarna enligt denna förordning får inte begränsas eller åsidosättas, exempelvis genom undantag eller en begränsande klausul i transportavtalet.

2. Om ett sådant undantag eller en begränsande klausul trots det tillämpas på en passagerare, eller om passageraren inte informeras på ett korrekt sätt om sina rättigheter och därför har godtagit en lägre kompensation än vad som föreskrivs i denna förordning, skall passageraren fortfarande ha rätt att vidta nödvändiga rättsliga åtgärder i behörig domstol eller behörigt organ för att få ytterligare kompensation.

## Artikel 16

### Överträdelse

1. Varje medlemsstat skall utse ett organ som ansvarar för genomförandet av denna förordning med avseende på flygningar

från flygplatser belägna inom dess territorium och flygningar från tredje land till sådana flygplatser. När så är lämpligt skall detta organ vidta de åtgärder som är nödvändiga för att garantera att passagerarnas rättigheter respekteras. Medlemsstaterna skall meddela kommissionen om vilket organ som har utsetts i enlighet med denna punkt.

2. Utan att det påverkar artikel 12 får varje passagerare till ett organ som utsetts i enlighet med punkt 1, eller till något annat behörigt organ som har utsetts av en medlemsstat, lämna in ett klagomål angående en överträdelse av bestämmelserna i denna förordning som skall ha skett på en flygplats som är belägen inom en medlemsstats territorium eller angående flygningar från tredje land till en flygplats belägen inom det territoriet.

3. De påföljder som medlemsstaterna fastställer för överträdelse av bestämmelserna i denna förordning skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

## Artikel 17

### Rapportering

Senast den 1 januari 2007 skall kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen och resultatet av denna förordning, särskilt med avseende på

- omfattningen av nekad ombordstigning och inställda flygningar,

- en eventuell utvidgning av räckvidden för denna förordning till att omfatta passagerare som ingått avtal med ett EG-lufttrafikföretag eller innehar en flygreservation som ingår i en paketresa för vilken direktiv 90/314/EEG är tillämplig och som reser från

en flygplats i tredje land till en flygplats i en medlemsstat, för flygningar som inte utförs av EG-lufttrafikföretag,

- en eventuell översyn av de kompensationsbelopp som avses i artikel 7.1.

Rapporten skall kompletteras med lagförslag om det är nödvändigt.

#### Artikel 18

#### **Upphävande**

Förordning (EEG) nr 295/91 skall upphävas.

#### Artikel 19

#### **Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den 17 februari 2005.

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

Utfärdad i Strasbourg den 11 februari 2004.

*På Europaparlamentets vägnar*

P. COX  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*

M. McDOWELL  
*Ordförande*

- (1) EGT C 103 E, 30.4.2002, s. 225 och EUT C 71 E, 25.3.2003, s. 188.
- (2) EGT C 241, 7.10.2002, s. 29.
- (3) Europaparlamentets yttrande av den 24 oktober 2002 (EUT C 300 E, 11.12.2003, s. 443), rådets gemensamma ståndpunkt av den 18 mars 2003 (EUT C 125 E, 27.5.2003, s. 63), och Europaparlamentets ståndpunkt av den 3 juli 2003. Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 18 december 2003 och rådets beslut av den 26 januari 2004.
- (4) EGT L 36, 8.2.1991, s. 5.
- (5) EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.
- (6) EGT L 158, 23.6.1990, s. 59.

# Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004

## EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) NR 785/2004

av den 21 april 2004  
om försäkringskrav för lufttrafikföretag och  
luftfartygsoperatörer

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIO-  
NENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ge-  
menskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag [1],

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-  
téns yttrande [2],

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget [3], och

av följande skäl:

(1) Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken och för  
att främja konsumentskyddet är det viktigt att säkerställa en

lämplig miniminivå för de försäkringar som skall täcka lufttrafikföretagens skadeståndsansvar avseende passagerare, bagage, gods och tredje man.

(2) På gemenskapens luftfartsmarknad har åtskillnaden mellan nationella och internationella lufttransporter undanröjts, och det är därför lämpligt att upprätta miniminivåer för försäkringskrav för EG-lufttrafikföretag.

(3) Gemenskapsbestämmelser behövs för att dessa krav även skall tillämpas på lufttrafikföretag från tredje land, så att konkurrensvillkoren blir desamma som för EG-lufttrafikföretagen.

(4) I sitt meddelande av den 10 oktober 2001 om konsekvenserna för trafikflyget av attentaten i Förenta staterna uttryckte kommissionen sin avsikt att granska de försäkringsbelopp och försäkringsvillkor som krävs inom ramen för medlemsstaternas beviljande av operativa licenser, för att säkerställa en harmoniserad metod. I sitt meddelande av den 2 juli 2002 om försäkringar inom lufttransportsektorn efter terroristattacker i Förenta staterna den 11 september 2001 förklarade kommissionen dessutom att den även i fortsättningen skulle följa utvecklingen på flygförsäkringsmarknaden med avseende på revidering av de försäkringsbelopp och försäkringsvillkor som krävs för medlemsstaternas beviljande av operativa licenser.

(5) Genom rådets beslut 2001/539/EG [4] har gemenskapen ingått konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999 (Montrealkonventionen) [5], i vilken nya bestämmelser fastställs om skadeståndsansvar med avseende på internationella lufttransporter av personer, bagage och gods. Dessa regler förväntas ersätta bestämmelserna i 1992 års Warszawakonvention och senare ändringar av denna.

(6) Enligt artikel 50 i Montrealkonventionen skall de fördragslutande staterna av lufttrafikföretagen kräva att de tecknar en tillräcklig försäkring som täcker deras skadeståndsansvar enligt konventionen, och samtidigt kommer 1929 års Warszawakonvention och senare ändringar av denna att fortsätta att gälla parallellt med Montrealkonventionen under obestämd tid. Båda dessa konventioner lämnar utrymme för ett obegränsat skadeståndsansvar.

(7) Enligt artikel 7 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag [6] skall lufttrafikföretag vara försäkrade för att täcka ersättningsansvar i samband med olyckor, särskilt med hänsyn till passagerare, bagage, gods, post och tredje man, om än inga minimibelopp och försäkringsvillkor specificeras.

(8) Det bör beaktas att Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC) den 13 december 2000 antog en resolution (ECAC/25-1) om miniminivåer för försäkringar för skadeståndsansvar för passagerare och gentemot tredje man, vilken ändrades den 27 november 2002.

(9) Det är nödvändigt att för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som flyger inom, in på, ut från eller över en medlemsstats territorium, inklusive dess territorialvatten, fastställa minimiförsäkringskrav avseende passagerare, bagage, gods och tredje man.

(10) Försäkringsskyldigheten bör åligga lufttrafikföretag med en giltig operativ licens, och EG-lufttrafikföretag med en giltig operativ licens som beviljats i överensstämmelse med förordning (EEG) nr 2407/92. Att licenstiden har löpt ut eller att licens saknas befriar inte företaget från denna skyldighet.

(11) I Montrealkonventionen regleras särskilt skadeståndsansvar avseende passagerare, bagage och gods, medan skadeståndsansva-

ret för post enligt artikel 2 i konventionen skall omfattas av ”de regler som gäller för förhållandet mellan transportörer och postbefordringsföretag”. Inom gemenskapen finns försäkring för detta ansvar tillräckligt reglerat i artikel 7 i förordning (EEG) nr 2407/92.

(12) Det är inte nödvändigt att kräva att statliga luftfartyg och vissa andra typer av luftfartyg är försäkrade.

(13) Minimiförsäkringsskydd bör tillhandahållas i situationer där ett lufttrafikföretag eller en luftfartygsoperatör är skadeståndsansvarig avseende passagerare, bagage, gods och tredje man i enlighet med bestämmelserna i internationella konventioner, gemenskapsrätten eller nationell lagstiftning, utan att inkräkta på dessa bestämmelser.

(14) Försäkringen bör täcka luftfartsspecifikt skadeståndsansvar avseende passagerare, bagage, gods och tredje man. När det gäller passagerare, bagage och gods bör försäkringen omfatta täckning för dödsfall och personskador orsakade av olyckshändelser och förlorat eller förstört eller skadat bagage och gods. I fråga om tredje man bör försäkringen omfatta täckning för dödsfall samt person- och egendomsskador orsakade av olyckshändelser.

(15) Denna förordning bör inte tolkas som ett krav på dubbel försäkring. I den utsträckning som den avtalsslutande transportören och den faktiska transportören i den mening som avses i artikel 39 i Montrealkonventionen kan hållas ansvariga för samma skada, kan medlemsstaterna vidta särskilda åtgärder för att undvika dubbelförsäkringar.

(16) Totalbelopp utgör en marknadspraxis som kan bidra till möjligheten att teckna försäkring, särskilt mot risker i samband med krigshandlingar och terrorism, genom att försäkringsgivarna ges bättre kontroll över sitt skadeståndsansvar, men denna erkända praxis befriar dock inte ett lufttrafikföretag eller en luft-



fartygsoperatör från skyldigheten att respektera minimiförsäkringskraven, då det totalbelopp som fastställs i dess försäkringsavtal har nåtts.

(17) Det är nödvändigt att kräva att lufttrafikföretagen visar att de alltid uppfyller minimiförsäkringskraven för skadeståndsansvar i enlighet med denna förordning. Med avseende på EG-lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som använder luftfartyg som är registrerade i gemenskapen bör deponering av bevis på försäkringsskydd i en medlemsstat vara tillräckligt för alla medlemsstater om denna försäkring har tecknats av ett företag som har rätt att göra detta enligt tillämplig lagstiftning.

(18) När det gäller överflygningar av en medlemsstats territorium av lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag eller luftfartyg registrerade utanför gemenskapen, som inte inbegriper landning i eller start från någon medlemsstat, kan den överflugna medlemsstaten, i enlighet med internationell rätt, kräva bevis på överensstämmelse med försäkringskraven i denna förordning, till exempel genom att utföra stickprovskontroller.

(19) Minimiförsäkringskraven bör ses över efter en viss tid.

(20) Förfarandena för övervakning av tillämpningen av minimiförsäkringskraven bör vara öppna och icke-diskriminerande och bör inte hindra den fria rörligheten för varor, personer, tjänster och kapital.

(21) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter [7].

(22) Om ytterligare bestämmelser krävs för att inrätta lämpliga försäkringar som omfattar luftfartsspecifik ansvarsskyldighet för

punkter som inte omfattas av denna förordning, bör medlemsstaterna ha möjlighet att införa sådana bestämmelser.

(23) En överenskommelse om utökat samarbete i fråga om användningen av flygplatsen i Gibraltar träffades i London den 2 december 1987 mellan Konungariket Spanien och Förenade kungariket genom en gemensam förklaring från de båda ländernas utrikesministrar. Denna överenskommelse fungerar ännu inte i praktiken.

(24) Eftersom målet för denna förordning, nämligen införandet av minimiförsäkringskrav som kan bidra till att den inre luftfartsmarknadens mål uppnås genom att snedvridningen av konkurrensen minskas, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför på grund av åtgärdens omfattning och verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

##### Syfte

1. Denna förordning syftar till att fastställa minimikrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer avseende passagerare, bagage, gods och tredje man.
2. Med avseende på postbefordran gäller de försäkringskrav som fastställs i förordning (EEG) nr 2407/92 och i medlemsstaternas nationella lagstiftning.

## Artikel 2

**Räckvidd**

1. Denna förordning skall tillämpas på alla lufttrafikföretag och alla luftfartygsoperatörer som flyger inom, in på, ut från eller över en medlemsstats territorium, där fördraget är tillämpligt.

2. Denna förordning skall inte tillämpas på

a) statliga luftfartyg enligt artikel 3 b i konventionen angående internationell civil luftfart, undertecknad i Chicago den 7 december 1944,

b) modellflygplan med en högsta godkänd startmassa (MTOM) på mindre än 20 kilo,

c) flygmaskiner med fotstart (inklusive flygskärmar med motor och hängglidare),

d) fasta ballonger,

e) drakar,

f) fallskärmar (inklusive flygskärmar),

g) luftfartyg, inklusive glidflygplan, med en högsta godkänd startmassa (MTOM) på mindre än 500 kg samt ultralätta flygplan

- som används för icke-kommersiellt bruk, eller

- som används för lokal flygundervisning som inte överskrider internationella gränser

i den mån det är fråga om försäkringskrav gällande risker i samband med krigshandlingar och terrorism i enlighet med denna förordning.

3. Denna förordnings tillämpning på flygplatsen i Gibraltar skall inte påverka Spaniens eller Förenade kungarikets rättsliga ställning med avseende på tvisten om suveränitet över det territorium där flygplatsen är belägen.

4. Denna förordnings tillämpning på flygplatsen i Gibraltar skall uppskjutas tills överenskommelsen i den gemensamma förklaring som avgavs av Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets utrikesministrar den 2 december 1987 fungerar i praktiken. När så sker, kommer Spaniens och Förenade kungarikets regeringar att underrätta rådet om detta.

### Artikel 3

#### Definitioner

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- a) *lufttrafikföretag*: ett luftfartsföretag med en giltig operativ licens.
- b) *EG-lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag med en giltig operativ licens som beviljats av en medlemsstat i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992.
- c) *luftfartygsoperatör*: en person eller ett organ, som inte är ett lufttrafikföretag, som fortlöpande faktiskt beslutar om luftfartygets användning eller drift; den fysiska eller juridiska person i vars namn luftfartyget är registrerat skall anses vara operatör, såvida inte hon/han kan bevisa att en annan person är operatör.

d) *flygning*:

- med avseende på passagerare och ej incheckat bagage, tiden för transport av passagerarna med luftfartyg, inklusive ombord- och urstigning,

- med avseende på gods och incheckat bagage, tiden för transport av bagage och gods från och med det att bagaget eller godset överlämnas till lufttrafikföretaget fram till överlämnandet till den behöriga mottagaren,

- med avseende på tredje man, användningen av ett luftfartyg från och med det att motorerna sätts i gång för att faktiskt lyfta eller taxa ut luftfartyget till dess att det har landat och motorerna har slagits av helt; dessutom förflyttning av ett luftfartyg med bogseringsfordon och push-backfordon eller med krafter som är typiska för luftfartygs drift och lyftning, i synnerhet luftströmmar.

e) *SDR*: särskild dragningsrätt enligt Internationella valutafondens definition.

f) *MTOM (Maximum Take Off Mass)*: den högsta godkända startmassa som motsvarar en certifierad massa som är specifik för alla luftfartygstyper i enlighet med luftfartygets luftvärdighetsbevis.

g) *passagerare*: varje person som är på en flygning med lufttrafikföretagets eller luftfartygsoperatörens medgivande, utom tjänstgörande flygbesättning och kabinpersonal.

h) *tredje man*: varje juridisk eller fysisk person, utom passagerare och tjänstgörande flygbesättning och kabinpersonal.

i) *kommersiell drift*: drift mot ersättning och/eller hyra.

## Artikel 4

**Försäkringsprinciper**

1. Lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som avses i artikel 2 skall vara försäkrade i enlighet med denna förordning vad gäller deras luftfartsspecifika skadeståndsansvar avseende passagerare, bagage, gods och tredje man. Deras försäkring skall omfatta krigshandlingar, terrorism, flygplanskapning, sabotage, olaga besittningstagande av luftfartyg och civila oroligheter.

2. Lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer skall se till att det finns försäkringsskydd för varje flygning, oavsett om de förfogar över luftfartyget i egenskap av ägare eller genom ett leasingavtal eller genom gemensam verksamhet eller franchiseverksamhet, code-sharing eller annan överenskommelse av samma art.

3. Denna förordning påverkar inte bestämmelser om skadeståndsansvar i

- internationella konventioner i vilka medlemsstaterna och/eller gemenskapen är parter,

- gemenskapsrätten, och

- medlemsstaternas nationella lagstiftning.

## Artikel 5

**Efterlevnad**

1. Lufttrafikföretag och, när så krävs, luftfartygsoperatörer, som avses i artikel 2, skall visa att de uppfyller försäkringskraven i denna förordning genom att hos den behöriga myndigheten i

den berörda medlemsstaten deponera ett försäkringsbevis eller annat bevis på giltig försäkring.

2. I denna artikel avses med ”berörd medlemsstat” den medlemsstat som har beviljat EG-lufttrafikföretaget den operativa licensen eller den medlemsstat där luftfartygsoperatörens luftfartyg är registrerat. Med avseende på lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som använder luftfartyg som är registrerade utanför gemenskapen avses med ”berörd medlemsstat” den medlemsstat till eller från vilken flygningarna genomförs.

3. Med undantag från punkt 1 får de medlemsstater vars territorium överflygs av lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som avses i artikel 2 kräva bevis för giltig försäkring i enlighet med denna förordning.

4. Med avseende på EG-lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som använder luftfartyg som är registrerade i gemenskapen är deponering av ett bevis på försäkringsskydd i den medlemsstat som avses i punkt 2 tillräckligt för alla medlemsstater utan att detta påverkar tillämpningen av artikel 8.6.

5. I undantagsfall vid försäkringsmarknadsmisslyckande får kommissionen besluta, i enlighet med förfarandet i artikel 9.2, om lämpliga åtgärder för tillämpning av punkt 1.

## Artikel 6

### **Ansvarsförsäkring avseende passagerare, bagage och gods**

1. Minimiförsäkringsskyddet för skadeståndsansvar för passagerare skall uppgå till minst 250.000 SDR per passagerare. Vid icke-kommersiell drift med luftfartyg med en MTOM på högst 2.700 kilo får medlemsstaterna emellertid fastställa en lägre nivå på

minimiförsäkringsskyddet, dock minst 100.000 SDR per passagerare.

2. Minimiförsäkringsskyddet för skadeståndsansvar för bagage skall uppgå till minst 1.000 SDR per passagerare vid kommersiell drift.

3. Minimiförsäkringsskyddet för gods skall uppgå till minst 17 SDR per kilo vid kommersiell drift.

4. Punkterna 1, 2 och 3 skall inte tillämpas på flygningar över medlemsstaternas territorium utförda av lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag och av luftfartygsoperatörer som använder luftfartyg registrerade utanför gemenskapen, om flygningarna inte omfattar landning eller start inom detta territorium.

5. De belopp som anges i denna artikel får vid behov ändras i enlighet med förfarandet i artikel 9.2, när det är påkallat till följd av ändringar i berörda internationella avtal.

#### Artikel 7

##### Försäkring för skadeståndsansvar gentemot tredje man

1. Minimiförsäkringsskyddet för skadeståndsansvar gentemot tredje man skall per olycka för varje luftfartyg uppgå till minst följande:



Kategori	MTOM (kg)	Minsta försäkring (miljoner SDR)
1	< 500	0,75
2	< 1.000	1,5
3	< 2.700	3
4	< 6.000	7
5	< 12.000	18
6	< 25.000	80
7	< 50.000	150
8	< 200.000	300
9	< 500.000	500
10	≥ 500.000	700

Om vid något tillfälle ett försäkringsskydd avseende skada som drabbar tredje man på grund av risk för krig eller terrorism inte finns att tillgå för ett lufttrafikföretag eller en luftfartygsoperatör med täckning för varje olyckstillfälle, får ett sådant lufttrafikföretag eller en sådan luftfartygsoperatör uppfylla skyldigheten att försäkra sig mot sådana risker genom försäkring för vilken totalbelopp gäller. Kommissionen skall noga övervaka tillämpningen av denna bestämmelse för att säkerställa att totalbeloppet åtminstone motsvarar det relevanta beloppet enligt tabellen.

2. De belopp som anges i denna artikel får vid behov ändras i enlighet med förfarandet i artikel 9.2, när det är påkallat till följd av ändringar i berörda internationella avtal.

## Artikel 8

### Efterlevnad och påföljder

1. Medlemsstaterna skall se till att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som avses i artikel 2 följer denna förordning.

2. När det gäller sådana överflygningar av lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag eller luftfartyg registrerade utanför gemenskapen, som inte inbegriper landning i eller start från någon medlemsstat, samt när det gäller mellanlandningar i medlemsstaterna av sådana luftfartyg i andra än trafikmässiga syften, får den berörda medlemsstaten, för tillämpningen av punkt 1 och utan det påverkar tillämpningen av punkt 7, kräva bevis på överensstämmelse med försäkringskraven i denna förordning.
3. Vid behov får medlemsstaterna kräva ytterligare bevis från lufttrafikföretaget, luftfartygsoperatören eller försäkringsgivaren.
4. Påföljderna för överträdelser av denna förordning skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.
5. Med avseende på EG-lufttrafikföretag får dessa påföljder omfatta indragning av den operativa licensen, med förbehåll för och i enlighet med berörda bestämmelser i gemenskapsrätten.
6. Med avseende på lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som använder luftfartyg registrerade utanför gemenskapen får påföljderna omfatta vägrad rätt till landning inom en medlemsstats territorium.
7. Om en medlemsstat inte är övertygad om att villkoren i denna förordning uppfylls, skall den inte tillåta ett luftfartyg att lyfta, innan lufttrafikföretaget eller luftfartygsoperatören har framlagt bevis på fullgod försäkring i enlighet med denna förordning.

#### Artikel 9

#### **Kommitté**

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 11 i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den

23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen [8].

2. När det hänvisas till denna punkt, skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

4. Kommissionen kan dessutom höra kommittén i andra frågor som rör tillämpningen av denna förordning.

#### Artikel 10

##### **Rapport och samarbete**

1. Kommissionen skall senast den 30 april 2008 lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om förordningens tillämpning.

2. Medlemsstaterna skall på begäran lämna information till kommissionen om tillämpningen av denna förordning.

#### Artikel 11

##### **Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft tolv månader efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

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

Utfärdad i Strasbourg den 21 april 2004.

*På Europaparlamentets vägnar*

*På rådets vägnar*

P. COX  
*Ordförande*

D. ROCHE  
*Ordförande*

[1] EGT C 20 E, 28.1.2003, s. 193.

[2] EUT C 95, 23.4.2003, s. 16.

[3] Europaparlamentets yttrande av den 13 maj 2003 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 5 december 2003 (EUT C 54 E, 2.3.2004, s. 40), Europaparlamentets ståndpunkt av den 11 mars 2004 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 30 mars 2004.

[4] EGT L 194, 18.7.2001, s. 38.

[5] EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

[6] EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

[7] EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

[8] EGT L 240, 24.8.1992, s. 8. Förordningen senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

# Departementsserien 2006

---

## *Kronologisk förteckning*

1. En strategi för Sveriges säkerhet. Försvarsberedningens förslag till reformer. Fö.
2. Gruvverksamheten i Kiruna och Malmberget – vissa administrativa förutsättningar för utvecklingen. N.
3. Skydd mot internationella hot mot folkhälsan. S.
4. Rätten till ersättning för kostnader för vård i annat EES-land. En översyn. S.
5. Ändringar i luftfartslagen  
– kompletterande bestämmelser till två EG-förordningar på lufträttens område. Ju.

# Departementsserien 2006

---

## *Systematisk förteckning*

### **Justitiedepartementet**

Ändringar i luftfartslagen – kompletterande bestämmelser till två EG-förordningar på lufträttens område. [5]

### **Försvarsdepartementet**

En strategi för Sveriges säkerhet. Försvarsberedningens förslag till reformer. [1]

### **Socialdepartementet**

Skydd mot internationella hot mot folkhälsan. [3]

Rätten till ersättning för kostnader för vård i annat EES-land. En översyn. [4]

### **Näringsdepartementet**

Gruvverksamheten i Kiruna och Malmberget – vissa administrativa förutsättningar för utvecklingen. [2]